

Leidsche Rijn Utrecht

Ontwikkelingsvisie

januari 1997



Leidsche Rijn Utrecht

Ontwikkelingsvisie
januari 1997

0. Samenvatting	5
1. Inleiding	13
1.1 WIJZIGING VAN HET MASTERPLAN	13
1.2 HET TRACÉ VAN DE RIJKSWEG A2	15
2. Voor wie bouwen we Leidsche Rijn	20
2.1 DE BEVOLKING VAN LEIDSCHER RIJN	21
2.2 MOBILITEIT EN NETWERKEN	22
2.3 VRIJE TIJD	24
3. Leidsche Rijn samenhangend ontwikkeld	27
3.1 DE HOOFDINFRASTRUCTUUR ALS VOORWAARDE VOOR SAMENHANG	28
3.1.1 SPOOR	29
3.1.2 OPENBAAR VERVOER	29
3.1.3 AUTOVERKEER	32
3.2 DE ORGANISATIE VAN VOORZIENINGEN IN LEIDSCHER RIJN	34
3.2.1 CLUSTERING VAN NIET-COMMERCIËLE VOORZIENINGEN	34
3.2.2 BESCHRIJVING VAN DE CENTRA IN LEIDSCHER RIJN	38
3.3 DEELPLANGEBIEDEN EN FASEERBAARHEID	43
3.4 ANDERE VERBANDEN TUSSEN DE DEELGEBIEDEN	44
3.4.1 DICHTHEDEN	44
3.4.2 GROTERE STRUCTURERENDE STEDENBOUWKUNDIGE ELEMENTEN	44
3.4.3 RECREATIEVE ROUTES EN LANGZAAM VERKEER	45
3.4.4 HOOFDWATERGANGEN	46
3.4.5 OPENBARE RUIMTE, GROEN EN ECOLOGIE	49
3.4.6 PARKEREN	56
3.4.7 SPECIALE PROGRAMMA'S	59
3.4.8 NADERE SPECIFIEKE EISEN	61
4. Stedenbouwkundige eenheden	62
4.1 AFWISSELING DOOR MENGING, SPREIDING, STAPELING EN DICHTHEDEN	62
4.1.1 MENGING	63
4.1.2 SPREIDING	63
4.1.3 STAPELING	63
4.1.4 COMBINATIES VAN MENGING, SPREIDING, STAPELING EN DICHTHEDEN	69
4.1.5 REGIEKAART	70
4.1.6 UX-KAART	70
4.1.7 TYPOLOGIE OPENBAAR GEBIED	72
4.2 BESCHRIJVING STEDENBOUWKUNDIGE EENHEDEN IN HET WOONGEBIED	73
4.2.1 DE SCHIEREILANDEN	75
4.2.2 DE WATERDRIEHOEK	75
4.2.3 BOVEN HET SPOOR	76
4.2.4 DE PARKRAND	76
4.2.5 ONDER HET SPOOR	77
4.2.6 TUSSEN DE LINTEN	77
4.2.7 IN HET MIDDEN	78
4.2.8 RONDOM DE ARCHEOLOGIE	78
4.2.9 HET STADSDEEL	78
4.2.10 OVERKAPTE A2	79
4.2.11 DE FIETSSTRAAT	79
4.2.12 DE LANGE STRAAT	80
4.2.13 RONDOM DE STADSSTRAAT	80
4.2.14 BIJ PARK VOORN	80
4.2.15 AAN DE LEIDSCHER RIJN	81
4.2.16 TUSSEN WEG EN KANAAL	81
4.2.17 KANAALOEVER	81
4.3 ONTSLUITINGSPATROON	84
4.4 AFWISSELING DOOR DE PROFILERING VAN BEDRIJVENTERRREINEN	87
4.4.1 PAPENDORP: HET HOLLAND NETWORK CENTER	87
4.4.2 LAGEWEIDE-WEST: DE RANDSTAD CORRIDOR	89
4.4.3 STADSHART LEIDSCHER RIJN	90
4.4.4 STRIJKVIERTEL: HET RANDSTAD BUSINESS CENTER	91
4.4.5 KANTOREN IN DE WIJKEN WOON-WERKEENHEDEN	91
4.5 AFWISSELING DOOR SPECIALE PROGRAMMA'S EN EXPERIMENTEN	92
4.5.1 AUTOARME EN AUTOVRIJE BUURTEN EN WIJKEN	92
4.5.2 WOONSCHEPEN	93
4.5.3 FOCUSWONINGEN	93

4.5.4 BEGELEID WONEN	93
4.5.5 ASIELZOEKERSCENTRUM	93
4.5.6 KUNSTTOEPASSING	93
5. Milieubeleid en techniek	95
5.1 ENERGIE	95
5.2 WATERHUISHOUDING	96
5.2.1 GROND- EN OPPERVLAKTEWATER	96
5.2.2 WATERKWALITEIT	99
5.3 GELUID	101
5.4 LUCHT	104
5.5 GEURHINDER	104
5.6 VEILIGHEID	105
5.6.1 EXTERNE VEILIGHEID	105
5.6.2 VERKEERSVEILIGHEID	106
5.6.3 SOCIALE VEILIGHEID	106
5.6.4 KINDVRIENDELIJKE STAD	106
5.6.5 BRANDPREVENTIE	107
5.7 BODEMVERONTREINIGING	107
5.8 VOEDINGTRACÉS NUTSBEDRIJVEN	108
6. Kwaliteit van openbare ruimte en gebouwen	112
6.1 PROFIELEN VAN DE BELANGRIJKSTE VERBINDINGEN	112
6.1.1 ZUIDELIJKE STADS-AS	112
6.1.2 NOORDELIJKE STADS-AS	112
6.1.3 REGIOWEG	112
6.1.4 RAND VAN HET CENTRALE PARK	113
6.1.5 HOV-LAAN LANGS HET ARCHEOLOGIEPARK	113
6.1.6 RIJN-KENNEMERLANDLAAN	113
6.1.7 LANGE FIETSSTRAAT	113
6.1.8 GRAND CANAL	113
6.1.9 AMSTERDAM-RIJNKANAAL	114
6.2 VOORBEELDPROFIELEN IN HET WOONGEBIED	114
6.2.1 BESTAAND LINT MET PATIOWONINGEN	115
6.2.2 ROLSCHAATSZEE MET WOONEILANDEN	115
6.2.3 PARKEERBOULEVARD LANGS AUTO-ARM EILAND	115
6.2.4 SMAL-STENIG	115
6.2.5 SMAL-LOSSE BOMEN	115
6.2.6 SMALLE LAAN	117
6.2.7 BREED-GROEN OPENBAAR GEBIED SMAL	117
6.2.8 BREED-GROEN OPENBAAR GEBIED BREED	117
6.3 KWALITEITSEISEN GEBOUWEN	117
6.3.1 WONINGEN	117
6.3.2 BEDRIJVEN	119
6.3.3 NIET-COMMERCIELE VOORZIENINGEN	119
6.3.4 COMMERCIELE VOORZIENINGEN	120
7. Duurzaamheid en toekomstig beheer	122
7.1 LEIDSCHÉ RIJN DUURZAAM ONTWIKKELD	122
7.2 BESTUURLIJKE BANDBREEDTE	124
7.3 TOEKOMSTIG BEHEER VAN LEIDSCHÉ RIJN	125
8. Ontwikkeling van de locatie	127
8.1 ROL VAN DE OVERHEID	127
8.2 BESTAANDE SITUATIE	127
8.3 FASERING	128
8.3.1 ANALYSE GEBIEDSINDELING EN PLANNING WONINGBOUW, BEDRIJVEN, KANTOREN EN CENTRALE PARK	128
8.3.2 BESTEMMINGSPLAN EN UITWERKINGEN	132
8.3.3 STEDENBOUWKUNDIGE ONTWIKKELINGEN	132
8.3.4 HOOFD AUTO-ONTSLUITINGEN EN HOOGWAARDIG OPENBAAR VERVOER	133
8.3.5 VOORZIENINGEN	134
8.3.6 BODEMVERONTREINIGING	135
8.3.7 HOOFDOEVERVERBINDINGEN	135
8.3.8 OPENBARE RUIMTE, GROEN EN ECOLOGIE	135
8.3.9 NAAMGEVING	135
8.3.10 PLANPROCES	136

8.4 EXPLOITATIE	136
8.5 TIJDELIJKE VOORZIENINGEN	137
8.5.1 VERKEER	137
8.5.2 WATERHUISHOUDING	137
8.5.3 ENERGIEVOORZIENING	138
8.5.4 AFVALWATER	138
8.5.5 GRONDSTOFFEN EN MATERIALEN	138
8.5.6 VOORZIENINGEN	138
8.6 SOCIAL RETURN	138
8.7 PROCEDURE EN BEHEER ONTWIKKELINGSVISIE	139
8.8 COMMUNICATIE	140
 BIJLAGEN	 143

INDEX KAARTEN

KAART 1	FUNKTIEKAART	12B
KAART 2	DEELGEBIEDEN/FASERINGSKAART	26
KAART 3	HOV-INVLOEDSSFEER	30
KAART 4	HOOFDAUTOSTRUKTUUR	32A
KAART 5	STRATENKAART	32B
KAART 6	VOORZIENINGENKAART	35
KAART 7	PSI-KAART	44A
KAART 8	RANDENKAART	44B
KAART 9	FIETSKAART	46A
KAART 10	VOETGANGERSKAART	46B
KAART 11	WATERKAART	48
KAART 12	BOMENKAART	50A
KAART 1	HOOFDGROENSTRUCTUURKAART	50B
KAART 1	MENGINGSKAART	64
KAART 15	SPREIDINGSKAART	65
KAART 16	STAPELINGSKAART	66
KAART 17	DICHTHEDENKAART	67
KAART 18	BOUWHOOGTE	68
KAART 19	REGIEKAART	70A
KAART 20	UX-KAART	70B
KAART 21	TYPLOGIEKAART	74
KAART 22	FAMILIEKAART	78A
KAART 23	NAMENKAART	78B
KAART 24	VASTE ELEMENTENKAART	85
KAART 25	WATERHUISHOUDING	97

Samenvatting

Het bouwen van circa 20.000 woningen in twintig jaar ten westen van de stad is een ongeken- de opgave voor Utrecht. Een al bestaande stad in zo korte tijd zo snel laten groeien is in Nederland nog niet eerder vertoond. En dat terwijl buurgemeente Vleuten-De Meern aansluitend nog eens zo'n 10.000 woningen bouwt.



Zo'n unieke opgave vergt zorgvuldige sturing. Een langzaam gegroeide stad huisvest op korte afstand van elkaar kenmerken uit verschillende tijdsperiodes. Kijk naar het bestaande Utrecht. Leidsche Rijn zal ongetwijfeld in z'n geheel het stempel krijgen 'van rond de eeuwwisseling', zelfs van de wisseling van twee millennia. Een duidelijk tijdsstempel is echter iets anders dan eenvormigheid. Gelukkig maar, want voor eenvormigheid is Leidsche Rijn veel te groot, voor saaiheid bestaat geen enkel motief. Het gemeentebestuur van Utrecht staat een bijzonder afwisselend stadsdeel voor ogen, waar vele nieuwe en oude inwoners zich bijzonder thuis en op hun gemak voelen. Een stadsdeel dus waarin aan veel verschillende bewonerswensen tegemoet wordt gekomen en waar het bedrijfsleven z'n voorkeuren verwezenlijkt ziet.

Planontwikkeling begint echter bij de overheid. Die zorgt ervoor dat de voorwaarden worden geschapen waaronder aan al die wensen tegemoet kan worden gekomen. De overheid biedt een heldere structuur, waarbinnen veel mogelijk is.

In het omvangrijke gebied worden deelgebieden benoemd. Nadat de hoofdlijnen van de stedenbouwkundige ontwikkeling zijn vastgelegd in het Masterplan Leidsche Rijn, worden nu in de voorliggende 'Ontwikkelingsvisie Utrechts deel Leidsche Rijn' voor het Utrechtse deel van Leidsche Rijn programmatische en stedenbouwkundige randvoorwaarden en kwalitatieve eisen gegeven voor alle deelgebieden. De Ontwikkelingsvisie vormt een integraal programma van eisen, waardoor in de volgende fasen van planontwikkeling sprake zal zijn van overzichtelijke projecten, heldere uitgangspunten en ruimte voor het honoreren van verschillende gebruikerswensen. De Ontwikkelingsvisie zorgt er daarbij voor dat bij die opdeling in deelplannen en -projecten de samenhang niet verloren gaat.

De samenhang in het plangebied en de eigen identiteit van plandelen worden vastgelegd met in het achterhoofd de mensen voor wie Leidsche Rijn wordt ontwikkeld. In eerste instantie zullen dat vooral zich ontwikkelende huishoudens zijn, veel tweeverdieners, en een groeiend aantal kinderen. Een belangrijk kenmerk van Leidsche Rijn is echter dat de bevolking snel verandert. De verschillen in leeftijdstructuur met de rest van de stad vlakken in de decennia die volgen behoorlijk af.

De samenleving verandert. Niet alleen door variatie in samenlevingsvor-

men, een toename van tweeverdieners en de vele culturele achtergronden, maar ook door toepassing van nieuwe technologieën bij werk en privé. De ontwikkeling van zakelijke netwerken zowel als die in de privé-sfeer neemt in belang toe.

De wijze van besteding van de vrije tijd verandert mee. De ontmoetingsfunctie, 'kennen en gekend worden', 'zien en gezien worden', is van groot belang bij het ontwikkelen van netwerken. Door toenemende individualisering zal meer nadruk komen te liggen op vormen van vrijetijdsbesteding waarvan men tijdstip, plaats en duur zelf kan bepalen.

Leidsche Rijn is een prima plek voor deze nieuwe ontwikkelingen. Gelegen midden in het land, centraal in vele netwerken, gereed om van de grond af te worden opgebouwd en dus goed toegerust om op die nieuwe ontwikkelingen in te spelen.

Leidsche Rijn wordt een stadsdeel waar nieuwe technologieën voor iedereen beschikbaar zijn, doordat de bekabeling daarop vanaf het begin is toegesneden. De best bereikbare locatie van Nederland doet die naam eer aan doordat alle vervoerssoorten goed worden geregeld.

- De fiets is misschien wel het snelste middel van vervoer over de kortere afstand (binnen Utrecht!), ook omdat er een uitgekiend fietspadenplan in de Ontwikkelingsvisie is vastgelegd.
- Het hoogwaardig openbaarvervoernetwerk (HOV) is in vrijwel alle uithoeken van Leidsche Rijn concurrerend met welk ander vervoermiddel dan ook.
- De twee stadswegen zijn zo gesitueerd en aan het regionale en nationale wegennet gekoppeld, dat elke plek in Leidsche Rijn snel en zonder veel overlast te veroorzaken, met de auto is te bereiken.

Het ontstaan van sociale netwerken wordt gestimuleerd door een uitgaande organisatie van de verschillende voorzieningen.

- Zorgvoorzieningen worden geclusterd op vier plekken bij HOV-haltes in Leidsche Rijn. In die clusters zijn in ieder geval te vinden: een gezondheidscentrum met huisartsen, een apotheek, een consultatiebureau, zorg, service en wonen voor ouderen, een centrum met informatie en ondersteuning op het terrein van veiligheid, milieu, wonen en woonomgeving, en verder basisscholen en een kinderdagverblijf, gecombineerd met detailhandel.
- Voorzieningen waarbij kinderen centraal staan, worden in aanvulling op de zorgclusters eveneens op vier plekken geconcentreerd: enkele basisscholen, een kinderdagverblijf, bouwspeeltuin, kinderboerderij en vrijetijdscentrum.
- Een campus als concentratie van voorzieningen voor jongeren met onderwijs- en opleidingsdoeleinden en een bovenwijkse functie in combinatie met (top)sportvoorzieningen, een centrum 'Mensen zoeken Werk', een jongerencentrum met cultuur, recreatie, informatie en hulpverlening, oefen- en repetitieruimten.
- Een transferium in combinatie met een grootschalige (semi-)commerciële indooraccommodatie en grootschalige voorzieningen voor georganiseerde topsport met een stedelijke en regionale functie, waaronder eventueel een skicentrum, te verplaatsen sportvelden voor traditionele en nieuwe sporten, een brandweerkazerne en ambulancestandplaatsen.

De voorzieningen worden in wisselende intensiteit gemengd met detailhandel, wonen, werken en groenvoorzieningen. Met de groenvoorzieningen en een aantal bijzondere stedenbouwkundige structuren is in Leidsche Rijn rond de tien voorzieningencentra een uniek netwerk van bijzondere plekken en routes gecreëerd. Ook het groene middengebied, waar in samenwerking met Vleuten-De Meern een flink deel van het Utrechtse recreatieve en sportieve programma wordt gerealiseerd, wordt met dit netwerk verbonden.

Het Masterplan Leidsche Rijn laat twee aaneengesloten bebouwde gebieden zien, één grenzend aan Vleuten-De Meern en één grenzend aan Utrecht, met een centraal gelegen parkgebied.

Nu er in overleg met het Rijk, de Provincie en het BRU (Bestuur Regio Utrecht) voor gekozen is de A2 een klein stukje in westelijke richting op te schuiven en tussen het spoor en verkeersplein Hooggelegen een dijk te leggen, enkele overkappingen te geven en de openblijvende delen gedeeltelijk af te dekken met geluidsschermen, is het Utrechtse deel van Leidsche Rijn ruwweg als volgt in te delen.

- De kern van Leidsche Rijn tussen het spoor Utrecht-Gouda, het Amsterdam-Rijnkanaal, de Leidsche Rijn en het centrale parkgebied. In totaal wordt het overgrote deel van het woningbouwprogramma hier gerealiseerd: 67% of 13.400 woningen. Dit is het plandeel dat door de integratie van de A2 een breed raakvlak krijgt met het bestaande Utrecht. De invloed van de bestaande stad wordt, verlopend naar het oosten, steeds sterker. Andersom is aan de westkant van het plangebied de aanwezigheid van het centrale middengebied voelbaar.
- Een tweede aaneengesloten woongebied ten noorden van het spoor van geringere omvang (ca. 3800 woningen) met een minder directe band met de bestaande stad. Het wordt aan de noordzijde begrensd door een grote nieuwe werklocatie, 'Lage Weide West'.
- Tussen de Leidsche Rijn en de A12 ligt het derde plandeel. Er is in dit gebied ruimte voor woningbouw op de oever van het kanaal - tegenover Kanaleneiland - en langs de Leidsche Rijn (circa 2800 woningen). Rondom het knooppunt Oudenrijn is het overgrote deel van het bedrijfs- en kantorenprogramma ontworpen.

Er zijn verschillende bijzondere stedenbouwkundige elementen te onderscheiden. Deze vormen knooppunten in het stedelijk gebied of verbinden verschillende plandelen met elkaar.

- Het stadsdeelcentrum van Leidsche Rijn vormt het zwaartepunt van het plan, op de kruising van de A2 en het spoor. Station Utrecht-West verbindt de plandelen ten noorden en ten zuiden van het spoor. Tezamen met de andere knooppunten van openbaar vervoer vormen deze stations concentratiepunten in het stedelijk gebied.
- De op verschillende manieren met elkaar verbonden centra van voorzieningen zoals detailhandel, scholen en recreatie vormen op een lager schaalniveau verdichtingspunten in het plangebied.
- De openbaarvervoerlijnen vormen belangrijke lineaire elementen in het plangebied. Door het spoor verhoogd te leggen en zoveel mogelijk transparant te maken, vermindert de scheidende werking. De noordelijke OV-radiaal snijdt diagonaal door het hart van het plan. De drie opeenvolgen-

de haltes definiëren een band van dichtere bebouwing die het Amsterdam-Rijnkanaal, de A2, de Rijn-Kennemerlandlaan en het grote Archeologepark met elkaar verbindt.

- Door inrichting (straten, fietspad, bomen) en profiel ontstaat een vier kilometer lange laan die het noordelijk woongebied met het centrum van het plan verbindt: een tweede grote doorgang onder het spoor.
- Ook de zones langs de overkluizing van de A2 en langs het Amsterdam-Rijnkanaal zijn lijnen in het bebouwd gebied met een bijzondere, structurerende betekenis. De dijk van de A2 ligt ongeveer vijf meter boven maaiveld en vormt een opvallend landschappelijk element in het plangebied. De ophoging tussen de A2 en het Amsterdam-Rijnkanaal zorgt voor een stedelijk heuvellandschap met 'toppen' en 'dalen', waarmee dit plandeel een uniek en zeer specifiek karakter krijgt.
- De stedelijke ontsluitingswegen, de Leidsche Rijn, het Grand Canal en de bestaande en te handhaven linten zijn eveneens sterk bepalende lineaire elementen in Leidsche Rijn.
- De archeologische vindplaatsen, het waterwingebied en de voormalige stortplaats Put van Kraal zijn belangrijke onbebouwde plandelen in het woongebied.

Met de verkeers- en vervoersstructuur, de voorzieningenstructuur en de bijzondere stedenbouwkundige elementen is de stedenbouwkundige hoofdstructuur van Leidsche Rijn vastgesteld, inclusief hoofdgroenstructuur, ecologische verbindingen, te handhaven kwaliteiten en de basis voor het waterhuishoudingsstelsel.

In de Ontwikkelingsvisie is het verloop van deze structurerende elementen vastgelegd en wordt de richting bepaald van de inrichting van de bijbehorende openbare ruimte, immers bij uitstek het werkterrein van de overheid. Voor de belangrijkste ruimten is aangegeven dat de bebouwing aan de rand van de openbare ruimte in één lijn moet staan of met de voorkanten naar de hoofdstructuur moet zijn gericht. In een aparte bijlage zijn de principe-profielen gegeven. Bepaald is welke onderdelen van die openbare ruimte deel uit moeten maken, inclusief voldoende speelruimte voor kinderen en voldoende parkeerruimte. Deelgebieden waar naar verwachting de meeste kinderen zullen wonen (in de buurt van de specifieke kindervoorzieningen) krijgen in dat opzicht de meeste aandacht. Parkeren wordt op eigen terrein en in de openbare ruimte zodanig geregeld, dat zoveel mogelijk tegemoet kan worden gekomen aan de behoefte van de Leidsche Rijn-bewoner, die functioneert in netwerken, maar ook zo dat in de straten van Leidsche Rijn niet overal aan twee kanten een rij auto's staat.

Afgezien van de hoofdassen voor autoverkeer wordt geheel Leidsche Rijn een groot en aangenaam 30-kilometergebied, terwijl bij het station Utrecht-West een autovrije/autoarme wijk wordt ingericht. In latere fasen van het plan zullen er waarschijnlijk meer volgen, in de omgeving van het stadsdeelcentrum. Het compact opgezette stadsdeelcentrum zelf krijgt in ieder geval een voetgangersgebied, voor andere centra wordt dat in latere planfasen nog nader uitgewerkt.

De hoofdstructuur zorgt ervoor dat Leidsche Rijn een eenheid gaat vormen. Bovendien zorgt vooral de voorzieningenstructuur dat vier gebieden in

Leidsche Rijn zullen ontstaan die vooral op een van de zorg- en detailhandelscentra georiënteerd zullen zijn. De organisatie van de kinderclusters ondersteunt dit.

Daarnaast wordt Leidsche Rijn door de hoofdstructuur op natuurlijke wijze verdeeld in maar liefst 85 'scherven', die ieder voor zich als buurtje met een eigen identiteit kunnen gaan functioneren. De omvang van de buurten is sterk verschillend en varieert van 20 tot 750 woningen. Bovendien kent Leidsche Rijn een aantal deelgebieden waarin kantoren en bedrijvigheid wordt geconcentreerd. Net zoals bij de woningbouwgebieden wordt er in deze Ontwikkelingsvisie voor gekozen de acht werkgelegenheidsconcentraties een eigen profiel, de zogenoemde product-marktcombinaties, mee te geven.

Leidsche Rijn zal zo een gebied worden dat in korte tijd wordt gebouwd, maar toch een grote mate van afwisseling en herkenbaarheid tot in de deelgebieden kent. En dus allesbehalve een grote amorfe nieuwbouwwijk.

Deze afwisseling wordt gestimuleerd en ondersteund door de randvoorwaarden die worden gegeven en de wijze waarop die randvoorwaarden worden gegeven. Omdat twintig jaar in het leven van een stad kort is maar als doorlooptijd van een bouwproces uitermate lang, is er niet voor gekozen om de bouwplannen in één keer en detail uit te werken. Dat zou niet werken; over twintig jaar wordt er echt niet meer gebouwd zoals dat nu wordt ontworpen - en dat is maar goed ook. De samenleving verandert, Leidsche Rijn moet daar op kunnen inspelen. Inzichten veranderen, van hetzelfde laken een pak. Flexibiliteit is uit oogpunt van duurzame ontwikkeling een voorwaarde. En bovendien: in een vroeg stadium vasttimmeren van de plannen laat weinig ruimte voor samenwerking met de belanghebbenden (toekomstige bewoners en realisatoren); een belangrijk beleidsuitgangspunt van het Utrechtse gemeentebestuur.

Daarom is ervoor gekozen voor de deelgebieden een aantal zaken die een garantie voor kwaliteit en afwisseling moeten vormen zodanig vast te leggen dat een zo groot mogelijke ruimte ontstaat voor flexibele uitwerking, creatieve aanvulling en toevoeging van kwaliteit.

Vastgelegd worden de volgende punten:

- *de dichtheden*: de basis voor het HOV en als indicatie van de hoeveelheid mensen die van plekjes in Leidsche Rijn gebruik zullen maken. De mate van stedelijkheid wordt hiermee voor een belangrijk deel vastgelegd;
- *de mate van menging*: dit geeft aan welke plekjes op een specifieke manier moeten worden ingevuld en in welke stukjes Leidsche Rijn juist een doorsnee van het woningbouwprogramma moet worden gerealiseerd;
- *de mate van spreiding*: moeten gebouwen in een buurtje allemaal vlak bij elkaar staan, zodat in het resterende deel van de buurt een grote open vlakte ontstaat? Of worden gebouwen heel evenwichtig over een locatie verspreid, bijvoorbeeld 100 woningen over een lengte van 1000 meter allemaal naast elkaar op kavels van 10 meter breed?
- *de mate van stapeling*: hoeveel van de woningen in een buurtje mogen grondgebonden worden uitgevoerd en hoeveel gestapeld?
- *de typologie van het openbaar gebied*: hoe verhouden groen, verharding en particuliere tuinen zich tot elkaar?

Zo is Leidsche Rijn onderverdeeld in de volgende groepen buurten:

De Schiereilanden:	Acht schiereilanden in het zeer waterrijke gebied ten noorden van het spoor.
De Waterdriehoek:	Een aantal gezinswijken vlakbij het waterwin- gebied.
Boven het spoor:	Levendige buurten bij het centrum rond station Utrecht-West.
De Parkrand:	Losse woonbebouwing op de rustieke overgang van het Centrale Park naar de stad.
Onder het spoor:	Buurten bij een aantal bestaande linten in de nabijheid van het wijkcentrum.
Tussen de Linten:	Open opzet, rustiek en groen karakter. Ideale wijk voor gezinnen met kinderen.
In het midden:	De wijken in het hart van Leidsche Rijn, ruim van opzet met brede stadse profielen.
Rondom de Archeologie:	Hogere dichtheden in de onmiddellijke invloeds- sfeer van het HOV.
Het Stadsdeelcentrum:	Levendigheid, zowel overdag als 's avonds. Het meest stedelijke deel in het plan.
Overkapte A2:	Echte stadswijken. Wonen gemengd met kanto- ren. Zorgvuldig groenontwerp.
De Fietsstraat:	Afwisseling ten noorden, een strak ritme ten zuiden van de bijzondere fietsroute dwars door het plan.
De Lange Straat:	Een reeks woningen aan een sterk geprofileerd nieuw lint.
Rondom de Stadsstraat:	Stedelijke 'coulissen' voor de achterliggende woongebieden.
Bij Park Voorn:	Licht glooiend en parkachtig, bij enkele van de grotere groenelementen.
Aan de Leidsche Rijn:	Tussen de Leidse Rijn en het HOV, een ideale plek voor gezinnen.
Tussen Weg en Kanaal:	Een heuvelandschap in de stad met veel ver- schillende woonvormen.
Kanaaloever:	Schakel tussen stad en Leidsche Rijn. Alles zo dichtbij als maar kan: stad, voorzieningen, ver- voer, werk, sport, recreatie.
Papendorp:	Holland network center: Genereren, verrijken en stapelen van kennis in het centrum van de Nederlandse netwerkeconomie: 310.000 m ² kan- toren en 61 ha hoogwaardig bedrijfsgebied op het snijvlak van A2 en A12.
Lage Weide West:	Randstad corridor: Hoogwaardige Nederlandse distributiecridor van 82 ha, representatief en doelmatig, centraal gelegen ten westen van de A2 op het kruispunt van (in ter)nationale transportas- sen en gereed om alle uitdagingen van een 24- uur economie aan te gaan.
Het Stadsdeelcentrum:	Stadshart Leidsche Rijn. Een combinatie van 300.000 m ² kantoren, 40.000 m ² winkelfuncties,

Strijkviertel:

wonen en recreëren in het compacte stadsdeel-centrum van Leidsche Rijn.

Randstad business center: Modern, gemengd, vierde generatie bedrijventerrein als 80 ha ondernemend bedrijvenpark met vele gezichten en een ideale uitvalsbasis voor handelsbedrijven: divers, bedrijvig, no-nonsense en innovatief.

Leidsche Rijn wordt gefaseerd ontwikkeld, waarbij de bewoners vanaf het eerste moment kwaliteit wordt geboden. Het vroegtijdig ontwikkelen en meegroeien van het voorzieningenniveau is daarbij een voorwaarde. Daarom worden de bouwstromen zodanig opgezet dat de voorzieningenstructuur met Leidsche Rijn kan meegroeien. De zorg- en kinderclusters zijn zodanig over het plan verdeeld dat dit meegroeien mogelijk wordt. Bovendien is bij de fasering rekening gehouden met het eigendom, gebruiksrechten, de verplaatsing van de glastuinbouwbedrijven en de verlegging van de A2.

Het Utrechtse deel van het project Leidsche Rijn is onderverdeeld in vier woonwijken, drie gebieden met betrekking tot de ontwikkeling van bedrijven en kantoren en twee gebieden die onderdeel uitmaken van het Centrale Park. Voor elk van deze gebieden zullen op basis van de Ontwikkelingsvisie stedenbouwkundige programma's van eisen en vervolgens stedenbouwkundige plannen worden ontwikkeld.

Ten zuiden van de spoorlijn worden, buiten het glastuinbouwgebied en los van de integratie van de A2 (A) circa 4150 woningen gerealiseerd. In relatief korte tijd kan draagvlak ontstaan voor de realisatie van een voorzieningenstructuur op wijkniveau. Het systeem van voorzieningen kan binnen dit gebied dus zelfstandig en goed functioneren. De voorzieningenstructuur is bovendien gelijkmatig over dit gebied verspreid.

Voor 860 woningen is de voorbereiding inmiddels gestart, om mogelijk te maken dat de woningbouw in 1997 aanvangt. Voor 1600 woningen start de bouw in het najaar van 1998, terwijl nog eens 1700 woningen worden gebouwd vanaf najaar van 1999.

In het eveneens ten zuiden van het spoor gelegen glastuinbouwgebied worden circa 4500 woningen (B) gebouwd. Ook hier zullen tijdig de nodige voorzieningen gereed zijn om de bewoners te bedienen van de woningen die vanaf het najaar van 2003 (2400 woningen) en vanaf het najaar van 2004 (2100 woningen) zullen worden gebouwd.

Eerder dan het glastuinbouwgebied wordt echter gestart met ontwikkeling van de woningbouw ten noorden van het spoor (D), rond het centrum bij Station Utrecht-West. Dit station zal in eerste instantie een tijdelijke voorziening zijn; na de uitvoering van de spoorverdubbeling wordt dit station definitief. De grond is binnen dit gebied grotendeels eigendom van de gemeente Utrecht. Er worden circa 3700 woningen gerealiseerd: circa 2000 woningen vanaf de zomer van 2001, nog eens circa 1700 een jaar later.

Als laatste wordt de woningbouw ontwikkeld in de deelgebieden binnen de beïnvloedingssfeer van de A2, namelijk in de periode 2005-2010. In totaal gaat het hierbij om circa 7600 woningen.

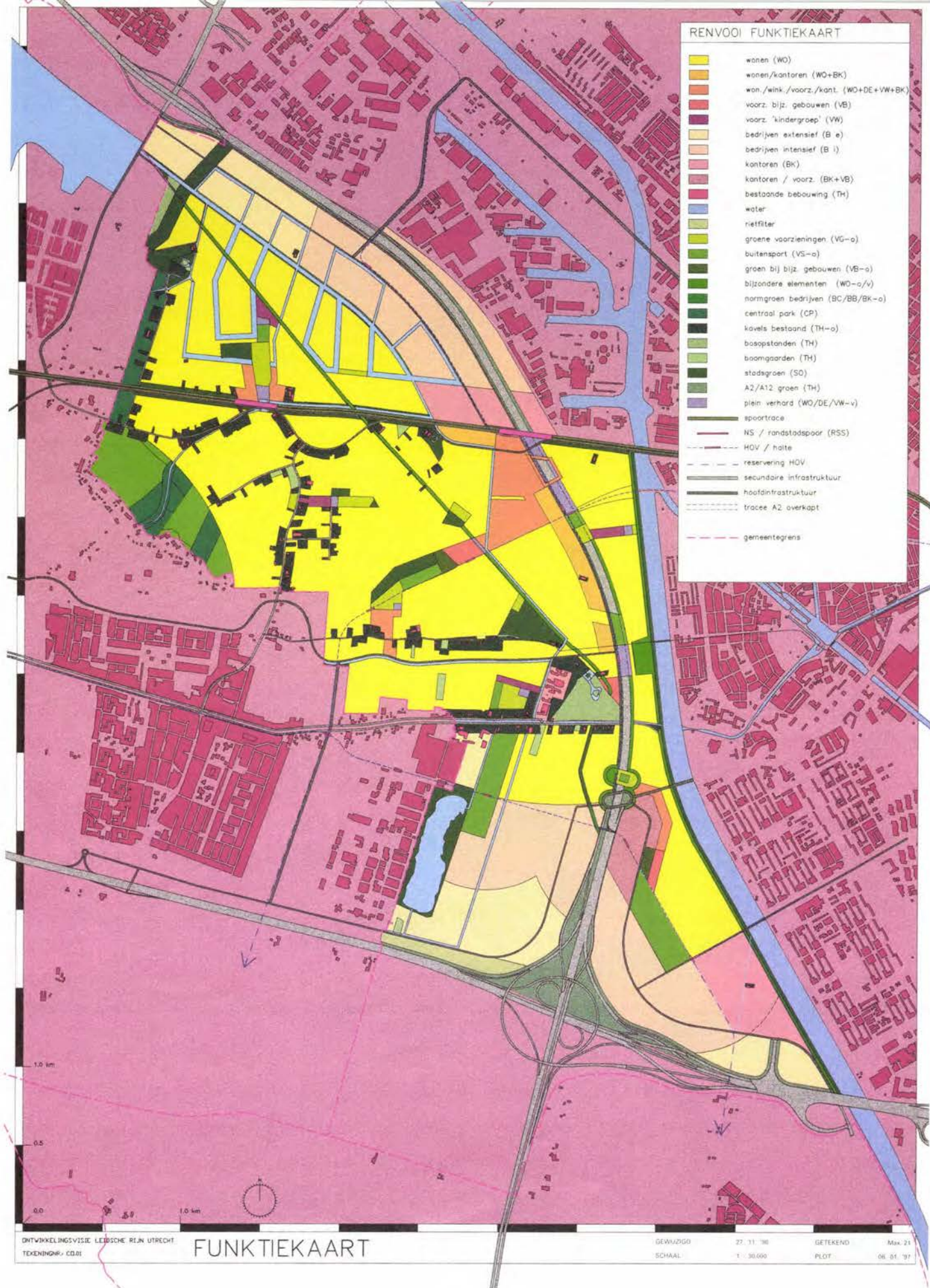
Het bedrijventerrein Lage Weide-West (E) is eigendom van de gemeente Utrecht. De ontwikkeling en de uitgifte verloopt ongeveer parallel met de

woningbouwontwikkeling in het gebied ten noorden van het spoor, dus in de periode 1999 t/m 2002. Het meest zuidelijke deel (E3) vormt hierop een uitzondering: die ontwikkeling vindt plaats in de periode 2008 t/m 2011.

In Papendorp worden bedrijven en kantoren gerealiseerd vanaf de zomer van 1999. De grond van dit gebied is eigendom van de gemeente Utrecht. Strijkviertel wordt ontwikkeld na 2005, evenals de kantoren rond de geïntegreerde A2.

De Utrechtse delen van het groene middengebied ten noorden van het spoor worden ontwikkeld vanaf 2001 of - afhankelijk van verwervingsmogelijkheden - iets eerder. Ontwikkeling van het centrale parkdeel ten zuiden van het spoor start in 2003.





Inleiding

1.

Voor u ligt de Ontwikkelingsvisie voor het Utrechts deel van Leidsche Rijn. Deze Ontwikkelingsvisie maakt het mogelijk om stedenbouwkundige plannen te maken voor delen van Leidsche Rijn. Voor alle deelplangebieden bevat de visie programmatische en stedenbouwkundige randvoorwaarden en kwalitatieve eisen op het gebied van woningbouw, voorzieningen, werkgelegenheid, verkeer, milieu, recreatie, ecologie, speelbaarheid en techniek.

Daarmee vormt de visie feitelijk een integraal programma van eisen voor het Utrechtse deel van Leidsche Rijn. Bovendien wordt in de Ontwikkelingsvisie een aantal onderwerpen behandeld waarmee tijdens de ontwikkeling van Leidsche Rijn rekening zal worden gehouden: de belangen van de zittende bewoners, 'social return', het treffen van tijdelijke voorzieningen, de opzet van een grondbank.

Deze verdieping is noodzakelijk vanwege het globale karakter van het Masterplan. De hoofdlijnen van het Masterplan worden onverkort overgenomen. Bij elke verdere verdieping van het planproces zal echter in meer of mindere mate bijsturing van de plannen nodig zijn. Zo bleken nu al enkele geringe en één forse wijziging van het Masterplan noodzakelijk.

Omdat bijsturing de komende twintig jaar ongetwijfeld vaker noodzakelijk zal zijn, is een platform nodig om de wijzigingen op hun consequenties te kunnen bezien en om daarover de juiste communicatie tot stand te brengen tussen de verschillende overheden, met belanghebbenden, met marktpartijen en met geïnteresseerden.

Na vaststelling van de Ontwikkelingsvisie in de gemeenteraad van Utrecht zal het dienst gaan doen als beheerinstrument. De Ontwikkelingsvisie zal regelmatig worden bijgesteld al naar gelang de vordering van de planuitvoering, al naar gelang de maatschappelijke ontwikkelingen en al naar gelang de ontwikkeling van inzichten en technische mogelijkheden.

1.1. Wijziging van het Masterplan

Op enkele punten worden in de Ontwikkelingsvisie wijzigingen voorgesteld ten opzichte van het Masterplan. Het betreft over het algemeen ondergeschikte aanpassingen (geringe wijziging van de rand van het Centrale Park, de werkelijke vorm van de Put van Kraal, meer nauwkeurigere aanduiding van de B- en C-locaties in Oudenrijn en Strijkviertel, aanpassing van de scheiding tussen woongebied en werkgelegenheidslocatie ten noorden van de spoorlijn).

Daarnaast zijn enkele meer opvallende wijzigingen aangegeven.

- Het realiseren van circa 50.000 m² kantoorprogramma in het voor woningbouw bestemde plangebied, enerzijds vanwege de verwachting dat dergelijke kleinschalige kantoorfuncties in een behoefte voorzien, anderzijds om de mogelijkheden voor functiemenging te vergroten.

- Wijziging van de loop van de zuidelijke ontsluitingsweg (de 'stadsas' uit het Masterplan) en de wijze waarop de stroomweg ten oosten van De Meern daarop wordt aangesloten. Dit ter verbetering van de verkavelingsmogelijkheden in het eerste deelplan 'Langerak'.
- Bij de Utrechtse raadsbehandeling van het Masterplan is aangegeven, dat geprobeerd zal worden het percentage van 10% huur tot f 670 zoveel mogelijk te verhogen om in Leidsche Rijn meer woningen te realiseren die voor minima bereikbaar zijn. Op basis van deze uitspraak wordt nu de volgende verdeling voorgesteld van de 30% sociale woningbouw in het Utrechtse deel van Leidsche Rijn:

- 15% huurwoningen tot f 670 (Masterplan: 10%)
- 10% huurwoningen tussen f 670 en f 810
- 5% huur/koopwoningen (Masterplan: 10% sociale koop)

Van de huurwoningen tussen f 670 en f 810 mag de helft op termijn door de corporaties verkocht worden. Een vijfde deel van de woningvoorraad in Leidsche Rijn dient duurzaam beschikbaar te blijven voor de doelgroep van het volkshuisvestingsbeleid.

5% van de te bouwen woningen valt in een experimenteel in te vullen tussenvorm tussen huur en koop, waarbij gedacht wordt aan vormen als maatschappelijk gebonden eigendom, optiekoop en huurkoop. Gemikt wordt op huishoudens die noch voor een sociale huurwoning, noch voor een hypotheek voor een markt woning in aanmerking komen. Individuele bevoordeling wordt uiteraard vermeden. Dit experimentele deel van het woningbouwprogramma zal periodiek worden geëvalueerd en kan worden bijgesteld aan veranderende marktomstandigheden.

- In afwijking van het Masterplan wordt nu uitgegaan van een watercirculatiesysteem dat gebruik maakt van de natuurlijke hoogteverlopen in het gebied. Door de introductie van een lage buitenring en een hogere binnenring op de stroomrug kan dit effect worden bereikt. Bij de overgang van lage naar hoge ring (bij het stadsdeelcentrum en bij park Voorn) zullen pompen komen.
- In aanvulling op het Masterplan is in overleg met Vleuten-De Meern een hoofdontsluiting aangegeven van zowel bedrijventerrein Lage Weide-West als van woongebied D.

De meest opvallende wijziging heeft echter plaatsgevonden naar aanleiding van nadere studie naar de mogelijkheden van integratie van de A2 in het plangebied. Deze wijzigingen zijn in paragraaf 1.2. apart beschreven.

Op basis van het Masterplan is eind 1995/begin 1996 ten behoeve van de Ontwikkelingsvisie door Jones Lang Wootton en TNO nader onderzoek verricht naar de meest gewenste profilering van de verschillende bedrijventerreinen in Leidsche Rijn. Op basis van de uit dat onderzoek verkregen aanbevelingen zijn in de concept-Ontwikkelingsvisie uitspraken gedaan over de verdeling van het programma over de verschillende bedrijventerreinen en kantoorlocaties in Leidsche Rijn.

In de definitieve Ontwikkelingsvisie is deze verdeling alsmede de profilering van de bedrijventerreinen aangepast gelet op de gemaakte keuzen ten aanzien van de A2. Daarbij is met name aan de hand van de omgevingsfactoren (specifieke locatiemarkers en stedenbouwkundige inrichting) van

vier te onderscheiden werklocaties binnen Leidsche Rijn gekozen voor een uniek profiel van elk van de vier locaties:

- Papendorp: Holland network center: genereren, verrijken en stapelen van kennis in het centrum van de Nederlandse netwerkeconomie op het snijvlak van A2 en A12.
- Lage Weide-West: Randstad corridor: hoogwaardige Nederlandse distributieroute, representatief en doelmatig, centraal gelegen ten westen van de A2 op het kruispunt van (inter)nationale transportassen en gereed om alle uitdagingen van een 24-uur economie aan te gaan.
- Stadsdeelcentrum: Stadshart Leidsche Rijn: een combinatie van wonen, werken, winkelen en recreëren in het compacte stadsdeelcentrum van Leidsche Rijn.
- Strijkviertel: Randstad business center: modern, gemengd vierde generatie bedrijventerrein als ondernemend bedrijvenpark met vele gezichten en een ideale uitvalsbasis voor handelsbedrijven: divers, bedrijvig, no-nonsense en innovatief.



1.2. Het tracé van de rijksweg A2

In het Masterplan Leidsche Rijn is ervoor gekozen rijksweg A2 circa 600 meter in westelijke richting te verleggen en over een lengte van twee kilometer te overkappen. Rijkswaterstaat heeft de technische en financiële haalbaarheid van deze oplossing onderzocht. Het zogenoemde CAU-tracé diende Rijkswaterstaat daarbij tot referentie. Dit tracé uit de Corridorstudie Amsterdam-Utrecht (CAU) gaat uit van het bestaande tracé van de A2.

Uit de haalbaarheidsstudie blijkt dat de A2 met conventionele technieken kan worden overkapt in de vorm van een ononderbroken betonnen dak van twee kilometer. Volledige overkapping maakt echter een aparte doelgroepenstrook nodig voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, van de andere rijstroken gescheiden door een wand. Dit brengt aanzienlijke meerkosten met zich mee. De conclusie is dat volledige overkapping van de A2 gezien de vervoerskundige en financiële randvoorwaarden niet tot de mogelijkheden behoort.

Daarom is in overleg tussen Rijkswaterstaat, VROM, BRU en het Gemeenschappelijk Projectbureau Leidsche Rijn op een meer innovatieve manier gekeken naar zowel het Masterplan-tracé als naar het CAU-tracé. Dit heeft geleid tot een type oplossing die ook wel de 'creatieve variant' wordt genoemd. De variant wordt gekenmerkt door een reeks van verschillende constructies, die afwisselend gesloten en halfopen zijn. Waar dit nodig is, wordt de A2 geheel overdekt, op andere plaatsen slechts gedeeltelijk. In alle gevallen ligt de geïntegreerde A2 in een terp.

Op basis van de creatieve variant is een vergelijking gemaakt tussen een halfopen CAU-tracé en een halfopen Masterplan-tracé, dus zonder volledige overkapping.

Geconcludeerd is dat beide tracés gelijkwaardig zijn en goede mogelijkheden bieden Leidsche Rijn en het bestaande Utrecht op elkaar aan te sluiten. Deze constatering biedt de ruimte voor een pragmatische voorkeur voor een tracé, zoals dat nu in de Ontwikkelingsvisie wordt beschreven. Dit tracé behelst een zodanig geringe verplaatsing van de A2, dat geen nieuwe milieueffectrapportage noodzakelijk is. Voor het Masterplan-tracé zou dat wel het geval zijn. Zo'n procedure duurt circa drie jaar. De verlegging van de A2 volgens de Masterplanvariant zou bovendien aanzienlijke meerkosten met

zich meebrengen, met name vanwege de noodzaak de Put van Kraal in zijn geheel af te graven en de kantoorlocatie Park Voorn op te heffen. De kosten van de nieuwe variant blijven binnen het totaalbudget.

De overkapte delen worden daar gesitueerd waar de hoogwaardige oost-westverbindingen tussen de centrale stad en Leidsche Rijn moeten komen. Hier moeten ook de wijken aan weerszijden van de A2 logisch met elkaar worden verbonden. De overkappingen liggen dus allereerst daar waar de verbindingen het meest gewenst of nodig zijn:

- ter hoogte van het toekomstige stadsdeelcentrum nabij het NS-Randstadspoorstation Leidsche Rijn;
- in de omgeving van het meest oostelijke station van de noordelijke HOV-radiaal;
- bij de belangrijkste fietsroute van Utrecht-Centrum naar Leidsche Rijn;
- ter hoogte van verkeersplein Hooggelegen.

De A2 wordt zodanig in westelijke richting verlegd dat langs de westelijke kanaaloever een ononderbroken stedelijke ruimte ontstaat. Op de plek waar de A2 en het Amsterdam-Rijnkanaal elkaar het dichtst naderen zal deze ruimte nog altijd circa 110 meter breed zijn. Wel zal door deze verplaatsing Parkflat Rheijngaarde moeten 'verhuizen'.

De totale lengte van het te integreren tracé is 2,5 km. De maximale lengte van de gesloten delen is 400 tot 500 meter, waardoor vervoer van explosiegevaarlijke stoffen kan plaatsvinden zonder toepassing van aparte doelgroepstroken. Het dak van de gesloten delen vormt een 'horizontaal scherm', kan worden afgedekt met een laag grond en kan minimaal de last van een middelzwaar voertuig dragen. Deze ruimte kan hierdoor worden benut voor stedelijke functies. Bebouwing op het dek is incidenteel mogelijk.

In de Ontwikkelingsvisie is een en ander uitgewerkt in het verlengde van de Integratiestudie. Conform de creatieve variant is de bovenzijde van de overkapte delen van de A2 op maximaal 6 meter boven het peil van de A2 gelegd. Het meest noordelijke dek (140 meter lengte) sluit aan op het spoor en vormt zo een openbare ruimte die als stationsplein dienst kan doen. Aan de zuidkop van dit dek en aan de noordkop van het daar op volgende dek is - conform de Integratiestudie - overkluizende bebouwing gedacht, die tezamen met bebouwing langs de betreffende opening als geluidswering dient voor de achterliggende bebouwing. In de Ontwikkelingsvisie maakt dit gebouw deel uit van het stadsdeelcentrum.

Het tweede en derde dek gerekend vanaf het noorden hebben de grootste lengte: 430 respectievelijk 400 meter. Door de overkluizende bebouwing, waarin op de begane grond detailhandel is gevestigd, ontstaat samenhang tussen het stationsplein en het tweede dek. Daarop bevinden zich een HOV-halte, een plein en een sport/spelveld. Het plein is gekoppeld aan het stadsdeelcentrum, de kantorenstrip en aan de overkluizende bebouwing over de A2. Ten zuiden van de HOV-halte liggen de sport- en speelvoorzieningen die aansluiten bij voorzieningen voor kinderen die aan de oostkant van dit dek zijn gesitueerd.

Het derde dek is voor een deel verhard, zodat het als plein dienst kan doen ten behoeve van het hoge gebouw dat ter plaatse van de "Kus" wordt opgericht. Deze "Kus" is in de "Creatieve variant" en in de Integratiestudie benoemd als de plaats waar de A2 en het Amsterdam-Rijnkanaal elkaar het dichtst benaderen (tot op 110 meter). Onder het bijzondere gebouw door is

vanaf de A2 uitzicht gecreëerd op het bestaand stedelijk gebied van Utrecht.

De meest zuidelijke overkapping (circa 100 meter) bevindt zich ter plaatse van het huidige verkeersplein Hooggelegen, waarvan de functie in de Ontwikkelingsvisie wordt overgenomen door een zuidelijker gelegen nieuw verkeersplein. Overwogen wordt nog om, in combinatie met het oude en nieuwe verkeersplein en de overkluizing, het Transferium bovenop de Rijksweg te situeren, zodat de relatie tussen het autoverkeer en de transferiumfunctie optimaal profiteert van de ligging ("landmark").

De overkappingen zijn van een zodanige kwaliteit, dat zonder aanvullende constructieve maatregelen kruisende wegen kunnen worden aangelegd. Aangenomen is dat Rijkswaterstaat de door haar aan te leggen keermuren zodanig plaatst dat zij ook voor de Regioweg en het HOV kunnen worden benut.

In de Integratiestudie is overeen gekomen tussen het spoor en Hooggelegen woonbebouwing aan weerszijden van de A2 mogelijk te maken tot op 45 meter uit het hart van de A2. Hierdoor ontstaat aan beide zijden van de A2 tussen de rand van de weg en de woonbebouwing een ruimte van circa 20 meter, waarin de Regioweg kan worden vormgegeven. In de Ontwikkelingsvisie is er van uit gegaan dat in deze ruimte aan de westkant van de A2 een afwisselend enigszins verdiept dan wel op het talud gelegen Regioweg wordt gerealiseerd. In de Integratiestudie is overeengekomen dat de aan beide zijden van de A2 in de bak gereserveerde ruimte benut kan worden om overdekte uitbreiding van het aantal rijbanen te realiseren, indien eventuele groei van de mobiliteit daartoe aanleiding geeft.

De overige, halfopen delen worden akoestisch voldoende afgeschermd door een combinatie van middenbermschermen en speciale zijschermen (circa 8,5 meter), die vanaf de bovenzijde van de terp tamelijk horizontaal over de weg steken. Op sommige plekken (vooral bij de koppen van de dekken) worden deze schermen verlengd tot maximaal 16 meter, zodat geen hinder ontstaat als gevolg van uitlaatgassen.

De in het Masterplan gekozen principes voor aansluiting van de hoofdverkeersstructuur op het regionale wegennet blijven voor dit nieuwe A2-tracé onverkort gehandhaafd. Ook de oost-westverbindingen voor auto, fiets en HOV blijven in beide varianten langs dezelfde lijnen lopen. Het geplande aantal bruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal, de plaats ervan en de vervoerswijzen waarvoor ze bestemd zijn, blijft gelijk.

De op speciale wijze vormgegeven integratie zal voor de A2-gebruiker Utrecht markeren en het kenmerk van Leidsche Rijn vormen.

Tussen de A2 en het Amsterdam-Rijnkanaal kunnen ten noorden van de Leidsche Rijn circa 1700 woningen worden gebouwd. Ten behoeve van deze woningbouw zal de hoogteligging van de A2 worden uitgebuit. Niet alleen de spoordijk, de HOV-verbinding en de fietsverbinding blijven op de circa 4 meter hoogte die nodig is om de A2 en vervolgens het Amsterdam-Rijnkanaal te kruisen, maar ook grote delen van het woongebied. Hierdoor ontstaat een hoogteligging die de aanleg van volwaardige kelders en souterrains mogelijk maakt. De straten in dit gebied zullen overwegend oost-west lopen en dus op het Amsterdam-Rijnkanaal uitkomen. Bovendien zal de hoogteligging worden benut om hier karakteristieke woonwijken te realiseren van hoge kwaliteit, gekenmerkt door bewust aangebrachte hoogteverschillen en hellende straten. Op sommige plekken ontstaan hoge oevers langs het Amsterdam-Rijnkanaal, vanwaar de bewoners uitzien over de oude stad.

Een tweede aantrekkelijke kant van het gekozen A2-tracé is een uitbreiding van het woongebied tot in Strijkviertel. Door tussen de HOV-lijn en het bestaande woningbouwlint langs de Leidsche Rijn circa 1000 woningen te bouwen ontstaat een aantrekkelijke woonwijk nabij de plas Strijkviertel, die via een overkapping van Hooggelegen mede is georiënteerd op een voorzieningencluster in Papendorp. In deze wijk worden circa 1800 woningen gebouwd. Deze open verbinding tussen de wijken Papendorp en Strijkviertel zal in overleg met Rijkswaterstaat nader worden uitgewerkt.

Door deze woningbouwvlekken wordt de zuidelijke tak van het HOV beter benut dan in de eerdere plannen.

In de voorliggende concept-Ontwikkelingsvisie worden de consequenties van deze keuze voor het Utrechtse deel van plangebied nader omschreven.



Voor wie bouwen we Leidsche Rijn?

Leidsche Rijn wordt duurzaam ontwikkeld als deel van de bestaande stad. De randvoorwaarden in deze Ontwikkelingsvisie hebben steeds duurzaamheid en compact bouwen als uitgangspunt. Dat geldt voor elk stukje Leidsche Rijn, voor elk deelgebied, voor elk planonderdeel. In het Masterplan wordt ook identiteit als uitgangsthema aangegeven.

2.

Leidsche Rijn wordt een deel van de stad Utrecht. Een stadsdeel. Er bestaat geen 'nieuwe Utrechtse wijk Leidsche Rijn'; daarvoor is het plangebied gewoon te groot. Het gaat om een verzameling van verschillende wijken, met elk een eigen identiteit.

In de Ontwikkelingsvisie wordt het begrip 'identiteit' verder uitgewerkt: welke identiteit krijgen de verschillende wijken tegen de achtergrond van 'duurzaam en compact'?

In de Structuurvisie Utrecht is leefbaarheid het centrale thema. Uitgangspunt is dat de stedelijke samenleving ruimte biedt aan de vele culturele en sociale verschillen.

De samenleving krijgt, vooral in de grote stad die we willen creëren, een pluriformer karakter. Dit levert veel verschillende eisen op die gebruikers aan de stad stellen. Om met deze verscheidenheid aan individuele (groeps)-wensen toch eenheid en samenhang te realiseren en wederzijds begrip een voedingsbodem te geven, zal de ontmoetingsfunctie goed georganiseerd worden: in Leidsche Rijn moeten de voorwaarden worden gecreëerd waaronder participatie aan het maatschappelijk leven tot stand komt.

Het streven naar het ontwikkelen van een eigen identiteit van (groepen) bewoners past prima bij het zoeken naar een eigen identiteit voor de nieuwe wijken in Leidsche Rijn, maar maakt een zorgvuldige afweging noodzakelijk tussen concentratie en spreiding, functiemenging en functiescheiding, kleinschaligheid en grootstedelijkheid.

De stedelijke samenleving moet zo worden georganiseerd, dat er begrip ontstaat voor verschillen. Communicatie en interactie worden aangemoedigd. Onder deze voorwaarde moet een stedelijk landschap ontstaan, dat in hoge mate gedifferentieerd en afwisselend is.

In de Ontwikkelingsvisie wordt zowel ingegaan op de samenhang binnen Leidsche Rijn als op de verschillen die gecreëerd moeten worden. De buurten en wijken van Leidsche Rijn vertonen ieder voor zich samenhangende kenmerken, die in de Ontwikkelingsvisie worden omschreven.

De samenhang tussen die buurten en wijken wordt in de Ontwikkelingsvisie vooral aangegeven op het niveau van het plan als totaal en op het niveau van de Stedelijke Programma's van Eisen (SPVE's), de vervolgplannen waarin de Ontwikkelingsvisie wordt opgesplitst. In die SPVE's zullen de op die manier aangegeven randvoorwaarden nader worden uitgewerkt.

Leidsche Rijn wordt een zeer afwisselend deel van de stad. Tegelijkertijd zal het gebied een heldere structuur krijgen en vele mogelijkheden tot identificatie en herkenning bieden.

Om ervoor te zorgen dat in Leidsche Rijn wijken met karakter ontstaan zijn zorgvuldige keuzes noodzakelijk en zal grote aandacht moeten worden besteed aan een bijzondere combinatie van functies, aan de grote openbare ruimten, aan unieke gebouwen. De afwisseling die bij Leidsche Rijn voor ogen staat, zal ervoor zorgen dat iedereen zich kan gaan afvragen: Waar ga ik wonen in Leidsche Rijn?

De gewenste samenhang ontstaat vooral in de structuur van de voorzieningen, de infrastructuur en de groene hoofdstructuur. Keuzes ten aanzien van de inrichting van de openbare ruimte spelen echter eveneens een zeer bepalende rol.

Voordat op die twee schaalniveaus, van de deelplangebieden en het buurt-niveau, wordt ingegaan, zal worden beschreven hoe de bevolking van Leidsche Rijn eruit zal gaan zien, hoe die mensen wonen en werken en hoe ze hun vrije tijd doorbrengen.

2.1. De bevolking van Leidsche Rijn

Voor de Ontwikkelingsvisie is een precieze bevolkings- en huishoudensprognose gemaakt, waarin het Utrechtse deel van Leidsche Rijn apart is onderscheiden ('Bevolking en huishoudens in de nieuwbouw van Leidsche Rijn, Utrechts gedeelte: 1995-2016', Gemeente Utrecht, Afdeling Bestuursinformatie, maart 1996).

Op basis van ervaringscijfers uit nieuwbouwwijken in de bestaande stad en elders in het land is de gemiddelde woningbezetting voor Leidsche Rijn voor de komende twintig jaar ingeschat op 2,5. In de eerste jaren zal dit wat lager liggen, waarna over tien tot vijftien jaar de hoogste waarde wordt bereikt, die vervolgens weer zal dalen. In 2016 wonen er ongeveer 51.000 mensen in het Utrechtse deel van Leidsche Rijn.

We moeten ons goed realiseren dat een stad in ontwikkeling ook een bevolking in ontwikkeling kent.

Er wordt een relatief grote verhuisceneidheid verwacht onder dertigers. In verband daarmee zal in Leidsche Rijn na verloop van tijd ook een flink aantal kinderen wonen.

In 2016 is die situatie al aan het veranderen.

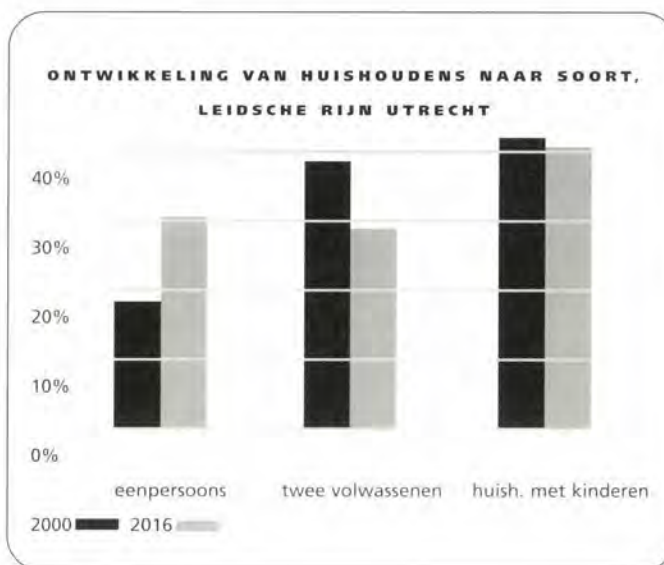
Er is dan bijna twintig jaar instroom van bewoners van nieuwbouwwoningen in Leidsche Rijn. Binnen de woningvoorraad heeft zich inmiddels een eigen bevolkingsdynamiek ontwikkeld met



processen als geboorte, sterfte en verhuizingen van binnen of naar het plangebied. De dertigers uit de beginjaren zijn veertigers en vijftigers geworden. Het aandeel kinderen (0-15 jaar) is hoog, maar dit gaat in de jaren na 2016 fors teruglopen. Het percentage 55-plussers in Leidsche Rijn is aanvankelijk laag in vergelijking met de rest van de stad, maar zal fors stijgen. Met andere woorden: de verschillen in leeftijdsstructuur met de rest van de stad zullen in de eerste helft van de 21ste eeuw behoorlijk afvlakken.

In het Utrechtse deel van

Leidsche Rijn wonen in 2016 20.400 huishoudens: 400 in bestaande woningen en 20.000 in vanaf 1997 gebouwde woningen.



In het jaar 2016 heeft 41% van de woningen huishoudens met één of meer kinderen. De rest van de woningen wordt bewoond door één alleenstaande (30% van de woningen) of door twee bij elkaar wonende volwassenen (29%).

De wat hogere woningbezetting bij de aanvangsbevolking ten opzichte van hetgeen was aangenomen in het Masterplan, biedt een gunstig perspectief voor de ontwikkeling van het openbaar vervoersysteem in Leidsche Rijn en leidt tot voldoende draagvlak voor de drie in het Masterplan aangegeven HOV-lijnen (twee radialen en een tangent).

Leidsche Rijn ontwikkelt zich tot een woongebied met een gemengde bevolkingssamenstelling. Minimaal 30% van het woningbouwprogramma wordt in de sociale sector gerealiseerd. Hiermee wordt het ontstaan van te grote sociaal-economische verschillen op regionale schaal voorkomen en ontstaan voldoende mogelijkheden de zwakkere wijken in de stad Utrecht te versterken. De lagere inkomensgroepen zullen voor hun huisvesting niet alleen in de bestaande stedelijke woningvoorraad, maar ook in Leidsche Rijn terecht kunnen. Deze differentiatie biedt ook de mogelijkheid om terugval in gezinsinkomen door tegenslagen in de privé-sfeer (echtscheiding, chronische ziekte, werkloosheid) op te vangen. Ook na verhuizing naar een goedkopere woning in de 'eigen' woonwijk blijven sociale netwerken in stand (schoolbezoek, co-ouderschap). Voor de periode na 2005 wordt, vanwege de veranderingen in bevolkingssamenstelling, uitgegaan van een hoger stapelingspercentage.

2.2. Mobiliteit en netwerken

Vanwege de perfecte ligging zal Leidsche Rijn zowel voor bewoners als voor economische functies de ideale uitvalsbasis worden: een deel van de activiteiten speelt er zich af (interne netwerken), maar het belang van externe netwerken is groot.

Behalve dat er ruim 51.000 mensen wonen, zullen in het Utrechtse deel

van de locatie circa 30.000 personen in kantoren werkzaam zijn, 10.000 in bedrijven en 1000 in de detailhandel. Velen van diegenen die in Leidsche Rijn werken, zullen er niet wonen.

Het is voor de concurrentiepositie van bedrijven - en steden - van belang, dat zij deel uitmaken van deze netwerken. Naast een goede fysieke infrastructuur (spoor, regionale OV-systemen, wegennet) speelt in toenemende mate de digitale infrastructuur, de 'elektronische snelweg', een rol bij het totstandkomen van netwerken. Bij de ontwikkeling van Leidsche Rijn wordt daarmee rekening gehouden, zodat de stad steeds meer zelf een flexibele infrastructuur vormt ter ondersteuning van activiteiten die steeds minder een vaste plek hebben maar eerder een 'foot-loose' karakter.

Telewerken, buurtkantoren, woon-werkunits en werken aan huis krijgen in Leidsche Rijn een plaats.

De inwoner van Leidsche Rijn moet aan deze netwerken kunnen deelnemen, ook als hij zelf minder mobiel is. Bovendien is Leidsche Rijn zodanig goed gesitueerd dat een belangrijk deel van de nieuwe bewoners voor de locatie kiest, omdat van daaruit de individuele netwerken goed te bedienen zijn. Een bewoner van Leidsche Rijn heeft daartoe de keus uit verschillende goed georganiseerde vervoerswijzen én een modern telecommunicatienetwerk. De ontwikkeling van telematica levert een bijdrage aan de beheersing van de automobilititeit.

Verwacht wordt dat het aantal telewerkers zal toenemen. Doordat met gebruik van communicatienetwerken vaker werk aan of dicht bij huis wordt uitgevoerd, kan zich een grotere ruimtebehoefte per woning ontwikkelen en zal meer in tijd en ruimte gespreid woon-werkverkeer ontstaan. Door een toename van tweeverdieners zullen tevens de mogelijkheden van telewinkelen verder worden ontwikkeld. De informatietechnologie zal ook zeker meer worden ingezet om de veiligheid van burgers te vergroten en voor de levering van allerhande (overheids- en commerciële) diensten. Bij de start van Leidsche Rijn is het zeker dat de snelheid en richting van de technologische ontwikkelingen niet volledig kan worden overzien. In de planvorming zal ruimte worden ingebouwd om op het juiste moment op deze ontwikkelingen te kunnen inspringen.

Om de kennis en het inzicht van RO-deskundigen en bestuurders op het gebied van Telematica te vergroten is inmiddels een start gemaakt met het inventariseren van de relevante actuele onderwerpen en ontwikkelingen terzake.

Hierbij wordt gebruik gemaakt van procesondersteuning vanuit het UNIE-initiatief 'Telematica Leidsche Rijn'. De resultaten van de in dit kader gehouden workshops zullen eind 1996 in een document zijn verwerkt. Deze resultaten zullen bij de verdere uitwerking van de Ontwikkelingsvisie worden gebruikt.

Autobezit zal niet tegen worden gegaan, maar doordat de fiets- en OV-routes kort en direct zijn, hebben bewoners en bezoekers van Leidsche Rijn een aantrekkelijk alternatief voor autogebruik. De verkeersstructuur van Leidsche Rijn is gericht op een bereikbare, veilige en leefbare woon- en werkomgeving.

Bij onbeheerste groei van het autoverkeer dreigen de aanhechtingspunten van Leidsche Rijn met de bestaande stad dicht te slibben. Om dit te voorkomen zal de beschikbare infrastructuur veel efficiënter gebruikt worden,

onder meer door spreiding van activiteiten over de dag, door de ontwikkeling van informatienetwerken waarmee verkeersstromen kunnen worden gestuurd ('on-line management'), door vervoer op maat, door het vormen van vervoersketens (opvang van autoverkeer in transferia aan de buitendoorpoorten van de stad met vervolgvervoer via de fiets en het openbaar vervoer) en door de aanleg van een aantal nieuwe verbindingen met de stad.

2.3. Vrije tijd

De bevolking zal voor een steeds groter deel bestaan uit tweeverdieners, in het begin van de planfase veel gezinnen met jonge kinderen en een relatief grote groep dertigers. Het betreft een omvangrijke groep huishoudens, waarvoor de hoeveelheid vrije tijd afneemt. Een ander deel van de Leidsche Rijnbevolking heeft daarentegen relatief veel vrije tijd. Vooral op termijn neemt de groep vijftigers toe, terwijl de eerste perioden het aantal kinderen groot zal zijn.

De eisen die aan de kwaliteit van de vrijetijdsbesteding worden gesteld, zijn in beide gevallen hoog. Bovendien worden hoge eisen gesteld aan de bereikbaarheid van voorzieningen.

De ontmoetingsfunctie, 'kennen en gekend worden', 'zien en gezien worden', is van groot belang voor het ontstaan van netwerken en communicatie en draagt bij aan het ontwikkelen van een de sociale structuur in Leidsche Rijn en het saamhorigheidsgevoel in buurten.

Voor een goede sociale infrastructuur is een uitgekiende voorzieningenstructuur nodig. Die moet, evenals de vormgeving van de woonomgeving, een bijdrage leveren aan de ontmoeting van zeer verschillende bevolkingsgroepen, culturen en leefstijlen. In de nieuwe wijken zal de behoefte aan allerlei vormen van direct contact sterk zijn, zowel bij de groeiende groep 'inactieven' als bij de 'actieven'. Scholen, winkels, markten, cafés en eetcafés, speelplaatsen, clubs, cursussen, verenigingen en organisaties zijn ontmoetingsplaatsen bij uitstek.

Er zal steeds meer nadruk komen te liggen op vormen van vrijetijdsbesteding waarvan men tijdstip, plaats en duur zelf kan bepalen. De behoefte aan een efficiënte vrijetijdsbesteding neemt toe. Allerelei vrijetijdsvoorzieningen zullen hun aanbod op de specifieke wensen van deze groepen moeten aanpassen.

Het huis is het belangrijkste vrijetijdscentrum voor het overgrote deel van de bevolking. Het gebruik van audiovisuele media is daarbij de belangrijkste vorm van huiselijke vrijetijdsbesteding.

In de vrijetijd die buitenshuis wordt doorgebracht, komt de nadruk steeds meer te liggen op de kwaliteit van en de verscheidenheid aan activiteiten.

Gezien allerlei ontwikkelingen wordt de vrije tijd een steeds belangrijker kader voor vormen van sociale integratie, ontmoeting en identiteitsvorming. Een precieze ontwikkeling is nog niet goed aan te geven. Wel is duidelijk dat er ruimte zal worden gevraagd. Bij de planning van voorzieningen is derhalve een zekere flexibiliteit ingebouwd. Ook bij het plannen van de openbare ruimte zal gewerkt moeten worden met reserveringen voor toekomstige ontwikkelingen en invulling van die reserveringen met flexibele functies.

In buurten met jonge huishoudens met kinderen zijn speelvoorzieningen en informele sportvoorzieningen noodzakelijk, zoals verharde en publiek

toegankelijke trapveldjes en tennisbanen. Het opgroeiende kind leert met buiten spelen zijn sociale vaardigheden ontwikkelen en zijn lichamelijke mogelijkheden kennen. De eigen woning en tuin zijn vaak te klein om te spelen of niet spannend genoeg. Bovendien bestaan gezinnen en andere samenlevingsvormen uit hoe langer hoe minder mensen. Het is van het grootste belang dat kinderen zo snel mogelijk zelfstandig naar buiten kunnen gaan, zeker daar het klimaat buiten spelen lang niet altijd toelaat. De woonomgeving dient veilig te zijn, zodat ouders niet bij het kinderspel aanwezig hoeven te zijn en dient uit te nodigen tot - bij voorkeur creatief - spel.

Voor jongeren van 12 tot 18 jaar is van belang dat voorzieningen worden aangeboden waar overdag, 's avonds en in het weekend voldoende te beleven valt, zodanig dat ontmoetingsplaatsen ontstaan met maximale mogelijkheden voor zelfstandige ontwikkeling en een minimale hinder voor de omgeving.

Ook gehandicapten en bejaarden zijn vaak aangewezen op de nabije woonomgeving.

In buurten met vooral oudere huishoudens en lege nesters ligt de nadruk op wandel- en fietsmogelijkheden, die onderdeel zijn van grotere netwerken. In deze buurten zijn privé-ruimte, veiligheid en rust op straat van belang. Mensen leggen voor een ommetje met de fiets doorgaans niet meer dan 10 km af. Vanuit het hart van het Utrechtse deel van Leidsche Rijn rijden zij bijvoorbeeld via de plas om het groot groengebied Haarzuilens heen en door Vleuten weer terug.

De één- en tweepersoonshuishoudens en de meer stedelijk georiënteerden zullen meer gericht zijn op een voorzieningenrijke buitenruimte (uitgaan en sport). Voor zover ze in het plangebied voorkomen zullen deze voorzieningen in de meest stedelijke delen worden ingepast, zodat de (beperkt) beschikbare vrije tijd effectief kan worden benut.

Het groene middengebied dient vanuit sportief en recreatief oogpunt vooral te gaan functioneren als een 'sport- en recreatiebedrijventerrein'. In die zin kan het gebied een attractie op zich gaan vormen.

Het middengebied zal op een kruispunt van diverse routes door Leidsche Rijn gelegen zijn, die tevens een verbinding vormen met de bestaande stad.

Mede door de keus in het Masterplan om veel groen en recreatief programma te concentreren in het groene middengebied is het voordelig het resterende openbaar groen in de buurten en wijken zoveel mogelijk te concentreren. Hierdoor neemt de verscheidenheid toe en wordt het ontwerp van de openbare ruimte gebruikt als middel om concentraties van activiteit te realiseren. In de buurten en wijken van Leidsche Rijn wordt zo een stelsel van recreatieve routes gerealiseerd, met daaraan gerelateerd knooppunten van groen en sportieve en recreatieve functies. De routes zullen mede de ecologische structuur als onderlegger hebben.

Concentratie van groen is tevens van belang om groene eilanden te creëren, als broed- en rustplaatsen voor dieren. Park Voorn is hiervan een goed voorbeeld.

RENVOOI DEELGEBIEDENKAART

- woningen en bedrijven
- hoofd-faseringsgrens
- deel-faseringsgrens
- A2** faseringsnummer
- 11c deelgebiedsnummer



Leidsche Rijn samenhangend ontwikkeld

Het Masterplan Leidsche Rijn laat twee aaneengesloten bebouwde gebieden zien, één grenzend aan Vleuten-De Meern en één grenzend aan Utrecht, met een centraal gelegen parkgebied.



3.

- Het Utrechtse deel van Leidsche Rijn bestaat ruwweg uit drie delen.
- De *kern* van Leidsche Rijn wordt gevormd door het gebied tussen het spoor Utrecht-Gouda, het Amsterdam-Rijnkanaal, de Leidsche Rijn en het centrale parkgebied. In totaal wordt het overgrote deel van het woningbouwprogramma hier gerealiseerd: 67% of circa 13.400 woningen. Dit is het plandeel dat door de integratie van de rijksweg A2 een breed raakvlak krijgt met het bestaande Utrecht. De invloed van de bestaande stad en de rijksweg A2 wordt, verlopend naar het oosten, steeds sterker. Andersom raakt in westelijke richting het centrale middengebied steeds prominenter aanwezig. Deze verlopende mate van stedelijkheid manifesteert zich niet zozeer in dichtheden. Die zijn het hoogst rond haltes van de openbaarvervoertracés, die voor het grootste deel een oost-westoriëntatie hebben. Op kaart 2 (Deelgebieden faseringskaart) gaat het van oost naar west om de deelgebieden B, A en G1/2.
 - Ten *noorden van het spoor* ligt een tweede aaneengesloten woongebied van geringere omvang (circa 3800 woningen) met een minder directe band met de bestaande stad. Het noordelijk deel bestaat uit een grote nieuwe werklocatie - de 'Lage Weide West'. Dit betreft respectievelijk de deelgebieden D en E.
 - *Tussen de Leidsche Rijn en de A12* liggen de deelgebieden H, I en G3. Er is hier ruimte voor woningbouw op de oever van het kanaal - tegenover Kanaleneiland - en langs de Leidsche Rijn (circa 2800 woningen). Rondom het knooppunt Oudenrijn is het overgrote deel van het bedrijven- en kantorenprogramma ontworpen.
- Daarnaast maken de deelgebieden F en C deel uit van het groene middengebied.

Voor de vormgeving van het stedelijk gebied en de inrichting van de openbare ruimte in het Utrechtse gedeelte zijn een aantal bijzondere stedenbouwkundige elementen te onderscheiden. Deze opvallende plangebieden of lijnen zijn van meer dan plaatselijke betekenis; zij vormen knooppunten in het stedelijk gebied of verbinden verschillende plandelen met elkaar:

- Het *stadsdeelcentrum* van Leidsche Rijn en de *knooppunten van openbaar vervoer* vormen concentratiepunten in het stedelijk gebied. Het stadsdeelcentrum vormt het zwaartepunt van het plan, op de kruising van de rijksweg A2 en het spoor. Station Utrecht-West verbindt de plandelen ten

noorden en ten zuiden van het spoor.

- *Clusters van voorzieningen* als detailhandel, scholen en recreatie vormen op een lager niveau elementen van verdichting van het openbaar gebied.
- De *openbaarvervoerlijnen* vormen belangrijke lineaire elementen in het plangebied. Door het spoor verhoogd te leggen en zoveel mogelijk transparant te maken, vermindert de scheidende werking. De noordelijke OV-radiaal snijdt diagonaal door het hart van het plan. De drie opeenvolgende haltes definiëren een band van dichtere bebouwing die het Amsterdam-Rijnkanaal, de A2, de Rijn-Kennemerlandlaan en het grote Archeologiepark met elkaar verbindt.
- Het *tracé van de Rijn-Kennemerlandwaterleiding* is de tweede grote diagonaal in het plan. Door inrichting (straten, fietspad, bomen) en profiel ontstaat een vier kilometer lange laan, die het noordelijk woongebied met het centrum van het plan verbindt: een tweede grote doorgang onder het spoor.
- Ook de *zones van de overkluizing van de A2 en langs het Amsterdam-Rijnkanaal* zijn lijnen in het bebouwd gebied met een bijzondere, structurerende betekenis. De 'dijk' van de A2 ligt ongeveer vijf meter boven maaiveld en vormt een opvallend landschappelijk element in het plangebied. De ophoging tussen de A2 en het Amsterdam-Rijnkanaal zorgt voor een stedelijk heuvellandschap met 'toppen' en 'dalen', waarmee dit plan-deel een uniek en zeer specifiek karakter krijgt.
- De *stedelijke ontsluitingswegen*, de *Leidsche Rijn* en de *bestaande linten* zijn eveneens sterk bepalende lineaire elementen in Leidsche Rijn.
- De *archeologische vindplaatsen*, het *waterwingebied* en de *voormalige stortplaats Put van Kraal* zijn belangrijke onbebouwde plandelen in het woongebied.

In dit hoofdstuk worden achtereenvolgens de hoofdinfrastructuur en de voorzieningenstructuur behandeld als de onderdelen van het stedenbouwkundig plan waarvan een sterk sturende werking uitgaat en die bovendien de basis vormen voor de organisatie van netwerken en ontmoeting.

Vervolgens worden de deelgebieden benoemd en worden de kwaliteiten van de overige stedenbouwkundige elementen behandeld die voor samenhang zorgen in het gehele plangebied.

3.1. De hoofdinfrastructuur als voorwaarde voor samenhang

In het Masterplan is het netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) in hoofdlijnen bepaald. In het Utrechtse deel van Leidsche Rijn zijn twee stations aangegeven die deel uitmaken van het randstadspoorsysteem, terwijl Leidsche Rijn-Centrum tevens een interregiostatus krijgt. Het autoverkeer wordt afgewikkeld door een beperkt aantal aansluitingen van een regionale weg op het rijkswegennet (twee op de A2, twee op de A12), van waaruit het interne verkeer snel naar twee oost-westgerichte stadstraten wordt geleid. Tussen deze stadstraten ontstaat een netwerk van 30-kilometerstraten met elk een relatief geringe capaciteit.

Afgezien van de rechtstreekse aansluitingen van de regioweg op de stadstraten ten westen van de A2 zijn alle verbindingen tussen het regionale systeem en de stadstraten gelegen op grondgebied van de gemeente Vleuten-De

Meern. Wel kennen het bedrijventerrein tegenover Lage Weide en het woningbouwgebied ten noorden van het spoor een rechtstreekse aansluiting op de in Vleuten-De Meern gelegen stroomweg, dus los van de stadsstraten.

De hoofdinfrastructuur in Leidsche Rijn Utrecht bestaat uit een spoorlijn, een regioweg, twee stadsstraten, twee zwaardere ontsluitingswegen in het gedeelte boven het spoor en drie HOV-lijnen. Daarnaast loopt de geïntegreerde A2 door het plangebied. Alle andere onderdelen van het plan hebben een relatief geringe verkeersbelasting. Op deze manier blijft de geluidshinder ten gevolge van wegverkeer binnen de perken.

In hoofdstuk 6 zijn de eisen aangegeven waaraan de inrichting van de hoofdstructuur moet voldoen. De eisen ten aanzien van het geluid zijn weer gegeven in hoofdstuk 5.

3.1.1. Spoor

Spoorverdubbeling op het tracé Woerden-Utrecht CS is in voorbereiding. Zodra deze is gerealiseerd, zal een randstadspoorsysteem in werking treden, dat regionaal van grote betekenis is en als drager van het HOV-netwerk wordt beschouwd. Leidsche Rijn Centrum vormt het hart van het stadsdeelcentrum en is tevens een halte van de noord-zuid-HOV-lijn in het plan. Bij de oostelijke halte van het spoor komt eveneens een voorzieningencentrum van betekenis voor de omringende wijk. Nader onderzoek en overleg met de NS vindt plaats door het Gemeenschappelijk Projectbureau.

Voor de spoorverdubbeling wordt ervan uitgegaan dat de uitbreiding ten zuiden van het huidige trace wordt gerealiseerd en dat de verdubbelde spoorlijn op poten wordt gezet. De onderkant van de spoorlijn bevindt zich op minimaal 5,5 meter boven maaiveld, zodat over de hele lengte een afdoende doorrijhoogte wordt gerealiseerd. In principe gelden deze uitgangspunten voor het gehele plangebied Leidsche Rijn. Wel bestaat de mogelijkheid dat de ontwerpuitgangspunten voor het deel tussen de A2 en het Amsterdam Rijnkanaal worden aangepast gelet op de aansluiting op de bestaande stad. Het station Utrecht-West wordt zodanig vormgegeven dat de geluidshinder voor de meest nabij gelegen woonbebouwing onder de voorkeursgrenswaarden uit de Wet Geluidshinder blijft. Hierdoor kunnen rond het station relatief hoge dichtheden worden gerealiseerd. De vormgeving en het materiaalgebruik van de nieuwe spoorbrug over het Amsterdam- Rijnkanaal en (indien deze gehandhaafd blijft) maatregelen aan de bestaande spoorbrug maken het mogelijk om de woningbouw te realiseren tot op 45 meter uit het hart van de spoorbaan.

3.1.2. Openbaar vervoer

Tezamen met het spoorwegsysteem vormt het HOV de belangrijkste dragende hoofdstructuur in het plangebied. Om te kunnen spreken van hoogwaardig en dus van voldoende concurrentiekracht ten opzichte van het autogebruik, dienen minimaal acht ritten per uur te worden verzorgd.

Om het HOV te kunnen exploiteren en om voldoende concurrerend te kunnen zijn, dient het stedenbouwkundig plan voor de verschillende haltes voldoende draagvlak te genereren.

De fijnmazigheid van het HOV-netwerk is in dat opzicht voordelig, aangezien een groot deel van het plangebied kan worden bediend. Anderzijds moet ervoor worden gewaakt dat het reizigersaanbod over te veel lijnen wordt verdeeld.



KAART 3

In de stedenbouwkundige opzet van Leidsche Rijn dragen de functies rond de haltes van het HOV en het spoor bij aan het draagvlak voor het openbaar vervoer: woningbouw in hogere dichtheden, voorzieningencentra en kantoren zijn gesitueerd binnen 300 meter van de HOV-haltes. Bovendien zijn langzaam verkeerverbindingen zoveel mogelijk aan de haltes verknoopt.

De ontwikkeling van de woon- en werkgebieden in Leidsche Rijn loopt parallel aan de ontwikkeling van het HOV en andersom. Ten behoeve van de fasering zijn plandelen zodanig benoemd, dat bij realisering van een plandeel parallel draagvlak ontstaat voor het HOV door dat plandeel. Op kaart 3 is aangegeven welke delen van het plangebied door het HOV goed worden ontsloten. De fasering is aangegeven in hoofdstuk 7.

Het bereik van de beschreven HOV-lijnen en het randstadspoor is zodanig dat geen aanvullende (stads)buslijnen in exploitatie behoeven te komen of blijven. De ontwikkeling van het HOV loopt zodanig parallel aan de bouwtaakstelling, dat bij oplevering van een bouwvlek tevens de HOV-baan gereed is. De voorzieningen zijn vanaf aanvang zoveel mogelijk van HOV-kwaliteit. Voor alle lijnen geldt dat al 5 jaar na in gebruik name een kosten-dekkingsgraad van 85% kan worden bereikt.

Leidsche Rijn Utrecht kent de volgende HOV-lijnen:

- *Noordelijke radiaal*: Deze radiaal is de eerste die in ontwikkeling wordt genomen. De noordelijke radiaal loopt via de Vleutenseweg over een nieuwe brug over het ARK in zuidwestelijke richting, kruist zowel de tangent als de zuidelijke radiaal en loopt door naar Rijnenburg en IJsselstein-Zenderpark (eindpunt).
- *Tangent*: De tangent verbindt Leidsche Rijn rechtstreeks met Houten en Nieuwegein-Centrum. Vanuit Galecop komt de lijn in Papendorp het plangebied binnen, loopt tot voorbij de kruising met de A2 gelijk op met de zuidelijke radiaal en volgt vervolgens het tracé van de A2 en de regioweg. Vanaf de spoorlijn volgt de lijn het tracé van de ontsluitingsweg van het bedrijventerrein tussen de A2 en Grand Canal. Halverwege buigt de lijn af richting Lage Weide en Maarssen. De lijn krijgt dan dus twee eindstations.
- *Zuidelijke radiaal*: Deze verbinding loopt vanuit de bestaande stad door Papendorp en Strijkviertel en loopt door naar De Meern en Vleuten. Deze lijn is cruciaal voor een goede ontsluiting van Leidsche Rijn, tevens de eerste van de drie die wordt gerealiseerd en zo hoogwaardig mogelijk uit te voeren. Door woningbouw in Strijkviertel te introduceren en daarmee het draagvlak te vergroten, door het tracé zo gestrekt mogelijk te houden en door de snelheid hoog te houden, wordt dit tracé geoptimaliseerd.

De twee radialen kruisen elkaar in De Meern even ten zuiden van de Leidsche Rijn, ten zuidwesten van het eerste deelplan. Dit station wordt vormgegeven als overstapstation.

De dichtheden in Leidsche Rijn zijn afgestemd op het draagvlak dat noodzakelijk is voor het HOV. Op kaart 7 is aangegeven hoeveel mensen in de verschillende onderdelen van het plangebied wonen, werken of op andere manier gebruik maken van ruimte en voorzieningen.

Daarmee wordt optimaal uitwerking gegeven aan het locatiebeleid. In het verlengde van deze "person-space-index" is voor de bedrijventerreinen op de functiekaart een onderscheid gemaakt in intensief en extensief te benut-

ten bedrijventerreinen. Voor de verschillende bedrijventerreinen worden deze aanduidingen gedifferentieerd uitgewerkt in paragraaf 4.4.

Een zo hoogwaardig mogelijke invulling van het HOV betekent dat voor alle tracés de mogelijkheid van een uitvoering als sneltram wordt opengehouden (minimaal dezelfde ruimtelijke profielen: lengte, dwars, bochten). Belangrijke voorwaarden voor een zo hoogwaardig mogelijke uitvoering van het openbaar vervoer in Leidsche Rijn worden echter mede gecreëerd in de bestaande stad. De effectiviteit en de exploitatiemogelijkheden van het netwerk nemen sterk toe indien gewerkt wordt met doorgaande routes zonder overstap waarvan de kwaliteit van begin tot eindpunt een zelfde hoogwaardig karakter heeft. Een randvoorwaarde voor vertramming van de noordelijke radiaal is de realisatie van Rijnenburg.

3.1.3. Autoverkeer

Leidsche Rijn wordt goed bereikbaar gemaakt voor alle vervoerssoorten. Ook de interne doelen in het plangebied worden goed bereikbaar gehouden met openbaar vervoer, de fiets en de auto.

Het autoverkeer wordt geconcentreerd op een beperkt aantal wegen en verspreid in de overige delen van het plangebied.

De wegen waarop in het Utrechtse deel van Leidsche Rijn het verkeer wordt geconcentreerd (kaart 4) zijn:

- *De regioweg:* De regioweg bestaat uit twee maal één rijstrook en is tussen verkeersplein Hooggelegen en de Noordelijke Randweg Utrecht gelegen onmiddellijk ten westen van de A2. Zuidelijker volgt de weg het huidige tracé van de provinciale weg N112. De weg is volledig aangesloten op de NRU, de Spoorlaan en Hooggelegen. Daarnaast wordt het oostelijk van de geïntegreerde A2 gelegen plandeel rechtstreeks vanaf de regioweg ontsloten. Tussen het spoor en Hooggelegen levert dit een wisselend beeld op van een weg op het talud van de A2 waar aansluitingen met de woongebieden moeten worden gemaakt en een verdiepte ligging ter hoogte van kruisende wegen. Groei van de automobiliteit in de toekomst kan er toe leiden dat of de A2 of de regioweg zal moeten worden verbreed. Indien er te zijner tijd voor wordt gekozen een toenemende automobiliteit af te wentelen op de regioweg dan zal de verbrede weg in z'n geheel in de bak van de A2 worden geplaatst, binnen de daarvoor in de integratiestudie gereserveerde 90 meter. Op de A12 vindt aansluiting op de regioweg plaats bij de huidige afslag De Meern.

De regioweg zal 15.000 à 25.000 motorvoertuigen per dag te verwerken krijgen; er geldt tussen het spoor en de Leidsche Rijn een maximumsnelheid van 50 km/uur en elders 70 km/uur. Het verkeersmodel is ten opzichte van het Masterplan aangepast door de toevoeging van een aftakking van de noordelijke stroomweg (bij afslag A2/NRU) naar het bedrijventerrein in het noordwestelijk deel van het Utrechtse plangebied. Om te voorkomen dat deze weg een concurrent wordt van de regioweg is er een knip aangebracht.

Met het oog op de auto-ontsluiting van het distributierrein "Lageweide-west" wordt de Spoorlaan doorgetrokken naar de centrale ontsluitingsweg van het bedrijventerrein.

Ook is langs de Rijn-Kennemerlandlaan een rechtstreekse ontsluiting aan-

RENVOL AUTO-ONTSLUITING

- rijsweg A2/A12
- A2 - overkapt
- stroonweg
- stadswegen
- stadsweeg - overkapt
- buurtstraten (30 km) INDIKATIEF



ONTWIKKELINGSVISIE LEIDSCHE RIJN UTRECHT
TEKENINGNR. 1P.07

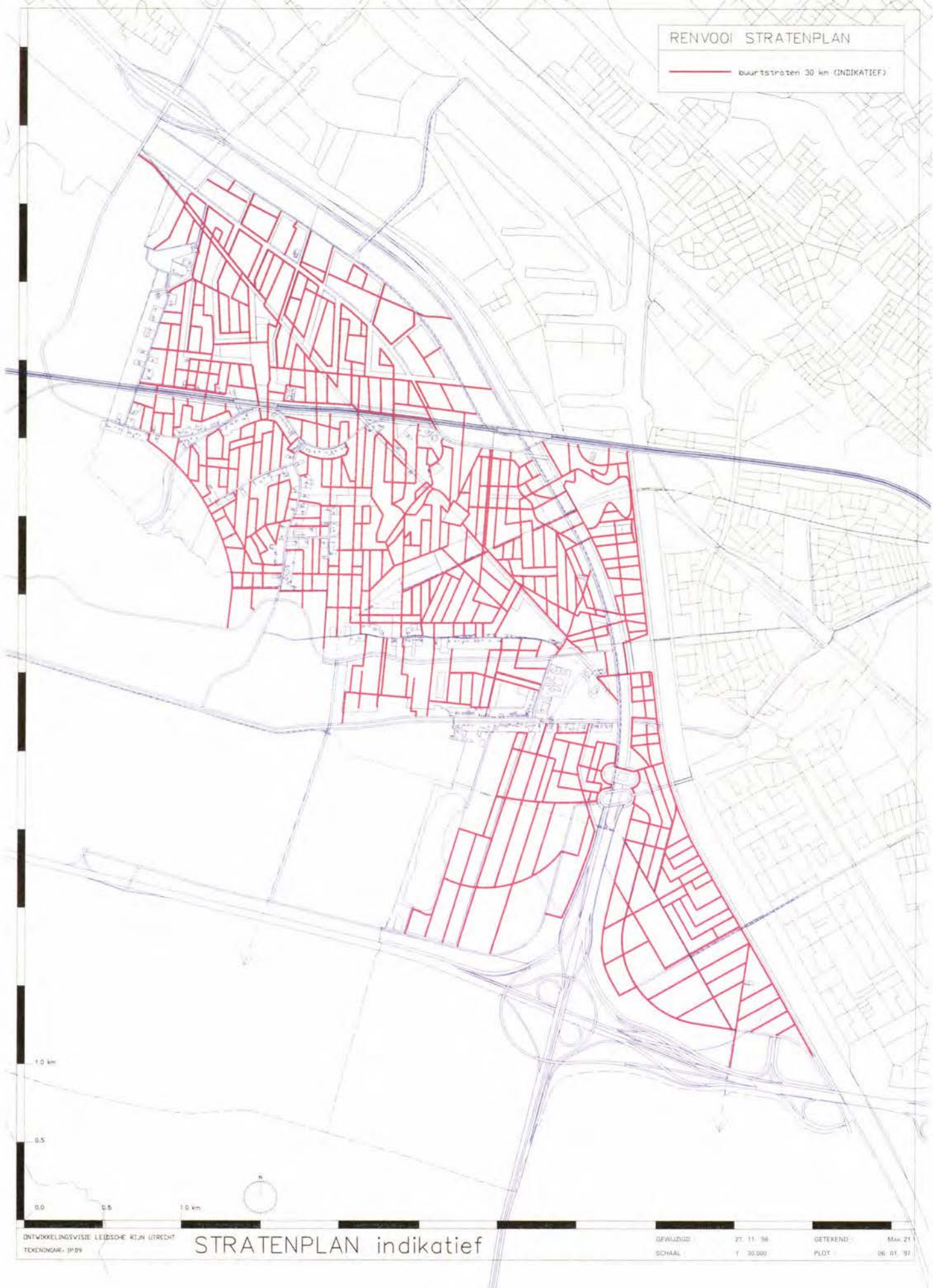
HOOFD-AUTOSTRUKTUUR

GEWUJGD
SCHAAL

29. 11. '96
1 : 30.000

GETEKEND
PLOT

Max 21
06. 01. '97



gegeven van het woongebied tussen het spoor en het Grand Canal. Het maximum aantal vervoersbewegingen bedraagt hier 5.000. Door deze toevoegingen worden te grote omrijbewegingen voor bewoners uit de noordelijke helft van dit plandeel vermeden en wordt de intensiteit op de stroomweg en de noordelijke stadsas beperkt. Op deze ontsluitingsweg geldt zoals in het hele woongebied een snelheidsbeperking tot 30 km/uur.

- *De stedelijke ontsluitingswegen:* Deze twee stadassen lopen in oost- west- richting en worden aangesloten op de regioweg. De noordelijke ontsluitingsweg loopt op korte afstand ten zuiden van het spoor en is aangesloten op het verkeerssysteem van de bestaande stad. De zuidelijke ontsluitingsweg loopt tussen en parallel aan de Leidsche Rijn en de Groenedijk. Deze wegen krijgen tussen de 7.500 en 15.000 motorvoertuigen per dag te verwerken en er geldt een maximumsnelheid van 50 km/uur. Aansluitingen van buurtstraten op de zuidelijke en noordelijke stadassen vinden gelijkvloers plaats. Om de 400 meter zijn er volledige kruisingen. Tussen deze kruisingen in zijn er meerdere aansluitingen voor verschillende verkeerssoorten. Dit zijn steeds T-aansluitingen, waarop vanuit de wijken voor autoverkeer alleen een rechtsafbeweging mogelijk is. Voor fietsverkeer worden oversteekmogelijkheden in twee etappes geregeld. Vanwege de te verwachten intensiteiten op de stedelijke ontsluitingswegen zullen de volledige kruisingen voorzien worden van verkeersregelin- stallaties.
- *Buurtwegen:* Tussen deze stadassen ontstaat een netwerk van 30-kilometerstraten met elk een relatief geringe capaciteit. Voor autoverkeer zal om de 120 à 180 meter een aansluiting vanuit de wijk op de twee centrale assen gerealiseerd worden. Voor langzaam verkeer zal dit aantal hoger zijn. Deze buurtwegen zullen niet meer dan 4.000 voertuigen per etmaal behoeven te verwerken.

Op kaart 5 is het netwerk van 30-kilometerstraten indicatief in beeld gebracht. Deze straten lopen in principe noord-zuid tussen de stadassen aan de westkant van de A2, en oost-west in het gebied ten oosten daarvan. Als afstand tussen de noord-zuid lopende buurtwegen is gemiddeld 60 meter aangehouden, voor de oost-west lopende wegen ten westen van de A2 bedraagt dat 400 meter. Er is van uitgegaan dat maximaal 10% van de buurtwegen doodlopend mag zijn. De straten op de noordelijke eilanden volgen de richting van het waterstructuur. Het netwerk is tot stand gekomen door rechte verbindingen te vervormen zodra te handhaven elementen of nieuw ontworpen structuren daartoe aanleiding geven. Bijvoorbeeld: de wegen lopen niet dwars door de archeologische vindplaats nabij deelplan 1, maar eromheen. Op die manier ontstaat op een natuurlijke wijze een stratenpatroon, dat in de deelplannen nader wordt uitgewerkt.

Het autoverkeer met de bestaande stad wordt conform het Masterplan afgewikkeld via de Noordelijke Randweg Utrecht, de Spoorlaan, de Vleutenseweg en de Martin Luther Kinglaan, terwijl de Polder Papendorp voor autoverkeer wordt verbonden met Kanaleneiland via een brug in het verlengde van de Churchilllaan. Daarbij zijn de Noordelijke Randweg Utrecht, de Spoorlaan en de Martin Luther Kinglaan rechtstreeks aangesloten op de A2. De afwikkeling op de A12 vindt plaats via aansluitingen bij De

Meern en Harmelen, terwijl Polder Papendorp een aparte ontsluiting op de A12 heeft.

In hoofdstuk 4 is een aantal straten op kaart afwijkend aangeduid. Deze straten, die in de Ontwikkelingsvisie hard worden vastgelegd, garanderen dat de stedenbouwkundige eenheden, die in hoofdstuk 4 worden omschreven, op de juiste wijze met elkaar worden verbonden.

De inrichting van de openbare ruimte, waarin de infrastructuur is gelegen, wordt beschreven in hoofdstuk 5. De langzaamverkeersverbindingen komen aan de orde in hoofdstuk 3.4.3.

3.2. De organisatie van voorzieningen in Leidsche Rijn

Afwisseling in Leidsche Rijn komt onder meer tot stand door menging van functies en van woningcategorieën. Aan functiemenging leveren vooral kantoren, kantoorachtige bedrijven en voorzieningen een grote bijdrage. Uit bereikbaarheidsoogpunt, vanwege de mobiliteitsbeheersing (concentratie van dichtheden en intensieve werkgelegenheidsfuncties rond HOV- en NS-stations) en vanwege het vergroten van de bereikbaarheid en de effectiviteit van het voorzieningenaanbod, is gekozen voor een zekere concentratie van vooral hoogwaardige werkgelegenheid, voorzieningen en detailhandel rond knopen van openbaar vervoer.

Deze clusters worden evenwichtig over Leidsche Rijn gespreid, teneinde de toegankelijkheid voor minder mobiele groepen te bevorderen. Op kaart 6 is deze spreiding aangegeven. Met name kinderen en ouderen hebben voorzieningen dicht bij huis nodig. Voor hen zijn in de directe woonomgeving ontmoetingsplekken belangrijk.

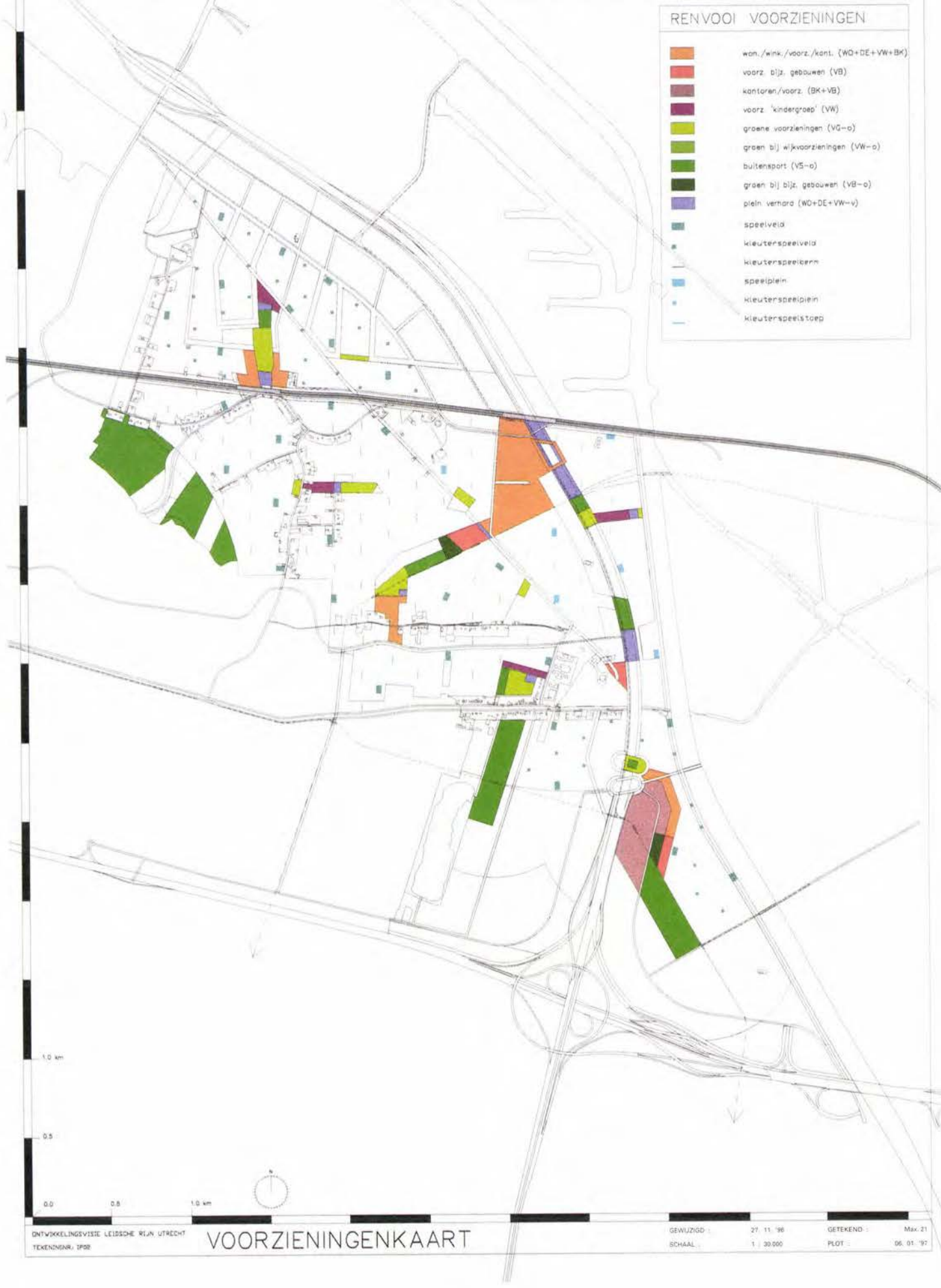
Buiten deze voorzieningenclusters dragen kleinschalige functies (kantoor-tjes, woon-werkunits, specifieke voorzieningen) en werken aan huis bij aan functiemenging op blok- en buurtniveau en zodoende aan de levendigheid en sociale veiligheid.

3.2.1. Clustering van niet-commerciële voorzieningen

De voorzieningenstructuur in Leidsche Rijn moet een belangrijke bijdrage leveren aan de kwaliteit, leefbaarheid en duurzaamheid van het samenleven in een wijk. Uitgangspunten voor een visie op de voorzieningenstructuur is dat deze integraal, innovatief en ingepast is.

De Utrechtse visie op de voorzieningenstructuur in Leidsche Rijn is ten behoeve van de ontwikkeling van Leidsche Rijn als bijlage bij de Ontwikkelingsvisie vastgelegd in de Kadernota 'Voorzien in kwaliteit'.

Bij het ontwerpen van een integrale voorzieningenstructuur voor Leidsche Rijn is uitgegaan van het zo efficiënt en effectief mogelijk functioneren van voorzieningen binnen de ruimtelijke en financiële mogelijkheden. De voorzieningenstructuur gaat uit van de verwachte maatschappelijke trends, ontwikkelingen in de stedelijke samenleving, de te verwachten bevolkingssamenstelling en de daarmee samenhangende sociale structuur en behoeft patronen. Hiertoe zijn een aantal intersectorale trendstudies uitgevoerd rond de thema's zorg, vrije tijd, onderwijs, kunst en cultuur, sociale infrastructuur en participatie, informatievoorziening en voorwaarden voor een woonvriendelijke omgeving voor kinderen, senioren en een multiculturele stad.



De voorzieningen en het moment waarop die kunnen worden gerealiseerd, zijn sterk afhankelijk van het draagvlak dat zij in Leidsche Rijn vinden. Bovendien speelt een rol dat de bevolkingssamenstelling zich na verloop van tijd wijzigt en zich zal blijven ontwikkelen. Daarom is gekozen voor:

- afstemming van de clusters op de te verwachten bevolkingssamenstelling door zorgvuldige situering in deelgebieden;
- afstemming van de clusters op de te verwachten bevolkingsontwikkeling door een flexibele opzet van de accommodatiestructuur.

ORGANISATIE VAN DE VOORZIENINGENCLUSTERS

Buiten de centra voor zorg en dienstverlening (zorgclusters) en voorzieningen voor onderwijs en vrije tijd (kinderclusters) zullen commerciële en niet-commerciële voorzieningen in Leidsche Rijn worden geconcentreerd in het Transferium. Commerciële voorzieningen op stadsdeelniveau worden bovendien geconcentreerd in het stadsdeelcentrum bij station Leidsche Rijn Centraal. Daarnaast worden in campusvorm allerlei voorzieningen voor jongeren op stadsdeelniveau ontwikkeld.

Op wijkniveau zal voor iedere (ruim) 10.000-12.500 inwoners een geïntegreerd basisvoorzieningenpakket beschikbaar zijn. Hiertoe is het Utrechtse plandeel in vier gebieden van ieder ongeveer 5.000 woningen verdeeld, die elk een tweetal voorzieningenclusters zal bevatten:

- een *zorgcluster* (een gezondheidscentrum met huisartsen, een apotheek, een consultatiebureau, zorg, service en wonen voor ouderen, een centrum met informatie en ondersteuning op het terrein van veiligheid, milieu, wonen en woonomgeving, en verder basisscholen en een kinderdagverblijf, gecombineerd met detailhandel en HOV);
- een *kindercluster* (drie basisscholen, een sportzaal, een kinderdagverblijf en een vrijetijdscentrum geclusterd rondom een speel- of buurtpark met daarin een klein sportcomplex, speelvoorzieningen, waaronder een bouw-speeltuin of een kinderboerderij met educatieve tuinen).

NETWERK VAN BIJZONDERE ELEMENTEN

Alle clusters liggen zo centraal mogelijk in het bijbehorende verzorgingsgebied. Bovendien verbinden de voorzieningenclusters bijzondere openbare gebieden uit het stedenbouwkundig plan: de archeologische vindplaatsen, de linten, het dak van de A2, de Rijn-Kennemerland. Hierdoor ontstaat door heel Leidsche Rijn naast een goede organisatie van de verschillende wijkvoorzieningen ook een netwerk van bijzondere elementen.

De koppeling van gebouwde voorzieningen met groenvoorzieningen vertegenwoordigt voor de centra zelf een forse meerwaarde, doordat allerlei vormen van dubbelgebruik mogelijk worden: bouwspelplaatsen, schoolpleinen en kleinere sportcomplexen dienen meerdere doelen en vormen samen met de overige straten een bijzondere openbare gebieden.

Andersom wordt hiermee de kans aangegrepen om door dubbel grondgebruik en het daarbij benutten van functies die zich daartoe lenen, de archeologische vindplaatsen in Leidsche Rijn te sparen en ze desondanks nuttig aan te wenden. In aanvulling hierop wordt een specifieke inrichting van deze vindplaatsen voorgestaan, bijvoorbeeld met plant- en boomsoorten met een weinig omvangrijk wortelstelsel.

INBEDDING VAN DE CLUSTERS

De deelgebieden rondom de 'zorgclusters' kennen hogere dichtheden, zodat tevens een goed draagvlak voor het daar aanwezige openbaar vervoer wordt bereikt. Dit meer stedelijke karakter wordt onder meer verkregen door uit te gaan van urbane grondgebruiksnormen, meer stapeling, minder dure en meer middeldure prijscategorieën. Deze gebieden zijn extra aantrekkelijk voor ouderen, starters en alleenstaanden.

De deelgebieden rondom 'kinderclusters' kennen wat lagere dichtheden. Dit is onder andere bereikt door uit te gaan van suburbane grondgebruiksnormen, minder stapeling, meer dure en minder middeldure prijscategorieën. Verwacht wordt dat veel huishoudens met kinderen en tweeverdieners zich op deze gebieden zullen richten.

Voor detailhandelsvoorzieningen wordt uitgegaan van een variatie aan draagvlak van circa 6.000 (buurtsteunpunt) tot 11.000 (wijkcentrum) inwoners, naast een stadsdeelcentrum. Op stadsdeelniveau worden detailhandelsvoorzieningen gekoppeld aan de zorgcluster (hier tevens cultuurcluster). Op wijk- en buurtniveau wordt aangesloten bij de overige zorgclusters. Op deze manier zal op vier plekken in het plangebied een binnen clusters van andere functies vorm te geven concentratie van detailhandelsvoorzieningen ontstaan.

De locatie van zorgclusters, centra en steunpunten wordt in de Ontwikkelingsvisie gerelateerd aan het netwerk van HOV. Bovendien wordt fasering van Leidsche Rijn zodanig opgezet dat telkens deelgebieden tot stand komen waar in relatief korte tijd een volledig voorzieningenpakket kan gaan functioneren.

FUNCTIEMENGING

Met name door de wijze waarop de voorzieningen in Leidsche Rijn zijn georganiseerd wordt functiemenging bevorderd. In de omgeving van het stadsdeelcentrum ontstaat een sterk gemengd gebied, waarin voor diverse commerciële en niet-commerciële voorzieningen, wonen, kantoren en kantoorachtige bedrijven plaats is. Eenzelfde sterk gemengd beeld ontstaat bij de wijkclusters, zij het dat daar verschillende accenten worden gelegd, zoals 'zorg' en 'kinderen'.

In de woongebieden ontstaat een meer beheerste vorm van functiemenging. Van deze menging gaan een aantal positieve effecten uit. De woonomgeving biedt een grotere levendigheid en gezelligheid dan de gemiddelde nieuwbouwwijk. Er komt werkgelegenheid dicht bij huis, de gelegenheid om allerlei diensten te betrekken in de directe woonomgeving en de mogelijkheid om op bescheiden schaal een bedrijf te starten. Functies die zich daar toe lenen zijn vooral buurtvoorzieningen, werken aan huis, woon-werkunits (langs de ontsluitingsstructuur en op hoeken van straten) en kleine kantoor-tjes. Deze middelen zullen in wisselende intensiteit worden toegepast. In de gestapelde bouw wordt de mogelijkheid geboden om de begane grond te benutten voor voorzieningen en bedrijvigheid.

Kantoorfuncties zullen in de voorzieningenclusters voorkomen en kleinschalig gemengd in het woongebied. In totaal wordt 50.000 m² vloeroppervlak aan kantoren in de woonwijken gerealiseerd. Dit gaat om bestemmingen op de begane grond, kleine kantoorclusters (3.000 tot 5.000 m²) en woon-werkunits.

Daarnaast ontstaan meer specifieke kantoorterreinen, waar slechts een geringe mate van functiemenging zal ontstaan en zal worden toegelaten

(voorzieningen sterk gericht op kantoorfunctie).

Ten slotte zullen meer specifieke bedrijventerreinen ontstaan waar uit milieu-oogpunt functiemenging ongewenst is, en die derhalve vooral een monofunctioneel karakter zullen hebben.

3.2.2. Beschrijving van de centra in Leidsche Rijn

STADSDEELCENTRUM LEIDSCHER RIJN

Het stadsdeelcentrum van Leidsche Rijn doet meer denken aan het centrum van een nieuwe stad dan aan die van een wijk: twee keer zo groot als het Grootwinkelcentrum Overvecht met een compleet netwerk van straten en zijstraten, als een moderne versie van het Utrechtse voetgangersgebied. Boven alle gebouwen wordt gewoond. Het stadsdeelcentrum wordt op enkele plekken doorsneden door doorgaande 30 km/uur-wegen. Daarbij neemt de Hooge Weide een bijzondere, nader vorm te geven plaats in. Ook komen er een aantal door de omringende bebouwing beschutte pleinen en andere open ruimten voor.

Naast typische centrumfuncties als winkels, kantoren en voorzieningen is er ruimte voor woningen boven winkels en voorzieningen maar ook voor compacte grondgebonden woningen. Hierdoor heeft het stadscentrum een zeer stedelijk karakter.

Het winkelcentrum is compact opgezet. De belangrijkste detailhandel ligt dicht bij het station. Op het plein voor het station op het dak van de A2 is zodanig veel openbare ruimte dat er een perfecte locatie ontstaat voor de weekmarkt Leidsche Rijn met circa 200 standplaatsen, hetgeen aan dit plein en aan het centrum extra allure geeft.

De kwaliteit van het centrum wordt ondersteund door een concentratie van stadsdeel- en regionale voorzieningen rond het Intercitystation en het HOV-knooppunt Leidsche Rijn-Centrum: een multifunctionele zaal voor culturele activiteiten en presentaties, een dependance van het Utrechts Centrum voor de Kunsten, een uitleencentrum beeldende kunst, een bibliotheek/mediacentrum, een stadsgalerie (expositieruimten), een informatiecentrum voor (overheids)voorlichting, informatie en andere publieksfuncties, een politiebureau, een gezondheidscentrum met bovenwijkse functies voor diagnostiek en dagbehandeling, een inloopcentrum, een wijkbureau en een kerkelijk centrum.

Het centrum heeft in totaal 40.000 m² BVO detailhandel en 8.000 m² BVO restaurants, cafés, hotelaccommodatie en andere horeca. In de buurt van de spoorlijn, vooral ten noorden van het station, bevinden zich 200.000 m² BVO kantoren.

Daarnaast heeft het stadsdeelcentrum een specifieke buurt- en wijkverzorgende functie als zorgcluster voor vooral bewoners uit deelgebied G1 en G2. Dit onderdeel van het stadsdeelcentrum ligt iets apart in de buurt van de grootste concentratie van de food-detailhandel. Er komt een gezondheidscentrum met een huisartspraktijk, fysiotherapie, een apotheek, consultatiebureau, maatschappelijk werk, een ouderenwooncomplex met thuiszorg- en maaltijdvoorziening, een informatiecentrum voor ontmoeting, voorlichting, educatie-, organisatie en ondersteuningsactiviteiten, alsmede scholen, een kinderdagverblijf en speelvoorzieningen.

WIJKCENTRUM UTRECHT-WEST

Rond station Utrecht-West komt een centrum van meer dan 14.000 m²: 8.000 m² BVO detailhandel (waaronder 750 m² BVO horeca), een zorgcluster, scholen, avondvoorzieningen en restaurants. Het centrum vormt op deze plek de schakel tussen de deelgebieden B1 en D aan weerszijden van het spoor. Het winkelcentrum (ongeveer even groot als het huidige winkelcentrum Kanaleneiland) kan worden overdekt. Boven de winkels wordt gewoond, hoewel niet overal op de eerste etage.

De detailhandel en de zorgvoorzieningen zijn gegroepeerd rondom het stationsplein, dat ten dele op het als park ingerichte waterwingebied ligt. Dankzij het plein wordt een verbinding tot stand gebracht met het woongebied ten zuiden van het spoor. Deze verbinding krijgt een extra accent door een forse, open verbinding onder de perrons van het op poten gezette spoor.

Direct grenzend aan het spoor komen ten minste 10.000 m² BVO kantoren, die tevens een geluidwerende functie hebben voor de daarachter gelegen woongebieden.

BUURTCENTRUM LANGERAK

Ten noorden van deelplan Langerak komt 4.000 m² BVO detailhandel, waaronder avondvoorzieningen en 400 m² horeca. Bovendien maakt een zorgcluster deel uit van dit centrum, inclusief een tweetal basisscholen met pleinen en speelvoorzieningen op de aangrenzende archeologische vindplaats. Zoals in alle voorzieningencentra wordt er ook in dit centrum gewoond en wel voornamelijk boven de winkels. Het verzorgingsgebied wordt gevormd door het westelijk deel van deelgebieden A (A1 en A2) en het zuidelijk deel van B (B1 en B2).

Dit centrum kan bestaan uit een winkelstraat, die vanaf de HOV-halte bij het Archeologiepark de hoek om gaat en dit park verbindt met de zuidelijke stadsas. In de buurt van de halte wordt kantoor gehouden (in het programma wordt voorlopig gerekend met 10.000 m² BVO) en bevindt zich het zorg- en ouderendeel van het centrum.

BUURTCENTRUM HOOGGELEGEN

Dit buurtcentrum van geringere omvang (2.500 m² BVO detailhandel en horeca, 10.000 m² BVO kantoor) wordt in aansluiting op het transferium gesitueerd bij het dek over de A2 bij het voormalig verkeersplein Hooggelegen. Het gaat om een volledige supermarkt, waaronder 300 m² horeca alsmede andere commerciële functies als een bank, een stomerij en schoenreparatie, die wellicht in hetzelfde gebouw kunnen worden ondergebracht. Een volledig zorgcluster met bijbehorende scholen en speelvoorzieningen bevindt zich in de directe nabijheid. Daarnaast zijn veel sportvoorzieningen gelokaliseerd rond het transferium. Bovendien bevindt zich in het transferium een flink kantorenprogramma, dat op een opvallende plaats aan de A2 is gesitueerd met als bijkomend voordeel dat er geluidswering ontstaat waardoor in het buurtcentrum kan worden gewoond. Het centrum bedient het deelgebied G3 (Papendorp, Strijkviertel en een deel van het gebied tussen de A2 en het kanaal).

DE CAMPUS

De Campus is een groot onderwijs- en jongerencomplex, dat ontstaat door het samenvoegen van voorzieningen voor jongeren rond een grote LOOT-

STADSDEELCENTRUM
(IMPRESSIE)



RONDOM DE ARCHEOLOGIE
(IMPRESSIE)





topsportschool voor voortgezet onderwijs.

De Campus is centraal gelegen tussen stadsdeelcentrum en archeologiepark. Dit aantrekkelijke complex van voorzieningen vormt, mede vanwege de centrale ligging op het kruispunt van fietsroutes en aan een HOV halte, een ontmoetingsplaats voor alle jongeren van 12 tot 18 jaar. Voor alle jongeren van Leidsche Rijn (en daarbuiten) zal onderwijs, sport, recreatie, hulpverlening, cultuur, kunst, muziek, informatie en ontmoeting aangeboden worden, zodanig dat er overdag, 's avonds en in het weekend iets te beleven valt. Zo zijn er bijvoorbeeld een jongerencentrum, oefen- en repetitieruimten en een sporthal.

De Campus biedt een aantrekkelijk klimaat voor allerlei jongerenculturen en zal een zodanig aanzuigende werking hebben, dat overlast in andere delen van Leidsche Rijn kan worden beperkt. Ook op deze doelgroep gerichte voorzieningen op buurt en wijkniveau dragen daaraan bij.

DE KINDERCLUSTERS

De kinderclusters zijn gedacht bij het waterzuiveringsgebied, de kleine archeologische vindplaats in deelgebied B, in de kanaalzone nabij het stadsdeelcentrum en ten noorden van de Leidsche Rijn, grenzend aan de archeologische vindplaats bij Park Voorn. Elk van deze kinderclusters is aan een park gelegen, dat meerdere groene functies heeft zoals sportveld, bouwspeluutuin, en/of trapveld en die van de in cluster verenigde functies.

In elk der kinderclusters vinden we drie basisscholen met een sportzaal, die een breder gebruik heeft dan alleen voor de scholen. In elke kindercluster is bovendien een accommodatie aanwezig voor kinderopvang (peuterspeelzaal, dagopvang, buitenschoolse opvang), een vrijetijdscentrum met recreatieve activiteiten (zoals cursussen, vergaderruimte) en speelvoorzieningen. Daarbij is gekozen voor de vestiging van een bouwspeluutuin bij Park Voorn en in de kanaalzone en voor een kinderboerderij met educatieve tuinen bij 't Zand en in het Waterwingebied.

HET TRANSFERIUM

In Papendorp komt zo dicht mogelijk op het nieuwe verkeersplein Hooggelegen en direct vanaf het verkeersplein ontsloten een transferium. In dat transferium komen uitgebreide parkeervoorzieningen bij een in het transferium vorm te geven HOV-halte, zodat in deze "buitenpoort" bezoekers van het stadscentrum en de Jaarbeurs over kunnen stappen van de auto op openbaar vervoer. Het transferium zal door de koppeling aan diverse voorzieningen een ontmoetingspunt van allure worden. Het omvat de volgende onderdelen:

- parkeervoorzieningen;
- een HOV-halte;
- een kantorenprogramma van 55.000 m² bvo op het transferium en langs de A2;
- grootschalige (semi-)commerciële indooraccommodaties en grootschalige voorzieningen voor georganiseerde topsport met minimaal een stedelijke en regionale functie, waaronder eventueel een ski-centrum;
- een brandweerkazerne en ambulancestandplaatsen;
- een zorgcluster inclusief 10.000 m² bvo kantoor, 2500 m² bvo detailhandel en 300 m² horecira

Het transferium wordt compact vormgegeven, zodat op zo kort mogelijke

afstand van de A2 voorzieningen worden geboden op (bijvoorbeeld door dubbel grondgebruik) zo kort mogelijke loopafstanden van de parkeervoorziening en de HOV-halte.

3.3. Deelplangebieden en faseerbaarheid

Voor de samenhang (ook in de tijd!) van Leidsche Rijn is het noodzakelijk voorzieningen, HOV, infrastructuur en woningbouwprogramma aan elkaar gerelateerd te ontwikkelen. De nieuwe woonwijk moet ook in aanvang kwaliteit kunnen bieden aan de bewoner. Het vroegtijdig ontwikkelen en meegroeien van het voorzieningenpakket met de woningbouw is dus een voorwaarde voor het succes van de woonwijk. Juist de beginfase van ontwikkeling bepaalt voor een groot deel het succes. Hetzelfde geldt voor de ontwikkeling van hoogwaardig openbaar vervoer.

Deze samenhang tussen ontwikkeling van het woningbouwprogramma, de voorzieningenstructuur en het openbaar vervoer heeft geleid tot een indeling in plangebieden die in de tijd samenhangend kunnen worden ontwikkeld en waaraan HOV en de voorzieningen voldoende snel draagvlak ontleunen om parallel met die deelgebieden te kunnen worden ontwikkeld. Voor deze plangebieden worden op basis van de Ontwikkelingsvisie stedenbouwkundige programma's van eisen (SPVE's) ontwikkeld.

Voor de definitieve indeling in deelgebieden is tevens een analyse gemaakt van mogelijkheden van grondverwerving, de gebruiksrechten, de mogelijkheden om wenselijke jaarproducties woningbouw te realiseren en de planning van de integratie van de A2. Op grond daarvan is het gebied Leidsche Rijn Utrecht onderverdeeld in negen gebieden (zie kaart 2). Twee van de gebieden (C en F) zijn onderdeel van het groen-middengebied. In vier gebieden (A, B, D en G) vindt woningbouw plaats. De overige drie gebieden (E, H en I) zijn bedrijventerreinen. De vier woningbouwgebieden en de drie bedrijventerreinen zijn elk weer zijn onderverdeeld in subgebieden. Een tijdsvolgorde voor het in ontwikkeling nemen van deze SPVE-gebieden is aangegeven in hoofdstuk 8.

Op basis van de mogelijkheden om tot fasering van delen van Leidsche Rijn te komen en de noodzaak om gemiddeld 30% sociale woningbouw op de markt te brengen, is de dichthedenkaart (in eerste instantie zuiver georganiseerd rond het HOV) licht bijgesteld.

Hoewel in Leidsche Rijn vooral een grote mate van afwisseling wordt nagestreefd, ontstaat in elk van de SPVE-gebieden in grote lijnen georganiseerd rond de voorzieningenclusters een evenwichtige, gedifferentieerde bevolkingsopbouw. Hierdoor wordt binnen ieder deelgebied een hoge mate van differentiatie van prijsklassen gerealiseerd, gekoppeld aan een optimale spreiding van de goedkoopste woningen over het totale plangebied. Zodoende is er voor de huishoudens met de laagste inkomens toegang tot alle plandelen van Leidsche Rijn.

Om een goede bereikbaarheid te garanderen, zullen kindgerichte voorzieningen zoals basisscholen en kinderdagverblijven niet alleen binnen de kinderclusters gerealiseerd worden, maar ook bij zorgclusters of verspreid in de wijk.

3.4. Andere verbanden tussen de deelgebieden

De in de hiervoor beschreven verkeersinfrastructuur en de voorzieningen vormen de basis van de stedenbouwkundige structuur van Leidsche Rijn. Op basis daarvan worden de dichtheden bepaald, die bepalend zijn voor de verdeling van woningbouwprogramma's. Daarnaast heeft de samenhang tussen de SPVE-gebieden zijn basis in een aantal bepalende openbare ruimten in het plan: een aantal structurerende stedenbouwkundige elementen, een samenhangend netwerk van (recreatieve) langzaam-verkeersverbindingen, de waterpartijen en de hoofdgroenstructuur.

Daarnaast zijn enkele speciale programma's gelijkmatig over het plangebied verdeeld.

3.4.1. Dichtheden

De in het plan te realiseren dichtheden zijn vooral ontleend aan het voor HOV en de voorzieningenstructuur noodzakelijke draagvlak.

Vooraf het draagvlak voor het openbaar vervoer hangt echter niet alleen af van de hoeveelheid mensen die op een bepaalde plek wonen, maar ook meer algemeen van hoeveel mensen van een plekje gebruik maken. Dus ook van voorzieningen, kantoren, bedrijven, parken en dergelijke.

Zo ontstaat kaart 7 (de Person-Space-Indexkaart) waarop te zien is welke plekken in het plan drukker en levendiger zijn en welke rustiger.

Deze verdeling van levendigheid in het plan wordt niet alleen bepaald door de techniek. Op sommige plekken in het plan willen we - ondanks dat het om uit vervoersoogpunt luwe gebieden gaat - wat hogere dichtheden en dus wat meer mensen bijeenbrengen.

Zo is er, om de functie van enkele sterk structurerende elementen in het plangebied te kunnen benadrukken, voor gekozen langs de drie grote noord- zuidranden van het plan: de oever van het Amsterdam-Rijnkanaal, de strook langs de geïntegreerde A2 en de grens tussen Utrecht en het Centrale Park, een wat hogere dichtheid toe te passen.

3.4.2. Grotere structurerende stedenbouwkundige elementen

Om te bewerkstelligen dat de structurerende werking van een aantal grotere stedenbouwkundige elementen in het plangebied ook bij uitwerking in deelplannen tot uitdrukking blijft komen, worden in de Ontwikkelingsvisie de kenmerken vastgelegd van de randen van hun openbare ruimte.

Het gaat om de linten, de 'waterleidinglaan' (over het tracé van de Rijn-Kennemerland), de hoofdgroenstructuur, het profiel van de overkapte A2, de twee stedelijke ontsluitingswegen, de oever van het Amsterdam-Rijnkanaal en de grens met het Centrale Park.

Op kaart 8 is voor deze ruimten op drie verschillende wijzen de begrenzing van de openbare ruimte aangegeven, waarbij de aanduidingen 'rooilijn' en 'front' zijn te combineren. Daarmee wordt de verhouding tussen de bebouwing en de belangrijke openbare ruimten geregeld.

DE ROOILIJN

Voor de volgende ruimten is vastgelegd in welke mate langs één lijn moet worden gebouwd. Zo ontstaan strakke profielen als scherpe overgang tussen bebouwd en onbebouwd. Rooilijnen zijn de strengste uitspraken over de verhouding tussen bebouwd en onbebouwd.

RENVOL PSI-KAART

	pers./ha	m ² /pers.
	25-50	400-200
	50-75	200-133
	75-100	133-100
	100-125	100-80
	125-150	80-67
	150-175	67-57
	175-200	57-50
	200-225	40-36
	275-300	36-33
	>300	<33

1.0 km

0.5

0.0

0.5

1.0 km



ONTWIKKELINGSVISIE LEIDSCHER RIJN UTRECHT
TEKENINGNR. C002

PSI-KAART

GEWUJZGD :
SCHAAL :

27. 11. '96
1 : 30.000

GETEKEND :
PLOT :

Max. 21
06. 01. '97

- gevelijn
- programmatische voorkant / bebouwingsgrens
- presentatie voorkant



ONTWIKKELINGSVISIE LEIDENDE RIJN-UTRECHT
TEKENINGNR. 00.00

RANDENKAART

GEWIJZIGD 27.11.'96 GETEKEND Max. 21
SCHAAL 1 : 30.000 PLOT 06.01.'97

PROGRAMMATISCHE ZIJDE

Het programma (dat wil zeggen: deuren, entreepartijen, opritten, winkelpuien et cetera) oriënteert zich direct aan of op de rand van de ruimte waaraan gebouwen zijn gelegen. Hierdoor voorziet de in- en uitloop de aanliggende open ruimten en straten van de nodige levendigheid. Een strakke rooilijn is niet verplicht, terwijl bebouwing verschillende verschijningsvormen kan hebben. Bij de bestaande linten heeft de aanduiding op de kaart tevens het karakter van bebouwingsgrens.

REPRESENTATIEVE ZIJDE

De minst strenge eis wordt gevormd door voor sommige ruimten te bepalen dat de begrenzendende bebouwing representatief is. Hiermee wordt voorkomen dat er aan belangrijke openbare ruimten, waaronder de snelwegen, onaantrekkelijke 'achterkanten' ontstaan. Gelet op de noodzaak van geluidswering langs de A2 zal in het kader van het SPVE voor bedrijventebied E worden nagegaan in hoeverre de representatieve zijde langs de A2 en Regioweg in dat gebied realiseerbaar is.

In de SPVE's zal worden aangegeven welke andere openbare ruimten op vergelijkbare wijze ruimtelijk en programmatisch begrensd dienen te worden.

3.4.3. Recreatieve routes en langzaam verkeer

De langzaam-verkeerroutes in Leidsche Rijn zijn van grote betekenis voor de beheersing van de automobiliteit. Het centrum van Utrecht is relatief nabij. De fiets is een prima milieuvriendelijk vervoersmiddel en in veel gevallen de snelste manier van verplaatsen tussen Utrecht en Leidsche Rijn. Vooral de stations, HOV-haltes, detailhandel en alle voorzieningen in het plangebied zijn met de fiets en voor een groot deel van de bewoners ook lopend prima te bereiken.

De voorzieningencusters zijn zodanig gesitueerd, dat zij de bijzondere openbare gebieden in Leidsche Rijn (met name de archeologische vindplaatsen, de linten en het dak van de A2) verbinden. Door langs dit netwerk fiets- en wandelpaden aan te leggen, ontstaat door heel Leidsche Rijn een bijzonder netwerk van langzaam-verkeersroutes. Zo koppelt bijvoorbeeld de Rijn-Kennemerlandroute verschillende wijkvoorzieningen aan het stadsdeelcentrum en de campus.

Ook de haltes van openbaar vervoer zijn direct aan fiets- en voetpaden gekoppeld. De routes zijn bovendien zo rechtstreeks mogelijk, waardoor de afstanden die fietsers en wandelaars moeten afleggen altijd zo kort mogelijk zijn.

Een tweede langzaam-verkeernetwerk ontstaat in de 30-kilometergebieden. Daar, in het zwaartepunt van de woonbebouwing, kan altijd een alternatief worden gevonden voor het zojuist omschreven bijzondere netwerk. Het stratenplan is zo uitgewerkt dat er oost-westfietsverbindingen ontstaan met een maaswijdte van niet meer dan 500 m.

De omrijfactor binnen Leidsche Rijn bedraagt daardoor niet meer dan 1,3 terwijl dat voor de verbindingen met de stad en regio Utrecht zelfs niet hoger is dan 1,2.

Met name de recreatieve fietsroutes lopen in veel gevallen over oude linten in het gebied. Het profiel van de linten zal waar nodig worden aange-

past om het fietsen veilig en comfortabel te maken. Hiermee vormen deze linten tezamen een uitstekende cultuur-historische fietsroute. Overigens blijft bij deze profielwijzigingen de bereikbaarheid van de woningen voor alle soorten privé-vervoer gewaarborgd.

De recreatieve fietsroutes verbinden de bestaande stad, de recreatieve voorzieningen in Leidsche Rijn, het groene middengebied en Haarzuilens. Bovendien zal in de toekomst zuidwaarts het Hollandse IJsselbos bereikbaar worden.

Haarzuilens is vanaf de Rijn-Kennemerlandlaanroute rechtstreeks te bereiken, zodat het recreatiegebied in de omgeving van Haarzuilens goed ontsloten is vanuit het plangebied. Bovendien wordt een belangrijke relatie gelegd tussen Haarzuilens en de bestaande stad door middel van de landelijke fietsroute LF4b, die vanaf de fietsbrug over het Amsterdam Rijnkanaal via de Groenedijk en de rand van het Centraal Park naar de Smalle Themaat in Vleuten-De Meern loopt.

De fietsroutes zijn op kaart 9 aangegeven. Daarbij springt in het oog dat er zowel een diagonaal ontstaat van noordoost naar zuidwest, parallel aan het HOV-tracé, als een diagonaal van noordwest-zuidoost (de Rijn-Kennemerlandroute).

Het fietsnet sluit aan op Kanaleneiland (Oudenrijnbrug en Martin Luther Kinglaan), Lage Weide (Sporlaan), Utrecht-West (Vleutensebrug en fietsbrug Oog in Al) en in zuidelijke richting op Galecop en Rijnenburg. De regionale fietsroutes die over de 'De Meernbrug' via de Groenedijk en over de HOV-brug als een rechte lijn westwaarts lopen, vormen de meest directe verbinding tussen Utrecht en het Centrale Park.

De voorzieningen in Leidsche Rijn zijn voor wandelaars goed te bereiken via het fijnmazig stratenpatroon of via de voorzieningenroute, doordat langs de belangrijkste fietsroutes een comfortabel voetpad wordt aangelegd.

Een viertal specifieke en bijzondere routes in het gebied is bijzonder geschikt voor wandelaars, joggers, skeelers en meer algemeen voor recreatie en vrijetijdbesteding (zie kaart 10):

- de Rijn-Kennemerlandroute, diagonaal van noordwest naar zuidoost. Deze lange en continue openbare ruimte doorsnijdt vrijwel heel Leidsche Rijn en heeft woonbebouwing aan de randen;
- de oost-westroutes die enerzijds aansluiten op de bestaande stad en anderzijds op het Centrale Park;
- de bestaande linten zoals de Groenedijk en de Leidsche Rijn, die als natuurlijke, landschappelijke en ecologische routes het plan dooraderen;
- de grote langgerekte ruimten langs het Amsterdam-Rijnkanaal en de geïntegreerde A2, deels specifiek voor de voetganger ingericht en uitermate geschikt voor flaneren en verblijven.

3.4.4. Hoofdwatergangen

Het waterbeheersingssysteem in Leidsche Rijn, waardoor het inlaten van gebiedsvreemd water tot het uiterste wordt beperkt, is een opvallende kwaliteit die in het Masterplan is vastgelegd. Dit systeem is niet alleen een kwestie van techniek, maar heeft ook gevolgen voor het beeld van de nieuwe Utrechtse wijken. Het watersysteem is zichtbaar, doordat waterlopen op drie niveaus voorkomen.

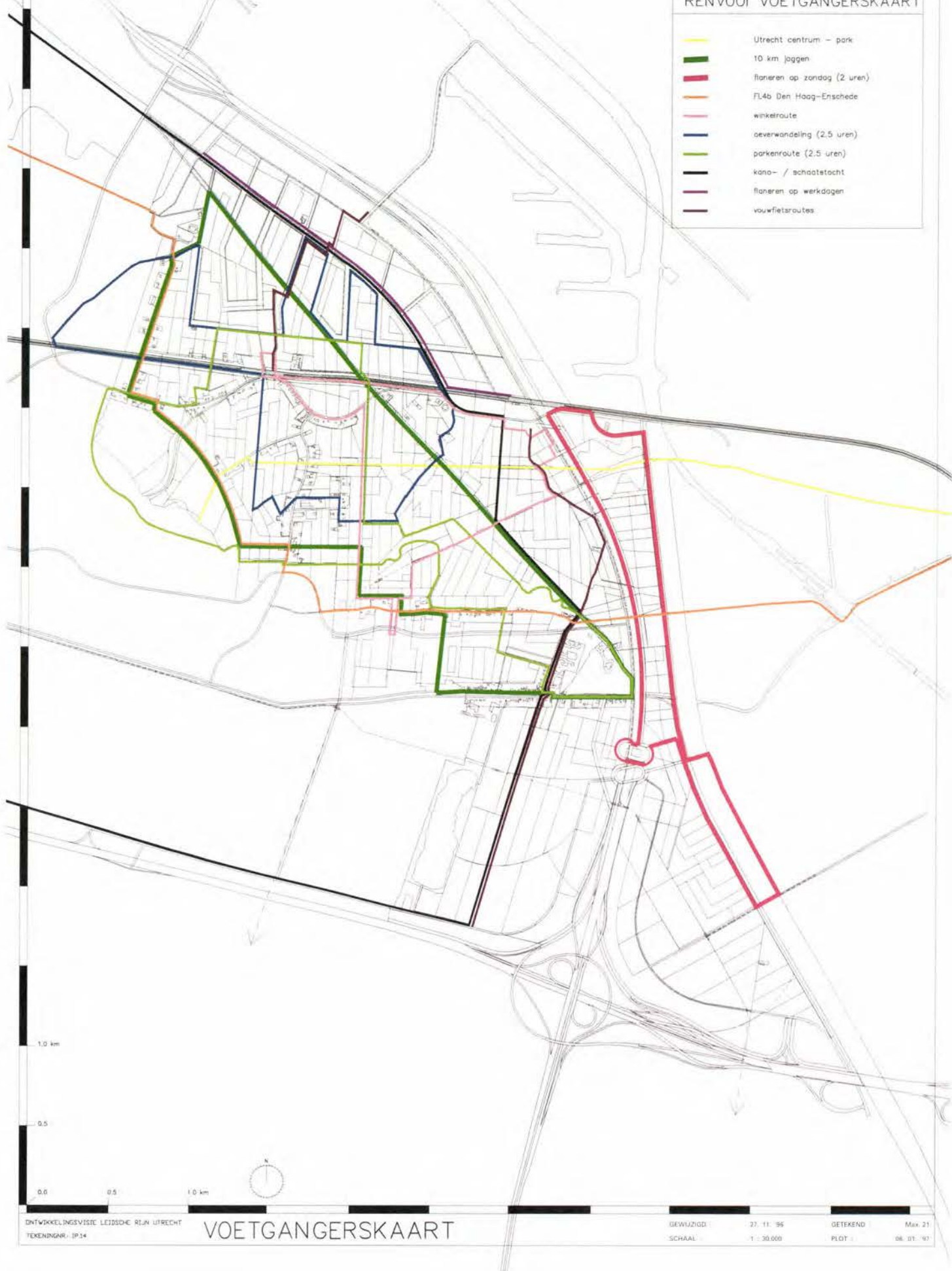
Het Amsterdam-Rijnkanaal behoort feitelijk niet tot het watersysteem,



KAART 9

RENVOOI VOETGANGERSKAART

- Utrecht centrum - park
- 10 km joggen
- flanerieren op zondag (2 uren)
- FL4b Den Haag-Enschede
- winkelroute
- oeverwandeling (2,5 uren)
- parkenroute (2,5 uren)
- kanaal- / schiedstocht
- flanerieren op werkdagen
- vouwfietsroutes



maar wordt benut in geval van nood (uit- en inlaat van water). De Leidsche Rijn is de enige watergang in het plangebied die in open verbinding met het kanaal staat. Deze zal zijn functie als doorgaande vaarroute behouden.

Op het laagste schaalniveau zien we watergangen die het waterpeil in de directe omgeving reguleren. Voor deze watergangen worden zoveel mogelijk de bestaande waterlopen gebruikt.

Tussen die twee niveaus in zien we de feitelijke hoofdwaterstructuur. De waterlopen van de hoofdwaterstructuur zijn minimaal vijf meter breed (breder dan een normale afwateringssloot) en 1,50 meter diep en ze zijn bevaarbaar. Ze lenen zich dan ook goed voor een gedifferentieerd gebruik.

Er ontstaan roei- en kanomogelijkheden (Grand Canal) en visplekken, maar ook een aantrekkelijke schaatsroute door het gebied. Waar noodzakelijk worden kruisingen gemaakt door middel van bruggen in plaats van duikers. Vooral in de bredere delen van de waterlopen in het woongebied ten noorden van de spoor lijn kunnen woonschepen worden aangemeerd. Het Grand Canal vormt hierop echter een uitzondering. Bij de inrichting van de oevers van de waterlopen en plasbermen wordt rekening gehouden met de veiligheid van de kinderen. Op kaart 11 is de ligging en functie van de verschillende waterlopen in Leidsche Rijn aangegeven. Er is voor gezorgd dat de watergangen een netwerk vormen. Uit kostenoverwegingen zijn zo min mogelijk kruisingen opgenomen van barrières zoals de A2 en de Leidsche Rijn.

In het gebied ten noorden van de spoorbaan en ten zuiden van de Leidsche Rijn liggen de watergangen gemiddeld 200 meter hart op hart. Op de hoger gelegen stroomrug zijn de watergangen geplaatst op een stramien van gemiddeld 400 meter. Deze watergangen vallen voor een belangrijk deel samen met de bestaande sloten (dubbelgebruik cultuurhistorisch water).

TUSSEN SPOOR EN LEIDSCHER RIJN

Op de stroomrug worden de waterlopen in het straatprofiel opgenomen. Ze worden hier zo klein mogelijk gedimensioneerd en overwegend met steile oevers uitgevoerd. Kruisingen tussen waterlopen en deze straten worden met duikers uitgevoerd, behalve op plekken waar uit ecologische en beheersoverwegingen andere keuzes moeten worden gemaakt. Alleen het water langs de Alendorper Dijk krijgt een 'groene' begeleiding, omdat het een belangrijke recreatieve verbinding is met het centrale middengebied.

TEN NOORDEN VAN HET SPOOR

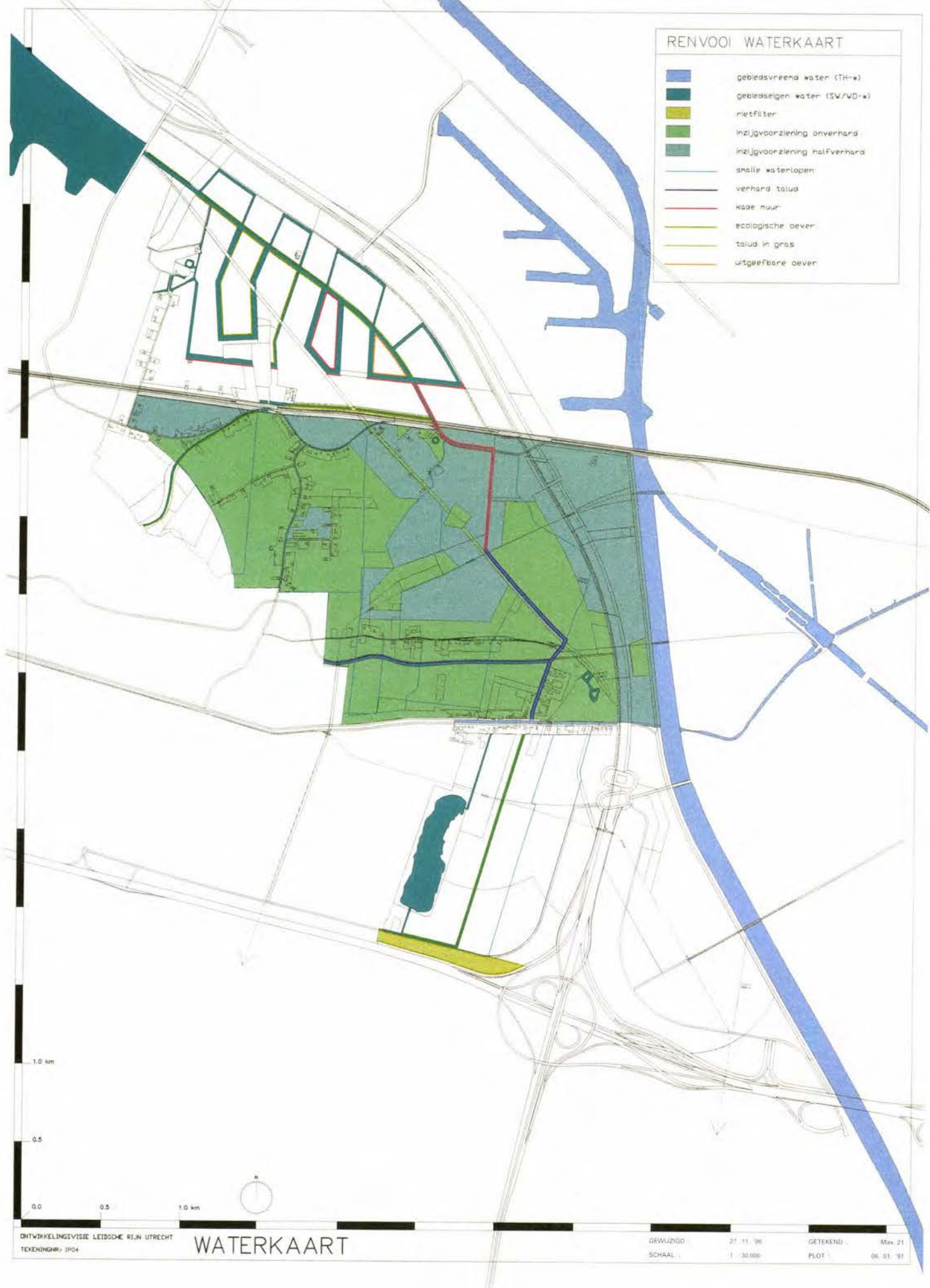
Hier worden de watergangen ruim gedimensioneerd. Ze dienen hier ook als waterbuffer. Ruime groene oevers, zachte taluds en tuinen grenzen direct aan het water, zodat water en oevers intensief gebruikt kunnen worden voor recreatieve en/of ecologische functies. De meest zuidelijke oever van de oost-westverbindingen is hard. Ook een van de noordelijke eilanden heeft verharde oevers.

TEN ZUIDEN VAN DE LEIDSE RIJN

De drie noord-zuid lopende watergangen hebben hier ruime 'polderachtige' oevers.

HOOFDWATERGANGEN EN HELOFYTENFILTERS

Eén hoofdwatergang omvat heel Leidsche Rijn. Het profiel past zich aan



KAART 11

aan het gebied dat wordt doorsneden: 25 meter breed met zachte, groene oevers ten noorden van de spoorlijn, smal (10 meter) met harde oevers bij het stadsdeelcentrum en smal (10 meter) en grazig ten zuiden van de Leidsche Rijn. Parallel aan de A12 loopt langs de watergang een zeer breed helofytenfilter.

Parallel aan de A12 bevindt zich langs de watergang een zeer breed waterzuiveringsfilter, die tezamen met de plas Strijkviertel en een aantal andere filters het inlaatwater uit de Leidsche Rijn zuivert tot de gewenste waterkwaliteit.

De twee oost-west lopende hoofdwatgangen die langs de stadstraten liggen, hebben een nader te bepalen overmaat (5 à 10m). In deze watgangen zorgen drijvende planten voor nazuivering van het gebiedswater.

Afhankelijk van de uitvoering van het verdubbelde spoor, zal de noordelijke watergang door middel van een brede oeverstrook als ecologische verbindingszone fungeren. Deze watergang is via de Alendorperwetering direct verbonden met het centrale park.

De buitenste hoofdwatgangen in de lager gelegen gebieden (niet op de stroomrug) zullen een gemeenschappelijk peil hebben en weinig barrières kennen. Zij zijn bij uitstek geschikt voor schaatsen, kanoën, vissen en dergelijke. Hier worden kruisingen gemaakt door middel van bruggen. Bij de oostelijke overgangen over de Leidsche Rijn en het spoor is de vaar- en schaatsroute onderbroken.

WADI'S

De verschillende vormen van wadi's slaan het afstromend regenwater op en zorgen voor filtering. Ze worden toegepast op het gebied met doorlatende ondergrond tussen spoor en Leidsche Rijn.

Om overstort mogelijk te maken zijn de wadi's verbonden met het water-netwerk. In een aantal gebieden worden ze ruim gedimensioneerd als groene dooradering van de profielen. In een ander deel van het 'doorlatende' gebied, worden wadi's zoveel mogelijk half verhard uitgevoerd onder parkeerplaatsen, speelpleinen, wegen en stoepen.

De groene wadi's kunnen gebruikt worden als speelveld, groen in de profielen en dergelijke.

3.4.5. Openbare ruimte, groen en ecologie

DE WOONGEBIEDEN

In het Utrechtse deel van het compacte woongebied zijn een groot aantal stedenbouwkundige thema's gegeven. De inrichting van het openbaar gebied in de straatprofielen zal een ondersteuning vormen van deze verscheidenheid aan thema's, waardoor een grote variatie aan woongebieden ontstaat. Deze woongebieden worden in hoofdstuk 4 omschreven, waarbij tevens de verhouding tussen groen, verharding en particuliere tuinen aan de orde komt. Dit wordt vooral ingezet als middel om de afwisseling in Leidsche Rijn te ondersteunen en versterken.

Daarnaast zal het openbaar gebied op een hoger schaalniveau een samenhang bieden, waardoor grotere eenheden zijn te onderscheiden. Vooral het type beplanting speelt daarbij een grote rol. De accentuering van delen van Leidsche Rijn door middel van beplanting met verschillende boomsoorten is op de kaarten 12 en 13 aangegeven.

Het noordelijk gedeelte ligt tussen de spoorlijn en de rijksweg A2. Het woongebied wordt doorsneden door brede watergangen, die het belangrijkste thema vormen voor het openbaar gebied. Hier ontstaat een eilandenrijk van woongebieden, die verschillende uitwerkingen krijgen. Kenmerkende bomen hier zijn populier, wilg, es en els. Als boomsingels langs de watergangen versterken zij het beeld van de verschillende (schier)eilanden.

Ook in het zuidelijk deel, aan weerszijden van de Leidsche Rijn, vinden we woongebieden met veel openbaar groen en tuinen aan de straat. Grotere ruimten van openbaar groen, die juist spaarzaam beplant zijn met bomen, herinneren aan het weidegebied.

In het woongebied tussen het spoor en de Leidsche Rijn wordt de invloed van de bestaande stad verlopend naar het oosten steeds sterker, terwijl andersom het centrale middengebied in toenemende mate aanwezig raakt.

Het westelijke gedeelte ligt globaal tussen het centraal parkgebied, de spoorlijn, de Leidsche Rijn en de Johanniterweg. Dit gedeelte wordt doorsneden door de aanwezige lintbebouwing met ruime kavels. Ook in het nieuwe woongebied vinden we relatief grote bouwkavels; de straten krijgen zoveel mogelijk grasbermen met een minimum aan verharding. De bomen in het openbaar gebied vormen een fijn vertakt netwerk van aaneengesloten boomkruinen langs de straten. De tuinafscheiding wordt gevormd door hagen. Binnen dit gebied onderscheidt zich een compacte eenheid van patiobungalows. Dit gebied, dat vrijwel het hoogst gelegen gedeelte markeert, de Utrechtse Heuvelrug van Leidsche Rijn, wordt geaccentueerd door een boombeplanting van grove dennen.

Het middengebied ligt globaal tussen spoorlijn, Leidsche Rijn, stadsdeelcentrum met A2 en de lintbebouwing van Johanniterweg en 't Zand. Het woongebied wordt gekenmerkt door grote parkachtige ruimten op de archeologische vindplaatsen. De straten worden in contrast hiermee gevormd door verhard openbaar gebied en grote voortuinen. Boomsoorten met opvallende bloesem staan in de trottoirs: sierkersen, meidoorns en robinia's. Tussen het verdichte stadsdeelcentrum en de bebouwing langs rijksweg A2 ingeklemd ligt een stedelijke woonwijk, waar laanprofielen ruimte bieden.

Het oostelijk gedeelte sluit aan op het Amsterdam-Rijnkanaal. De straten zijn verhard met stadsbomen als linde, kastanje, iep en plataan. In het openbaar gebied zijn niveauverschillen te vinden en sluit een gedeelte van de woonbebouwing met stoepen en trappen aan op het trottoir. Grote binnentuinen liggen soms verborgen tussen de bebouwing en grenzen soms aan het openbaar gebied. De zone langs het Amsterdam-Rijnkanaal laat een rijke schakering zien van een weelderig tuinengebied tegen de spoorlijn aan, tot een compactere openbare ruimte rond het transferium.

Rond de centra en knooppunten van openbaar vervoer ligt een assenkruis van dichte woongebieden. De straten zijn compact met aaneengesloten verharding. Waar in de overige woonwijken de verschillende elementen in het openbaar gebied een plaats naast elkaar krijgen, ontstaan in de verdichte gebieden allerlei overlappingsen: sportvelden op de overkluizing van de A2 of een kinderboerderij op het dak van een parkeergarage. De boomsoorten zijn vooral exoten als robinia, hemelboom, catalpa en pavia. Zij vormen als het ware de versiering voor het openbaar gebied, dat gedomineerd wordt door dichte bebouwing, brede trottoirs en pleinen.

RENVOL BOMENKAART

- te handhaven solitair boom
- te handhaven boomgaard
- te handhaven bomenlaan
- aan te vullen bomenlaan huidige soort
- eik, esdoorn, iep
- populier, wilg, es
- linde, plataan, kastanje
- bloesembomen
- dennebomen
- fruitbomen
- bos, parkbos, park
- veld, weiland, sportveld
- tuin
- parkachtige aanleg
- water
- exoten
- exoten
- particuliere aanplant

1.0 km

0.5

0.0

0.5

1.0 km



ONTWIKKELINGSVISIE LEIDSCHIE REIN UTRECHT
TEKENINGNR. 3P16

BOMENKAART indicatief

GEWUZZGD
SCHAAL

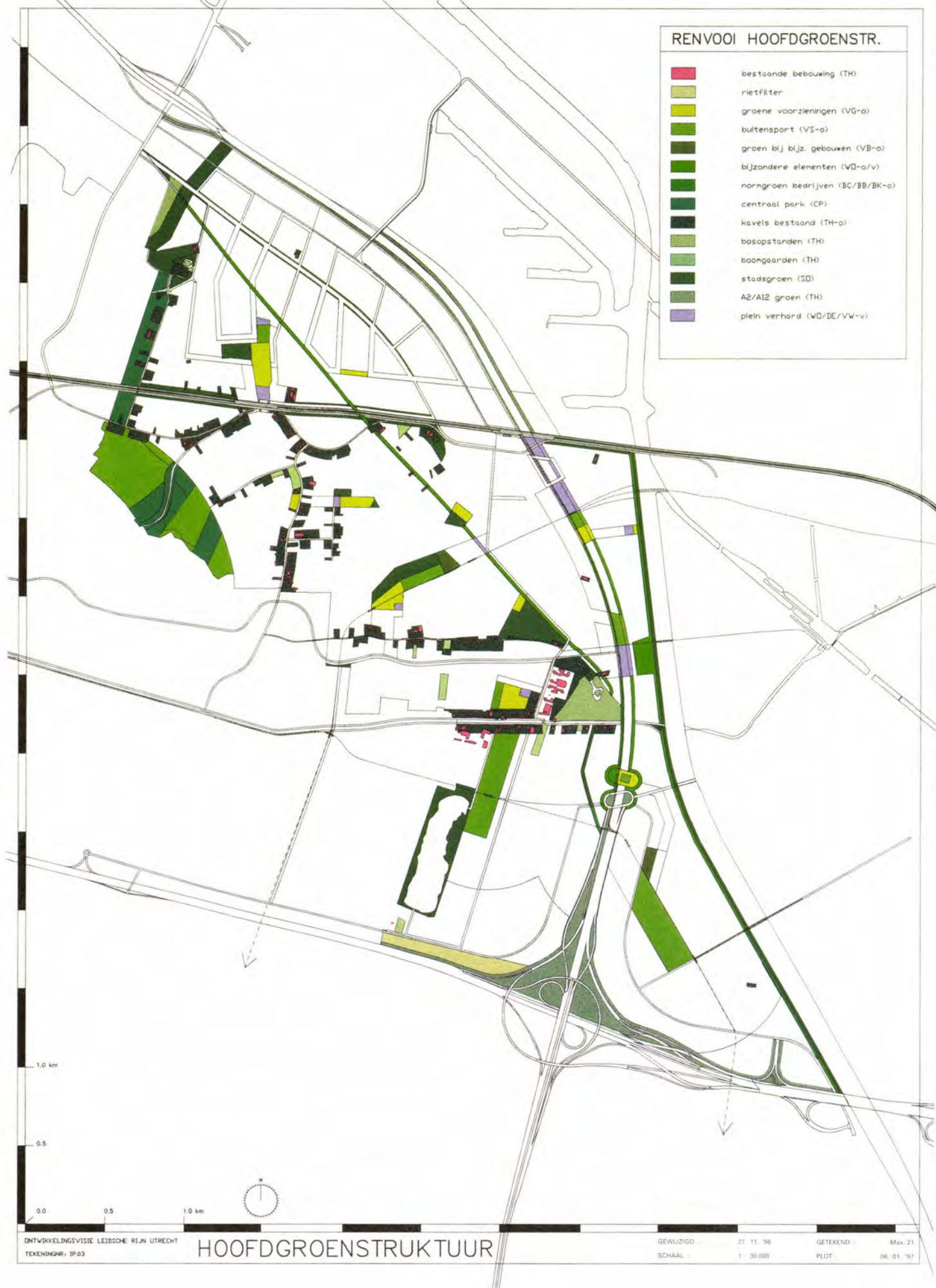
27. 11. '96
1 : 30.000

GETEKEND
PLOT

Max 21
06. 01. '97

RENVOL HOOFDGROENSTR.

- bestaande bebouwing (TH)
- rietfilter
- groene voorzieningen (VG-o)
- buitensport (VS-o)
- groen bij bijz. gebouwen (VB-o)
- bijzondere elementen (VD-o/v)
- nongroen bedrijven (BC/BB/BK-o)
- centraal park (CP)
- kavels bestaand (TH-o)
- bosopstanden (TH)
- boomgaarden (TH)
- stadsgroen (SD)
- A2/A12 groen (TH)
- plein verhard (VD/DE/VW-v)



DE WERKGEBIEDEN

Lage Weide-West kent een groen profiel bij de centrale ontsluitingsweg. Langs het Grand Canal zijn drie eilanden, die een oase van tuinen vormen, waardoor een campus-achtige inrichting ontstaat.

In polder Papendorp wordt door een groene inrichting van de openbare ruimte en hoogwaardig ingerichte particuliere kavels een luxe kantoorpark gevormd. Langs het Amsterdam-Rijnkanaal worden verharde zones voor parkeren toegevoegd, waardoor een afwisseling van kantoren, tuinen, verharding en openbaar groen ontstaat.

Het bedrijventerrein Strijkviertel kent een groene ontsluitingsstraat in de zone langs de A12 en de A2; het middengebied wordt gevormd door smalle, verharde verkeersprofielen en aaneengesloten bedrijventerreinen. De watergangen met grastaluds vormen frisse onderbrekingen in dit gebied.

DE SPEELVOORZIENINGEN

De speelvoorzieningen zijn over de woonwijken verspreid op grond van de ervaring dat kinderen als ze jong zijn dicht bij huis spelen en zich met het ouder worden meer losmaken van het toezicht van hun ouders.

Voor de kleuters is een voorziening aangegeven op hoogstens 100 meter van de woning. De inrichting hangt samen met de stedelijke verschijningsvorm van de woonwijk. Op drukker delen van de 30-kilometergebieden wordt spelen op straat zoveel mogelijk vermeden.

In het westelijk en noordelijk gedeelte zijn de kleuterspeelplaatsen gedacht op verbrede grasbermen of verruiming van het einde van het achterpad. In het midden- en westelijk deel zijn de kleuterspeelplaatsen vorm te geven als verbrede speelstoepen en gedeelten van pleinen en plantsoenen. In het meest compacte gebied kunnen voorzieningen geplaatst worden in collectieve binnentuinen.

Voor lagere schoolkinderen zijn voorzieningen aangegeven op ten hoogste 200 meter van de woning. In samenhang met de vormgeving van het stadsdeel kunnen deze speelplaatsen ingericht worden als grasveldjes van 30x50 meter, verharde vlakken van 20x40 meter voor balspel op pleinen of voetbalkooien.

Voor de kinderen in de middelbare schoolleeftijd zijn voorzieningen aangegeven op hoogstens 400 meter van de woning, zoveel mogelijk aan (loop-, fiets-, brommer-)routes. In Leidsche Rijn wordt op verschillende niveaus aandacht besteed aan jongeren in de leeftijd van 12 tot 18 jaar. In de eerste plaats in de Campus, maar ook in de woonomgeving ontstaan specifieke ontmoetingsplekken voor deze groep jongeren. Het gaat veelal om delen van parken of pleinen in de centra voor zorg- en dienstverlening, waar 'zien en gezien worden', ontmoeting, sport en spel voor jongeren mogelijk is. In de vrijetijdscentra en de sportcomplexen op wijkniveau worden ook voor jongeren activiteiten georganiseerd.

In de woonomgeving worden speelelementen als een groot trapveld en ingerichte speelplaatsen gecombineerd met kleinere groenvoorzieningen en een hondewei. De parken zijn gesitueerd op de archeologische vindplaatsen, het waterwingebied en in het centrale groengebied. Bij enkele kinderclusters ontstaan door toevoeging van een bouwspelaanleg en een kinderboerderij aaneengesloten parken van groter formaat. Door de verschillende eisen die vanuit de ondergrond aan de inrichtingsmogelijkheden worden gesteld, ontstaan parken die sterk van elkaar zullen verschillen. Zij vormen de ver-

bijzonderingen van de woonomgeving in het bebouwde gebied.

Door de speelvoorzieningen vorm te geven in nauwe relatie met de inrichting van de woonomgeving, worden de verschillen tussen de woongebieden versterkt.

DE SPORTVOORZIENINGEN

Voor het Utrechtse deel van Leidsche Rijn worden vijf volwaardige sportcomplexen aangegeven van elk circa 10 ha. Drie complexen liggen in het centrale parkgebied, één in Papendorp en één in Strijkviertel.

Daarnaast zijn vier kleine sportterreinen van elk 0,75 ha aangegeven in de parken bij de kinderclusters; elk sportterrein bestaat uit twee sportvelden en een trapveld.

Op de overkluizing van de A2 worden sportvelden en sportaccommodaties gecombineerd met de topsportschool in de Campus.

ECOLOGIE

In het Masterplan voor het hele gebied Leidsche Rijn is het centrale groengebied aangewezen als belangrijk element in de ecologische structuur. Het Centrale Park verbindt het gebied van de Hollandse IJssel met het gebied rond kasteel De Haar. Voor de inrichting van dit gebied zijn als gidssoorten gekozen de ree, eekhoorn, hermelijn, dwergmuis, vleermuissoorten, blauwborst, snoek, ringslang, kamsalamander en oranjetipvlinder. Voor deze soorten geldt, dat ze een grotere groep diersoorten vertegenwoordigen met dezelfde of iets minder kritische eisen aan de omgeving. Deze gidssoorten zijn kenmerkend voor ecologisch waardevolle gebieden.

Met de keuze voor een compacte stadsuitbreiding op het Utrechtse grondgebied van Leidsche Rijn is de ecologie, in de betekenis van soortenrijkdom voor flora en fauna, vooral een nevenfunctie. Een goed voorbeeld hiervan is de waterhuishouding in Leidsche Rijn: een uitgebreid watersysteem, dat tevens kansen biedt voor ontwikkeling van een soortenrijk dieren- en plantenleven in en langs het water.

Daarom is binnen de woongebieden in hoofdlijnen gekozen voor de ontwikkeling van milieus, die ter plaatse de meeste kans van slagen bieden. In het waterrijke noordelijk plandeel vooral in en langs de waterlopen; in het groene westelijk deel aansluitend aan het grootste gedeelte van het centraal parkgebied voor een enigszins bosachtig of houtwallenmilieu. Het middengebied met veel particuliere tuinen en enkele grote parkruimten voor een milieu van vlinders en tuinvogels. Tenslotte zullen in het meer verstedelijkte gebied van stadsdeelcentrum en rond de A2 de mogelijkheden zich voorlopig beperken tot een omgeving voor stadsvogels.

Verbindingslijnen voor verplaatsing van plant- en dierenleven zijn gedacht langs de boerderijwegen met lintbebouwing. Dit zijn van oudsher de belangrijke dragers van het landschap geweest. Vooruitlopend op de plannen voor de nieuwe woongebieden zal hieraan een uitwerking voor deze ecologische functie worden gegeven.

Tenslotte hebben de grote parkruimten ecologische potenties. Uitgaande, dat ten hoogste 35% van deze ruimten toegedeeld wordt aan niet of semi-openbare voorzieningen als schoolplein, kinderboerderij of sportveld, resteert voldoende ruimte als ondersteuning van de ecologische structuur. Het waterwinpark biedt mogelijkheden voor moeras en rietlanden; het grote centraal gelegen archeologiepark voor bloemrijk hooiland en de Put van

Kraal voor een boscomplex. Daarmee krijgen deze ruimten betekenis als rust- en fourageergebied voor het nagestreefde milieu in het omliggende woongebied.

De bovenstaande hoofdlijn wordt als volgt nader uitgewerkt.

Op grond van de aanwezige verschillen in het Utrechtse stedelijk gebied ontstaan er diverse ontwikkelingsmogelijkheden voor plant- en diersoorten.

In het door lintbebouwing doorsneden gebied kunnen vogels als boomkruiper, roodborst, zanglijster, tuinfluiter en mogelijk zwartkop en boomklever en de vlindersoorten zwartsprietdikkopje, gehakkelde aurelia en icarusblauwtje worden verwacht. Dit plandeel met grote tuinen, bermen met laanbomen en hagen op de overgang van openbaar en particulier gebied biedt voor deze soorten een geëigend milieu. In het openbaar gebied zullen struwelen met besdragende soorten en bloemrijke ruigten worden aangeplant.

In het noordelijk plandeel bieden de watergangen een milieu voor libellen, kikkers, padden, de waterspitsmuis en vogels als de rietzanger en de kleine karekiet. Het waterwinpark wordt verbonden met het grootschalige waterlandschap ten noorden van Vleuten door een drietal watergangen met ecologische oevers. Schoon, zwakstromend water met flauwe taluds zonder beschoeiing bieden een groeiplaats voor een rijke plantengroei in en op het water en op de oever.

In de woonwijken van het middengebied met particuliere tuinen en enkele grote parken zijn vogels als winterkoning, heggemus, braamsluiper, fitis, tijftjaf en pimpelmees te verwachten en vlinders als citroenvlinder, koolwitje, en dagpauwoog.

In de meest verdichte, stedelijke gebieden kunnen naast algemeen voorkomende vogels als merel, stadsduif, koolmees, kauw en spreeuw ook gier, zwaluw en zwarte roodstaart nestgelegenheid vinden, wanneer hiervoor speciale dakpannen of dakoverstekken worden aangebracht.

Binnen het Utrechtse gedeelte van Leidsche Rijn kan Park Voorn beschouwd worden als kerngebied, gezien de oppervlakte van 5 ha. Tussen park Park Voorn en het centrale groengebied worden zes zogenaamde stepping-stones aangelegd: terreinen van tenminste 0,5 ha, waardoor soorten zich verplaatsen. Deze stepping-stones zijn gesitueerd op het waterwin gebied en de archeologische vindplaatsen. Door de combinatie met andere parkvoorzieningen ontstaan hier veel grotere aaneengesloten open ruimten, die voor specifieke soorten betekenis krijgen als rust- en fourageergebieden. Op de grote archeologische vindplaats centraal in het middengebied zullen ruigere graslanden en struwelen de diversiteit van vogel- en vlindersoorten voor het omliggende woongebied vergroten. De Put van Kraal wordt vooral bebost, waardoor het aansluit bij Park Voorn en dit milieu aanzienlijk vergroot.

De aaneengesloten tuinen van de lintbebouwing langs de Leidsche Rijn, de Groenedijk, de Johanniterweg en 't Zand leveren een bijdrage als verbindingszone aan de ecologische infrastructuur. Voorwaarde is, dat er tussen de voortuinen geen dichte afscheidingen in de vorm van muren of hekken worden aangebracht en dat waar nodig de 6 meter diepe voortuin wordt gegarandeerd. Dit laatste is op de randenkaart (kaart 8) aangegeven.

Waar een ecologische zone in de vorm van de tuinen van de lintbebouwing gekruisd wordt door waterlopen worden alleen zachte, glooiende



oevers aangebracht. In deze zones worden duikerprofielen zoveel mogelijk voorkomen en bruggen benut; indien onvermijdelijk worden duikerprofielen aangebracht, die dierbewegingen in de lengterichting van de waterloop mogelijk maken.

Daarnaast krijgt de waterzuiveringsstrook langs de A12, met glooiende en egaal verlopende oevers, een functie als corridor. Afhankelijk van de uitvoering van het verdubbelde spoor, zal de watergang aan de noordzijde van het spoor, door middel van een brede oeverstrook als ecologische corridor fungeren. Deze watergang is nu direct via de Alendorperwetering verbonden met het centrale park.

Bij de aanleg van de noordelijke afrit van de A2 en de afritten van de A12 zal aandacht besteed worden aan het doorzetten van de aanwezige ecologische verbindingen. Bij de spoorverdubbeling zal door middel van tunnels of andere oplossingen de verbinding tot stand gebracht worden tussen de Alendorper Wetering en de noordelijke spoorlood.

FASERING

Om te komen tot een eerder volgroeid openbaar gebied zijn een aantal mogelijkheden denkbaar.

De bomen, die gerekend worden tot de hoofdplanstructuur, kunnen vooruitlopend op de aanplant - afhankelijk van nader onderzoek - in de kwekerij of in het plangebied worden voorgekweekt. Hiermee wordt een laanbeplanting van een groter formaat mogelijk.

Ook kunnen onderdelen van het openbaar gebied vooruitlopend op de woonbebouwing worden uitgevoerd: lanen over de volle lengte ingeplant, waarna geleidelijk de bebouwing volgt en parken worden aangelegd zodra de eerste aangrenzende woningbouw verschijnt. De archeologische vindplaatsen zijn alle geheel binnen een bouwphase gelegd (zie de Faseringskaart), zodat deze bij de eerste bebouwing kunnen worden betrokken. De grote centraal gelegen vindplaats is hiervoor reeds in eigendom beschikbaar.

De Rijn-Kennemerlandlaan leent zich prima voor vroegtijdig inplanten van bomen, zodra dat gelet op de eigendomssituatie haalbaar wordt. De laan groeit daardoor als het ware met het plan mee. Het deel dat is gelegen in deelgebied A kan bij de ontwikkeling van dat gebied (fase 1 van Leidsche Rijn) worden ingeplant. Onderzocht wordt of ook het deel ten noorden van de spoorlijn direct aansluitend kan worden ingeplant, zodat dit deel vooruitloopt op de bebouwing van plandeel D. Of hier ook de watergangen met beplanting kunnen worden aangebracht vóór de bebouwing, zal in het SPVE voor dit deel worden uitgewerkt.

De Put van Kraal kan bij aanvang van de bouwwerkzaamheden worden gesaneerd en geheel bebost. In een later stadium kunnen hierin gebruiksterreinen worden opengekapt.

Ten slotte wordt in het kader van de SPVE's onderzocht of snelgroeiende boomsoorten als bos kunnen worden ingeplant, waarna de nieuwbouw zich ruimte kapt met behoud van enkele grote bomen.

GROENE MIDDENGEBIED

In het groene middengebied zullen, voor een groot deel op grondgebied van Vleuten-De Meern, een aantal functies worden gerealiseerd ten behoeve van geheel Leidsche Rijn en soms zelfs een breder verzorgingsgebied. Voor

dit deel van Leidsche Rijn wordt tezamen met Vleuten-De Meern een apart programma van eisen opgesteld.

Door Utrecht worden de volgende programma-onderdelen ingebracht:

- evenemententerrein;
- indoor tennisvoorziening;
- begraafplaats;
- dierenasiel;
- diverse speelvoorzieningen (2,5 ha);
- grootschalige recreatieve voorziening;
- drie veldsportcomplexen;
- scouting;
- stadsdeelpark, waaronder een volkstuincomplex en een natuur- en milieu- educatief centrum.

De rand van het groene middengebied zal een relatief intensief gebruik kennen, met name ter hoogte van de spoorlijn. De overgang van de woongebieden naar het middengebied zal zoveel mogelijk openbaar toegankelijk blijven.

3.4.6. Parkeren

HET AUTOBEZIT

Het autobezit neemt in Nederland nog steeds toe: in de laatste tien jaar is het autobezit met bijna 15% toegenomen. De prognose van het CBS gaat uit van een toename van het aantal auto's van 33% in 2010. Uit onderzoek van de Nederlandse Vereniging van Bouwondernemers ("Huizenkopers in profiel", 1996) onder de kopers van verschillende categorieën koopwoningen blijkt het autobezit gemiddeld op vijf auto's per vier woningen te komen. Er dient met andere woorden 1,25 parkeerplaats per woning aangelegd te worden, om te voorzien in de gewenste parkeerbehoefte per woning. Voor de sociale sector blijkt het autobezit gemiddeld 1 auto per woning te zijn, zodat de parkeerbehoefte 1 parkeerplaats per woning bedraagt. In de praktijk levert dit voldoende marge op, om voor het bezoekersparkeren te kunnen volstaan met het benutten van de vrijgekomen parkeerplaatsen van vertrokken auto's. Erkend wordt dat gezien de te verwachten bevolkingsopbouw van Leidsche Rijn, het gemiddelde autobezit in dit stadsdeel hoger zal zijn dan in de bestaande stad.

Het hanteren van lagere parkeernormen dan hetgeen dat nodig is om aan de behoefte te voldoen die volgt uit het te verwachten autobezit heeft een duidelijk negatief effect op de veiligheid en leefbaarheid in de woonomgeving, omdat men geneigd zal zijn fout te parkeren. Als auto's op niet daarvoor bestemde plaatsen worden geparkeerd ontstaat overlast voor fietsers en voetgangers, wordt de veiligheid bedreigd van bijvoorbeeld schoolgaande kinderen en ontstaat een slordig parkeerbeeld. Achteraf meer parkeerplaatsen aanleggen dan was voorzien gaat ten koste van de kwaliteit van de inrichting.

Bovendien betekent fout parkeren in Leidsche Rijn vooral dat wordt geparkeerd in het fijnmazige netwerk van kwetsbare, niet-verharde openbare ruimte dat een belangrijke rol vervult als infiltratievoorziening ten behoeve van de waterhuishouding (wadi's). Fout parkeren heeft derhalve negatieve milieu-effecten.

Invoering van betaald parkeren (met vergunningensysteem voor bewoners) maakt het autobezit voor bewoners merkbaar duurder. Gelet op de

praktijk in omliggende gemeenten, wordt de haalbaarheid van invoering van betaald parkeren in de nieuwe woonwijken van Leidsche Rijn niet reëel geacht.

Gekozen wordt voor een strategie waarbij nu wordt uitgegaan van het huidige autobezit, maar waarbij in het plan de mogelijkheid wordt opgenomen in de toekomst bij te sturen. Daarom zal een reserve aan parkeerplaatsen van 0,2 parkeerplaats per woning worden gehanteerd. Deze reserve-parkeerplaatsen kunnen onderdeel zijn van een grasberm of een brede stoep; in juridische zin wordt een reserve-parkeerplaats aangegeven als ruimte ten behoeve van parkeren. Het omzetten hiervan in parkeerplaatsen biedt een sturingsmiddel voor de afweging van kwaliteit en geeft mogelijk een handvat in de beperking van het aantal alsnog aan te leggen parkeerplaatsen.

In de parkeerbalans voor de deelplannen zal nauwkeurig rekening worden gehouden met dubbelgebruik en reductiefactoren vanwege de nabijheid van openbaarvervoershalses.

PARKEREN IN OPENBAAR GEBIED OF OP EIGEN ERF

De parkeerplaatsen kunnen vormgegeven worden als parkeervakken langs de rijweg of op kleine parkeerpleinen. Om te voorkomen dat in straten met aan weerszijden bebouwing aan beide zijden van de straat over de volle lengte parkeerplaatsen moeten worden aangelegd, wordt ook gebruik gemaakt van parkeren op eigen erf.

Dit kan gemaakt worden als carport of garage; voor een garage moet een opstelruimte van 6 meter lang worden gereserveerd, zodat een parkeerplaats behouden blijft, wanneer de garage gebruikt wordt voor het machinepark van het huishouden of de pingpongtafel. Parkeren in de voortuin is uitsluitend toegestaan bij een woningbreedte van ten minste 6 meter; hierdoor blijft voor het straatbeeld voldoende ruimte over naast de parkeerstrook om als tuin in te richten. Bij een smallere maat zal de voortuin ten minste 10 meter diep moeten zijn om voldoende beplanting aan het straatbeeld toe te voegen. Daarnaast zijn parkeerplaatsen op eigen erf denkbaar in het achtertuinengebied of door middel van een andere collectieve voorziening als parkeergarages of afgesloten parkeerterreinen. Dit parkeren op eigen erf zal zich met deze regels beperken tot de duurdere markt woningen, ongeveer 25% van de totale hoeveelheid woningen in Leidsche Rijn. Het parkeren op eigen erf zal juridisch worden vastgelegd, om te waarborgen, dat de parkeerplaatsen gewaarborgd zijn.

In recente woonwijken zijn voorbeelden ontwikkeld van bijzondere oplossingen voor het parkeren op eigen erf. Parkeren op een particulier woonhof, drive-in situaties onder de woning of bijzondere vormen van carports zijn goede oplossingen met behoud van kwaliteit. Door het aangeven van een minimale maatvoering wordt het ontwikkelen van nieuwe vormen van parkeren op eigen erf gestimuleerd.

Voor elke woning met eigen erf parkeren zal 0,45 parkeerplaats in het openbaar gebied worden aangelegd voor eventuele tweede auto's en bezoekers.

TOTALE PARKEERBEHOEFTE

De totale parkeerbehoefte voor Leidsche Rijn kan nu bepaald worden aan

de hand van een rekenvoorbeeld voor 100 woningen:

30% sociale sector	kengetal 1:1	30 pp in openbaar gebied
45% goedkopere markt	kengetal 1:1,25	56 pp in openbaar gebied
25% duurdere markt	kengetal 1:1+0,45	12 pp in openbaar gebied
		25 pp op eigen erf

Voor 100 woningen in Leidsche Rijn worden gemiddeld circa 100 parkeerplaatsen op openbaar gebied aangelegd alsmede 25 parkeerplaatsen op eigen erf. Daarboven wordt voor 20 parkeerplaatsen (0,2 pp per woning) ruimte in het openbaar gebied gereserveerd, zodat de verwachte toename van het autobezit in de toekomst kan worden opgevangen zonder nadelige effecten op de leefbaarheid in de woonwijken.

GEDIFFERENTIEERDE UITWERKING IN DEELPLANNEN

Door het koppelen van parkeernormen aan woningbouwcategorieën wordt gekozen voor een gebiedsgerichte aanpak van het parkeerprobleem. Door bovendien de organisatie van het openbaar vervoer mee te wegen wordt de differentiatie in de aanpak van het parkeren verder vergroot. Rondom de HOV-haltes en de spoorwegstations wordt in hoge dichtheden gebouwd. Zowel de aantrekkingskracht van het openbaar vervoer als de invulling (type woningen) van het gebied rondom de haltes maakt het mogelijk in deze deelgebieden relatief minder parkeerplaatsen aan te leggen t.o.v. de gemiddelde parkeernormen. Bij station Utrecht-west wordt een eerste autoarme/autovrije wijk ingericht, met een eigen parkeerorganisatie en nog verder aangepaste parkeernormen.

Het tegenovergestelde geldt voor de locaties die buiten de invloedsgebieden van het openbaar vervoer liggen. Dit zijn veelal de grotere kavels, waarvan de bewoners veelal gemiddeld meer auto's bezitten.

Op basis van de algemene normen uit de Ontwikkelingsvisie zullen voor elk te ontwikkelen deelgebied specifieke parkeernormen worden opgesteld.

Bovendien wordt de differentiatie vergroot doordat in de dichter bebouwde gebieden de auto vaker op enige afstand van de woning zal moeten worden gestald, soms in gebouwde voorzieningen (bij de centra en de gemengde gebieden) maar vaak ook op kleine parkeerpleintjes.

FASERING

Indien openbaar vervoer niet tijdig beschikbaar komt, zullen bezoekers noodgedwongen gaan kiezen voor vervoer per auto. Dit geldt met name voor de kantoor- en bedrijventerreinen, maar in mindere mate ook voor de dichtere woongebieden nabij openbaarvervoershaltes. De oplossing is: vroegtijdig aanbieden van openbaarvervoer. In overleg met de vervoersbedrijven (verenigd in het Directeurenplatform Utrecht, DPU) wordt een uiterste inspanning gepleegd een hoge kwaliteit openbaar vervoer (hoge frequentie en snelle verbinding met andere knooppunten in het netwerk) operationeel te hebben vanaf het begin van de realisatie van woonwijken en werkgelegenheidslocaties.

In het geval dat dit niet tijdig mocht lukken treedt een overgangsregeling in, waarmee tijdelijk wordt voorzien in extra parkeerplaatsen. In de woongebieden zal binnen 300 meter van een geplande HOV-halte de helft van de reservecapaciteit aan parkeerplaatsen (0,1 parkeerplaats per woning) kunnen worden benut als tijdelijke voorziening.

De tijdelijke voorziening wordt opgeheven op het moment waarop het in de Ontwikkelingsvisie vastgelegde kwaliteitsniveau van het openbaar vervoer wordt bereikt.

Over de omvang van de extra parkeercapaciteit in werkgelegenheidsgebieden moeten nog nadere afspraken worden gemaakt, evenals de extra kosten die verbonden zijn aan de aanleg en verwijdering van deze tijdelijke parkeerplaatsen.

KANTOREN EN BEDRIJVEN

Sturen in het autogebruik door parkeernormen te hanteren, wordt toegepast bij kantoren en bedrijven in de nabijheid van HOV-haltes. Dit gebeurt ook in Leidsche Rijn, conform het geldende Utrechtse beleid. Voor kantoren, bedrijven, voorzieningen en andere niet-woonfuncties zijn de parkeernormen vastgelegd in de nota 'Parkeerbeleid Utrecht'.

Op plekken waar kantoren, bedrijven en/of voorzieningen nabij of gemengd met woningbouw voorkomen, wordt onderzocht of gebouwde parkeervoorzieningen kunnen worden gerealiseerd, zodat dubbelgebruik mogelijk wordt. Waar een combinatie met wonen niet voor de hand ligt wordt uitgegaan van parkeren op eigen terrein.

FIETSENSTALLING

Van belang is verder ook het parkeerbeleid voor fietsen. In het Bouwbesluit zijn dwingende bepalingen opgenomen voor het inpandig stallen van fietsen bij woningen. Daarnaast worden op straat voldoende - al dan niet betaalde en beveiligde - stallingen beschikbaar gesteld ten behoeve van visite van bewoners en bezoekers van voorzieningen.

In de nota Parkeerbeleid Utrecht is een fietsparkeernorm voor kantoren opgenomen: 1 plaats per 50 m² BVO of 1 plaats per 2 werknemers.

3.4.7. Speciale programma's

Verschillende programma-onderdelen zullen regelmatig terugkeren in Leidsche Rijn en op die manier als herkenningspunten gaan functioneren. Dit geldt met name voor de voorzieningencusters in Leidsche Rijn.

Er zijn enkele andere speciale programma's die evenwichtig over het plangebied worden gespreid.

WOONWAGENS

Inclusief twintig te verplaatsen woonwagenstandplaatsen die nu in het oosten van het plangebied liggen worden in Leidsche Rijn in totaal 40 plaatsen - dus per 500 woningen één woonwagenplaats - gerealiseerd, zoveel mogelijk in clusters van maximaal vier woonwagens. Deze clusters worden zo evenwichtig mogelijk gespreid over minimaal tien deelplannen.

OUDERENHUISVESTING

Voor vitale ouderen met specifieke woonwensen biedt het plan legio mogelijkheden, ook door de keuze om veel afwisseling in het plan te organiseren.

Daarnaast dienen voor specifieke ouderenhuisvesting vanaf de oplevering een goed functionerend openbaar vervoer en goede (zorg)voorzieningen in de nabijheid gerealiseerd te zijn en is bovendien een goede oriëntatie op looproutes noodzakelijk. De ouderenwoningen zullen gelegen zijn in de

gebieden rond de zorgclusters. De voorkeur gaat uit naar een combinatie van ouderenwoningen met een woonzorgcomplex. Afhankelijk van de behoefte kan een deel van de ouderenwoningen als groepswoning worden gerealiseerd.

In eerste instantie zullen in de periode tot 2004 300 specifieke ouderenwoningen worden gerealiseerd.

GROEPSWONEN

Naast groepswonen voor ouderen zullen gebouwen voor groepswonen worden gerealiseerd bij een gebleken marktvraag. Groepswoningen kunnen verspreid over het gehele plangebied voorkomen.

ROLSTOELWONINGEN

In Leidsche Rijn worden ruim dertig rolstoelwoningen gerealiseerd in de omgeving van de zorgclusters. In het gebied waar deze woningen worden gerealiseerd, zijn de toegankelijkheidseisen verscherpt van toepassing.

EXPERIMENTEN

In Leidsche Rijn zal ruimte worden geboden aan experimenten. Experimenten op zich zorgen vooral voor differentiatie. Het feit dat zo bewust het experiment wordt gezocht is echter een kenmerk van Leidsche Rijn. Voor de eerstkomende jaren worden in ieder geval experimenten uitgezet vanuit de volgende thema's:

- goedkoop bouwen;
- functiemenging (woon-werkunits);
- telematica;
- autovrije/autoarme wijken;
- zeer energiezuinige woningen;
- meergeneratiewoningen.

Voor sommige onderdelen zijn reeds in deze Ontwikkelingsvisie uitgangspunten opgenomen (autoarm/autovrij, woon-werkunits, energiekeuze). In de SPVE's zal expliciet worden aangegeven welke experimenten in het betreffende plandeel ter hand worden genomen.

WOON-WERKUNITS

Als experiment worden in deelplan Langerak tien woon-werkunits gerealiseerd. Dit is ongeveer 1 op de 80 woningen. Afhankelijk van de aldaar opgedane ervaringen zal voor de volgende deelplannen de hoeveelheid woon-werkunits bepaald worden.

AFVAL

Het afvalbeleid is gericht op het zoveel mogelijk voorkomen van afval en het hergebruiken van het ontstane afval. Om hergebruik mogelijk te maken moeten burgers en bedrijven het afval scheiden. Om het voor burgers mogelijk te maken het afval te scheiden moeten voorzieningen aangebracht worden in de woonomgeving.

Voor de inzameling van huishoudelijk afval is een systeem gekozen waarbij de burgers hun afval kunnen wegbrengen naar daarvoor bestemde ondergrondse containers. Glas en papiercontainers zullen worden toegepast in een dichtheid van 1 per 650 inwoners, textielcontainers in een dichtheid van 1 per 4500 inwoners. Voor Rest- en GFT-afval zullen de ondergrondse

containers zo worden geplaatst dat de loopafstand vanaf iedere woning niet meer is dan 75 meter.

Het grote verschil met de "traditionele" huis-aan-huis inzameling is dat ook de fracties Rest- en GFT-afval 24 uur per dag door de burgers naar ondergrondse containers gebracht kunnen worden. De kosten van inzameling en arbeidsbelasting voor de beladers zijn bij het brengsysteem aanzienlijk lager dan bij het traditionele systeem.

Nadeel van het brengsysteem is dat er op vele plaatsen in de openbare ruimte permanent obstakels zullen moeten worden aangebracht. In de SPVE's zal veel aandacht worden besteed aan een goede stedenbouwkundige inpassing. Daarnaast wordt een toename van zwerfafval verwacht, met name in de onmiddellijke omgeving van de brengpunten. De voornoemde besparingen die het brengsysteem met zich mee brengt zullen integraal worden ingezet voor het instellen van schoonmaakkploegen. Bijkomend voordeel hiervan is dat geen negatieve effecten optreden op het aanbod van werkgelegenheid aan minder geschoolden.

Elke container heeft een ruimtebeslag van 2,25 m². Er zijn 750 locaties met elk twee containers nodig voor de inzameling van Rest- en GFT-afval. Tevens komen er 77 locaties voor glas en papiercontainers met elk gemiddeld 2,5 containers en circa 11 maal een container voor textiel. Een aantal locaties zal ingericht worden als milieupark, waarbij meerdere fracties op een locatie ingezameld worden. Bij elke locatie moet rekening worden gehouden met ruimte voor een inzamelingswagen.

In Leidsche Rijn is een kringloopstation nodig met een ruimtebeslag van circa 6000 m². Dit zal gesitueerd worden op het bedrijventerrein Strijkviertel.

Het gekozen systeem zal in 1999 worden geëvalueerd en zo nodig worden bijgesteld.

3.4.8. Nadere specifieke eisen

In de SPVE's (die de basis zijn voor stedenbouwkundige plannen/verkavelingsplannen voor deelgebieden) zal de Ontwikkelingsvisie nader worden uitgewerkt. In dat kader zullen aan vele hier behandelde zaken meer specifieke eisen worden gesteld. Daarnaast worden zo nodig ook aanvullende eisen gesteld, bijvoorbeeld ten aanzien van architectuur, architectenkeuze, materiaal- en kleurgebruik, beplanting, kunsttoepassing, straatmeubilair, kapvormen, straatprofielen, oriëntatie van woningen op de openbare ruimte en de mogelijkheden voor op-, aan- en uitbouwen van woning, garage en tuinhuis in de bewoningsfase.

Stedenbouwkundige eenheden

In de volgende fase van het planontwikkelingsproces worden voor de samenhangende deelplangebieden SPVE's uitgewerkt. Echter, deze gebieden van circa 5000 woningen bestaan weer uit een veelheid van buurten en wijken, die ieder voor zich specifieke kenmerken hebben.

4.

De bewoners zullen zich op allerlei manieren identificeren met Leidsche Rijn. Ze wonen in die wijk met het grootste park van de regio, daar bij die waterplas, bij de ingepakte A2, bij de groene Rijn-Kennemerlandlaan, in die wijk met dat speciale watersysteem.

Maar ze zullen toch vooral wonen bij Station Leidsche Rijn-Centrum, in de Archeologiewijk, in de Waterwinbuurt of op Hooggelegen. Met andere woorden: zij ontleen hun identiteit aan veel kleinere eenheden dan een 'SPVE-gebied'.

Op kaart is aangegeven welke buurten en wijken er in Leidsche Rijn zullen ontstaan. Het gaat om 85 gebiedjes van wisselende vorm en grootte. Wat die gebiedjes bindt en zo specifiek maakt, is de interne samenhang. Doordat elk gebiedje iets eigens heeft, ontstaat afwisseling in Leidsche Rijn en kan ieder er iets van zijn gading vinden.

Het woningbouwprogramma schrijft een groot aantal eengezinswoningen voor: 2/3 van het totale programma (13.500 van de 20.000 woningen) zal 'grondgebonden met tuin' zijn. Om te voorkomen dat Leidsche Rijn een grote monotone laagbouwwijk wordt, wordt elke aanleiding in het plangebied aangegrepen voor het maken van onderscheid tussen de verschillende plandelen. Dit onderscheid wordt niet in eerste instantie in de architectuur van de woningen gezocht, maar in de plaatsing ervan, in de typologie en in de inrichting en maatvoering van de openbare ruimte.

De afwisseling manifesteert zich daardoor op verschillende manieren: stedenbouwkundig, functioneel, architectonisch, in de bevolkingsopbouw en -samenstelling, door een sterke profilering van bedrijventerreinen, in het leven op straat, in de groene delen van het plangebied.

Een belangrijke bijdrage wordt ook geleverd door het bieden van ruimte voor experimenten op vele fronten: duurzaamheid, energie, autogebruik, digitale snelweg, watersystemen, afvalverwerking, organisatie van de openbare ruimte.

4.1. Afwisseling door menging, spreiding, stapeling en dichtheden

De verschillen tussen de 85 stedenbouwkundige eenheden komen tot uitdrukking in de gewenste bebouwing en in de typologie van de openbare ruimte. Voor de bebouwing worden de verschillen vastgelegd in de zogenaamde coëfficiënten: menging, spreiding, stapeling en dichtheid. Deze vrij

abstracte manier van vastleggen van de stedenbouwkundige randvoorwaarden is noodzakelijk vanwege de grote looptijd van het plan: minimaal twintig jaar. Er is derhalve gezocht naar een manier van vastleggen die niet wordt beïnvloed door wijzigingen in het programma, die lopende de ontwikkelingsperiode zullen optreden.

4.1.1. Menging

Op kaart 14 is per stedenbouwkundige eenheid aangegeven welke menging dient te worden toegepast. Deze aanduiding gaat verder dan alleen uitspraken over de mate van functiemenging. Ook woningcategorieën worden meer of minder gemengd. In een aantal gevallen wordt ervoor gekozen straten of buurten een duidelijke signatuur te geven. Op andere plekken (bijvoorbeeld in de nabijheid van de OV-stations en de voorzieningencentra) worden de woningcategorieën juist in sterke mate gemengd.

Op deze manier wordt niet alleen aan buurten identiteit gegeven, maar ontstaat ook een grote mate van keuzemogelijkheid voor combinaties van woningtypen en woonomgeving.

Indien woningcategorieën overal te sterk worden gemengd ontstaat in Leidsche Rijn een eenvormigheid, waar nadrukkelijk niet voor wordt gekozen.

4.1.2. Spreiding

Een ander middel voor het aanbrengen van contrasten in het plan is het meer of minder spreiden van de bebouwing. Dat wil zeggen: het al dan niet gelijkmatig verdelen van het bouwvolume over een deel van het plangebied. Lage spreiding houdt in dat er gestreefd wordt naar groepering van bebouwing, waardoor grotere tussenruimten ontstaan.

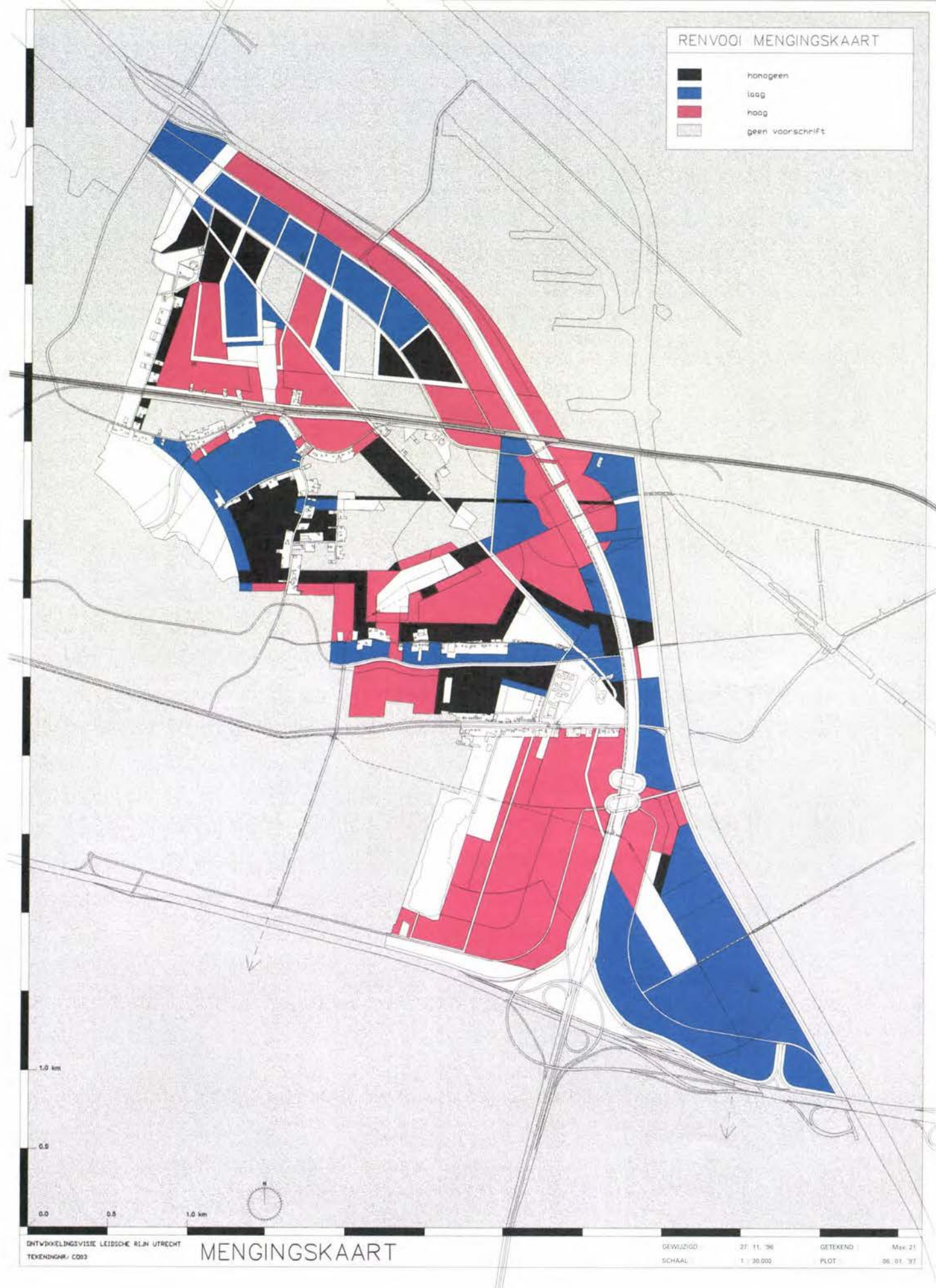
Op kaart 15 is per stedenbouwkundige eenheid aangegeven of er meer dan gemiddelde spreiding wordt toegepast of minder.

Redenen om gebieden van een categorie te voorzien zijn:

- zichtmogelijkheden op het achterliggende landschap en/of bijzondere elementen;
- het organiseren van grotere stedelijke eenheden rond de voorzieningencentra ten behoeve van het draagvlak en ter vergroting van de bereikbaarheid;
- het stimuleren van speciale woningtypologieën (bijvoorbeeld groepen vrijstaande woningen concentreren om patio-woningen mogelijk te maken).

4.1.3. Stapeling

Als we het hebben over een geringe spreiding van gebouwen over een bepaalde locatie wordt dit al gauw vertaald als hoogbouw. Zoals in het voorgaande omschreven wordt voor bepaalde delen van Leidsche Rijn echter eerder aan de inzet van andere middelen gedacht. Om deze bedoeling tot uitdrukking te brengen is op kaart 16 aangegeven welke deel van de woningen in de verschillende onderdelen van het plangebied gestapeld dienen te worden uitgevoerd, en waar dat in mindere mate of niet de bedoeling is. Zo is bijvoorbeeld voor de strook ten noorden van de spoorlijn aangegeven dat een heel hoge mate van spreiding noodzakelijk wordt geacht, terwijl de mate van stapeling varieert van 0 tot 100%! De verhouding tussen bebouwd en openbaar terrein komt overeen, de dichtheden verschillen echter sterk, met een accent bij het station.



RENVOOI SPREIDINGSKAART

- zeer hoog
- hoog
- laag
- zeer laag
- geen voorschrift

1.0 km

0.5

0.0

0.5

1.0 km

ONTWIKKELINGSVISIE LEIDSCHE RIJN UTRECHT
TEKENINGNR. CD04

SPREIDINGSKAART

GEWUJZIGD :
SCHAAI : 1 : 30.000

27. 11. '96

GETEKEND : Max. 21
PLOT : 06. 01. '97

RENVOOI STAPELING



1,0 km

0,5

0,0

0,5

1,0 km



ONTWIKKELINGSVISIE LEIDSCHIE RIJN UTRECHT
TEKENINGNR. 3P12

STAPELINGSKAART

GEWUZZIGD : 27. 11. '96
SCHAAL : 1 : 20.000

GETEKEND : Max. 21
PLOT : 06. 01. '97

RENVOOI STAPELING



1.0 km

0.5

0.0

0.5

1.0 km

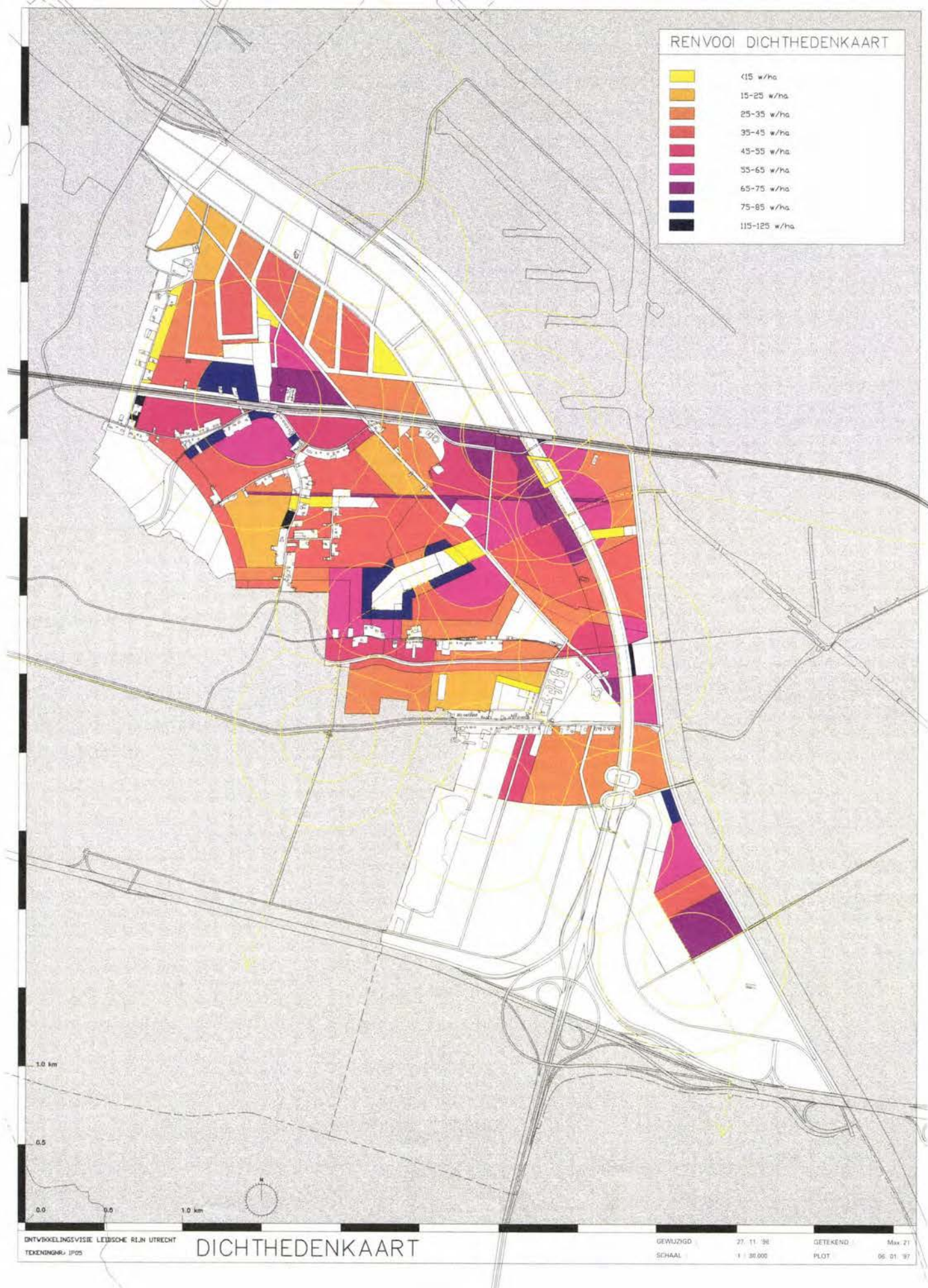
ONTWIKKELINGSVISIE LEIDSCHIE RIJN UTRECHT
TEKENINGNR. 1P12

STAPELINGSKAART

GEWUJGD : 27.11.96
SCHAAL : 1 : 30.000

GETEKEND : Max. 21
PLOT : 06.01.97

RENVOL DICHTHEDENKAART



ONTWIKKELINGSVISIE LEIDSCHE RIJN UTRECHT
TEKENINGNR. IPOS

DICHTHEDENKAART

GEWUZZGD
SCHAAL

27. 11. '96
1 : 30.000

GETEKEND
PLOT

Max 21
06. 01. '97



4.1.4. Combinaties van menging, spreiding, stapeling en dichtheden

Door de uitspraken over menging, spreiding en stapeling te combineren met in hoofdstuk 3 gedane uitspraken over dichtheden (dichtheden voor de woningbouw, die daar aan zijn ontleend, zijn weergegeven op kaart 17) ontstaat een beeld van de identiteit en de mate van stedelijkheid van de verschillende buurten.

De bebouwingsdichtheid bepaalt al in zekere mate in welke vorm er gebouwd kan worden. Hoge dichtheden worden in het algemeen gerealiseerd door te kiezen voor een vrij hoog stapelingspercentage (appartementengebouwen, portiekwoningen, 'urban villa's'). Lage dichtheden worden overwegend gerealiseerd in eengezinswoningen (vrijstaand, tweekappers, rijtjeshuizen). Er is echter een veel grotere variëteit aan bouwtypen mogelijk. Er kunnen vrij hoge dichtheden behaald worden in laagbouw: patio-woningen (kleine kavels), smalle woningen in meerdere verdiepingen (denk aan grachtwoningen met kleine beukmaten), woningen met gemeenschappelijke tuin et cetera. Ook lage dichtheden in gestapelde bouw zijn mogelijk: appartementenblokken met veel buitenruimte (bijvoorbeeld 'urban villa's'), gestapelde maisonnettes (een grote tuin voor de benedenwoning, een terras voor de bovenwoning) et cetera.

Door de mate van spreiding te bepalen kan worden gestuurd aan de woningtypen die mogelijk zijn binnen de vastgestelde dichtheid. Suburbane wijken worden in het algemeen gekenmerkt door hoge spreiding: relatief veel privé-groen in de vorm van tuinen, relatief veel laagbouw, een gelijkmatige verdeling van de bebouwing. Meer stedelijke wijken kennen een lage spreiding: relatief veel openbaar of collectief groen, relatief veel stapeling, grotere bebouwingseenheden met veel tussenruimte.

En hoge spreiding bij een hoge dichtheid stuurt aan op blok- of rijbebouwing met binnentuinen en zelfs op patio- of hofwoningen.

Een lage spreiding bij lage dichtheden leidt tot appartementengebouwen op grote kavels (groene omgeving).

Bij een lage graad van menging ontstaan groepen woningen van hetzelfde soort. Een straat kan bestaan uit woningen van één soort met beperkte verschillen in prijsklasse.

Zo drukt bijvoorbeeld een lage menging, een geringe spreiding en een hoge dichtheid uit dat in een deelgebied hoogbouw voorkomt voor een afgebakende doelgroep met relatief veel open ruimte en weinig andere functies dan wonen.

Zodra deze indeling wordt aangevuld met uitspraken over kenmerken van de openbare ruimte, bijzondere bebouwing, aanwezigheid van structurerende elementen als hoofdinfrastructuur, voorzieningen, hoofdgroenstructuur, water et cetera en met andere stedenbouwkundige en architectonische middelen waarmee verschillen in bebouwingstypologie gestimuleerd kunnen worden (verschillende wijzen van grondgebruik, inzetten van specifieke bebouwingstypen), ontstaat een goed beeld van de mogelijkheden van het betreffende plandeel.

Op een aparte kaart (18) zijn indicatief de bandbreedtes aangegeven voor de bouwhoogtes in het woningbouwgebied.

4.1.5. Regiekaart

Een bijzondere randvoorwaarde is aangegeven op de Regiekaart. Daarop is aangegeven welke elementen bijzondere aandacht verdienen zodat, recht wordt gedaan aan hun belangrijke betekenis voor het hele plangebied. Het gaat er dan bijvoorbeeld om extra zorg te besteden aan de selectie van architecten/stedenbouwkundigen, extra publiciteit te verzorgen, of om aspecten van het budget of de regelgeving.

Op kaart 19 worden gebieden en objecten onderscheiden.

GEBIEDEN

Dit zijn voornamelijk de grote stedelijke elementen met hun zones er direct omheen. Het gaat om openbare ruimten die het hele plangebied doorsnijden (Rijn-Kennemerlandlaan, stadsassen, spoorzone, oever Amsterdam-Rijnkanaal, A2-zône), die een overgang naar andere gebieden vormen (rand Centraal Park) of die door hun grootte en draagkracht belangrijk zijn (groot Archeologisch park). De inrichting van deze elementen wordt zorgvuldig ontworpen, terwijl de inrichting en aankleding van de directe omgeving de elementen ondersteunt.

OBJECTEN

Bouwwerken die door hun openbare functie of bijzondere ligging door veel mensen gebruikt en/of gezien worden en daarmee het aanzien van het hele plangebied sterk bepalen: publieke gebouwen (stations, HOV-haltes, voorzieningen), infrastructurele werken (spoorviaduct, bruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal, oud/nieuw Hooggelegen), strategische gebouwen (torens aan park, A2-gebouw, gebouwen langs Amsterdam-Rijnkanaal, warmtecentrale) en bebouwing op kruisingen, splitsingen en ontsluitingen van grote stedelijke elementen.

4.1.6. Ux-kaart

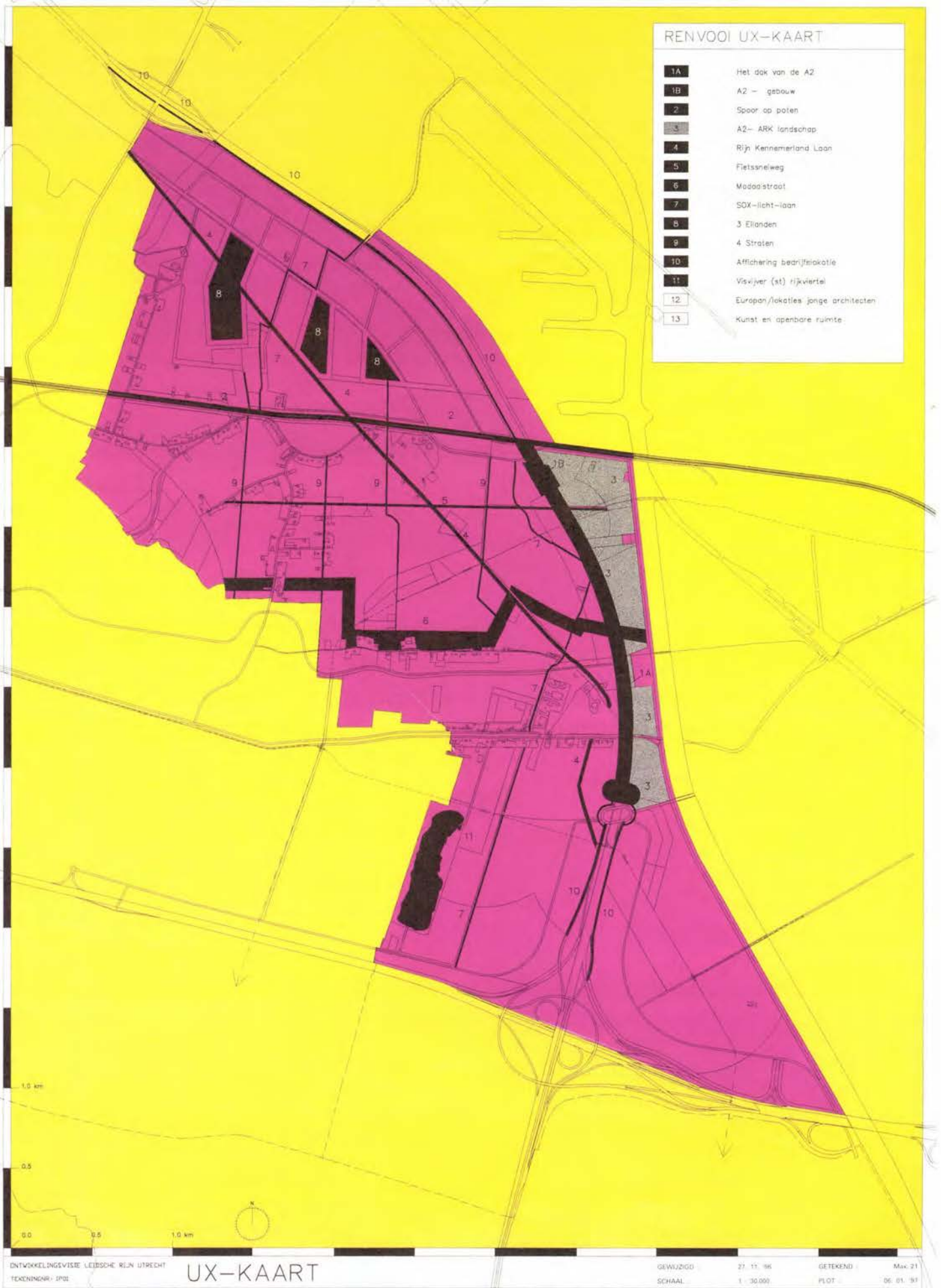
Het eigene van een wijk, de identiteit, datgene waar inwoners zich mee identificeren wordt veroorzaakt door de stedenbouwkundige opbouw van de wijk. Is er sprake van hoog- of laagbouw? Van hoge of lage dichtheden? Van veel of weinig open ruimte? Van veel groen of juist veel verharding? Door middel van de Regiekaart is al aangegeven dat er daarnaast nog andere middelen kunnen worden ingezet om een stad of onderdelen daarvan karakter te geven. Structurerende elementen kunnen met extra zorg worden vormgegeven.

Daarnaast zijn er nog de (schijnbare) incidenten. Deze zijn aangegeven op de zogenaamde Ux-kaart (kaart 20). De Ux-kaart haalt verborgen potenties van Leidsche Rijn naar boven. Al in het plan aanwezige condities worden op de spits gedreven door ze een opvallende (of opvallend onopvallende) invulling te geven. Een toevoeging van een speciale vormgeving, die noch nuttig, noch noodzakelijk is, maakt dat deze elementen worden onttrokken aan het 'normale' en een extra lading krijgen. Op de Ux-kaart staan de elementen aangegeven die deze bijzondere aandacht verdienen, als toevoeging aan de andere kwaliteiten die in Leidsche Rijn worden georganiseerd en die reeds zijn beschreven in de andere paragrafen van de Ontwikkelingsvisie. De Ux-kaart zorgt ervoor, dat de aandacht uitgaat naar een aantal omschreven



RENVOOI UX-KAART

- 1A** Het dak van de A2
- 1B** A2 - gebouw
- 2** Spoor op poten
- 3** A2- ARK landschap
- 4** Rijn Kennemerland Laan
- 5** Fietssnelweg
- 6** Modaalstraat
- 7** SOX-licht-laan
- 8** 3 Eilanden
- 9** 4 Straten
- 10** Affichering bedrijfspakette
- 11** Visvijver (st) rijkviertel
- 12** Europan/lokatie jonge architecten
- 13** Kunst en openbare ruimte



ONTWIKKELINGSVISIE LEIDSCHIE RIJN UTRECHT
TEKENINGNR. 1001

UX-KAART

GEWUZZIGD 27. 11. '96 GETEKEND Max. 21
SCHAAL 1 : 30.000 PLOT 06. 01. '97

plekken in Leidsche Rijn, verspreid over het hele gebied. In onderstaand schema zijn suggesties voor de uitvoering van de gesignaleerde kwaliteiten samengevat.

Voor alle onderdelen van de Ux-kaart geldt, dat de Regiestaf - eventueel in het kader van het opstellen van SPVE's - de bijzondere potentie nader uitwerkt. Deze uitwerkingen kunnen wellicht leiden tot een andere invulling of aanvullende randvoorwaarden voor de Ux-elementen.

	Planonderdelen zijn	De kwaliteit/de Ux wordt gevonden in	Uitvoering: suggestie
1a	Het dak van de A2	Combinatie van stad en snelweg Maximale continuïteit van dit maaiveld Maximale continuïteit van het beeld vanaf de snelweg	Uitvoering van 'dak' als normaal maaiveld Inrichting alsof er niets aan de hand is, alsof het gewoon plat is Vormgeving schermen
	*		
1b	A2-gebouw	Het atrium van het gebouw is de snelweg Aan de snelweg een voorkant van het gebouw maken	De winkelstraat is de rand langs de weg
	*		
2.	Spoor op poten	3-km lange overdekking; het perfecte voorbeeld van dubbel grondgebruik. Het grootste dak van Nederland Een regenvrije buitenruimte van 9 hectare	Fenomenale onderkant, bijvoorbeeld bijzondere plafondschildering, verlichting Glanzende poten, die zorgen voor een transparante indruk
	*		
3.	A2-Amsterdam-Rijnkanaallandschap	Geen enkel kavel is 100% plat	Kelderwoning, topwoning, half-inwoning
4.	Rijn-Kennemerland Laan	4-km lang fietspad!	Continu, maar a-symmetrisch beeld van fietspad en groen
5.	Fietssnelweg	Fietsen op de snelweg	Speciaal fietsasfalt
6.	Hollandse straat	Een straat volledig gevuld met een gemiddeld woningtype voor het gemiddelde huishouden.	Plaats voor één type woningen: tweekappers

Planonderdelen zijn		De kwaliteit/de Ux wordt gevonden in	Uitvoering: suggestie
7.	Licht-laan	Routes bepaald door geel-oranje straatverlichting	Sox straatverlichtingspalen/ oranje i.p.v. wit licht
8.	Drie eilanden	Er zijn drie echte eilanden, die alleen via een brug bereikbaar zijn	Deze eilanden isoleren en uitvoeren met 'kust' of 'kade'
	*		
9.	Rode straten, groene straten	Een kleurenregime voor alle straatbeeld-bepalende elementen	Roodbladige bomen, toepassing rode stenen
10.	Affichering bedrijfslocaties	Zichtbaar maken toplocatie in hart van Nederland door een etalage aan de snelweg	Affichering en media-uitingen op-, in en met het geluidsscherf als de meest directe snelwegreclame Individuele referenties als visitekaartje van het totale bedrijventerrein Integratie tussen snelweg, snelweggeluid en snelwegreclame-architectuur
	*		
11.	Vis(St)rijkviertel	Een vijver bomvol vis, wel 20 soorten en nog grote ook Een waterplas met als indicatie van de waterkwaliteit in LR de visstand	Omzoming van de plas met visstekken. Vis-waterkwaliteit infozuil aan de plas
12.	European/Jonge Architectenlocaties	Complexe stedelijke woonlocaties waar het meest inventief over gedacht zal worden en waar alle mogelijke ontwerp oplossingen in beeld komen	Organiseren tweejaarlijkse European Prijsvraag. Complexe situaties » bijzondere woonvormen
13.	Kunst in de openbare ruimte	Binnen de contour van Leidsche Rijn alleen toegepaste kunst in de openbare ruimte Alle autonome kunst vooral in galerievorm	Maken van een buitenruimte kunstenaars-selectie, instellen van kunstwelstand
	*		

4.1.7. Typologie openbaar gebied

Voor de inrichting van het openbaar gebied is de verdeling van openbaar groen, verharding en particuliere tuinen van belang. Een uniforme verdeling van deze drie componenten over alle woon- en werkgebieden leidt tot

een gelijkmatige inrichting van het hele gebied. Het is daarom wenselijk om voor de verschillende deelgebieden te differentiëren in de verhouding groen, verharding en tuin. Verschillen kunnen bereikt worden door verharding om te zetten in groen (smalle wegen tussen grasbermen), of omgekeerd (brede trottoirs). Daarnaast kan in het ene deelgebied als het ware verharding of groen worden 'gespaard' om dat in een ander deelgebied toe te voegen. Ook de mate waarin particuliere tuinen bijdragen aan het openbaar gebied versterkt de beeldvorming van de deelgebieden: grote voortuinen, of juist het ontbreken van voortuinen draagt bij aan de mate van groene sfeer in het plandeel.

Op de kaart 21 (Typologie openbaar gebied) zijn de verschillende verdelingen aangegeven tussen groen in openbaar gebied (g), verharding (v) en particuliere tuinen (t). De verdeling van deze drie componenten van de woon- en werkomgeving is gebaseerd op de plankaarten voor menging, spreiding, stapeling en dichtheden. Hoge dichtheden geven aanleiding tot extra verharding in het openbaar gebied; een grote mate van spreiding kan leiden tot spreiding van openbaar groen en voortuinen.

Veel openbaar groen, weinig verharding en veel particuliere tuinen (g+,v-,t+) komt voor in villawijk-achtige setting, maar bijvoorbeeld ook in luxe kantoorparken. Daar tegenover staat weinig groen, veel verharding en weinig particuliere tuinen (g-,v+,t-) aan het openbaar gebied, dat het meest verstedelijkte milieu vormt van het stadsdeelcentrum en de omgeving van de haltes van openbaar vervoer.

Tussen deze twee uitersten zijn nog zes verschillende combinaties bepaald. De combinatie bijvoorbeeld van weinig openbaar groen, veel verharding en veel tuinen (g-,v+,t+) is bekend van de stedelijke tuindorpen, maar ook urban villa's in particuliere of collectieve tuinaanleg zijn hiervan een illustratie. De combinatie weinig groen, weinig verharding, veel tuin (g-,v-,t+) is kenmerkend voor volkstuinen, sportvelden en ook de lintbebouwing of kantoren in een campus-achtige omgeving. Als laatste voorbeeld kan de combinatie g+,v+,t- leiden tot stedelijke lanen van brede middenbermen met bomenrijen.

De combinaties die ontstaan uit de verschillende verdeling van openbaar groen, verharding en particuliere tuinen, definiëren de textuur van het maaiveld. Daarnaast geeft de toepassing van bomen, zoals aangegeven in hoofdstuk 3.4.5, een laag hieroverheen. In de vorm van bomenrijen, een meer aaneengesloten dak of solitair (zoals de aanwezige te handhaven bomen) wordt een rijkdom aan stedelijke milieus gevormd.

Uit de combinatie van de kaart Typologie openbaar gebied en de bomenkaart ontstaat een beeld van de inrichting van het openbaar gebied in de woonwijken. Door een vergelijkbare inrichting van de woonomgeving wordt samenhang gevormd tussen de verschillende deelgebieden.

4.2. Beschrijving stedenbouwkundige eenheden in het woongebied

Het woongebied is onderverdeeld in 85 buurten en wijken, die in grootte variëren van 20 tot 750 woningen. Deze opdeling is tot stand gekomen op basis van ontwerpoverwegingen, bestaande en nieuwe topografie (met name nieuwe infrastructuur en watergangen), differentiatie van woningbouw (met name vanwege dichtheidseisen) en fasering.



KAART 21

Een deelgebied is niet steeds in alle karakteristieken verschillend van zijn burens. Er zijn 'families' van deelgebieden te onderscheiden (kaart 22), die in sommige opzichten een sterke onderlinge verwantschap hebben maar op een of twee punten van elkaar verschillen.

Hieronder worden deze buurten en wijken per familie omschreven. De aanduidingen verwijzen naar kaart 2 (Deelgebieden).

4.2.1. De Schiereilanden

De deelgebieden tussen het Grand Canal, de spoorlijn en de Rijn-Kennemerlandlaan (D1 t/m D8) maken deel uit van het zeer waterrijke gebied ten noorden van het spoor. Door het systeem van kanalen met een onderlinge afstand van circa 200 meter ontstaan acht schiereilanden. Afgezien van deelgebied D1, dat aan de westkant aan het centrale middengebied grenst, en D6 en D8 zijn de schiereilanden aan drie zijden begrensd door water. De Rijn-Kennemerlandlaan zorgt voor de onderlinge verbinding.

De gebieden zijn via het waterwinpark georiënteerd op het centrum rond station Utrecht-West en op de kindercluster in deelgebied D12. Over de langzaam-verkeerroute van de Rijn-kennemerlandlaan is ook het stadsdeelcentrum en het zuidelijk deel van Leidsche Rijn snel bereikbaar. De scherpe begrenzing geeft ze een enclave-achtig karakter, waarop heel specifieke buurttypen zullen worden ontwikkeld.

De directe nabijheid van zowel het Grand Canal als de Rijn-Kennemerlandlaan, en voor de meest westelijk gelegen schiereilanden ook de nabijheid van het Centrale Park, dragen bij aan een aantrekkelijk woonmilieu. Het stapelingspercentage is overwegend laag (uitsluitend eengezinswoningen in de deelgebieden D2, D3, D4, D7 en 8, 25% stapeling in D6). Van noordwest naar zuidoost neemt het aandeel van de goedkopere woningcategorieën toe.

Woongebied 1 heeft een specifiek karakter, gelegen op de punt van Leidsche Rijn tussen het Grand Canal, het Centrale Park en de Rijn-Kennemerlandlaan. Gedacht wordt hier aan een stapelingspercentage van 50%, zodat hogere gebouwen met een schitterend uitzicht over Leidsche Rijn in al z'n facetten kan worden gecombineerd met grotere, duurdere laagbouwwooningen.

De woonomgeving wordt bepaald door smalle straatprofielen, waarin vooral de particuliere tuinen voor het groene karakter zorgen. Het openbaar groen concentreert zich vooral langs de watergangen: brede taluds geven ruimte voor spel en ecologie en hoge bomen als populier en wilg maken de (schier)eilanden tot herkenbare eenheden.

4.2.2. De Waterdriehoek

In de driehoek tussen het waterwingebied, het centrale parkgebied en de Rijn-Kennemerlandlaan profiteren de woongebieden (D9 t/m D13 en D15) eveneens van de kanalen van het waterstelsel. Vier van de buurten (D11, D12, D13 en D15) grenzen bovendien direct aan het waterwinpark. D9 en D10 grenzen aan het archeologisch monument op de rand van het groene middengebied.

Tussen het waterwinpark en de Rijn-Kennemerlandlaan is een kindercluster gesitueerd, met drie scholen en speel- en sportvoorzieningen in het

park. De nabijheid van deze kindervoorzieningen en de relatief ruime opzet maken het gebied bij uitstek geschikt voor gezinswoningen.

Ook de zorgvoorzieningen en detailhandel bij het NS-station West zijn via het waterwinpark direct bereikbaar. Het buurtje D13 grenst hieraan. Hier is woningbouw in een hoge dichtheid gedacht (60 woningen/ha). In de buurten D9 en D10 is de dichtheid laag (20 woningen/ha), hetgeen de ondergrens vormt in de Waterdriehoek. De volledige woningdifferentiatie van Leidsche Rijn komt in de Waterdriehoek tot z'n recht, met een nadruk op de middenklasse.

De openbare ruimte is een voortzetting van de Schiereilanden: waterrijk en voorzien van groene singels. Rond het waterwinpark, naar het station toe, worden de profielen smaller en meer door verharding bepaald.

4.2.3. Boven het spoor

De gebiedjes D16 t/m D19 zijn gelegen in de strook tussen het waterwin-gebied en de spoorlijn.

Door de onmiddellijke nabijheid van station Utrecht-West, het daarbij gesitueerde centrum en de kindervoorzieningen bij het waterwinpark behoren de buurten tot de best 'voorzien' en levendigste van Leidsche Rijn. Bovendien lopen hoofdwegen en hoofd fietspaden vlak langs deze gebiedjes. Ze staan via open doorgangen onder het spoor in verbinding met het centrale plandeel. D17a en b grenzen aan het waterwinpark, het station en het plein met detailhandel, kantoren en voorzieningen. Hierdoor zijn het gebieden met een relatief hoge dichtheid en een grote mate van functiemenging. In het gebiedje D16b wordt ruimte gereserveerd voor een autovrij/autoarm woongebied.

Gebied D18 en het oostelijk deel van D16 hebben een hoge dichtheid (70-80 woningen/ha) en een hoog stapelingspercentage (75-100%). Dit betreft een groot aantal huurwoningen en woningen voor 1- en 2-persoonshuishoudens. Gebied D19 ligt niet alleen nabij het meest westelijke centrum, ook het stadsdeelcentrum ligt op loopafstand. Hier vindt woningbouw plaats in lagere dichtheden (30 tot 40) en met een relatief lage stapeling (0 tot 25%). Dezelfde dichtheden en stapelingspercentages gelden voor het westelijke deel van gebied D16.

Het openbaar gebied verdicht zich naar het station toe; de profielen worden verhard en compacter. Op grotere afstand van het station vormen tuinen een aanvulling op het openbaar gebied.

In de aan deze buurten grenzende delen van de kanalen van het watersysteem worden woonschepen afgemeerd.

4.2.4. De Parkrand

De hele rand langs het centrale parkgebied, inclusief een strook ten noorden van het spoor (de gebieden D14, B1, B7, B19 en A10 en A11) is aangegeven als afzonderlijke eenheden, om recht te doen aan hun bijzondere ligging tussen stad en park. Uitgezonderd in D14 en B19 worden de woningen in deze stroken gegroepeerd of gestapeld gebouwd, waardoor relatief veel open ruimte ontstaat die de overgang van het park naar de stad accentueert. De invloed van het groene middengebied is hierdoor ook in de achterliggende woongebieden nog goed merkbaar. In het park, aangrenzend aan deze deelgebieden, liggen diverse grootschalige groen- en sportvoorzieningen.

In de omgeving van station Utrecht-West komen de relatief hogere dichtheden en de grotere mate van stapeling voor. Hier geniet (met name in B1, een markante plek onmiddellijk naast de spoorlijn) een al hoger woongebouw van een spectaculair uitzicht.

Vooraf in de langer gerekte delen van deze stroken, zoals in de gebogen stadsrand in deelplangebied B en aan de zuidzijde daarvan, is ruimte voor de uitgifte van duurdere, grotere kavels, die kunnen profiteren van de rustieke ligging.

4.2.5. Onder het spoor

Deze gebieden grenzen allemaal aan de Utrechtseweg en de Westlandsetuin en zijn als gevolg van het op poten gezette spoor goed verbonden met het voorzieningencentrum ten noorden van het spoor. De stroken B3 en B4 zijn onbebouwde delen langs de Utrechtseweg en de Alendorper Wetering waar de open bebouwingsstructuur langs de linten wordt voortgezet. B2 en B5 liggen tussen het lint en de spoorlijn en zijn direct ontsloten vanaf de noordelijke stadsstraat. De bebouwing aan de zijde van de stadsstraat is overwegend gestapeld, mede gelet op de noodzaak van geluidsafschermende bebouwing. Gebied B8 ligt ingesloten tussen de drie bestaande linten en een strook met open bebouwing langs het centrale middegebied (gebied B7). Dit gebied ligt vlak bij het voorzieningencentrum.

De gebieden onder het spoor liggen dicht bij kindervoorzieningen (in gebied B15).

Nabij het spoor komen middelhoge tot hoge dichtheden (tot 70 woningen/ha) voor; het zuidelijk deel van gebied B8 heeft een relatief lage dichtheid (40 woningen/ha). Het gehele gebied onder het spoor kent een zeer gemengd programma van alle woningcategorieën, waarbij het relatief hoge aandeel ouderenhuisvesting opvalt.

De inrichting van het openbaar gebied sluit aan op de inrichting ten noorden van het spoor: compact en steenachtig rond het station en groener door particuliere kavels op grotere afstand. Deelgebied B5 vormt een opvallende uitzondering: als aanvulling op de sfeer langs de linten vormen fruitbomen in grote uitgegeven percelen een boomgaard rond de bebouwing.

4.2.6. Tussen de Linten

In het hart van het huidige glastuinbouwgebied profiteert de toekomstige woningbouw van de veelvormigheid en rijkdom van de Utrechtseweg, 't Zand, de Westlandsetuin en de Johanniterweg. Tussen de archeologische vindplaats en 't Zand zijn drie scholen en andere kindervoorzieningen gelegen (B15). Aan de overkant van het lint en op de archeologische vindplaats zijn speel- en groenvoorzieningen gesitueerd. De gebieden B9 en B11 t/m B17 zijn hieromheen gegroepeerd.

Aansluitend op de karakteristieke linten leent dit gebied zich voor eengezinswoningen met middelgrote en grote tuinen, waardoor een open opzet met een rustiek en groen karakter wordt verkregen. De straatprofielen zullen overwegend groen en bomenrijk zijn. Deze wijk is ideaal voor gezinnen met opgroeiende jonge kinderen, en heeft overwegend middellage tot zeer lage dichtheden en zeer weinig stapeling. Gebied D16 is van relatief geringe omvang en zodanig ingeklemd tussen een drietal bestaande linten met een open bebouwingsstructuur en de kindercluster aan de noordzijde, dat gro-

tere patiowoningen hier de voorkeur hebben.

Gebied D14 is een open ruimte aan 't Zand, dat zich - ter doorbreking van het overwegende laagbouwkarakter - leent voor een hoger woongebouw.

Het stadsdeelcentrum met voorzieningen en detailhandel en het centrale middengebied zijn zeer goed te bereiken via de fietsstraat (B11).

4.2.7. In het midden

Twee deelgebieden (B6 en B10) ten zuiden van de spoorlijn aan weerszijden van de Rijn-Kennemerlandlaan zijn precies tussen de concentratiegebieden rondom de twee NS-stations gelegen. Het zijn wijken in het hart van Leidsche Rijn met een programma van lage dichtheden (20 tot 30 woningen/ha) en wat duurdere woningtypen. De woningen zijn over het algemeen niet gestapeld.

De wijken zijn ruim van opzet en hebben vrij brede stadse profielen. Een speciale kwaliteit is de ligging aan de Rijn-Kennemerlandlaan. Via de fietsstraat en de Utrechtse weg zijn zowel het centraal middengebied, de kindervoorzieningen aan 't Zand en het stadsdeelcentrum zeer goed bereikbaar.

4.2.8. Rondom de archeologie

De buurten A1 t/m A8 en B20 zijn - als het ware op de eerste en tweede rang - gegroepeerd rondom het Archeologiepark en liggen in de invloedssfeer van de noordelijke HOV-radiaal. Rondom het park wordt een rand van middelhoge bebouwing voorgeschreven. De bebouwing is overwegend vrij dicht met relatief smalle, verharde straatprofielen.

De zuidwestpunt van het park grenst aan de voorzieningenstraat bij Langerak, met ouderenvoorzieningen, detailhandel, kantoren en twee scholen (A7). Ten noordoosten van het park bevindt zich in de deelgebieden A4a en b de Campus. Deze deelgebieden grenzen aan de Rijn-Kennemerlandlaan en het stadsdeelcentrum met de zorgvoorzieningen.

Het park zelf omvat diverse speel- en sportvoorzieningen, waardoor het deel uitmaakt van een lange strook van voorzieningen die van het Centraal Station naar de zuidelijke stadsas loopt.

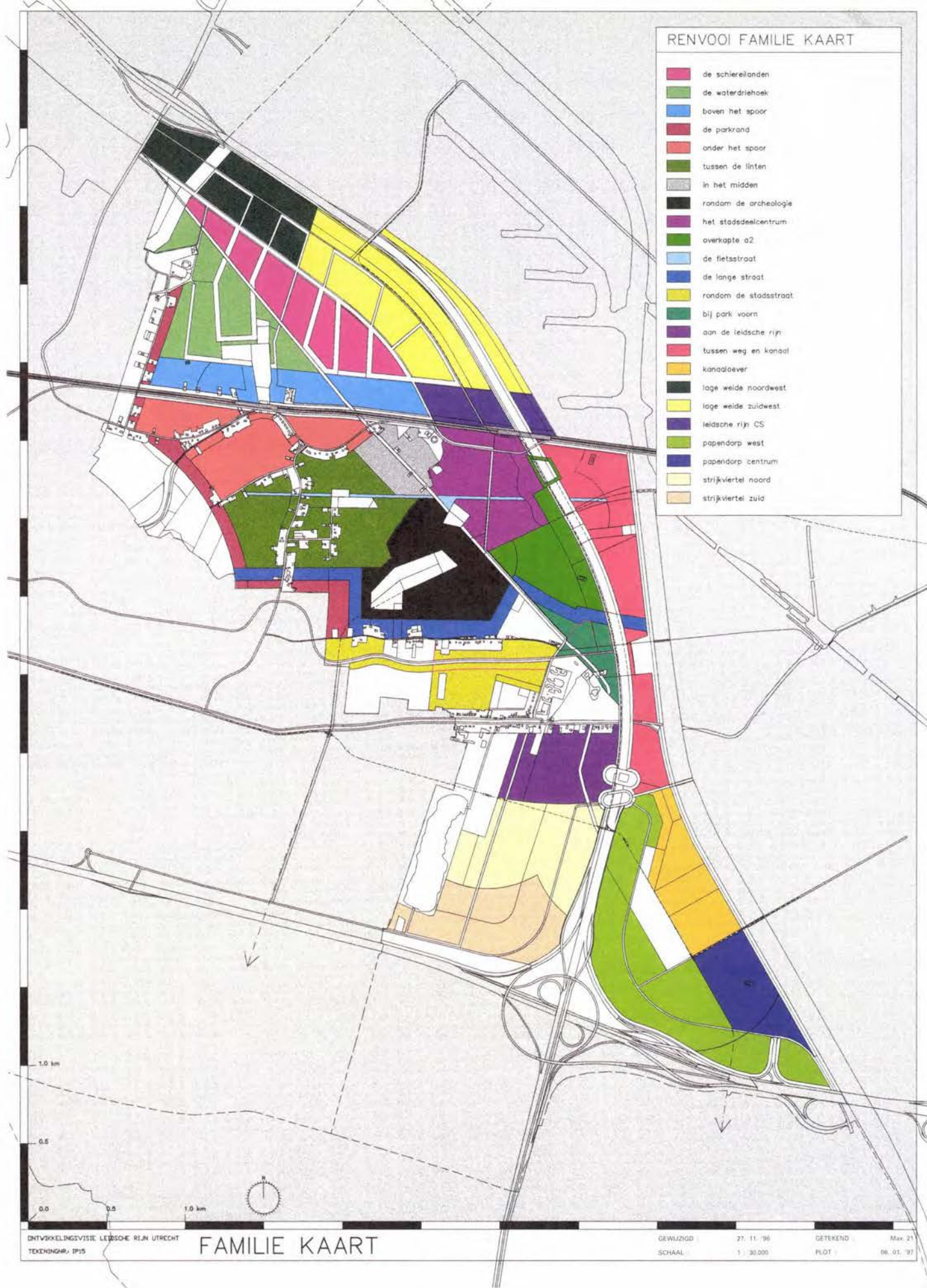
Vooraf de woongebieden direct rond de HOV-haltes en nabij de centrumgebieden zijn gemengd van karakter, met woon-werkunits en kleine kantoorvestigingen.

De dichtheden zijn hoog (80 woningen/ha nabij de HOV-haltes) tot middelhoog (30 tot 40 woningen/ha).

4.2.9. Het Stadsdeelcentrum

De deelgebieden G1 t/m G6, G9 en G10 vormen tezamen het stadsdeelcentrum bij station Leidsche Rijn Centrum. Het programma is zeer afwisselend, hetgeen zorgt voor een grote levendigheid in het gebied. Activiteiten vinden in grote delen van het stadscentrum zowel overdag als 's avonds plaats. Een groot areaal aan winkels is in een compacte structuur in de deelgebieden G2 en G5 gecombineerd met woningen. In een gebouw aan het over de A2 heen gebouwde stationsplein (deelgebied G6) bevinden zich winkels (een winkelcentrum) met daarboven kantoren. In de andere gebieden worden deze functies gecombineerd met stadsdeelvoorzieningen (met name in G4) en zorgvoorzieningen.

Een watergang zorgt ervoor dat het woongebied in het westen (G3) bij het centrum betrokken is. Via de fietsstraat zijn zowel de kindervoorzieningen



RENVOOI FAMILIE KAART

- de schiereilanden
- de waterdriehoek
- boven het spoor
- de parkrand
- onder het spoor
- tussen de linten
- in het midden
- rondom de archeologie
- het stadsdeelcentrum
- overkapte a2
- de fietsstraat
- de lange straat
- rondom de stadsstraat
- bij park voorn
- aan de leidsche rij
- tussen weg en kanaal
- kanaaloevers
- lage weide noordwest
- lage weide zuidwest
- leidsche rij CS
- papendorp west
- papendorp centrum
- strijkviertel noord
- strijkviertel zuid

1.0 km

0.5

0.0

1.0 km

FAMILIE KAART

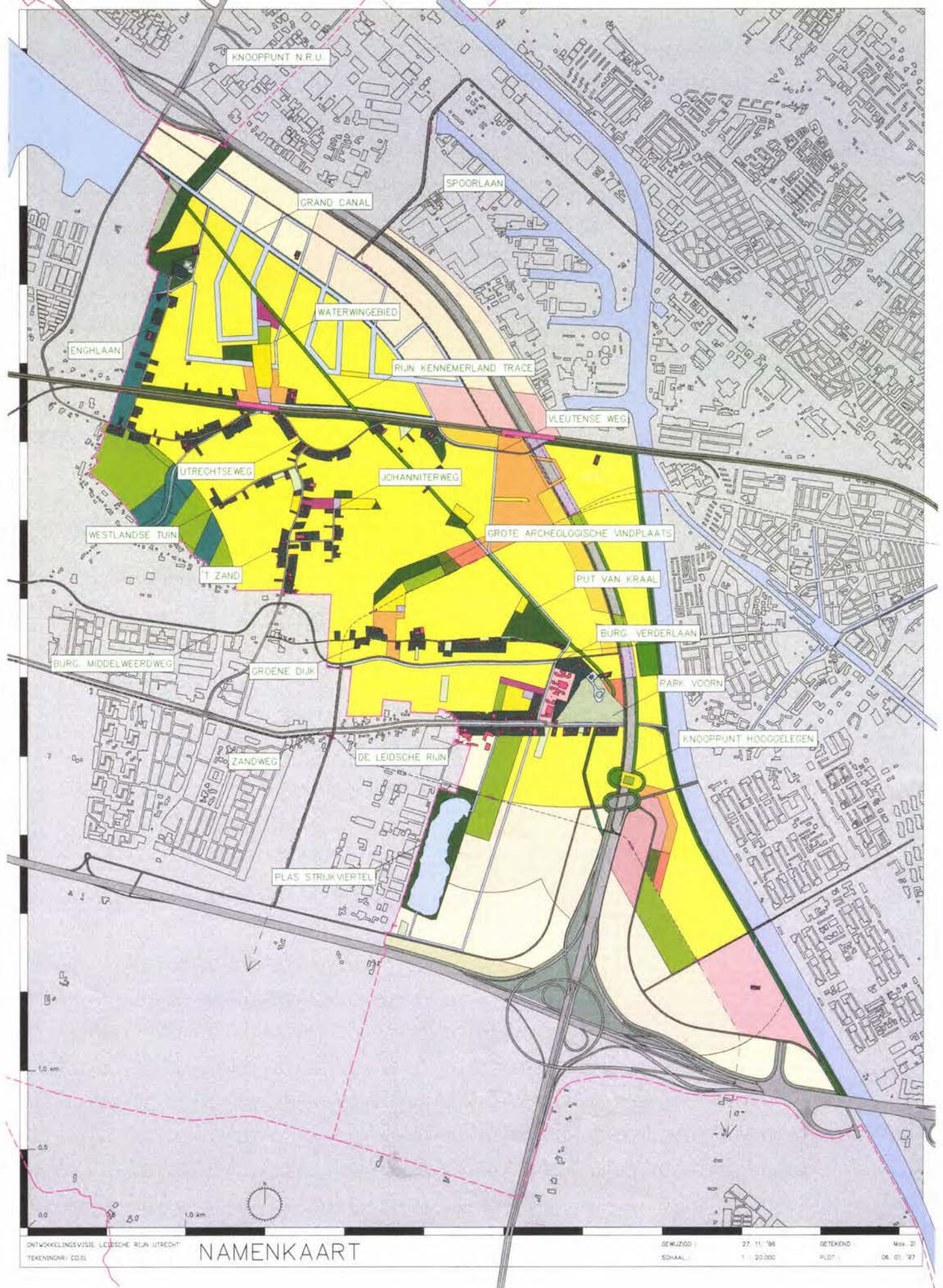
ONTWIKKELINGSVISIE LEIDSCHER RIJN UTRECHT
TEKENING NR. IP15

GEWUZZIG
SCHAAAL

27.11.96
1:30.000

GETEKEND
PLOT

Max 21
06.01.97



KAART 23

aan 't Zandt als ook die bij het kanaal direct bereikbaar. Het centrum wordt aan de zuidzijde begrensd door een HOV-lijn met twee haltes aan de randen.

Bij de winkels zijn alle woningen gestapeld (wonen boven winkels). In het gebied G4 is een monofunctioneel woongebied opgenomen in een flinke dichtheid (50 woningen per hectare), maar met slechts weinig stapeling: het is een buurt met stadshuizen op relatief kleine kavels. Ook in G11 is sprake van zo'n 'woon enclave'.

De overige deelgebieden omvatten een woningbouwprogramma met een grote differentiatie, een flinke dichtheid en een relatief hoog stapelingspercentage.

De dichtheden variëren van 40 (zuidelijk deel van G3) tot 80 (G1, G2, G5) woningen per hectare.

In het dicht tegen het spoor aan gelegen gebied G1 is een extra inspanning ter wering van de geluidsoverlast zinvol, aangezien hier een interessant stedelijk woongebied te ontwikkelen is. Dit stukje stationsgebied leent zich voor stedelijke voorzieningen in hoge gebouwen met daar bovenop dure en goedkope woningen met op de begane grond een intensief gebruikt openbaar plein.

De inrichting van het openbaar gebied ondersteunt de betekenis van het stadsdeelcentrum voor Leidsche Rijn: exotische bomen, bijzondere verharding met meubilair vormen brede trottoirs en pleinen.

4.2.10. Overkapte A2

De deelgebieden G12, G13 en G17 ten westen van het grootste overkapte deel van de A2 liggen in het hart van Leidsche Rijn. De dichtheden zijn middelhoog tot hoog (40 tot 80 woningen/ha) met een flink stapelingspercentage en een hoge spreiding. Dit maakt het mogelijk hier dicht stedelijk weefsel te maken, echte stadswijken. Binnen deze gebieden wordt zorgvuldig met de groencomponent omgegaan. De gebieden zijn voor hun grote open ruimten sterk afhankelijk van de overkapte A2, de archeologische parken aan de westzijde, de Put van Kraal en de Rijn-Kennemerlandlaan. Vooral de lage- en middenprijscategorieën zullen hier een plek vinden.

In G13 zijn net als in G17 kantoren gecombineerd met woningen. Het gebied grenst aan de speel- en sportvoorzieningen op het dak van de A2, met daarop aansluitend de scholen tussen A2 en kanaal. Voor zorgvoorzieningen, zoals winkels, is het stadsdeelcentrum zeer nabij.

4.2.11. De Fietsstraat

Een serie van zeer smalle deelgebieden in een lange strip van oost naar west, langs de fietsroute naar het grote park (B11 en G10) ligt aan de noordkant van een van de belangrijkste hoofd fietsroutes door Leidsche Rijn. De route verbindt kindervoorzieningen, sport, parken en het stadsdeelcentrum.

Door de woningen met hun adres op deze route te richten wordt de sociale controle gegarandeerd.

Om de nodige samenhang tussen verschillende delen van het plan te verzorgen zijn de deelgebieden voorzien van één specifiek karakter. Deze samenhangende reeks aan de noordkant van de fietsroute vormt een tegenwicht voor de afwisselende reeks aan de zuidzijde ervan. Het programma

bestaat aan de noordzijde uit voornamelijk de lagere prijscategorieën. Deze zijn ongestapeld en in een strak ritme geplaatst, om een continu karakter te bewerkstelligen.

4.2.12. De Lange Straat

De deelgebieden B18, A7b, A9 en G19 vormen een serie van smalle deelgebieden in een lange strip van oost naar west, net boven de zuidelijke stadsstraat. Zij vormen net als de lange fietsstraat een samenhangende reeks, die het gehele plangebied van oost naar west doorsnijdt, echter niet in één rechte lijn. De samenhang binnen deze reeks ontstaat door de ligging van alle woningen aan een sterk geprofileerd nieuw lint, gevuld met woningen in de middelste prijsklassen. Hierdoor ontstaat een continu beeld. De gemiddelde dichtheid bedraagt 30 woningen/ha, oplopend tot 60 woningen/ha in A9b en c, teneinde het HOV van voldoende draagvlak te voorzien.

Waar het lint het Archeologiepark aan de zuidkant passeert, kruist het de voorzieningenstraat met zorgvoorzieningen, detailhandel en twee scholen.

Dichtbij het Amsterdam-Rijnkanaal verdicht het lint zich met een toemende stapeling.

4.2.13. Rondom de stadsstraat

De deelgebieden rondom de zuidelijke stadsstraat (A7c, A12 t/m A18) moeten aan twee karaktereigenschappen voldoen. Enerzijds moeten ze een logische dichtheid hebben, gezien hun ligging in het plangebied. Anderzijds moeten ze de stadsstraat van een passende bebouwing voorzien. Hiertoe is het gebied verdeeld in deelgebieden die de stadsstraat begeleiden en deelgebieden die zich achter deze 'coulissen' bevinden.

In deelgebied A12 zorgt een redelijk hoog stapelingspercentage (75%) voor de nodige hoogbouwaccenten en hogere bebouwingsdichtheden. Tevens begint hier de voorzieningenstraat, met zorgvoorzieningen, detailhandel en twee scholen, die het Archeologiepark met de stadsas verbindt. De stedelijkheid van de stadsstraat wordt gewaarborgd door de programmatieke kant van de gebouwen op de straat te richten. Dit zorgt voor de nodige levendigheid, die de stadstraat zijn kwaliteit geeft. De achterliggende woongebieden hebben een rustiger karakter met lagere dichtheden.

In z'n totaliteit is de volledige woningdifferentiatie vertegenwoordigd. Dit geldt zeker voor het hier gelegen deelplan Langerak. Gebied A17 heeft een exclusiever karakter in de hogere prijsklassen. Aan de Burgemeester Verderlaan liggen kindervoorzieningen, met twee scholen en een extensief speel- en sportprogramma op de aangrenzende archeologische vindplaats.

4.2.14. Bij Park Voorn

Een groep van kleine, scherfachtige deelgebieden ten noorden van Park Voorn (G17b, G20 en G23 t/m G25) ontleent vooral kwaliteit aan de ligging bij enkele van de grotere groengebieden in het plangebied: Park Voorn, Natuurpark de Kraal en het uiteinde van de Rijn-Kennemerlandlaan. Ook zal het gebied een licht glooiend karakter kennen, oplopend naar het niveau van het dak van de A2. Deze omgevingskwaliteiten worden uitgebuit met ruime woonhuizen in een parkachtige zetting. Er komen woningen in diverse prijsklassen in hogere dichtheden en verzameld in grotere eenheden. Het stapelingspercentage ligt rond de 50%, om de HOV-halte van het nodige

draagvlak te voorzien. Aansluitend op de HOV-halte en de bestaande kantoren worden kleine kantoorgebouwen geplaatst tussen de woningen. Het gebied is via de belangrijke langzaam-verkeerroutes, de Rijn-Kennemerlandlaan en de Groenedijk goed verbonden met alle wijk- en stadsdeelvoorzieningen. De meest zuidelijke punt van deze familie vormt een geschikte plek voor het Asielzoekerscentrum. Daarnaast bevindt zich tussen Park Voorn en de Put van Kraal een groot en hoog woongebouw, met een prachtig uitzicht op beide groene gebieden.

4.2.15. Aan de Leidsche Rijn

De drie deelgebieden ten zuiden van en grenzend aan de Leidsche Rijn (G26 t/m G28) zijn direct verbonden aan de Leidsche Rijn en ontleen hier een groot deel van hun karakter aan. De ogenschijnlijke geïsoleerde ligging wordt opgelost door toegesneden verbindingen met de aanliggende gebieden. De overkapping van een deel van de A2 in het oosten brengt de zorgvoorzieningen (twee scholen en detailhandel) binnen bereik. Een brug over de Leidsche Rijn in de noordwestpunt van het gebied garandeert een directe verbinding met de kindervoorzieningen bij Park Voorn. De ligging van sportvoorzieningen binnen dit gebied zorgt ervoor dat enkele omliggende gebieden op dit deel van Leidsche Rijn georiënteerd zullen zijn.

Er ontstaat een gevarieerd gebied met alle woningbouwcategorieën als een perfecte doorsnee van Leidsche Rijn. Het stapelingspercentage is zeer beperkt; de profielen in de openbare ruimte worden voorzien van openbaar groen. Een ideale plek voor gezinnen.

4.2.16. Tussen Weg en Kanaal

Het gebied tussen de A2 en het Amsterdam-Rijnkanaal (G7, 8 14 t/m 16, 18, 21, 22 en 29) profiteert van de verhoogde ligging van de A2-overkapping: het wordt opgehoogd zodat er een heuvel landschap ontstaat met 'toppen' en 'dalen', die de woonwijken in dit gebied een uniek en zeer specifiek karakter geven. In het gebied zullen vele verschillende woonvormen kunnen ontstaan. Op de overdekte delen van de A2 bevinden zich sport- en speelvoorzieningen. In G16 verbinden kindervoorzieningen de groene oever van het Amsterdam-Rijnkanaal met de overkapte A2. Een heel specifiek punt ontstaat daar waar de A2 het kanaal het dichtst benadert: 'de kus'. Dit punt wordt aangezet met een groot hybride woongebouw. Het geaccidenteerd landschap en de ligging aan de grote 'openbare' ruimte van het Amsterdam-Rijnkanaal vormen zeker voor dit deel van het land een unieke combinatie.

De dichtheid varieert van hoog rond de HOV-haltes, tot middelhoog. In de hele zone zijn verschillende prijs categorieën vertegenwoordigd. Deze zullen in verschillende heel specifieke bouwvormen worden ondergebracht, waardoor het specifieke karakter van het gebied nog wordt benadrukt.

4.2.17. Kanaaloever

De gebieden aan de oever van het Amsterdam-Rijnkanaal tegenover Kanaleneiland (G30 t/m G35) zijn zeer goed aangesloten op alle infrastructuur. Zowel functioneel als ruimtelijk zijn de relaties met de omliggende stadsdelen geoptimaliseerd. Functioneel gezien is het centrum van Utrecht door de ligging tussen twee bruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal zeer

PARKRAND
(IMPRESSIE)



FIETSSTRAAT
(IMPRESSIE)





SCHIEREILANDEN
(IMPRESSIE)



goed te bereiken. Daarnaast is de locatie heel goed aangesloten op de regio via het snelwegennet. Ruimtelijk profiteert de locatie van de ligging aan het kanaal en de directe aanwezigheid van een voorzieningencuster bij Hooggelegen (twee scholen, detailhandel en zorgvoorzieningen), een grote werkgelegenheidsconcentratie en uitgebreide sportvoorzieningen (zowel indoor als outdoor). In deelgebied G35 is ruimte gereserveerd voor een VO-school. Het gebied is uitermate geschikt voor mensen die prijsstellen op de aanwezigheid van een toegesneden pakket voorzieningen en een goede aansluiting op routes zowel naar de binnenstad als naar de regio. Via een route langs de oever van het Amsterdam-Rijnkanaal en de verbinding over het overkapte Hooggelegen (met recreatieve voorzieningen erop) is het gebied goed verbonden met andere voorzieningen- en woongebieden.

In dit gebied zijn alle prijsklassen in de woningbouw vertegenwoordigd. Nabij de HIOV-halte ontstaat een meer stedelijk karakter met een hoger stapelingspercentage. In het schakelstuk G30 worden woningen samengevoegd in één gebouw, dat zowel het speciale karakter van deze schitterend gelegen locatie als de schakelfunctie met het gebied 'Tussen Weg en Kanaal' benadrukt.

Voor het openbaar gebied is de oriëntatie op de parkzone langs het Amsterdam-Rijnkanaal van grote betekenis: hier ontstaat een aantrekkelijke wandelroute met verschillende speelvoorzieningen. Aan de westzijde grenst het woongebied aan een groot sportveldencomplex.

4.3. Ontsluitingspatroon

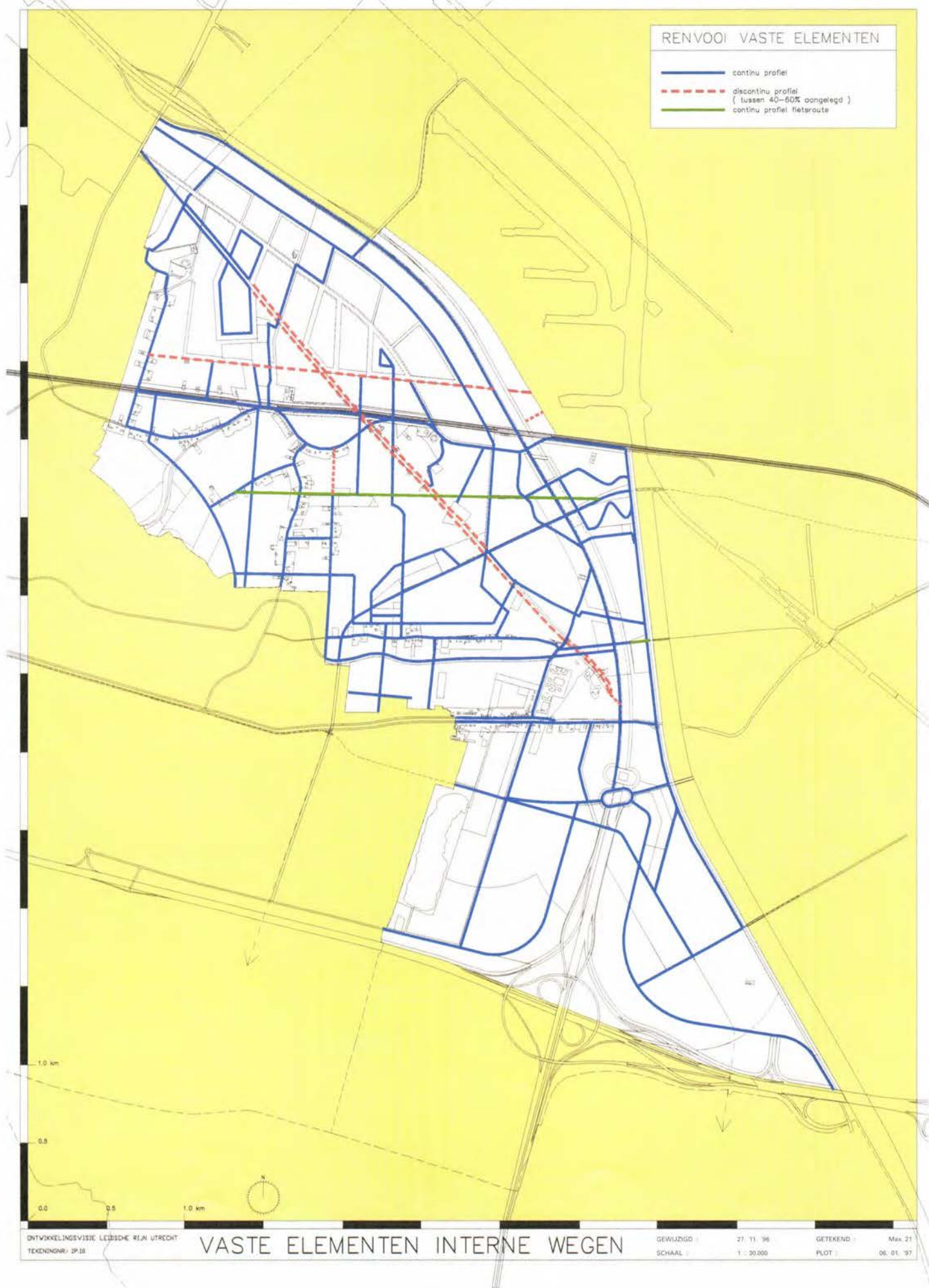
De verbindingen tussen de verschillende stedenbouwkundig samenhangende delen van het plangebied worden in de Ontwikkelingsvisie hard vastgelegd. Deze verbindingen zijn op kaart 24 afwijkend aangeduid. De overige elementen op het indicatieve stratenplan (kaart 5) zijn ontwerpsuggesties. Wel zal bij de ontwikkeling van SPVE's/stedenbouwkundige plannen voor deelgebieden elke afwijking van de plek waarop een indicatieve straat een deelplangrens overschrijdt aan de beheerder van de Ontwikkelingsvisie moeten worden gemeld, zodat de aansluiting op aangrenzende deelplannen kan worden beoordeeld en aanvullende randvoorwaarden voor volgende deelplannen kunnen worden opgesteld.

Kaart 24 bevat de hoofdinfrastructuur en de bestaande linten. Daarnaast betreft het de volgende straten uit het 30-kilometergebied:

- *Onderdoorgangen spoor:* Het is van groot belang zoveel mogelijk relaties tussen Leidsche Rijn-Noord en de rest van Leidsche Rijn te kunnen waarborgen. Uitgangspunt is een op poten gezet spoor, zodat deze geen barrière vormt. Er is een aantal noord-zuid straten vastgelegd, die de stadsas-noord kruisen en zo een relatie tussen de woongebieden ten zuiden en ten noorden van het spoor garanderen. Zeker bij het Station Utrecht-West is de toegankelijkheid van het voorzieningencentrum vanuit het zuiden belangrijk.
- *Doorlopende noord-zuidstraten:* Vanuit de wens goede noord-zuidrelaties te verkrijgen en de verschillende deelplannen goed te verbinden, zijn er een aantal doorlopende noord-zuidstraten vastgelegd. Deze zullen in ieder geval als zichtlijn doorlopend moeten zijn. Hiertoe behoort ook de straat langs het Amsterdam-Rijnkanaal, de straat langs het Centrale Park en de

RENVOOI VASTE ELEMENTEN

- continu profiel
- - - discontinu profiel
(tussen 40-60% ongelegd)
- continu profiel fietsroute



ONTWIKKELINGSVISIE LEIDSCHIE RIJN UTRECHT
TEKENINGNR. 3P.18

VASTE ELEMENTEN INTERNE WEGEN

GEWIJZIGD
SCHAAL

27.11.96
1 : 30.000

GETEKEND
PLOT

Max 21
06.01.97

noord- zuidverbinding in Leidsche Rijn-Noord, van spoor naar kanaal langs het waterwinpark.

- *Fietsstraat oost-west, in een rechte lijn:* Duidelijke oost-westverbindingen zijn voor een goede befietsbaarheid van Leidsche Rijn essentieel. Met dit motief wordt een extra fietsstraat, niet voor autoverkeer toegankelijk, van het Centrale Park naar de HOV-brug richting Utrecht-Centrum opgenomen.
- *Woonstraten oost-west:* Om ook van oost naar west genoeg elementen te maken die relaties waarborgen en losse deelgebieden aaneenrijgen om de nodige samenhang te verkrijgen, is er een extra oost-westwoonstraat ontworpen. Deze loopt door het hele plan, maar niet in één lijn; hij gaat meerdere keren de hoek om. Ook is een doorlopend gebied aangewezen van oost naar west, dat de watergangen met elkaar verbindt.
- *Straat aan weerszijden van de Rijn-Kennemerlandlaan:* De Rijn-Kennemerlandlaan is een van de belangrijkste verbindende elementen van het plan. Er zal op deze laan een fietspad continu doorlopen. Om de laan levendigheid en meer sociale controle te geven zullen daar aan beide zijden over 50% van de lengte autostraten bijgevoegd worden.
- *Overgangen over de A2-overkappingen:* Relaties tussen Leidsche Rijn ten westen van de A2 en ten oosten van de A2 en Utrecht zijn zeer belangrijk. Aangezien de overkapping van de A2 niet over de volle lengte van de A2 in het woongebied plaats gaat vinden, zullen de overkapte delen zeer intensief gebruikt worden. De straten die hier vastgelegd worden, moeten een goede verbinding garanderen van Leidsche Rijn met het Amsterdam-Rijnkanaal en Utrecht-Centrum.
- *Heuvelstraten in Leidsche Rijn-Oost:* De noordelijke radiaal van de HOV-lijn zal na het dak op de A2 naar het oosten toe moeten stijgen om het Amsterdam-Rijnkanaal over te steken. Er is een heuvel ontworpen om de kwaliteit van hoogteverschillen voor het wonen zoveel mogelijk uit te nutten. Er ontstaat een hele reeks interessante woningtypen, die dit gebied een geheel eigen karakter geven. De straten die langs deze heuvels tussen A2 en Amsterdam-Rijnkanaal lopen, worden vastgelegd.
- *Twee schiereilandontsluitingen in Leidsche Rijn-Noord:* Vanuit een duidelijk idee over deelgebiedontwerpen op de noordelijke schiereilanden zijn twee eilandontsluitingen vastgelegd. Bij één schiereiland (D3) wordt een straatlus aan de binnenkant langs het water gelegd, het water breed en openbaar makend, terwijl op het andere schiereiland (D8) een kleine lus in het midden gelegd wordt, om grote kavels aan het water te kunnen maken.
- *Ontsluiting rondom het Archeologiepark:* Om het park deels zeer openbaar te maken en deels een meer besloten karakter te geven, zijn de straten strak om het park ingetekend.

DEELPLAN 1

Deelplan 1 is parallel aan het opstellen van de Ontwikkelingsvisie reeds zo ver ontwikkeld, dat de straten als vastliggend ingetekend kunnen worden.

4.4. Afwisseling door de profilering van bedrijventerreinen en kantoorgebieden

Uit onderzoek blijkt dat de regio Utrecht al jarenlang een van de meest aantrekkelijke vestigingsplaatsen in Nederland is. Trends als snelheid, creativiteit, flexibiliteit, informatietechnologie en kennisintensiteit stellen nieuwe eisen aan bedrijven en daarmee aan de kwaliteit van de bedrijventerreinen. In Utrecht worden in aan de westkant van de stad de komende jaren (gefaseerd) vier bedrijventerreinen ontwikkeld met een open en gedifferentieerd karakter:

- Papendorp: het Holland Network Center
- Lageweide-west: de Randstad Corridor
- Stadshart Leidsche Rijn
- Strijkviertel: het Randstad Business Center

Iedere locatie heeft een uniek karakter. Wat zij echter gemeen hebben, is dat zij alle:

- centraal gelegen zijn in Nederland;
- gesitueerd zijn aan één van de grote Nederlandse transportcorridors (A-2 en A-12) en volledig ontsloten zijn voor vracht- en personenvervoer door middel van een uitgekiend wegennet en openbaar vervoernetwerk;
- beschikken over een state-of-the-art IT-infrastructuur;
- gelegen zijn bij een hoogwaardige woonomgeving;
- gelegen zijn nabij een grootstedelijke omgeving en arbeidsmarkt.

4.4.1. Papendorp: het Holland Network Center (gebied H)

HET CENTRUM VAN DE NEDERLANDSE NETWERKECONOMIE

Kennis en creativiteit zijn de kritische succesfactoren van de dienstmaatschappij, die Nederland in toenemende mate vormt. Naast de zichtbare stromen van mensen en goederen over spoor, water en weg ontwikkelt zich een voortdurend groeiende stroom van nauwelijks zichtbare informatie. De snelle ontwikkelingen op het gebied van telematica faciliteren deze informatiestroom. Elektronische snelwegen zijn de snelwegen van de 21ste eeuw. Het stadgewest Utrecht heeft een unieke combinatie van fysieke bereikbaarheid met de bereikbaarheid via de elektronische snelweg. Hierdoor zal Utrecht haar knooppuntfunctie in de Nederlandse economie versterken.

Papendorp, gelegen aan de zuid-west kant van Utrecht, op het snijvlak van de A2 en A12 als ware het de navel van de Randstad, is het centrum van de Nederlandse netwerkeconomie. Hier wordt kennis gegenereerd, verrijkt en gestapeld. Hier ontmoeten mensen elkaar. Netwerken ontstaan hier of worden versterkt. Papendorp is van de vier nieuwe toplocaties in Utrecht zonder meer het meest ambitieus van opzet.

Papendorp is optimaal bereikbaar met de auto en hoogwaardig openbaar vervoer. Met de auto direct ontsloten vanaf verkeersplein Hooggelegen en apart ontsloten vanaf de A12. Met HOV gelegen aan de lijn vanuit de bestaande stad Leidsche Rijn in en aan de regionale Tangent die uiteindelijk via Leidsche Rijn Maarssen verbindt met Nieuwegein en mogelijk zelfs Houten.

Bij Hooggelegen ligt een Transferium, waar een deel van de kantoren in Papendorp zullen worden gerealiseerd, sportvoorzieningen aanwezig zijn en een zorgcluster met detailhandel en niet-commerciële voorzieningen (gedacht kan worden aan een hotel, vergader/congresaccommodatie, restaurant, postagentschap, en/of bankvoorziening).

De Hoge Snelheidslijn Oost, met een snelle verbinding met onze nationale luchthaven Schiphol, zal de aantrekkelijkheid voor organisaties met internationale netwerken versterken. Over een aantal jaren zal een groot aantal organisaties hier hun "kantoor van de toekomst" hebben gerealiseerd.

De kantoren (310.000 m² bvo) en bedrijfsgebouwen (op 61 ha) bevinden zich in Papendorp deels in een parkachtige setting. Met name in de bebouwing direct langs de A2, A12 en Amsterdam-Rijnkanaal kunnen hoogwaardige ondernemingen zich optimaal profileren.

Voor de volgende bedrijfsactiviteiten is Papendorp dé locatie in de randstad:

- kennisintensieve zakelijke diensten op het terrein van financiën, organisatie, informatica, marketing en networking. Locatiekenmerken die Papendorp voor hen interessant maken zijn de uitvalsbasis, centrale ligging en het hoogwaardige arbeidsaanbod van de regio;
- creatieve diensten op het gebied van multimedia, informatica, telematica, reclame en ontwerp. Locatiekarakteristieken die met name voor hen van belang zijn: nabijheid grootstedelijke milieus, transactionele milieus, hoogwaardige (inter)nationale zakelijke infrastructuur;
- medische en farmaceutische activiteiten op het gebied van R&D, productie, verpakking, handel en marketing. Aansprekend voor die sector: uitvalsbasis, centrale ligging, binding met kenniscentra en de parkachtige uitstraling.

De kantoren in Papendorp zijn minimaal circa 10 meter hoog, incidenteel komt hoogbouw voor van meer dan 18 meter. De bebouwingspercentages zijn relatief laag (gedacht wordt aan maximaal 35%). Hooguit 30% van de bebouwing heeft een niet-kantoorfunctie. In het kader van het S.P.V.E. zullen hieraan nadere eisen worden gesteld.

Het waterfront langs het Amsterdam Rijnkanaal wordt maximaal benut. De kantoorvestigingen variëren over het algemeen sterk van 2500 tot een veelvoud van 10.000 m² b.v.o., maar ook kantoorvilla's van 500 tot 1000 m² komen voor. Er wordt veel aandacht gegeven aan de architectuur. Er wordt gewerkt met hoogwaardige en duurzame materialen. De gebouwen krijgen een eigen identiteit.

Het metrage kantoren in de waterfrontlocatie bedraagt 255.000. In het Transferium wordt 55.000 m² gerealiseerd. Ten behoeve van optimalisering van het ontwerp van Papendorp kan in het SPVE van deze onderverdeling worden afgeweken.

De bouwhoogte in het bedrijvendeel van Papendorp is vergelijkbaar aan het kantorendeel, met incidenteel hogere bebouwing langs de A2. De bebouwingspercentages zijn hier hoger dan bij de kantoren (indicatief: 30 tot 50%). De kavelgroottes variëren van 1500 tot 7500 m². Van de bedrijfsgebouwen bestaat over het algemeen 30 tot 70% uit kantoorruimte.

De bebouwing is kantoorachtig, met hoogwaardige materialen en beslist geen profielwanden. Vooral het bedrijvendeel heeft een parkachtig karakter.

4.4.2. Lageweide-west: de Randstad Corridor (gebied E1 en E2)

DE HOOGWAARDIGE NEDERLANDSE DISTRIBUTIECORRIDOR

Nederland heeft haar positie als distributienatie het afgelopen decennium aanzienlijk versterkt. Nederland functioneert voor bijvoorbeeld Amerikaanse en Aziatische ondernemingen als een poort naar Europa. De distributie krijgt een steeds hoogwaardiger karakter. In dit verband wordt gesproken van 'value added logistics' ('VAL'). Met name als gevolg van de uitbestedingstrend bij bedrijven worden door logistieke dienstverleners steeds vaker zulke hoogwaardige activiteiten verricht, waaronder (klantspecifieke) eindassemblage, kwaliteitscontrole, etikettering, ompakken, installatie en after sales service. Steeds meer buitenlandse bedrijven maken gebruik van de diensten van Nederlandse VAL-dienstverleners om hun producten voor de Nederlandse c.q. Europese markt klantspecifiek te laten maken. Deze hoogwaardige vorm van logistieke dienstverlening stelt met name aan drie zaken hoge eisen: de bereikbaarheid van de locatie over de weg, een goede ligging ten opzichte van de mainports Schiphol en Rotterdam en een hoogwaardig en flexibel arbeidsaanbod. Lageweide-west is de locatie die optimaal voldoet aan alle drie de eisen. Ook speelt deze nieuwe locatie uitstekend in op andere dominante trends, zoals die hogere eisen stellen aan de kwaliteit van de logistiek. De '24-uurs economie' en de steeds strakkere tijdvensters voor levering (just-in-time c.q. efficient consumer response).

Lageweide-west is een relatief langgerekte locatie van 82 ha, gelegen direct aan de westzijde van de A2 en daarop ontsloten vanaf zowel de aansluiting NRU als de aansluiting Spoorlaan. Strategisch gelegen aan de transportcorridor Mainport Schiphol (35 minuten) Mainport Rotterdam (45 minuten). De ligging is zeer gunstig ten opzichte van de vervoersstromen tussen respectievelijk Schiphol en Rotterdam en het Europese achterland. In aanvulling daarop is aan de oostkant van de A2 nog eens 6 ha bedrijventerrein voorhanden.

De centrale ontsluitingsweg loopt parallel aan de HOV-lijn in het zuidelijk deel van de locatie en in het verlengde daarvan in het noordelijk deel. Deze weg verdeelt het gebied in een lineaire strook langs de A2 en een groep eilanden en schiereilanden aan de westzijde. De bedrijven in de lineaire strook vormen een sterk front naar de A2. Op de eilanden en schiereilanden ontstaat een reeks kleine bedrijfsclusters, zodat per eiland een specifiek karakter ontstaat. Op een van de eilanden zal de nieuwe rioolwaterzuivering Leidsche Rijn worden gevestigd, op enige afstand van de entree van het gebied. De rioolwaterzuivering zal een kleinschalig en landschappelijk goed inpasbaar ontwerp krijgen.

De gebouwen in Lageweide-west zijn maximaal circa 10 meter hoog, met vooral op het door HOV-ontsloten deel langs de A2 en langs Stadshart Leidsche Rijn incidenteel hogere bebouwing (tot circa 18 meter). De bebouwingspercentages zijn relatief hoog (circa 50% of zelfs meer). Nabij Stadshart Leidsche Rijn mag het bebouwingspercentage zakken (tot circa 30%). De kavelgroottes variëren van 2000 m² tot enkele hectaren in gebied

E1 en tot 15.000 m² in deelgebied E2. In het zuiden van gebied E2, tegen het Stadshart Leidsche Rijn aan, blijven de kavels nog wat kleiner (tot 6000 m²).

In het extensieve gebied E1 is de kwaliteit van de gebouwen sober en doelmatig, de inrichting van de openbare ruimte functioneel met een moderne uitstraling. In het meer intensief gebruikte gebied E2 zijn de gebouwen representatief (vooral langs de A2) met maximaal 50% kantoorruimte in de gebouwen. Nabij Stadshart Leidsche Rijn bedraagt dit percentage 30 tot 70%.

4.4.3. Stadshart Leidsche Rijn (gebied E3, G1 en G2)

HET COMPACTE STADSDEELCENTRUM VAN UTRECHT

De grootste bevolkingsconcentratie en het economisch zwaartepunt van Nederland bevinden zich in de Randstad. Wonen, werken, winkelen en recreëren vinden hier naast elkaar plaats. Dat stelt hoge eisen aan de inrichting van de omgeving.

In Leidsche Rijn Utrecht wordt een compact stadsdeelcentrum ontwikkeld, een woon-werkmilieu met een hoog voorzieningenniveau.

Stadshart Leidsche Rijn is gelegen aan de A2, net onder Lageweide-west. De locatie is ontsloten naar de A2 en wordt doorsneden door verschillende wegen waaronder een regioweg. Per openbaar vervoer is de bereikbaarheid zowel regio-overstijgend als regionaal optimaal dankzij respectievelijk een eigen Interregiostation en een aansluiting op het regionale hoogwaardig openbaar vervoernetwerk.

Door de combinatie van wonen en werken, en de aanwezigheid van winkels, horeca en culturele en informatieve voorzieningen heeft de locatie een zeer levendig karakter, ook nadat de kantoren gesloten zijn.

De bedrijvigheid in Stadshart Leidsche Rijn is zowel regionaal als nationaal georiënteerd. De 300.000 m² bvo kantoren in dit compacte stadsdeelcentrum zijn bij uitstek geschikt voor bijvoorbeeld de volgende typen organisaties: publieke en semi-publieke dienstverleners (bijvoorbeeld openbaar bestuur, maatschappelijke organisaties en adviesorganen) en kennis-intensieve dienstverleners voor hun administratieve en backoffice activiteiten (zoals bijvoorbeeld softwarehuizen, banken en verzekeraars).

Ten zuiden van het spoor worden langs de A2 en de Regioweg kantoren en woningen in verschillende stapelingspercentages gecombineerd. De kantoren en woningen kunnen beide gebruik maken van de parkeervoorzieningen die daar aan de Regioweg zijn gekoppeld.

De gebouwen ten noorden van het spoor (gebied E3) zijn minimaal circa 18 meter hoog. Ten zuiden van het spoor is de bebouwing iets lager, maar regelmatig van vergelijkbare hoogte als in gebied E3. In het dicht bebouwde gebied zijn de bebouwingspercentages hoog (circa 50%). Ten noorden van het spoor bevinden zich grootschalige verzamelgebouwen met hoogwaardige en duurzame materialen. De hoge kwaliteit van het verblijfsgebied weerspiegeld in de bestrating en het straatmeubilair.

4.4.4. Strijkviertel: het Randstad Business Center (gebied I)

HET ONDERNEMENDE BEDRIJVENPARK MET VELE GEZICHTEN

Een grote openheid en differentiatie zijn de meest typerende kenmerken van het stadsgewest Utrecht. Van alle vier nieuwe toplocaties in Utrecht verenigt Strijkviertel beide kenmerken het beste. De bedrijfslocatie ligt op het kruispunt van de A2 en A12 (ten westen van de A2 en ten noorden van de A12). Kortom: een ideale situering ten opzichte van de mainports Rotterdam en Schiphol, alsmede het Europese achterland en de zakelijke en consumentenmarkt in Nederland.

Strijkviertel is een 80 hectare groot ondernemende bedrijvenpark met vele gezichten. Een modern, gemengd terrein: divers, bedrijvig, no-nonsense en innovatief zijn de kenmerken van deze locatie. Het moderne vierde generatie terrein huisvest een diversiteit aan bedrijven. Door de goede ontsluiting vanaf de rijkswegen is dit een ideale vestigingsplaats voor distributiebedrijven (landelijke en regionale distributiecentra). Ook voor de kennisintensieve lichte industrie (machine- en apparatenbouw), installatiebedrijven en nationaal opererende service-ondernemingen is dit bedrijventerrein zeer geschikt. Voor handelsbedrijven is Strijkviertel een ideale uitvalsbasis. Alle bedrijven op dit terrein profiteren van het goed opgeleide en diverse aanbod op de regionale arbeidsmarkt.

De inrichting van het terrein weerspiegelt de diversiteit van de aanwezige bedrijven. Zo kunnen bedrijven zich aan de kant van de A2 en A12 uitstekend profileren.

Strijkviertel is al met al een sterk gedifferentieerd bedrijventerrein waar nieuwe activiteiten gemakkelijk van de grond komen.

De bebouwingspercentages zijn hoog: meer dan 50%. De bebouwing is tot circa 10 meter hoog en incidenteel (vooral langs de A2) tot circa 18. De kavelgroottes zijn minimaal 2000 m². Er komen echter ook kavels voor van circa 15.000 m² voor en in het zuidelijk deel zelfs tot 4 à 5 hectare. De meer representatieve bebouwing komt vooral voor langs de A12 en bij het ten noorden van Strijkviertel gelegen woongebied. De kwaliteit van de gebouwen varieert van sober en doelmatig in het meer extensieve zuidelijke deel tot kleinschalig en modern in het noordelijk deel. De openbare ruimte heeft een functionele en moderne uitstraling.

4.4.5. Kantoren in de wijken en woon-werkunits

Een programma-onderdeel dat, zoals aangegeven is in hoofdstuk 3, gelijkmatig zal worden gespreid over de verschillende deelplannen. Het gaat hier om circa 50.000 m² byo kantoor en in eerste instantie (als experiment) tien woon-werkunits in deelplan Langerak. Een belangrijk deel van de kantoren zal een plek krijgen in de zorgclusters (10.000 m² per cluster).

4.5. Afwisseling door speciale programma's en experimenten

4.5.1. Autoarme en autovrije buurten en wijken

De mogelijkheden van autoarme en autovrije buurten en wijken in Leidsche Rijn zijn onderzocht. De resultaten zijn vastgelegd in het rapport 'Kansen voor auto-arme wijken in de Vinex-locatie Leidsche Rijn'. Uit het onderzoek blijkt dat Leidsche Rijn voldoende aanleiding geeft voor een aantal autoarme en autovrije buurten en wijken. In en nabij grote steden zoals Utrecht blijkt een actieve vraag aanwezig, die wordt geschat op 5 tot 10% van de bouwproductie voor autovrije en 25% voor autoarme wijken. De vraag is vooral afkomstig van startende tweeverdieners, alleenstaanden en ouderen. In Leidsche Rijn zou het kunnen gaan om zo'n 6% = 1.200 woningen in autovrije wijken en 12,5% = 2.500 woningen in autoarme wijken. Gedacht wordt aan bijvoorbeeld vier of vijf kleine autoarme en autovrije wijken van circa 300 tot 500 woningen, in plaats van één of twee grote wijken. Deze kunnen grofweg voor ongeveer de helft (250 woningen) autoarm en voor de andere helft autovrij zijn. In het rapport worden enkele kansrijke locaties aangegeven. De meeste locaties liggen in plandelen die pas in een latere fase tot ontwikkeling worden gebracht.

Gekozen wordt voor het ontwikkelen van een proefproject bij station Leidsche Rijn-West. Op basis van de ervaringen met deze locatie kunnen in een latere fase van het planproces besluiten worden genomen over de ontwikkeling van andere autoarme en autovrije buurten en wijken.

PROEFPROJECT ROND STATION LEIDSCHER RIJN-WEST

De directe omgeving van het meest westelijk NS-station (deelgebied D16b) is zeer geschikt voor een autoarme en autovrije wijk, gezien de goede ontsluiting met het openbaar vervoer, zeker indien Randstadspoor wordt gerealiseerd, gecombineerd met de nabijheid van het groene middengebied. Met de trein is men vanaf deze locatie in enkele minuten op Utrecht CS. De locatie is bovendien een knooppunt van fietspaden en ligt aan de landelijke fietsroute LF4. Ook komt hier een cluster van voorzieningen en detailhandel.

ANDERE KANSRIJKE LOCATIES (2005-2015):

- rond InterRegio-station Leidsche Rijn Centrum;
- langs het noordelijk deel van het Amsterdam-Rijnkanaal;
- langs het zuidelijk deel van het Amsterdam-Rijnkanaal;
- in de strook langs de geïntegreerde A2.

UITGANGSPUNTEN VOOR AUTOARME EN AUTOVRIJE BUURTEN EN WIJKEN

- Eerste vereiste is de aanwezigheid van een NS-station, HOV-verbindingen, fietsverbindingen en voorzieningen.
- Er moeten aantrekkelijke alternatieven voor de auto beschikbaar zijn, zoals HOV, fiets en Call-a-Car.
- De parkeernormen zullen gedifferentieerd per deelgebied en aangepast aan het ambitieniveau per deelgebied bepaald moeten worden. Voor een autoarm gebied zijn parkeernormen denkbaar van 0,75 parkeerplaats per

woning en voor een autovrij gebied 0,4 parkeerplaats per woning. Er mag ten gevolge van de autoarme wijk geen parkeeroverlast ontstaan in de omliggende wijken.

- De doelgroep en het marktpotentieel voor een autoarme of autovrije wijk zijn eenvoudig te bepalen door marktonderzoek en bijvoorbeeld door maximaal twee jaar voor oplevering van de woningen een advertentie te plaatsen voor mensen die in zo'n wijk willen wonen.

4.5.2. Woonschepen

Het Masterplan Leidsche Rijn noemt vijftig woonschepen. Het maken van ligplaatsen is een extra kans voor het realiseren van een breed aanbod aan woonvormen in Leidsche Rijn. In de bredere delen van het watersysteem in de woongebieden ten noorden van het spoor zullen circa 25 woonschepen een plek krijgen. Er is echter geen open waterverbinding met deze watergangen. In overleg met het SUWO zal worden bekeken wat hiervan de gevolgen zijn voor de typen woonboten die gerealiseerd kunnen worden.

4.5.3. Focuswoningen

Focuswoningen zijn bij elkaar in de buurt gelegen sociale huurwoningen, speciaal gebouwd voor zelfstandig wonende rolstoelgebruikers, die dag en nacht kunnen terugvallen op assistentie op afroep.

Voorlopig wordt uitgegaan van één project van ongeveer vijftien focuswoningen. De beste locatie hiervoor is de omgeving van het westelijke NS-station in deelgebied D2. Hier zijn een goede openbaarvervoerverbinding, detailhandel en zorgvoorzieningen in de nabijheid. De focuswoningen maken deel uit van de 30% sociale woningbouw in Leidsche Rijn. In het gebied waar deze woningen worden gerealiseerd zijn de toegankelijkheidseisen verscherpt van toepassing.

4.5.4. Begeleid wonen

Voor mensen met een geestelijke of lichamelijke handicap worden een aantal 'begeleid wonen'-projecten in geschakelde woningen gerealiseerd. Daarnaast zullen binnen het woningbouwprogramma een aantal zogenaamde 'tussenvoorzieningen', 'sociaal pensions' en opvanghuizen worden gerealiseerd in geschakelde woningen. Deze vormen van begeleid wonen zullen zoveel mogelijk over het plangebied worden verspreid. Hiertoe zal in overleg met de betrokken diensten en instellingen een programma worden opgesteld.

4.5.5. Asielzoekerscentrum

In Leidsche Rijn wordt bij Park Voorn, aan het einde van de Rijn-Kennemerlandlaan, ruimte gereserveerd voor een asielzoekerscentrum.

4.5.6. Kunsttoepassing

Beeldende kunst is, in samenwerking met architectuur en planologie, bij uitstek in staat Leidsche Rijn een gezicht te geven. Het stadslichaam moet gaan leven, eigen karaktertrekken krijgen, een eigen stem of motoriek, waarmee bewoners en gebruikers verbaasd, in spanning gehouden of geamuseerd kunnen worden.

Op dit moment is nog geen concrete invulling van de beeldende kunst in

Leidsche Rijn te geven. In principe wordt onderscheid gemaakt tussen toegepaste kunst, die een bijdrage levert aan de kwaliteit van de openbare ruimte en autonome kunst, die in Leidsche Rijn vooral een plek zal krijgen in galeries, met name in het stadsdeelcentrum (bijvoorbeeld in de stadsgalerij). De organische ontwikkeling van Leidsche Rijn zal nadrukkelijk weer-spiegeld worden in de toepassing van beeldende kunst.

Het is van belang dat de kunsttoepassing in de openbare ruimte juist reageert op de omgeving van het werk. Goede, uitdagende kunst kan een plek uit z'n anonimiteit halen, maar ook de toeschouwer beter bewust maken van zo'n plek, de bewoner het gevoel geven op een bijzondere plek te wonen, in een wijk die de moeite van het in stand houden waard is. Een kunstwerk kan terloops aanwezig zijn, decoratief van aard zijn en/of publieksgerichtheid en functionaliteit in zich verenigen. Om deze wisselwerking met de omgeving en waar mogelijk met (toekomstige) bewoners en gebruikers gestalte te kunnen geven is de organisatie van de kunsttoepassing van belang (zie paragraaf 8.3.10).

Het ontwikkelingsproces van kunsttoepassing voltrekt zich op drie niveaus: macro-, meso- en microniveau. Dit betreft het schaalniveau van de omgeving en niet het fysieke formaat van de projecten. De Adviescommissie Beeldende Kunst adviseert uit te gaan van 5 projecten op macro-niveau, 8 op meso-niveau en 15 op micro-niveau.

Het macroniveau betreft Leidsche Rijn als geheel. Er wordt een relatie gezocht met de ligging van Leidsche Rijn in Nederland, de positie ten opzichte van het Groene Hart en de bestaande stad, de relatie van de periferie met de historische stad, de betekenis van de integratie van de A2 en het ontstaan van het groene middengebied. Inzet van deze projecten zal derhalve vooral plaats vinden in de deelgebieden G1 en G2, in de omgeving van de geïntegreerde A2 en het stadsdeelcentrum.

Op meso-niveau wordt een bijdrage geleverd aan de identificatie van deelgebieden. In eerste instantie wordt er voor de woningbouwgebieden A1, 2 en 3, B1 en 2, D1 en D2 en G3 een mesoproject ontwikkeld.

Voor invulling van het micro-niveau worden voorstellen gedaan in het kader van de S.P.V.E.'s.

De toepassing van kunst in de werkgelegenheidsgebieden zal tot stand komen in nauw overleg met marktpartijen.

Voor de toedeling van projecten naar locaties zijn de UX-kaart (20) en de Regiekaart (19) richtinggevend.

Milieubeleid en techniek

Bij het regelen van de samenhang en de afwisseling in Leidsche Rijn Utrecht is rekening gehouden met een groot aantal heel diverse wensen en eisen ten aanzien van wonen, werken, voorzieningen en verkeer, maar ook met (vaak wettelijk voorgeschreven) milieuhygiënische en technische randvoorwaarden.

5.

5.1. Energie

Voor het energiebeleid ten behoeve van Leidsche Rijn geldt de volgende strategie, in volgorde van prioriteit:

1. Beperk het energieverbruik (met name door bouwkundige maatregelen zoals goed isoleren).
2. Houd door middel van een doortimmerd stedenbouwkundig en bouwkundig ontwerp opties voor toekomstige toepassing van duurzame technologie open, zoals zonneboilers en P.V.-cellen (zon-georiënteerd bouwen).
3. Ga met eindige energiebronnen efficiënt om. Zo is bijvoorbeeld gebruikmaking van de restwarmte van een electriciteitscentrale een zeer energie-efficiënte optie. Deze scoort dan ook hoog uit oogpunt van CO₂-reductie.

Het consequent hanteren van deze rangordening leidt tot een grotere toekomstwaarde van Leidsche Rijn en de bebouwing daarbinnen en daardoor ook tot een lagere (en op termijn verder dalende) energiebehoefte.

De prioriteitsvolgorde van maatregelen wordt in de eerste plaats bepaald door de levensduur ervan:

1. Stedenbouwkundig plan: circa 100 jaar.
2. Gebouwen en voorzieningen: circa 50 jaar.
3. Technische installaties: circa 15 jaar.

Voor de nieuwbouw zijn de volgende Energie-Prestatie-Normen (EPN's) geformuleerd:

- Alle woningen moeten minimaal voldoen aan een EPN van 1,2.
- Een gebouw met een kantoorfunctie of een woning waarvan een gedeelte kantoorruimte is, moet minimaal voldoen aan een EPN van 1,5.
- Voor gebouwen met geheel of gedeeltelijk de volgende functies gelden de aangegeven EPN's: school: 1,2; niet-klinische gezondheidszorg: 1,6; horeca: 1,7; logies: 1,8; sport: 2,3; bijeenkomsten: 2,7; winkel: 2,8; klinische gezondheidszorg: 3,7.
- Voor gebouwen die aangesloten worden op een warmtedistributienet (stadsverwarming) geldt een EPN die 0,1 lager is dan gebouwen waarbij dit niet het geval is. De consequentie daarvan is dat woningen in Leidsche Rijn van ruwweg dezelfde woningkwaliteit dienen te zijn, onafhankelijk van de vraag of er sprake is van gasaansluiting dan wel aansluiting op een warmtenet.

De EPN's zijn zwaarder dan de bouwregelgeving minimaal vereist. Bij een herziening van deze Ontwikkelingsvisie in het jaar 2000 zal worden bepaald of de EPN's aangepast moeten worden aan de ontwikkelingen van dat moment.

Voortbordurend op de tussen het REMU en de GCN gesloten samenwerkingsovereenkomst is door de gemeente Utrecht met de REMU een overeenkomst gesloten waarin de keuze voor stadsverwarming als basis-energievoorziening voor het Utrechtse plangebied wordt onderschreven gelet op de mate van energie-efficiency van deze optie. Als randvoorwaarde geldt een rendabele exploitatie.

Afgesproken is tevens dat een stadsverwarmingsconsument in Leidsche Rijn niet duurder uit zal zijn dan een vergelijkbare consument die gebruik maakt van gas als basisvoorziening. Hiertoe zal een passende lokale/projectgebonden invulling van het zogenaamde "Niet Meer Dan Anders" (NMDA)-principe worden gehanteerd.

De aanleg van het warmtenet zal de stedenbouwkundige ontwikkeling van het plangebied volgen.

Voor de bedrijventerreinen zal de REMU naar behoefte de energievormen elektriciteit, stadsverwarming en gas aanbieden. In de deelplannen E1 en E2 kan het aanbod van stadsverwarming achterwege blijven indien de planning van de stedenbouwkundige ontwikkeling daartoe aanleiding geeft.

Voor bewoners van bestaande bebouwing zal, indien de bewoner dit wenst, de gasvoorziening worden voortgezet.

De REMU zal initiatieven van op stadsverwarming aangesloten klanten, die in aanvulling op de levering van stadsverwarming bronnen van duurzame energie voor eigen gebruik willen toepassen, niet belemmeren.

Er zal onder coördinatie van het Projectbureau Leidsche Rijn een pilotproject worden uitgevoerd vanuit de daartoe in het leven geroepen facilitaire organisatie FACE. In dit pilotproject worden op (een) nader te bepalen locatie(s) 50 woningen gerealiseerd waar hot-fill apparatuur wordt toegepast.

5.2. Waterhuishouding

5.2.1. Grond- en oppervlaktewater

Er wordt een maximale inspanning gepleegd een gebiedseigen watersysteem te ontwikkelen.

Het plangebied Leidsche Rijn wordt gekenmerkt door een droog inzijgebied op de centrale zandrug en veenkleigebieden ten noorden en ten zuiden daarvan, waar hemelwater op open water wordt opgevangen.

Het ontwikkelde watersysteem kent waterlopen op drie niveaus: waterlopen met een nationale en regionale invloedssfeer (zoals het Amsterdam-Rijnkanaal en de Leidsche Rijn), de hoofdwaterstructuur die in het plangebied de aan- en afvoer van water verzorgt en de nevenwatergangen, die een stramien van oppervlaktewater vormen dat het waterpeil in de directe woonomgeving reguleert.

Om deze waterstructuur te kunnen realiseren wordt de bestaande waterstructuur in het gebied zoveel mogelijk benut. Er hoeven slechts enkele

Waterhuishoudingskaart



nieuwe waterlopen te worden aangelegd. Hiermee kan ook worden bereikt dat veel bestaande, archeologisch waardevolle oevers kunnen worden gespaard.

De belangrijkste elementen van het watersysteem vormen de grote plas met de hoofdwatgangen (berging en doorstroming), de waterzuiverende zones met drijvende waterplanten, de fijnmazige waterstructuur (de neven-watgangen) en de infiltratievoorzieningen. Om het watersysteem daadwerkelijk gebiedseigen te laten functioneren, worden geen open verbindingen aangebracht met gebiedsvreemd water van het Amsterdam-Rijnkanaal en de Leidsche Rijn. Wel wordt dit water gebruikt om in perioden van schaarste water in te laten voor voeding van de groene functies, met name in de centrale zone.

In afwijking van het Masterplan wordt voorgesteld om het noordelijke en het zuidelijke circulatiesysteem met elkaar te verbinden, om zodoende adequaat te kunnen optreden bij calamiteiten. Er wordt nu uitgegaan van een lage buitenring en een hogere binnenring op de stroomrug, omdat zo veel beter gebruik wordt gemaakt van de natuurlijke hoogteverlopen in het gebied. Bij de overgang van lage naar hoge ring (bij het stadsdeelcentrum en bij park Voorn) zullen pompen worden aangebracht. Dit systeem is op bijgevoegde kaart 25 schematisch weergegeven.

De definitieve keuze van het systeem wordt in het Gemeenschappelijk Projectbureau Leidsche Rijn voorbereid; de bestuurlijke besluitvorming kan naar verwachting in september 1996 plaatsvinden.

In de waterstructuur moet voldoende waterstroming worden gegarandeerd. Daarom moeten dode einden worden voorkomen en moet veel aandacht worden besteed aan belemmeringen door kunstwerken en kruisingen. Enige stroming zal met mechanische hulpmiddelen, bijvoorbeeld watermolens, moeten worden opgewekt.

De peilmaten worden in het voorjaar van 1997 in overleg met de waterbeheerder vastgesteld. Daarbij wordt rekening gehouden met het huidige peilregime, bestaande waardevolle elementen, maaiveldhoogtes en de hoofdstructuur van het gehele gebied. Er vindt een inventarisatie plaats van de risico's van de waterpeilen voor bestaande waardevolle bomen en boomgaarden in het plangebied. Dit kan eventueel leiden tot zeer plaatselijke maatregelen om de peilen bij deze waardevolle elementen apart te reguleren.

Voor de eerste deelgebieden worden peilen vastgesteld op basis van de nu bekende gegevens. De peilen worden gehandhaafd door regelbare stuwen, zodat later zonder problemen correcties kunnen worden aangebracht in het peilbeheer. In de bouwfase zijn tijdelijke maatregelen nodig.

Voor de maximale waterstanden wordt uitgegaan van een peil tot 0,90 meter beneden het maaiveld. Dit peil is nodig om onder de grotere wegen een drooglegging te behalen van 0,70 meter, rekening houdend met opbolling, zonder dat extra voorzieningen toegepast hoeven te worden. Voor woningen en woonstraten of fietspaden is deze drooglegging niet nodig.

Ophogen van grond is gekoppeld aan een minimale ontwateringsdiepte voor de verschillende functies, terwijl de ontwateringsdiepte is gekoppeld aan het waterpeil in de watgangen. Indien gesteld wordt dat het gemiddelde hoogste waterpeil in de watgangen 0,90 meter onder het bestaande

gemiddelde maaiveld geprojecteerd wordt, dan moet bij ophogen van het terrein minimaal aan deze hoogte voldaan worden. Daarnaast zullen op kavels met woningen extra ophogingen noodzakelijk zijn om afstroming van de verharde oppervlakken in de richting van infiltratievoorzieningen mogelijk te maken.

Bovendien moet ophoging toegepast worden in gebieden waar infiltratievoorzieningen over straat bereikt moeten worden. Gedacht wordt aan een helling van minimaal 3:1000 en een maximale lengte van 200 meter. Hiermee wordt over die afstand een hoogteverschil verkregen van 0,60 meter. Er wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van het bestaande hoogteverschil in het deelgebied.

Oevers hebben in een aantal gevallen een ecologische functie, waarmee bij de inrichting rekening moet worden gehouden. Wel wordt benadrukt dat de oevers in een stedelijk gebied liggen. Verder moet altijd rekening worden gehouden met het risico voor jonge, spelende kinderen.

Kunstwerken waar waterlopen en wegen elkaar kruisen, dienen zodanig te worden uitgevoerd dat het natte profiel van de waterlopen niet wordt versmald of beperkt. Dit houdt in dat duikers of kokerprofielen niet of slechts beperkt worden toegepast.

5.2.2. Waterkwaliteit

Voor het zelfstandig functioneren van een gebiedseigen watersysteem moet tenminste 80% van de verharde oppervlakken worden afgekoppeld van het hemelwaterriool, zonder risico's voor vervuiling van grond- en oppervlaktewater. Uit onderzoek naar de kwaliteit van het afstromend hemelwater moet blijken of deze ambitie kan worden gerealiseerd. Dit onderzoek is nog niet afgerond, omdat het zich over een aantal seizoenen uit dient te strekken.

De benodigde infiltratievoorzieningen bevinden zich voornamelijk in bermen en groenstroken, maar indien blijkt dat doorlatende verharding toegepast kan worden in woonstraten, fietspaden en voetpaden, dan zal ook deze toepassing worden benut.

Waarschijnlijk zijn bergingsvijvers noodzakelijk om water vanuit de overstorten van riolering op te kunnen vangen. Ook kan hiervoor een laaggelegen grasveld worden gebruikt, dat in een overstortsituatie gevuld wordt en na een regenbui leeg kan stromen in het rioolstelsel.

Het vaststellen van de gewenste waterkwaliteit is afhankelijk van de voorgenomen functie. Aan water met een zwemfunctie worden andere kwaliteitseisen gesteld dan aan water met een vaarrecreatieve functie. De waterkwaliteit wordt onder andere bepaald door de vuiluitworp vanuit het rioolstelsel, water afkomstig van infiltratievoorzieningen, de kwaliteit van regenwater en de kwaliteit van het hoofdwatersysteem. Het water dat vanuit het Amsterdam-Rijnkanaal wordt aangevoerd, wordt gezuiverd door een helofytenfiltersysteem of alternatieven daarvoor. Door delen van dit systeem al vanaf de eerste planfase aan te leggen, zal de waterkwaliteit direct al enigszins verbeteren. Ook gaat er een zuiverende werking uit van de infiltratiesystemen.

Een hoge ambitie voor de waterkwaliteit zal in het oostelijk deel van het plangebied de grootste kans van slagen hebben, omdat het water op de stroomrug van west naar oost stromend nagefilterd wordt via waterplanten, waarmee het zuiveringsrendement naar het oosten toeneemt.

Alle hoofdwatertgangen, behalve die op de stroomrug, hebben - naast hun functie als onderdeel van het watersysteem - een belangrijke functie voor sport en recreatie.

Dit houdt in dat het aantal stuwen en duikers zoveel mogelijk wordt beperkt. De Strijkviertelplas wordt ingezet bij het zuiveren van het inlaatwater uit de Leidsche Rijn. Na nog een paar zuiveringsstappen wordt het inlaatwater in de hoofdwatertgang opgenomen. De huidige waterkwaliteit van de plas mag door dit gebruik niet verslechteren, een en ander wordt nog uitgezocht.

De overige waterlopen hebben als belangrijkste functie de berging en de aan- en afvoer van water ten behoeve van het functioneren van het gebiedseigen watersysteem.

De Leidsche Rijn houdt een belangrijke functie in de watertoevoer naar het achterland en vormt een officiële vaarverbinding voor kleinere recreatievaart tussen het Amsterdam-Rijnkanaal en het achterland. Nader onderzoek zal moeten uitwijzen of deze laatste functie kan worden gehandhaafd na uitvoering van de integratie van de A2.

Bij het opstellen van het rioleringsplan moet rekening worden gehouden met de overstorten. Deze worden alleen geprojecteerd langs hoofdwatertgangen of andere grote doorstroombare oppervlaktewateren in het plangebied. Een goede stroming in de watertgangen komt de kwaliteit van het oppervlaktewater ten goede. Daarom wordt geprobeerd een systeem te ontwerpen waarbij alle watertgangen onderdeel zijn van een circulatiesysteem.

In gebieden waar de kans op vervuiling van regenwater groot is, zoals parkeerterreinen, verkeerswegen en bepaalde bedrijventerreinen, wordt een verbeterd gescheiden rioleringsstelsel toegepast. Dit betekent dat het eerste regenwater, dat verontreinigd is door vuil van de straten, wordt opgevangen in de vuilwaterriolering en afgevoerd naar de rioolwaterzuivering; na korte tijd wordt de rest van de regenbui afgevoerd naar open water.

Het grootste deel van het plangebied leent zich echter voor een vernieuwde aanpak, omdat de wegen en pleinen in de woonomgeving door de beperkte verkeersbelasting relatief schoon zullen zijn en de kans op vervuiling van het afstromende regenwater klein is. Verharde oppervlakken worden hier afgekoppeld van het hemelwaterriool. Het regenwater kan, met toepassing van reinigingsfilters in de vorm van drassige bosjes of grindkoffers, worden afgevoerd naar open water of in de bodem worden geïnfiltreerd. Regenwater van de daken heeft nauwelijks kans op vervuiling, mits aan de toe te passen bouwstoffen voor de woningen nadere eisen worden gesteld.

Het vuilwaterriool zal het afvalwater transporteren naar een centraal in het Utrechtse plangebied gelegen hoofdrioolgemaal. Dit gemaal pompt het verzamelde afvalwater naar de nog op te richten rioolwaterzuiveringsinstallatie in het noordelijk plangebied. Deze is bij oplevering van de eerste woningen nog niet gereed. Daarom dienen in samenspraak met de gemeente Vleuten-De Meern de mogelijkheden voor een tijdelijke uitwisseling van afvalwaterstromen te worden onderzocht. Hierin heeft het Gemeenschappelijk Projectbureau Leidsche Rijn de eerste verantwoordelijkheid en is de Provincie een belangrijke partner, aangezien deze verantwoordelijk is voor de afvoer en zuivering van afvalwaterstromen.

Er wordt onderzoek gedaan naar de technische, financiële en maatschappelijke haalbaarheid van het toepassen van een tweede waterdistributiesysteem. Water van een lagere kwaliteit dan drinkwater kan via een tweede waterleidingnet gebruikt worden voor toiletspoeling en wellicht het wassen van kleding. Bedrijven zouden van dit tweede waterleidingnet gebruik kunnen maken voor hun sprinklerinstallatie. De aangesloten bedrijven hebben geen waterbuffer meer nodig en besparen op bouwkosten. Ook de brandputten van de brandweer zouden op het tweede waternet kunnen worden aangesloten.

Als mogelijke 'bronnen' voor dit distributiesysteem wordt gekeken naar het oppervlaktewater binnen het plangebied zelf of uit het Amsterdam-Rijnkanaal en naar de pijpleiding met voorgezuiverd water uit de Lek, dat vanuit Nieuwegein via Leidsche Rijn naar de Kennemerduinen wordt getransporteerd.

5.3. Geluid

De te hanteren grenswaarden in Leidsche Rijn worden bepaald op basis van de Wet Geluidshinder. Doordat nieuwbouw op zo'n grote schaal gaat plaats vinden zal het nieuwe stadsdeel in de eindsituatie aanmerkelijk minder hindersituaties kennen dan een stad van vergelijkbare grootte, die in de loop van vele jaren is ontwikkeld parallel aan de ontwikkeling van de (auto)mobiliteit. Bovendien is er voor gekozen om in Leidsche Rijn het woongebied vorm te geven als 30 km-gebied, met uitzondering van een beperkt aantal hoofdwegen. Het aantal potentiële bronnen van verkeerslawaaï is daarmee betrekkelijk gering: de Rijkswegen, de regioweg, de twee stadsassen, het hoogwaardig openbaar vervoer en de spoorlijn.

Bij deze infrastructuur is bekeken hoe de geluidshinder structureel kan worden geneutraliseerd. Daarbij zijn de breedtes van wegprofielen nagegaan, waarbij geprobeerd is een evenwichtige afstemming te krijgen tussen geluidshinderbeperking en het creëren van aanvaardbare stedenbouwkundige situaties. Van belang voor de kwaliteit van de leefomgeving is dat infrastructuur niet zodanig veel ruimte in beslag neemt dat barrières ontstaan en de compacte opzet van het nieuwe stadsdeel in gevaar komt. Tevens is gekeken naar de mate waarin technische maatregelen zoals geluidsreducerend wegdek kunnen worden toegepast. Bovendien worden bij de Rijkswegen, bij het spoor en incidenteel bij de interne wegenstructuur (absorberende) geluidschermen of geluidwallen toegepast. Geluidschermen zijn echter in principe ongewenst voor de interne wegen in stedelijke situaties.

Tenslotte is tevens per situatie bezien waar rangschikking van functies een bijdrage kan leveren aan het beperken van overlastsituaties en is bezien waar wandvorming daar aan kan bijdragen. In een aantal situaties is er, vanwege de kwaliteit van de stedenbouwkundige oplossing en vanwege de leefbaarheid, voor gekozen om hinder binnen de grenzen van de wet te accepteren. In sterk stedelijke situaties is het daartoe acceptabel ontheffing te vragen van de bij wet gestelde grenswaarden. De hoge milieukwaliteit en de hoge kwaliteit van de leefomgeving in Leidsche Rijn als totaal (duurzaam en compact) biedt voldoende compensatie om dit te rechtvaardigen.

Een voorlopige inventarisatie laat zien dat het aantal woningen waarvoor in het plangebied ontheffing moet worden aangevraagd circa 13% bedraagt. Op deze plekken heeft het realiseren van de compacte stad prioriteit en zijn

verder gaande hinderbeperkende maatregelen niet acceptabel. Leidsche Rijn is qua schaal immers niet vergelijkbaar met een beperkte binnenstedelijke uitbreiding; er is sprake van een omvangrijk bouwprogramma, dat veel verkeer van buiten het gebied aantrekt. Bovendien is Leidsche Rijn begrensd door twee snelwegen (achterlandverbindingen) met grote capaciteit en wordt de locatie doorsneden door de in de toekomst 4-sporige spoorlijn Utrecht-Gouda. De mobiliteitsambities tenslotte vereisen hoge dichtheden rond stations en HOV-haltes, terwijl dit potentiële geluidhinderbronnen zijn.

RIJKSWEG A2

Woningbouw in de omgeving van de geïntegreerde A2 is door de speciale maatregelen en met ontheffing mogelijk tot op 45 meter uit het hart van de weg.

In de 'gaten' tussen de kappen is geluidsafscherming van 8,5 tot 10 meter afdoende. Ten zuiden van Hooggelegen wordt een transferium gerealiseerd, dat tevens dienst doet als geluidsafschermende bebouwing voor een deel van de woningbouw in Papendorp.

Bij delen van de A2 waar van integratie geen sprake is, wordt geluidsafscherming gerealiseerd, afhankelijk van de situatie en de mate waarin met absorberende schermen wordt gewerkt.

RIJKSWEG A12

De woningbouw in het Utrechtse plangebied blijft op zodanige afstand van de A12, dat geen rekening behoeft te worden gehouden met geluidhinder van de A12.

INTERNE WEGENSTRUCTUUR

De intensiteiten op de stedelijke ontsluitingswegen en de maximumsnelheid (50 km/uur) blijven binnen het woongebied dermate laag, dat wallen of schermen vrijwel niet nodig zijn. Een uitzondering geldt voor:

- de noordzijde van de verlengde Churchilllaan;
- beide zijden van de verlengde Martin Luther Kingweg;
- de zuidzijde van de noordelijke stadsas ten oosten van de A2.

Bovendien wordt de afstand tot de geluidgevoelige bebouwing beperkt, doordat de ontsluitingswegen worden uitgevoerd met 'stil' asfalt.

Voor woningbouw langs de stedelijke ontsluitingswegen is ontheffing nodig. Deze woningbouw krijgt daar waar nodig een afschermende functie te vervullen voor de woningbouw er achter. Bij het stadsdeelcentrum zullen niet-woningbouwfuncties de weg begeleiden, waardoor daar geen ontheffing noodzakelijk is.

Op de zuidelijke stadsas wordt een profiel aangehouden van maximaal 40 meter waarbinnen geen woningbouw wordt gerealiseerd. De noordelijke stadsas kent vanwege een cumulatie met het spoorlawaaï een profiel van 45 meter. Ter plaatse van de zorgvoorzieningen bij station Utrecht-west zullen niet-woonfuncties naar de weg zijn gekeerd, waardoor op die plek geen ontheffingen noodzakelijk zijn.

Op het deel van de regioweg tussen het spoor en de Leidsche Rijn wordt eveneens een maximumsnelheid gehanteerd van 50 km/uur en zal 'stil' asfalt worden toegepast. Bij het stadsdeelcentrum zullen vooral niet-woon-

functies langs de regioweg worden gesitueerd, waardoor ontheffingen achterwege kunnen blijven.

De regioweg wordt gedeeltelijk verdiept aangelegd. Er zullen maatregelen worden genomen waardoor de intensiteit beperkt blijft tot maximaal 20.000 voertuigen per etmaal. Daardoor wordt voorkomen dat geluidschermen moeten worden toegepast. Wel zal bij een verdiepte ligging ter plaatse van begeleidende woningbouw een beperkt aantal ontheffingen noodzakelijk zijn. De intentie is om voor de woningbouw aan de oostkant van de A2 (op 85 meter uit het hart van de regioweg) zonder ontheffingen te bouwen.

Geluidschermen zijn langs de regioweg noodzakelijk tussen de Zuidelijke Stadsas en Hooggelegen. Voor begeleidende woningbouw langs deze weg wordt gedacht aan ondergronds parkeren (op het niveau van het oude maaiveld en derhalve onder het nieuwe, verhoogde maaiveld) en voorzieningen op de begane grond. De woningen zijn op de verdiepingen gesitueerd en worden voorzien van extra geluidvoorzieningen, zoals bijvoorbeeld een geluidswerende, inpandige galerij. In plaats van voorzieningen kan voor de begane grond ook worden gedacht aan kantoren of aan gemeenschappelijke ruimten ten behoeve van de woningen. Indien dergelijke functies niet voorhanden zijn en de begane grond wordt ingevuld met woningen, kunnen deze terugliggend, verder van de weg worden uitgevoerd en/of de weg kan worden voorzien van geluidsabsorberende schermen.

HOOGWAARDIG OPENBAAR VERVOER (HOV)

Voor alle HOV-lijnen zijn voorlopige geluidsberekeningen opgesteld, uitgaande van een aanbod van 90 (zuidelijke radiaal) tot 200 (noordelijke radiaal) bussen per etmaal. Uitgangspunt voor de meest intensief bereden noordelijke radiaal is een maximum snelheid van 50 km/uur, 'stil' asfalt en een profiel van 40 meter, waarbinnen geen woningbouw wordt gerealiseerd. Buiten die zone kan woningbouw worden gerealiseerd, zonder dat ontheffingen behoeven te worden ingezet. Op sommige plaatsen langs het HOV-tracé kan het profiel smaller zijn doordat zich daar niet-woonfuncties bevinden (archeologiepark, stadsdeelcentrum). Het profiel van de HOV-baan wordt gevuld met openbare ruimte uit de aanpalende woongebieden.

EFFECTEN OP BESTAAND STEDELIJK GEBIED

De in het Masterplan gekozen aansluiting op de wegenstructuur van het bestaand stedelijk gebied van Utrecht blijft gehandhaafd. De voortgang in de planontwikkeling heeft ten aanzien van de geluidhindereffecten op de bestaande stad niet tot nieuwe inzichten geleid.

SPOORLIJN UTRECHT CS-WOERDEN

Een eerste akoestisch onderzoek inzake de spoorverdubbeling wijst uit dat een spoor op poten met 1,5 meter hoge schermen, woningbouw met ontheffing mogelijk maakt op 45 meter vanuit het hart van het spoor. Meer specifiek onderzoek moet uitwijzen of er voor bepaalde situaties verdere verbetering kan optreden. Er wordt in ieder geval van uitgegaan dat verbetering is te bewerkstelligen bij de stations, aangezien de stationsbebouwing een geluidsreducerende werking heeft. Bij het stadsdeelcentrum en bij station Utrecht-west zullen niet-woonfuncties langs het spoor worden gesitueerd, waardoor niet met ontheffingen behoeft te worden gewerkt.

De stalen spoorbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal levert een zo zware

geluidbelasting op, dat vervanging van deze brug bij de NS zal worden bepleit.

INDUSTRIETERREIN LAGE WEIDE

Het geluid van de bedrijven op Lage Weide levert geen randvoorwaarden op voor de woningbouw in Leidsche Rijn.

Voor Lage Weide zal zonebeheer worden toegepast, waarmee greep kan worden gehouden op ontwikkelingen die de zonering beïnvloeden.

INDUSTRIETERREIN OUDENRIJN

Enkele (met name kraan- en transport)bedrijven op het industrieterrein Oudenrijn in De Meern veroorzaken 's nachts veel lawaai. De geplande woningbouw in Strijkviertel valt buiten de hindercontouren.

5.4. Lucht

In de bij deze Ontwikkelingsvisie behorende programmabijlage zijn de geldende richt- en grenswaarden voor lokale luchtverontreiniging aangegeven.

RIJKSWEG A2

Bebouwing met langdurige verblijfsfuncties wordt tot op 20 meter uit de rand van de A2 mogelijk gemaakt door enerzijds de toegepaste overkappingen en anderzijds de uitgebreide geluidschermen, die tevens de luchtcirculatie reguleren. Nadere studie van TNO heeft uitgewezen dat, indien bij de uiteinden van de overkappingen schermen worden toegepast tot 16 meter lang, ook overlast van de meest schadelijke stoffen (stikstof) voldoende kan worden beperkt. Langs de meest noordelijke opening kan de overlast verder worden beperkt door niet-woonbebouwing aan de wegzijde te situeren.

Bij de niet-geïntegreerde delen van de A2 wordt geen bebouwing met langdurige verblijfsfuncties gerealiseerd binnen de luchthinderzones. Op deze plekken vormt geluidhinder een grotere belemmering voor woningbouw.

RIJKSWEG A12

De geplande woningbouw ligt op zodanige afstand van de A12 dat hier niet met luchtverontreiniging rekening hoeft te worden gehouden.

OVERIGE HOOFDWEGEN

Bij de regionale wegen en de hoofdonthutingswegen geldt voor luchtverontreiniging voornamelijk een afstand van 20 meter vanaf de wegrand, waarbinnen geen buitenruimten behorend bij woningen zullen worden gesitueerd.

EFFECTEN OP HET BESTAAND STEDELIJK GEBIED VAN UTRECHT

Ten aanzien van de effecten van luchtverontreiniging door het verkeer op het bestaand stedelijk gebied van Utrecht zijn in het kader van de voortschrijdende planontwikkeling geen andere inzichten ontstaan dan hetgeen is aangegeven in het Masterplan.

5.5. Geurhinder

De randvoorwaarden voor geurhinder zijn aangegeven in de rijksnota

Stankbeleid en de Nederlandse emissie Richtlijn (NeR). De enige potentiële bron van geurhinder is de fabriek van Douwe Egberts.

Deze valt onder de aan de NeR verbonden bijzondere regeling voor koffiebranders. De geurcontour ligt ongeveer op de westelijke rand van het Amsterdam-Rijnkanaal.

In het nieuwe woongebied is derhalve geen sprake van geurhinder.

5.6. Veiligheid

5.6.1. Externe veiligheid

Voor rijkswegen, spoorlijnen en het Amsterdam-Rijnkanaal geldt een individueel risico van 10^{-6} als grenswaarde. Voor de ontwikkeling van Leidsche Rijn is ook het groepsrisico van belang. Het groepsrisico is afhankelijk van de programmatische invulling, functies en dichtheden van de deelgebieden. Naarmate wegenstructuur en bebording onduidelijker worden, neemt de ongevalskans toe. Dit risico is het grootst bij knooppunten en kruisingen.

AMSTERDAM-RIJNKANAAL

Voor individueel risico geldt een zone die overeenkomt met de oever. Voor groepsrisico geldt een zone van 35 meter tot de rand van het kanaal, waarbinnen geen functies met een langdurig verblijf, zoals woningen, tuinen en kantoren waar meer dan 25 mensen werken, mogen worden gesitueerd. Voor groepsrisico geldt binnen een zone van 200 meter een beperking aan de bebouwingsdichtheid. Er gelden geen randvoorwaarden voor de bebouwingsdichtheid als deze niet hoger is dan 80 woningen per hectare.

Bij de uitwerking in SPVE's dient rekening te worden gehouden met de benodigde ruimte voor hulpdiensten bij calamiteiten op het water.

SPOORLIJN UTRECHT-WOERDEN

Bij het huidige railverkeer op de spoorlijn Utrecht-Woerden speelt externe veiligheid geen rol. In verband met de prognose van het vervoer van gevaarlijke stoffen in 2015 moeten twee zones in acht worden genomen.

- Vanwege het individueel risico geldt een zone van 23 meter vanaf de rand van de spoorlijn waarbinnen niet gebouwd mag worden.
- Vanwege het groepsrisico wordt in de zone tussen 23 en 200 meter een bebouwingsdichtheid aangehouden van maximaal 80 woningen per hectare. Vergelijkbare randvoorwaarden gelden voor bedrijven en kantoren waar meer dan 25 personen werken.

RIJKSWEG A2

Bij de A2 ligt de contour voor Individueel Risico (IR) op minder dan 20 m afstand van de wegas. Deze contour vormt dus geen enkele belemmering voor de geprojecteerde bebouwing. Deze IR-waarde is berekend volgens het nieuwste rekenprogramma (IPO-RBM) en wijkt af van de waarde uit de Corridorstudie, waarin de IR-contour op circa 50 m van het hart van de snelweg was berekend. Het deel van het IPO-RBM rekenprogramma van het Groepsrisico berekent, staat nog ter discussie. Om deze reden wordt voorlopig uitgegaan van de diagrammen uit het 'Consequentie-onderzoek Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen'.

Bij tweezijdige bebouwing beginnend op circa 20 m van de wegrand kan

volgens deze diagrammen een dichtheid van circa 200 personen per hectare worden toegestaan. Bij toepassing van de nieuwste inzichten omtrent slachtofferkansen kan deze waarde zelfs verdubbeld worden zonder dat de oriënterende waarde voor het groepsrisico wordt overschreden.

INDUSTRIETERREIN LAGE WEIDE

Op Lage Weide bevindt zich een tankstation met LPG. Het vulpunt ligt vlakbij het tankstation. Met het oog op de externe veiligheid zal rond het vulpunt een cirkel van 80 meter vrij moeten blijven van (woon)bebouwing.

Onderzocht wordt in hoeverre nieuwe tankstations in Leidsche Rijn een plek kunnen krijgen.

INDUSTRIETERREIN OUDENRIJN

Op industrieterrein Oudenrijn in Vleuten-De Meern is een katalysatoren-fabriek gevestigd die onder de post-Seveso-richtlijnen valt. Binnen een straal van 600 meter rond het bedrijf is geen woningbouw gepland.

5.6.2. Verkeersveiligheid

In de 30-kilometergebieden zijn verdere snelheidsbeperkende maatregelen noodzakelijk. Lange rechte straten vormen uit oogpunt van veiligheid vaak een probleem; zij nodigen uit tot hard rijden. Hiermee wordt binnen de profielen van de wegen rekening gehouden. Bij het opstellen van de stedenbouwkundige plannen zullen de uitgangspunten voor het realiseren van duurzaam veilige wegsystemen worden meegewogen. Het is de bedoeling om door de vormgeving van de infrastructuur de kans op ongevallen drastisch te beperken. Voor zover ongevallen zich desondanks nog voordoen, zal geprobeerd worden de kans op het ontstaan van ernstig letsel nagenoeg uit te sluiten.

5.6.3. Sociale veiligheid

Met sociale veiligheid wordt bedoeld het voorkomen van overlast, vandalisme en (kleine) criminaliteit en het bevorderen van het gevoel van veiligheid.

Voor de beoordeling van plannen op het criterium sociale veiligheid biedt het 'Politiekeurmerk Veilig Wonen' (Politie Hollands Midden, SEV en Ministerie van Justitie, 1995) een goede handleiding.

In de SPVE's zullen in overleg met de politie nadere voorstellen worden gedaan ten aanzien van preventie en sociale veiligheid.

Ook de sociale veiligheid in voorzieningencentra en in het stadsdeelcentrum en met name de doorgangs- en toegangsroutes zullen extra aandacht krijgen.

Daarnaast wordt specifiek zorg besteed aan de sociale veiligheid in overgangsgebieden van wonen naar groen en bedrijventerreinen, aan de toegangsroutes naar station en HOV-haltes, de aansluitingen op de bestaande stad, tunnels onder het spoor, bruggen over het kanaal en doorgaande routes in gebieden waar wordt gebouwd.

5.6.4. Kindvriendelijke stad

Niet alleen de aandacht voor verkeersveiligheid en sociale veiligheid leidt tot een kindvriendelijke stad. In de openbare ruimte wordt specifieke aandacht gegeven aan de speelbaarheid. Bij de organisatie van de voorzieningenstructuur staat eveneens het kind centraal. Gezien de te verwachten bevolkingssamenstelling (veel tweeverdieners met kinderen) worden in

Leidsche Rijn voldoende mogelijkheden geboden voor kinderopvang, jeugd-gezondheidszorg, bibliotheekwerk, huiswerkbegeleiding, opvoedingsondersteuning, preventie schooluitval, jeugdhulpverlening, informatie- en advieswerk, muziek-, bewegings- en sportactiviteiten en scholen, clubs, scouting en dergelijke.

Ten behoeve van de SPVE's worden door de GG&GD checklisten opgesteld voor het ontwerpen van een veilige woning en woonomgeving.

5.6.5. Brandpreventie

Ook in de autoluwe en autovrije gebieden behoren objecten en gebouwen goed bereikbaar te blijven voor noodhulpdiensten zoals de brandweer. Toepassing van dynamische afsluitingen, aanstuurbaar door de brandweer, behoort tot de mogelijkheden. De HOV-routes kunnen in geval van calamiteiten ook door brandweervoertuigen worden gebruikt.

Voor de primaire bluswatervoorzieningen in compact stedelijk gebied behoren bovengrondse brandkranen tot de mogelijkheden. Voor de secundaire bluswatermogelijkheden wordt gedacht aan goed bereikbaar open water en/of brandputten. Voor met name de industriegebieden wordt gedacht aan voldoende bluswatercapaciteit voor sprinklerinstallaties. Met de realisatoren van de woningbouw zal worden overlegd in hoeverre de brandveiligheid kan worden verhoogd door al bij de bouw rookmelders te plaatsen.

5.7. Bodemverontreiniging

Ten aanzien van de bodemkwaliteit in Leidsche Rijn gelden de volgende uitgangspunten:

1. De huidige bodemkwaliteit moet minimaal gehandhaafd blijven. Vanuit duurzaamheidsoverwegingen mag bij hergebruik van grond de ontvangende bodem niet in kwaliteit achteruitgaan, zelfs als dit vanuit het oogpunt van de te realiseren bestemming verantwoord zou zijn.
2. De bodemkwaliteit mag geen beperkingen opleveren voor de te realiseren bestemming.
3. Vrijkomende grond dient zoveel mogelijk als bouwstof te worden hergebruikt. De algemene kwaliteit van de bodem als gevolg van hergebruik mag niet verslechteren. Indien op lokaal niveau geen gesloten grondbalans is te realiseren, dient er naar mogelijkheden in de bredere omgeving te worden gezocht. Momenteel werken de provincie en de gemeente Utrecht aan een beleidsvoorstel waarin de bovengenoemde uitgangspunten met betrekking tot hergebruik van grond in Leidsche Rijn worden uitgewerkt. Dit voorstel zal naar verwachting in het tweede kwartaal van 1997 zijn afgerond.

Ten behoeve van de aanpak van bodemsanering op bovenomschreven wijze is een bodem informatie systeem operationeel (BESURE). Hierin zijn alle potentieel verdachte en bodembedreigende activiteiten opgeslagen voor zover deze te achterhalen zijn uit archiefinventarisaties, uitgevoerde onderzoeken, interviews en luchtfoto-interpretaties. Deze informatie dient als basis voor verder feitelijk bodemonderzoek naar mogelijke ernstige verontreinigingen.

Naar aanleiding van het door het BRU met de belangenvereniging van de

in het gebied aanwezige tuinders afgesloten verplaatsingsplan, is momenteel een feitelijk bodemonderzoek in uitvoering naar de ernst, aard en omvang van de mogelijke verontreiniging op basis van de bekende verdacht en bodembedreigende activiteiten. De overige feitelijke bodemkwaliteitsgegevens worden in het kader van de verwerving van de gronden verzameld.

Om vraag en aanbod bij de diverse grondstromen op elkaar af te kunnen stemmen is de instelling van een grondbank noodzakelijk (zie 8.5.5.)

Het huidige beeld van de bodemkwaliteit is gebaseerd op een gebiedsdekkend historisch onderzoek naar bodembedreigende activiteiten. Op de meest verdachte lokaties is reeds een bodemonderzoek uitgevoerd. Hieruit is naar voren gekomen dat er drie omvangrijke verontreinigende locaties zijn, te weten de voormalige stortplaats De Kraal (aan de Groenedijk), een voormalige groenstort (Huppeldijk) en een gedeelte van de gedempte Proostwetering (een strook van 2 kilometer, 10 meter breed en 3 meter diep, ten noorden van de spoorlijn). Voor de Put van Kraal is IBC-sanering en inrichting als park uitgangspunt.

De overige aangetoonde verontreinigingen zijn beperkt van omvang en vormen geen belemmering voor de planvorming. Het betreft hier voornamelijk lokale verontreinigingen als gevolg van slootdempingen, erfverhardingen, olietanks, brandplaatsen en lokale stortingen.

5.8. Voedingstracés nutsbedrijven

De voedingstracés van de nutsbedrijven worden hoofdzakelijk aangevoerd vanuit de bestaande stad. Per nutsbedrijf zijn verschillende aspecten van belang.

In deelgebied G3 is aan de zuidelijke stadsas een nieuwe telefooncentrale gepland, van waaruit de gebruikers in het gehele Utrechtse plangebied worden bediend.

Electriciteit wordt aangevoerd uit het gebied via een nieuw te bouwen 150 kV-station ten zuiden van de A12.

De *energievoorziening* zal vooral plaatsvinden door middel van stadsverwarming (zie paragraaf 5.1.). Ten behoeve van de bestaande lintbebouwing blijft in ieder geval het gebruik van gas mogelijk.

Er wordt een *glasvezelvoedingstracé* aangelegd vanuit de bestaande stad.

Het *Waterleidingbedrijf* dient een ringleiding aan te leggen door het gehele plangebied en daarbij een verbinding tot stand te brengen met het nieuw op te richten pompstation in het plangebied.

In deelgebied E1 zal ten noorden van het Grand Canal een *rioolwaterzuiveringsinstallatie* worden opgericht. In aanvulling daarop zal bij de kleine Archeologische vindplaats in deelgebied A3 een *hoofdroolgemaal* worden gebouwd.

De belangrijke hoofdvoedingstracés voor de ondergrondse infrastructuur zijn gecombineerd met de vaste straatelementen zoals weergegeven op kaart 24.



HOV-laan langs archeologie- park

(voorbeeld uitwerking)

HOV-laan,
zicht van boven.

HOV-laan,
zicht vanuit het park.



Woonstraat met brede voortuinen

(voorbeeld uitwerking)

Brede groene straat,
zicht van boven.

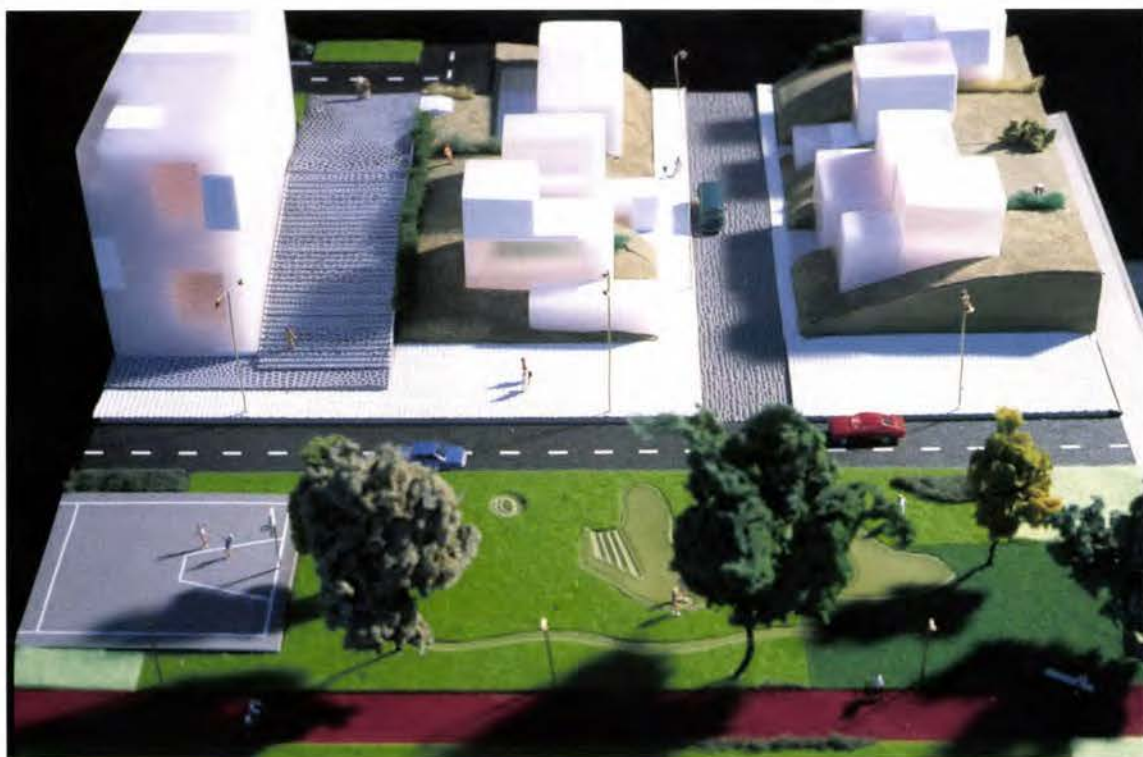
Brede groene straat,
zicht op brede voortuinen.





Amsterdam-Rijnkanaal
(voorbeeld uitwerking)

Bebouwing langs
Amsterdam-Rijnkanaal.





Amsterdam-Rijnkanaal, parkstrook tussen oever en bebouwing.



Amsterdam-Rijnkanaal, zicht vanuit zuid-oost.



Amsterdam-Rijnkanaal, bebouwing op heuvels tussen kanaal en A2.



Amsterdam-Rijnkanaal, zicht op het kanaal vanuit woonstraat.



Kwaliteit van openbare ruimte en gebouwen

In de Stedenbouwkundige Programma's van Eisen zal een groot aantal zaken nader worden uitgewerkt, onder meer in een verkavelingsopzet. Voor de belangrijkste (soort) openbare ruimten zijn al voorstellen uitgewerkt en opgenomen in het bijlagenboek. Daarnaast wordt aan de te ontwerpen gebouwen een aantal specifieke kwaliteitseisen gesteld.

6.

6.1. Profielen van de belangrijkste verbindingen

Van de belangrijkste - deelplanoverschrijdende - straten of routes zijn in een bijlage (het profielenboek) indicatief de principe-profielen gegeven.

Deze profielen zijn in die zin indicatief, dat aanvullende informatie en nader onderzoek nodig is voor het uitwerken en detailleren.

De basisingrediënten zijn echter richtinggevend: wegtypen (bijvoorbeeld 2 x 1-baans), fietspaden, wandelroutes, watergangen en cetera en de oriëntatie van de onderdelen ten opzichte van elkaar.

6.1.1. Zuidelijke stadsas

De zuidelijke stadsas loopt in oost-westrichting door het plangebied. De straat, 2x1-baans, wordt aan de zuidzijde begeleid door een 13 meter brede watergang. Onderbrekingen van de rietzone aan de watergang kunnen mogelijk visplaatsen. De woningen aan de overkant staan in het water. Zij vormen een kade en zullen gericht zijn op de stadsas.

Aan de noordzijde ontstaat een brede zone voor fietsers, voetgangers en stukjes parallelweg voor autoverkeer. Om de levendigheid van de straat te vergroten zouden de gebouwen aan deze zijde een grotere verdiepingshoogte op de begane grond kunnen krijgen, zodat zich hier bedrijvigheid kan ontwikkelen.

6.1.2. Noordelijke stadsas

Deze stadsas, 2x1-baans, loopt aan de zuidzijde van het spoor, in oostwestrichting. Daarnaast ligt een hoofd fietsroute en een wandelzone.

Het spoor zal op poten worden uitgevoerd. Hiervoor wordt een breedte van 30 meter gereserveerd. Langs de noordkant van het spoor loopt een 18 meter brede watergang.

6.1.3. Regioweg

Langs de westzijde van de te integreren A2 loopt de regioweg, 2 x 1-baans. Vanaf het dak van de A2 naar het westen toe loopt een talud met zeer flauwe helling tot aan het maaiveld, zodat het dak en het gebied ten oosten ervan voor alle verkeerssoorten toegankelijk wordt.

Ter plaatse van de dichte delen van de integratie is een in het talud verzonken profiel (op maaiveld) uitgangspunt. Parkeerplaatsen voor voorzieningen liggen gelijkvloers met de regioweg, onder de voorzieningen. De

voorzieningen zijn bereikbaar vanaf het dak van de A2 met bruggen dwars over de regioweg heen, vanaf het talud aan de westkant en vanuit de parkeerlaag onder de voorzieningen. Tussen de auto's en het HOV is ruimte voor een berm met bomen.

Ter plaatse van de open delen van de integratie is een ligging op hoogte het uitgangspunt, met aan weerszijden van het gat in het dak van de A2 gelijkvloers met de regioweg een aansluiting met een oost-weststraat.

6.1.4. Rand van het Centrale Park

Een straat voor auto- en fietsverkeer en een recreatieve wandelroute. Deze loopt van noord naar zuid langs het park in een gebogen strakke lijn. Het park ligt verlaagd ten opzichte van de straat. Langs de straat staat lage bebouwing afgewisseld met een aantal hogere gebouwen die zich aan het einde van de naar het park lopende bestaande linten bevinden.

6.1.5. HOV-laan langs het Archeologiepark

De HOV-baan loopt voor een gedeelte tussen park en fietsroute. Er wordt rekening gehouden met vertraming op termijn. Tussen fietspad en HOV ligt een smalle sloot. Er zijn een aantal duidelijke overgangen van het woongebied naar het iets verhoogde park toe. Ophoging van het park maakt beplanting boven de archeologische vindplaats mogelijk. Naast het fietspad, aan de zuidzijde, loopt of een woonstraat of een wandelroute langs woningen. De woningen vormen een vrij dicht aaneengesloten wand langs het park. Adressen zijn gericht op de laan.

6.1.6. Rijn-Kennemerlandlaan

De 4,5 km lange Rijn-Kennemerlandlaan heeft een breedte van 35 meter. Aan de noordoost zijde ligt een vier meter breed fietspad, continu over de hele lengte van de laan. Dit is een belangrijke hoofd fietsroute, een groot gedeelte van Leidsche Rijn doorsnijdend. Langs de andere zijde loopt een bomenrij met hoge populieren. Aan beide zijden voegen zich daar afwisselend woonstraten, over ongeveer 50% van de lengte, en wandelroutes bij. Bebouwing staat op de rooilijn, adressen zijn gericht op de laan. De laan wordt gevuld met verschillende programma-onderdelen zoals spelen, sporten, genieten en parkeren. Meerdere voorzieningencentra liggen aan deze laan.

6.1.7. Lange Fietsstraat

Een extra fietsroute van het Centrale Park naar Utrecht is een smalle woonstraat zonder autoverkeer. Deze straat verbindt verschillende deelgebieden in oost-westrichting en is onderdeel van de hoofd fietsstructuur van Leidsche Rijn. Adressen zijn gericht op de fietsstraat, om de sociale controle te garanderen.

Aan de noordkant van de woonstraat staat de ongestapelde bebouwing in de rooilijn, met hun woonkamers aan de straat, beschermen door de zuiderzon. Aan de andere zijde kan een meer losse, gevarieerde invulling ontstaan. De fietsstraat zal ingericht worden als een verkleinde uitgave van een snelweg, met de bekende belijning, pijlen, borden en kilometerpalen.

6.1.8. Grand Canal

Het Grand Canal heeft een breedte van 25 meter. Het is een belangrijk

onderdeel van een recreatief watercircuit, waar men kan vissen, zwemmen, kanoën of schaatsen.

Aan de woningzijde van het kanaal wordt de oever per eiland anders ingevuld; de ene keer zeer groen, de andere keer meer stenig. Aan de bedrijvzijde is een continue rooilijn. Hoge bomen staan langs het water. Hier loopt een langzaam-verkeersroute langs het water, die vanaf station Leidsche Rijn CS, de bedrijventerreinen voor voetgangers bereikbaar maakt.

6.1.9. Amsterdam-Rijnkanaal

De bebouwing langs het Amsterdam-Rijnkanaal zal op verschillende manieren reageren op de hoogteverschillen, die op een aantal plaatsen ontstaan.

Er loopt een woonstraat continu dicht langs de bebouwing. Een bestaand weggetje vlak langs het water wordt een wandel- en fietsroute. Ook het bestaande groen langs het kanaal wordt in het ontwerp geïntegreerd. Speelpleinen en sportvelden worden hierin uitgespaard.

6.2. Voorbeeldprofielen in het woongebied

In het profielenboek zijn tevens voorbeeldprofielen aangegeven voor enkele openbare ruimten in het woongebied. Daarbij is met name maatvoering indicatief.

Een aantal profielen (in het profielenboek J t/m L) is gekoppeld aan ontwerp-suggesties voor enkele deelgebieden en betreffen specifieke plekken. Een serie andere profielen (in het profielenboek M t/m Q) is niet direct verbonden aan een plek, maar betreffen soorten straten zoals ze overal in het woongebied zullen voorkomen.

De aansluiting van de woonstraten op de stadstraten zal voor de auto om de 120-180 meter plaatsvinden. Voor langzaam verkeer zal dit aantal hoger zijn. In het woongebied moet de snelheid van het autoverkeer zodanig laag zijn, dat langzaam verkeer en autoverkeer op één rijbaan veilig kunnen worden afgewikkeld. Binnen 30-kilometerzones is de intensiteit per straat niet meer dan 4000 voertuigen per etmaal.

Vergeleken met centrumgebieden zijn de straten in de woonwijken stil. Het is daarom belangrijk zoveel mogelijk levendigheid in de straat samen te brengen. Dit wordt bereikt door de voordeuren op de straat te oriënteren en het parkeren mede in de openbare ruimte een plaats te geven, langs straten of op parkeerpleintjes. Het met geringe snelheid komen en gaan en de zaterdagse wasbeurt van de auto brengen leven in de straat. Bij de inrichting van de openbare ruimte zal bovendien veel aandacht worden besteed aan de sociale veiligheid, de verkeersveiligheid (spelende kinderen) en aan de wettelijke inrichtingseisen die aan 30 km-gebieden worden gesteld.

Ook het beperken van het aantal straten is hiervoor zinvol. Door de achtertuinen tegen elkaar te leggen, ontstaat een efficiënte verkaveling, waarbij wordt voorkomen dat er straten aan weerszijden van één bouwstrook worden gevormd. Dit stelt bij de uitwerking bijvoorbeeld de opgave om ook in profielen met watergangen oplossingen te zoeken, waarbij een directe relatie bestaat tussen de woningen en het openbaar gebied.

Dit vergt een hecht verband tussen stedenbouw, architectuur en de inrichting van het openbaar gebied. Hierdoor kan een grote variatie aan

straatprofielen ontwikkeld worden.

Voor de inrichting van de openbare ruimte is ook de natuurlijke infiltratie van regenwater van grote invloed. In de straatprofielen zal het regenwater door middel van open goten zichtbaar worden afgevoerd en via verlaagde grasvlakken of waterdoorlatende verharding infiltreren naar het grondwater. Een zorgvuldig gedetailleerd afwateringssysteem zal bijdragen aan de kwaliteit van de inrichting van het openbaar gebied.

6.2.1. Bestaand lint met patiowoningen

In één deelgebied wordt voorgesteld de ruimte tussen de aanwezige losstaande huizen aan bestaande linten strak in te vullen met patiowoningen. De dichte laagbouwmassa van deze nieuwbouw zal een spannend contrast vormen met de aanwezige losse, open lintbebouwing.

In de openbare ruimte zullen dennen als bindende boomsoort dit plandeel verbijzonderen.

De groep patiowoningen, aan drie zijden ingesloten door linten, aan één zijde door een kindercluster, lijkt hiermee een eiland te worden.

Een aantal van de linten zal als hoofdfietsroute functioneren. Dit betekent dat het fietsverkeer de hoogste prioriteit krijgt, maar wel op z'n minst met bestemmingsverkeer (auto's) gemengd zal worden.

6.2.2. Rolschaatszee met wooneilanden

Op één eiland in het noorden van Leidsche Rijn wordt voorgesteld verschillende woningtypen met wisselende stapeling in verschillende woongebiedjes te rangschikken. Deze woongebiedjes worden niet zozeer door straten van elkaar gescheiden als wel door grotere oppervlakten bestrating. Het begrip 'straat' wordt verruimd.

Hierdoor ontstaan diverse groepjes woningen in de bestrating: eilanden binnen een eiland.

Door gebruik te maken van ruime vlakken van asfalt tussen de wooneilanden en grasheuveltjes krijgt bespeelbaarheid (rolschaatsen, steppen, touwtjespringen) de hoogste prioriteit, het autoverkeer een lage.

6.2.3. Parkeerboulevard langs autoarm eiland

In dit deelgebied, een van de noordelijke eilanden, wordt voorgesteld een brede boulevard met hoge bomen te maken, met daartussen dwarsparkeren langs de kade. De rest van het eiland wordt autovrij uitgevoerd met smalle halfverharde paden die de woningen ontsluiten (wel bereikbaar voor ambulance, brandweer en verhuisauto's).

Er ontstaat een zeer tuinrijk eiland met los geplaatste huizen, omzoomd met een verharde, brede, monumentale rand langs het water.

6.2.4. Smal-stenig

Een smalle stenige straat, zonder voortuinen. Er wordt één soort klinkerbestrating voorgesteld. Profilering van het straatdek en plaatsing van de straatverlichting verzorgen scheiding van verkeerssoorten en tweezijdig langsparkerstroken.

6.2.5. Smal-losse bomen

Een 12 meter brede straat met één soort verharding zonder profilering.



Wooneilanden, overzicht.



Wooneilanden, spelende kinderen rond boomeiland, boom op graseiland waarachter parkeereiland.



Wooneilanden, verschillende soorten woningen op de losse eilanden.

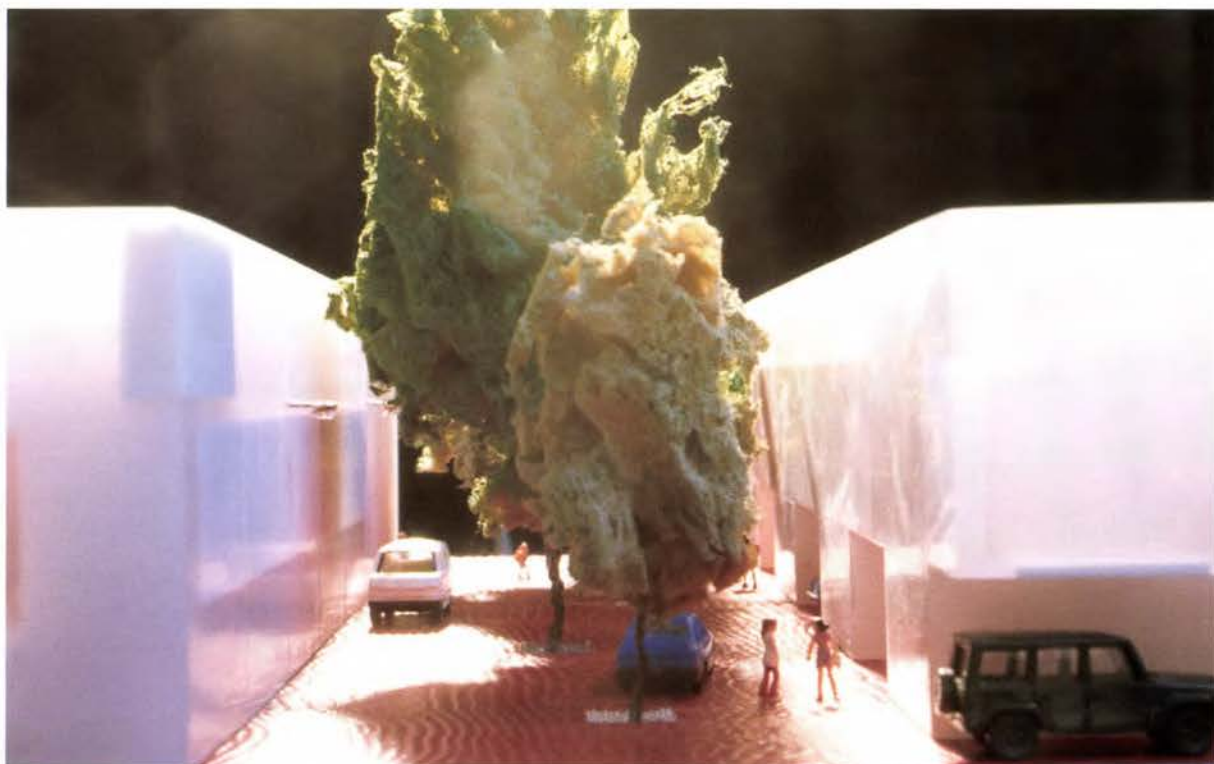
Rolschaatszee met wooneilanden

(voorbeeld uitwerking)

Smalle woonstraat

(voorbeeld uitwerking)

Los geplaatste bomen in het middengebied van de straat.



'Los' geplaatste bomen in het middengebied van de straat geven deze een informeel karakter waar de auto een lage prioriteit heeft en altijd langzaam moet rijden. Dit profiel kan ingezet worden bij een woonstraat van niet te lange lengte waar weinig autoverkeer te verwachten is.

6.2.6. Smalle laan

Een asymmetrische smalle laan, met aan één zijde slanke boompjes die in de verharding staan en aan de andere zijde een half verhard wandelpad. Tussen de bomen kan langsgeparkeerd worden, waarbij er tussen langsparkeren en woningen een wandelstrook over moet blijven.

6.2.7. Breed-groen openbaar gebied smal

Zeer diepe voortuinen geven de straat een breed karakter. Het openbaar gebied zelf is smal. Het wegdek varieert van minimale breedte tot een breedte waarbij auto's elkaar kunnen inhalen, meanderend, bollend en holend. Langs de straat wordt aan één zijde een parkeerzone met keien bestraat. De andere zijde wordt grassig gehouden met een wadi of een wandelpad. Deze straat kan toegepast worden in een deelgebied met wat duurdere woningen op grotere kavels.

6.2.8. Breed-groen openbaar gebied breed

Een breed openbaar gebied, waarin een zeer smalle straat begeleid wordt door brede grasbermen. Zes meter diepe voortuinen geven de straat een extra open karakter. Een hoogteverschil tussen openbaar en privé-gebied zorgt voor privacy in de voortuinen.

6.3. Kwaliteitseisen gebouwen

6.3.1. Woningen

Aan de woningbouw zullen hoge kwaliteitseisen worden gesteld. Daartoe is een nota 'Kwaliteit van de woningbouw in Leidsche Rijn' in voorbereiding. In de nota worden, uitgesplitst naar de verschillende fasen van planvorming, beoordelingscriteria beschreven. Dit nader te ontwikkelen beleid zal moeten worden getoetst op toepasbaarheid in Leidsche Rijn alvorens sprake kan zijn van aan de woningbouw in Leidsche Rijn te stellen eisen. Om te bewerkstelligen dat een zo hoog mogelijke architectonische kwaliteit kan worden bereikt, zullen door de gemeente, waar mogelijk in overleg met betrokken marktpartijen, architectonische supervisors worden aangesteld. Tevens zal een kwaliteitsfonds in het leven worden geroepen.

KOSTEN-KWALITEITVERHOUDING

De kwaliteit van de woningen moet in overeenstemming zijn met de kwaliteitseisen van de Ontwikkelingsvisie, het deelplanprogramma en de randvoorwaarden van het bouwplan. De kosten van de woningen moeten in redelijke verhouding staan tot de kwaliteit. Een belangrijke indicatie hiervoor is de grootte van de woning. Hiertoe is per financieringscategorie het minimum aantal kamers en het minimale oppervlak (aangeduid als binnenwerks kernoppervlak of BKO) van de woningen vastgelegd.

Tenzij contractueel anders is overeengekomen geldt voor alle woningen dat de verhouding tussen kosten en kwaliteit door de Dienst

RELATIE PRIJS/ WONINGGROOTTE LEIDSCHER RIJN	HUUR/KOOP	PRIJSCATEGORIE (1-1-1995)	EENGEZINS		GESTAPELD	
			min. aantal kamers	min. m ² BKO	min. aantal kamers	min. m ² BKO
sociale sector	huur	< 670	3	75	3	70
		overig (o.a. huur < 810)	4	80	3	75
marktsector	huur	> 810	4	90	3	80
	koop	160-200.000	3	80	3	80
	koop	200-240.000	4	90	3	90
	koop	240-280.000	4	95	3	95
	koop	280-340.000	4	100	4	100
	koop	340-400.000	4	100	4	100
	koop	> 400.000		marktmechanisme		

Stadsontwikkeling of door een onafhankelijk gecertificeerde (SKW) kosten-deskundige zal worden getoetst. Verder geldt dat woningen worden gebouwd onder GIW-garantie. Dit gebeurt op basis van de 'Nationale Beoordelingsrichtlijnen kosten- kwaliteitstoets woningbouwplannen'. Het resultaat van de toetsing mag maximaal 1,03 zijn.

AANPASBAARHEID EN INTEGRALE TOEGANKELIJKHEID

Aanpasbaarheid en integrale toegankelijkheid verwijzen naar de gebruiksmogelijkheden voor iedereen, dus ook minder validen en gehandicapten. De woningen moeten aan specifieke behoeften kunnen worden aangepast. Als vertrekpunt geldt de vigerende checklist 'Richtlijnen voor aanpasbaar bouwen in Utrecht' (DVH en STUW, 1992). Voor de inrichting van een toegankelijke woonomgeving biedt het 'Handboek voor toegankelijkheid' (Maarten Wijk, Doetinchem, 1995) goede aanknopingspunten.

Aangezien in Leidsche Rijn lange tijd sprake zal zijn van bouwactiviteiten, verdient integrale toegankelijkheid bijzondere aandacht.

DUURZAAMHEID EN MILIEU

Als uitgangspunt voor de wijze van bouwen fungeert de in 1993 door de gemeenteraad vastgestelde nota 'Duurzaam bouwen in Utrecht'. Meer specifiek voor woningen gelden het door gemeente en marktpartijen afgesloten convenant "Duurzame nieuwbouw van woningen" (1994; evaluatie 1996). Het "Regionaal basisniveau duurzaam bouwen van woningen" (RBU, 1995) geeft daarnaast waardevolle aanknopingspunten voor zaken die niet in het convenant zijn geregeld, zoals stedenbouwkundige opzet en inrichting van de woonomgeving.

Daarnaast worden normen voor energie- en waterverbruik gehanteerd. Alle woningen moeten minimaal voldoen aan een Energie-Prestatie-Norm (EPN) van 1,2 (1,1 indien de energievoorziening is geleverd via stadsverwarming). Een minimum WaterPrestatieNorm (WPN) voor woningen moet nog worden vastgesteld.

Naast bovengenoemde kwaliteitseisen en eisen aan sociale veiligheid (5.6.3.) zullen onderstaande criteria worden gehanteerd bij de planbeoordeling door onder andere de WoonAdviesCommissie (WAC):

FLEXIBILITEIT

Met flexibiliteit wordt ingespeeld op (toekomstige) wijzigingen in de behoeften en in de samenstelling van huishoudens. Het rapport 'Toekomstgericht bouwen' (uit de publicatiereeks 'Kwaliteit van de woning', Ministerie van VROM, 1994) geeft bruikbare informatie, ook op stedenbouwkundig niveau.

Het is belangrijk dat in het ontwerp van de woning de afzonderlijke ruimten zoveel mogelijk 'functie-neutraal' zijn, zodat veranderingen in het gebruik mogelijk zijn. Het hebben van voldoende vierkante en kubieke meters in de woning is voor de consument een steeds belangrijker afwegingscriterium. Ook moet rekening gehouden worden met mogelijkheden om de woning uit te breiden.

FUNCTIONALITEIT

Functionaliteit is een algemeen criterium waaraan door de WAC bij planbeoordeling veel aandacht wordt besteed. Alle elementen waaruit de woning en de woonomgeving zijn opgebouwd, moeten goed bereikbaar te bedienen en te onderhouden zijn, kortom goed bruikbaar zijn. Ook moeten alle activiteiten in en om de woning onbelemmerd kunnen worden verricht. Woning en woonomgeving dienen logisch op elkaar aan te sluiten.

6.3.2. Bedrijven**REPRESENTATIVITEIT KANTOREN**

Kantoren fungeren als de imago-bepalers van de daar gevestigde bedrijven. Het gebouw draagt de 'corporate identity' uit. Daarom zijn representativiteit en herkenbaarheid van kantoren op hoogwaardige locaties essentieel.

FLEXIBILITEIT DOOR MODULERING

Complexen worden samengesteld uit bouwstenen van groepen met verschillende afschrijvingstermijnen; aan het einde van de afschrijvingstermijn moeten modules kunnen worden vervangen zonder consequenties voor de rest van het complex.

DUURZAAMHEID EN MILIEU

Voor de bouw van kantoren en bedrijven geldt het 'Regionaal Basisniveau duurzaam bouwen van Utiliteitsgebouwen en bedrijventerreinen' (RBU, 1995).

De Energie-Prestatie-Normen waaraan bedrijfs- en kantoorbebouwing moeten voldoen is aangegeven in hoofdstuk 5.6.

Een minimum WaterPrestatieNorm voor werkruimten wordt nog vastgesteld.

Research & Developmentbedrijven en dergelijke hebben mogelijk een trillingsvrije omgeving nodig. Milieubelastende en hinderlijke activiteiten moeten in deze omgeving worden uitgesloten.

6.3.3. Niet-commerciële voorzieningen**DUURZAAMHEID**

Bij de kwaliteit van voorzieningen gaat het om de belevingswaarde, de gebruikswaarde en de toekomstwaarde. De belevingswaarde heeft te maken met een mooie, functionele en herkenbare vorm. Hierbij zijn veiligheid en nabijheid essentieel. Dit zal eveneens toegankelijkheid en laagdrempelig-

heid ten goede komen. Voor de gebruikswaarde is de vraag en mobiliteit van verschillende doelgroepen relevant. Door clustering van voorzieningen per doelgroep worden de gewenste samenwerking, innovatiemogelijkheden en mobiliteitsbeperking nagestreefd. Om de voorzieningen toekomstwaarde te geven, zijn flexibele en energiezuinige gebouwen nodig. Verder moet ingespeeld worden op maatschappelijke trends, betrokkenheid van bewoners. De accommodaties en de functies van de voorzieningen zullen voorwaarden moeten scheppen om ook op langere termijn in een duurzame sociale infrastructuur te voorzien.

FLEXIBILITEIT

De behoefte aan (functies van) voorzieningen is sterk afhankelijk van maatschappelijke ontwikkelingen en van de bevolkingssamenstelling. Daardoor zal de behoefte aan voorzieningen op den duur veranderen. Met het oog daarop moeten accommodaties zeer flexibel worden ontworpen, zodat de functie makkelijk kan wijzigen. Bovendien is flexibiliteit nodig voor onderlinge uitwisselbaarheid en gemeenschappelijk gebruik van voorzieningen. Het op termijn ombouwen van voorzieningen (zoals basisscholen) tot andere voorzieningen of woningen, en het gebruik van woon-werkunits voor kleinschalige voorzieningen, zal mogelijk zijn.

FUNCTIONALITEIT

Sociaal-maatschappelijke voorzieningen maken het mogelijk dat bewoners in hun vraag naar ruimte voor eigen of georganiseerde activiteiten en initiatieven voorzien. Verder moeten zij beantwoorden aan de basisbehoefte aan zorg en welzijn, hulp en dienstverlening, onderwijs en educatie, kunst en cultuur, informatie en communicatie, dagopvang en dagbesteding en dergelijke. Er moet een bereikbaar, toegankelijk, samenhangend en zoveel mogelijk geïntegreerd aanbod aan accommodaties, organisatie en programma's zijn.

Bij de zorgvoorzieningen staat het vanuit één concept aanbieden van kwalitatief hoogstaande en geïntegreerde zorg centraal. Voor ouderen is een geïntegreerd aanbod van voorzieningen voor wonen, zorg en welzijn noodzakelijk. Het aanbod aan voorzieningen voor vrije tijd, sport en spel, kunst en cultuur, ontmoeting en gezelligheid zal op basis van vrijetijdsprofielen vorm krijgen. Leidsche Rijn moet bovendien een kindvriendelijke stad worden. In dat kader moeten samenhangende voorzieningen voor onderwijs, opvang, spelen en ontwikkeling op bereikbare afstand worden gerealiseerd.

Voor jongeren moet er een gedifferentieerd voorzieningenaanbod komen voor onderwijs, hulpverlening, ontmoeting, cultuur, recreatie, en sport. Bereikbare en samenhangende voorzieningen voor informatie over wonen, werken, milieu, gezondheid en hulpverlening en ondersteuning bij organisatie zijn gewenst. Deze bevorderen de betrokkenheid, kansen en verantwoordelijkheid van wijkbewoners op korte en lange termijn.

6.3.4. Commerciële voorzieningen

INRICHTINGSEISEN WINKELCENTRA

Voor de winkelcentra zijn de volgende inrichtingseisen geformuleerd:

- een compacte winkelstructuur;
- trekkers aan de frontzijde;
- winkel op verdieping houdt risico's in;
- horeca op verdieping functioneert wel (in stadsdeel- en wijkwinkelcentrum);
- entree van de supermarkt(en) bij voorkeur zo gesitueerd dat de consument een goed overzicht heeft van het overige aanbod in het winkelcentrum;
- beperkte afstand van winkeldeur naar parkeerplaats;
- dode hoeken voorkomen.

Wijkwinkelcentra, buurtwinkelcentra en buurtsteunpunten zijn gebaat bij een redelijk eenvoudige opzet. De consument komt er immers voornamelijk om efficiënt te winkelen.

Binnen een winkelcentrum kan dubbelgebruik van grond worden bevorderd door het situeren van woningen of kantoren boven winkels. In het stadsdeelcentrum en wijkwinkelcentrum kan op de verdieping ook een horecahoek of foodcorner worden gerealiseerd.

REPRESENTATIVITEIT

De aankleding van het winkelcentrum is weliswaar niet bepalend voor het koopgedrag, maar heeft wel invloed op het door de consument ervaren 'winkelcomfort'. Het gaat om aspecten die bepalend zijn voor de belevingswaarde: zichtbaarheid van het centrum, voorkomen van dode wanden, compacte winkelstructuur door een aaneengesloten winkelfront, recreatieve elementen en goed onderhoud.

DUURZAAMHEID EN MILIEU

Voor voorzieningen geldt het 'Regionaal basisniveau duurzaam bouwen van utiliteitsgebouwen en bedrijventerreinen' (RBU, 1995).

De Energie-Prestatie-Normen (EPN's) waaraan de verschillende functies minimaal dienen te voldoen, zijn aangegeven in hoofdstuk 5.6.

Een minimum WaterPrestatieNorm (WPN) per functie wordt nog vastgesteld.

Duurzaamheid en toekomstig beheer

In Leidsche Rijn wordt zorgvuldig omgegaan met schaarse grondstoffen en bouwmaterialen. Er worden nu keuzes gemaakt die lang mee moeten. Waar mogelijk is flexibiliteit ingebouwd en worden keuzes uitgesteld tot het moment waarop ze nog beter verantwoord kunnen worden genomen. Daarnaast zijn duurzaamheid en mogelijkheden voor efficiënt beheer mede bepalend voor de keuzes die in de Ontwikkelingsvisie en in de uitwerking daarvan worden gemaakt.

7.1. Leidsche Rijn duurzaam ontwikkeld

Bij de opzet van het energiedistributiesysteem voor Leidsche Rijn Utrecht zoals omschreven in hoofdstuk 5 is uitgegaan van de toekomstwaarde van de woning. Daarmee wordt bereikt dat:

- de woningen een hoge isolatiegraad hebben;
- er zoveel mogelijk zongeorieënterd gebouwd wordt;
- er zoveel mogelijk gebruik gemaakt wordt van mogelijke restwarmtestromen.

Bij de realisatie van Leidsche Rijn Utrecht zal gewerkt worden aan de hand van de volgorde:

1. de woningen die worden gebouwd hebben zo min mogelijk energie nodig;
2. de energie die nodig is wordt zoveel mogelijk geleverd door duurzame bronnen;
3. de energie die nodig is uit fossiele bronnen wordt zo efficiënt mogelijk opgewekt.

Op deze manier worden de mogelijkheden gecreëerd om te zijner tijd andere duurzame energie-opties toe te passen.

In het stedenbouwkundig plan zijn de dichtheden rond het HOV geoptimaliseerd en is een uitstekend fietsnet opgebouwd. Daarmee wordt de concurrentiekracht van milieuvriendelijke vervoerwijzen ten opzichte van de auto zo groot mogelijk gemaakt. Naast beperking van de uitstoot van schadelijke stoffen wordt met deze wijze van mobiliteitsbeheersing een beperking van het gebruik van fossiele brandstoffen bewerkstelligd.

Ook op andere wijzen dan via hogere dichtheden (functiemenging, dubbel grondgebruik) wordt bewerkstelligd dat het plangebied zo efficiënt mogelijk wordt benut. Hiermee wordt voorkomen dat elders in de regio verstedelijking verstorend werkt op landschap en milieu. Bij de opzet van het stedenbouwkundig plan zijn de bestaande kwaliteiten en waarden in Leidsche Rijn als uitgangspunt genomen.

De noodzaak van grondverplaatsing wordt verder beperkt door het uitgangspunt van een gesloten grondbalans, onder meer te realiseren via de opzet van een grondbank. Hergebruik van grondstoffen wordt gestimuleerd door een uitgebreid gescheiden afvalinzamelingssysteem.

In hoofdstuk 5 is uitgebreid omschreven op welke wijze wordt bewerkstel-



ligt dat in het plangebied zo weinig mogelijk gebiedsvreemd water wordt toegelaten. Het gebruik van een tweede waterleidingnet (ten behoeve van toiletspoeling en waswater) zal er verder voor zorgen dat in Leidsche Rijn zo efficiënt mogelijk met water wordt omgesprongen.

Experimenten en voorbeeldplannen kunnen dienstbaar zijn aan een duurzame ontwikkeling. Van de eerste initiatieven kan geleerd worden voor het vervolg. De opzet van een autoarme/autovrije wijk is daarvan een voorbeeld.

In het algemeen is geprobeerd het stedenbouwkundig plan zodanig op te zetten dat een flexibele invulling mogelijk is. Zo is de voorzieningenstructuur zodanig opgezet, dat veranderingen in de bevolkingssamenstelling kunnen worden opgevangen. Gebouwen in de voorzieningencusters kunnen voor andere functies worden gebruikt, ook als de omstandigheden wijzigen. Tijdens de bouwfase groeien zowel de voorzieningen als het HOV-netwerk met Leidsche Rijn mee.

De mogelijkheden worden onderzocht om de vier unieke kantoor- en bedrijventerreinen op een duurzame economische wijze te ontwikkelen. De inzet zal daarbij zijn om meer kwaliteit leveren met minder druk op het milieu en voorraden energie, natuur en ruimte. Economische groei, versterking van de concurrentiekracht en toename van werkgelegenheid zullen hand in hand gaan met een beter beheer van ruimte, natuur en een absolute daling van de milieubelastende emissies. De sleutel voor een verantwoord beheren van de voorraden is een samenhangende aanpak van de stedenbouwkundige ontwikkeling en inrichting en het betrekken van het milieu- en energieaspect bij het produceren en gebruiken van produkten, de kantoren en bedrijfsgebouwen, infrastructuur en diensten. De werkgelegenheidslocaties zullen daarmee inspirerende en commercieel succesvolle voorbeelden worden van duurzaam bouwen mede wegens hun unieke lokatie.

Gedacht wordt aan de volgende thema's:

- mobiliteitsgeleiding,
- duurzaam bouwen,
- beperking ruimtegebruik,
- milieuzorgsystemen,
- milieuboulevard,

De vier werkgelegenheidsgebieden hebben hun eigen doelgroepen en uitstraling en dus hun eigen mogelijkheden voor uitwerking van de thema's.

PAPENDORP: HET HOLLAND NETWERK CENTER

Materiaalgebruik draagt bij aan de hoogwaardige uitstraling, imago en identiteit. Materiaalgebruik heeft tevens in hoge mate een duurzaamheidsaspect. Beide aandachtsvelden worden hier gecombineerd.

LAGEWEIDE-WEST: DE RANDSTAD CORRIDOR

In Utrecht en omgeving bevinden zich een flink aantal milieugerelateerde adviesbureaus, -instanties en -bedrijven. Voor Lageweide-west wordt onderzocht of milieu-gerelateerde adviesbureaus, -instanties en -bedrijven zich hier 'geclusterd' willen vestigen, bijvoorbeeld in een 'milieuboulevard'.

STADSHART LEIDSCHER RIJN

Vooraf door kantoorinnovatie ontstaat een efficiënter gebruik van gebouwen. Proefprojecten wijzen inmiddels uit dat besparingen van zo'n 20% op

het ruimtegebruik mogelijk is. Naast een substantieel financieel voordeel geeft dit milieuwinst door minder energie- en grondstoffengebruik en door minder bouwafval. Door de kantoren compact te bouwen nemen de mogelijkheden voor het gebruik van restwarmte toe. Samenwerking tussen organisaties op deze locatie biedt tal van mogelijkheden. Zo is de afvalinzameling gezamenlijk aantrekkelijk en goedkoop te organiseren en kunnen er gezamenlijke installaties worden gerealiseerd, bijvoorbeeld een koelmachine.

STRIJKVIERTEL: HET RANDSTAD BUSINESS CENTER

Bedrijven op dit bedrijventerrein zijn gebaat bij flexibele gebouwen. Op het terrein van zowel grondstoffen/materialen, energie als water zal voor deze locatie bepaald worden welke vormen van hergebruik en cascades (het trapsgewijs zo optimaal mogelijk benutten van grondstoffen, energie en water) mogelijk zijn.

Communicatie en samenwerking met bewoners, milieu- en belangengroeperingen en marktpartijen is cruciaal voor het behalen van de doelstellingen en het welslagen van het project.

Bij de uitwerking van de plannen is het van belang zorgvuldig na te gaan wat precies de behoefte van de bewoners is en wat zij over hebben voor duurzame ontwikkeling. Daarbij wordt een koppeling gelegd met aspecten als woonlasten, kwaliteit van de woonomgeving en uitstraling van wijk en woning.

Het zo efficiënt mogelijk omgaan met de ruimte wordt in overleg met de marktpartijen verder uitgewerkt, bijvoorbeeld door het ontwikkelen van voorbeelden van aantrekkelijk wonen in hogere dichtheden.

Kantoren zijn vaak voor slechts 20% van de tijd bezet. Nieuwe ontwikkelingen in technologie en bedrijfsvoering kunnen daarin verandering brengen. Het gaat daarbij onder andere om flexibele werktijden, flexibele inrichting van gebouwen, netwerken, telewerken. In 'hotelkantoren' hebben de medewerkers geen vaste plek meer, maar krijgen zij aan de balie te horen welke werkplek zij kunnen gebruiken. Op andere tijden werken zij thuis, zijn zij onderweg, of genieten ze van hun vrije tijd. Bedrijven als Twijnstra & Gudde en de Rijksgebouwendienst experimenteren hier al mee.

7.2. Bestuurlijke bandbreedte

Om allerlei aspecten die met duurzaamheid en het milieu te maken hebben te kunnen afwegen, de plussen en minnen tegen elkaar te kunnen wegstrepen, hanteert de gemeente Utrecht het instrument van de 'bestuurlijke bandbreedte'.

Dit instrument is een praktische methode om te komen tot een objectieve en integrale beoordeling van ruimtelijke plannen vanuit milieuoptiek. Het biedt een methode om de kwaliteit van het eindresultaat van de plannen en de bestuurlijke keuzen overzichtelijk te presenteren.

De projectgroep Bestuurlijke Bandbreedte van de regio Utrecht heeft in maart 1995 het eerste rapport 'Bandbreedte testcase Leidsche Rijn' uitgebracht. Dit rapport bevat een proeve van de methodiek voor integrale milieuafweging, en een concrete toepassing van de methode op het concept-Masterplan Leidsche Rijn. Later dat jaar heeft de projectgroep een tweede

rapport uitgebracht met een technische verantwoording van de analyse-methode en een toets van het concept-Masterplan Leidsche Rijn.

Het instrument is vervolgens toegepast bij het opstellen van deze Ontwikkelingsvisie. Aan de hand van de methode is bezien welke mogelijkheden er zijn om in de vervolgfases verdere verbeteringen in het plan aan te brengen. Daarmee is gedurende de planvorming inzichtelijk gemaakt welke kwaliteiten het plan heeft voor een viertal thema's, en op welke punten verdere bijsturing zinvol is. Inmiddels is ten opzichte van het Masterplan een daadwerkelijke verbetering opgetreden in de beoordeling van de wijze van watergebruik, het ontstaan van afvalstoffen, de bebouwingsdichtheden, de verwachtingen ten aanzien van stankoverlast, en de toepassing van groen en water in de leefomgeving.

Ook de uitwerking van de voorzieningenstructuur moet worden aange-merkt als een positieve verfijning ten opzichte van het Masterplan.

Mede naar aanleiding van tussentijdse uitkomsten van het instrument Bestuurlijke Bandbreedte is de ecologische structuur van het plangebied verder verbeterd door met name de verbindende ecologische functie van de bestaande linten beter te verankeren (zie 3.4.5.).

Geconstateerd wordt dat bij alle in ogenschouw genomen aspecten wordt voldaan aan de minimaal te stellen normen. Opvallend is daarbij dat de referentiewaarde een enkele maal vrijwel en overigens ruimschoots wordt gehaald, behoudens de veiligheidsrisico's. De relatief lage (maar overigens voldoende) score op dit aspect wordt veroorzaakt doordat in de afspraken rond de integratie van de A2 geen doelgroepenstrook voor vervoer gevaarlijke stoffen is vastgelegd. De reden hiervoor is: een grotere flexibiliteit bij de uitwerking en mogelijke ruimtewinst. Bij het in overleg met Rijkswaterstaat nader uitwerken van de integratie A2 zal deze mogelijkheid alsnog worden overwogen.

Het gegeven dat de ontwikkeling van ecologische functies even onder de referentiewaarde blijft heeft vooral te maken met het gegeven dat in Utrecht het meest stedelijke deel van Leidsche Rijn wordt ontwikkeld. Nagegaan wordt nog of wel de juiste referenties zijn gehanteerd.

Opvallend is tevens dat voor het aspect geluid de referentiewaarde niet wordt gehaald, ondanks dat de geluidsoverlast beduidend minder zal zijn dan in de bestaande stad. Dit wordt vooral veroorzaakt doordat er 3% meer ontheffingen noodzakelijk zijn dan hetgeen door de Provincie als standaard wordt gehanteerd (te weten: 10%). Uit het bijgevoegde schema is duidelijk af te lezen dat weliswaar voor het geluid de referentiewaarde niet wordt gehaald, maar dat de sturingsmogelijkheden beperkt zijn, terwijl er over de hele linie een uitstekende beoordeling van de leefomgeving tegenover staat. Het risico van een teruggang van de kwaliteit van de leefomgeving bij een verdere optimalisering van de geluidssituatie is aanwezig.

7.3. Toekomstig beheer van Leidsche Rijn

De stadsuitbreiding zorgt voor verhoging van de uitkering uit het gemeentefonds en van de inkomsten uit de onroerende-zaakbelasting. Dit maakt het mogelijk dat de Gemeenteraad algemene middelen aan de vakdiensten ter beschikking stelt om te investeren in Leidsche Rijn, zodanig dat in de toekomst de kosten van beheer kunnen worden beperkt. Een beheertoets

helpt bepalen op welke punten vanuit die budgetten kwaliteit kan worden ondersteund. Voor de aanleg en inrichting van de openbare ruimte wordt een rapport samengesteld onder de titel 'Randvoorwaarden gesteld door de beheerders'.

Dit rapport zal geobjectiveerde criteria bevatten om een aantal aspecten binnen het plan op beheerbaarheid te kunnen toetsen, te weten:

- verharding;
- kunstwerken;
- groen;
- verlichting;
- straatmeubilair;
- ondergrondse infrastructuur;
- water.

De criteria die worden ontwikkeld betreffen de economische en ecologische duurzaamheid, de onderhoudbaarheid, bruikbaarheid, flexibiliteit, mogelijkheden voor recreatief medegebruik en bespeelbaarheid, veiligheid in gebruik, handhaafbaarheid, de belevingswaarde en identiteit, sociale veiligheid, participatiemogelijkheden en het optreden van neveneffecten.

Aan de hand van een eerste, subjectieve beoordeling van de te beheren aspecten lijken vooral extra investeringen in de kunstwerken, het wegmeubilair, de groene aankleding en in mindere mate de verharding zinvol, met als doel vooral een versterking van de belevingswaarde en identiteit alsmede het vergroten van de gebruiksmogelijkheden van de openbare ruimte.

Het vooraf investeren om in de toekomst te kunnen besparen op beheer maakt tevens een kwaliteitsimpuls in de openbare ruimte mogelijk. De investeringsruimte voor economische duurzaamheid zal worden gevonden binnen de bandbreedte van de voornoemde, ter beschikking van vakdiensten te stellen algemene middelen (het financieel referentiekader). Binnen het "frictiefonds" van dit referentiekader dient de investeringsruimte parallel aan de tijdsfasering van de ontwikkeling binnen Leidsche Rijn te worden georganiseerd. De financiële ruimte die op lange termijn zal ontstaan door besparingen op het beheer dient gekapitaliseerd beschikbaar te komen bij de aanleg van de openbare ruimte. Er wordt onderzocht of deze kwaliteits-sprong verder gestalte kan krijgen door het ontwikkelen van specifiek Leidsche Rijn-meubilair (lantaarnpalen, putdeksels, 'Leidsche Rijnertjes' etc.)

Ontwikkeling van de locatie

Het is goed te weten wat gerealiseerd gaat worden, maar inzicht in de manier waarop het ontwikkelen wordt aangepakt is evenzeer belangrijk. Deels is dat aangegeven in het Ondernemingsplan Leidsche Rijn Utrecht. In het laatste hoofdstuk van deze Ontwikkelingsvisie passeren fasering, exploitatie, tijdelijke voorzieningen en verdere procedure de revue.



8.1. Rol van de overheid

De gemeente probeert de in het Masterplan en in deze Ontwikkelingsvisie aangegeven hoge ambities met betrekking tot Leidsche Rijn te verwezenlijken door duidelijke kwaliteitseisen te stellen. Deze eisen zijn deels vastgelegd in deze Ontwikkelingsvisie. Deels ook zullen ze worden vastgelegd in de SPVE's. Om ervan uit te mogen gaan dat deze eisen ook tot realisatie van bijzondere kwaliteiten leiden, zijn die eisen getoetst aan de mogelijkheden van stedenbouwkundige inpassing, op planeconomische haalbaarheid, op faseerbaarheid, op beheerbaarheid. En, voordat het programma wordt vastgesteld, aan de markt.

Over de Ontwikkelingsvisie zal overleg met potentiële realisatoren plaatsvinden. Bij het opstellen van de SPVE's zal de samenwerking nog intensiever zijn. Opmerkingen van de betrokken marktpartijen hebben het karakter van gekwalificeerd advies. Het College kan die adviezen alleen op basis van een degelijke motivatie naast zich neer leggen.

In een aantal gevallen is de overheid zelf opdrachtgever. Een geloofwaardige overheid stelt, waar hoge ambities worden geformuleerd, ook eisen aan zichzelf, bijvoorbeeld als opdrachtgever bij de realisatie van openbare gebouwen en bij het ontwikkelen van de openbare ruimte.

8.2. Bestaande situatie

In het Masterplan is voor de te handhaven lintbebouwing als vuistregel een diepte van 60 meter vanuit het hart van de ontsluitende weg aangehouden. In het kader van de Ontwikkelingsvisie is deze vuistregel nader uitgewerkt in principe-uitgangspunten en verwerkt in de kwaliteitskaart. Het betreft de bestaande lintbebouwing in het plangebied met uitzondering van de Huppeldijk, de Taatsedijk en de Groenewoudsedijk. Gelet op de hier geplande bedrijventerreinen ligt handhaving van de bebouwing langs deze wegen niet voor de hand, met uitzondering van de te handhaven monumenten.

Met behulp van de principe-uitgangspunten wordt bepaald of en in hoeverre bestaande kavels - met of zonder al dan niet monumentale hoofdbebouwing, bijgebouwen, sloten e.d. - wordt toegerekend aan de te handhaven bestaande lintbebouwing dan wel aan het nieuw te ontwikkelen plangebied. De principe-uitgangspunten zijn verwerkt in het Bestemmingsplan Leidsche Rijn.

8.3. Fasering

Het Utrechtse deel van het project Leidsche Rijn, waar totaal circa 20.000 woningen worden gebouwd, moet zorgvuldig worden gepland. Er is daarom een strategie ontwikkeld waarin alle aspecten nauwkeurig op elkaar zijn afgestemd.

Het project wordt gefaseerd gerealiseerd. De huidige uitvoeringsfasering is bepaald op grond van stedenbouwkundige aspecten en aspecten die betrekking hebben op de huidige situatie. Met betrekking tot de stedenbouwkundige aspecten dient opgemerkt te worden dat de nieuwe woonwijk in de aanvang en ontwikkeling ervan kwaliteit moet kunnen bieden aan bewoners. Het systeem van voorzieningen, zoals omschreven in 3.2., is hierin bepalend. Voor de gebieden van gemiddeld 10.000 tot 12.500 bewoners (circa 5000 woningen) worden twee voorzieningencusters (een zorg- en een kindercluster) gerealiseerd. Het vroegtijdig ontwikkelen en meegroeien van het voorzieningenniveau is dus een voorwaarde voor het succes van de woonwijk, en juist de beginfase bepaalt voor een groot deel het succes.

Bij de aspecten die betrekking hebben op de huidige situatie dient vermeld te worden dat het eigendom, gebruiksrechten, de verplaatsing van de glastuinbouw- bedrijven en de verlegging van de A2 een belangrijke rol spelen.

In deze paragraaf volgt eerst een toelichting over de analyse met betrekking tot de gebiedsindeling en de planning van de ontwikkeling van de woningbouw, de bedrijven en het Centrale Park. Vervolgens wordt aandacht besteed aan een aantal belangrijke projecten. Hierbij kunnen zowel fysieke als beleidsmatige projecten worden onderscheiden. De fysieke projecten (infrastructurele voorzieningen, openbaar vervoer en bouwrijpe grond) moeten op het juiste moment worden aangelegd. Daartoe moeten de beleidsmatige projecten (het bestemmingsplan en de stedenbouwkundige producten die de fysieke aanleg mogelijk maken) op tijd gereed zijn.

8.3.1. Analyse gebiedsindeling en planning woningbouw, bedrijven, kantoren en Centrale Park

Op grond van de analyse van de hierboven beschreven aspecten is het Utrechtse deel van het project Leidsche Rijn onderverdeeld in vier woonwijken (de gebieden A, B, D, G), drie gebieden met betrekking tot de ontwikkeling van bedrijven en kantoren (E, H, I) en twee gebieden (C en F) die deel uitmaken van het Centrale Park.

Het eerste gebied, A, ligt ten zuiden van de spoorlijn, buiten de glastuinbouwproblematiek en buiten de A2-problematiek. De grond is afgezien van een aantal kavels in eigendom van de gemeente Utrecht. In dit gebied worden circa 4150 woningen gerealiseerd. In relatief korte tijd kan draagvlak ontstaan voor de realisatie van een voorzieningenstructuur op wijkniveau. Het systeem van voorzieningen kan binnen dit gebied dus zelfstandig en goed functioneren. De voorzieningenstructuur is bovendien gelijkmatig over dit gebied verspreid.

Gebied A is weer onderverdeeld in drie deelgebieden. Deelgebied A1 (Langerak) bevat 860 woningen. Om het mogelijk te maken dat de woningbouw in 1997 aanvangt, is de voorbereiding van dit eerste plan inmiddels gestart. Het plan ligt ten zuiden van de Groene Dijk, aansluitend op de

Leidsche Rijn, en ten oosten van De Meern.

Deelgebied A2 bevat circa 1600 woningen. De woningbouw binnen dit deelgebied start in het najaar van 1998. Deze woningen worden na de zomer van 1999 opgeleverd.

Deelgebied A3 bestaat uit circa 1700 woningen. De woningbouw start in het najaar van 1999. In het najaar van 2000 t/m voorjaar 2001 worden deze woningen opgeleverd.

In gebied B speelt de glastuinbouwproblematiek wel. Ten behoeve van de woningbouwontwikkeling worden de huidige glastuinbouwbedrijven binnen het plangebied verplaatst. Deze verplaatsing dient conform de VINEX-afspraken voor 2005 gerealiseerd te zijn. Door de beschikbare voorraad en de voorbereidingstijd voor de verplaatsing van de glastuinbouwbedrijven richt de ontwikkeling van de woningbouw zich in dit plangebied op een later stadium. In gebied B worden circa 4500 woningen gebouwd; het is onderverdeeld in twee deelgebieden. In beide deelgebieden (B1 en B2) worden circa 2100 woningen gebouwd. Het systeem van voorzieningen zal ook in dit geval meegroeien met de ontwikkeling van de woningbouw. De woningbouw in B1 start in het najaar van 2002. Deze woningen worden vanaf het voorjaar 2003 opgeleverd. De woningbouw in B2 start in het najaar van 2003. Deze woningen worden vanaf het voorjaar van 2004 opgeleverd.

Gebied C is onderdeel van het Centrale Park. Ook in dit gebied speelt de glastuinbouwproblematiek. Het zal parallel met de ontwikkeling van gebied B worden ontwikkeld.

In gebied D speelt noch A2-problematiek, noch glastuinbouwproblematiek, en daarom kan er snel worden ontwikkeld. De grond is grotendeels in eigendom van de gemeente Utrecht. Er worden circa 3800 woningen gerealiseerd. Het systeem van voorzieningen kan binnen dit gebied op wijkniveau goed en zelfstandig functioneren. Door het HOV kan het gebied vroegtijdig worden ontsloten met een noodstation van de NS. Er dienen tijdig maatregelen te worden genomen met betrekking tot geluidsoverlast. De ontsluiting van het overige verkeer kan ook tijdig worden gerealiseerd door een verbinding te realiseren op de A2.

Gebied D is onderverdeeld in twee deelgebieden. In deelgebied D1 worden circa 2000 woningen gerealiseerd. Deelgebied D2 omvat circa 1700 woningen. De woningbouw in D1 vangt in de zomer van 2000 aan. Deze woningen worden vanaf het voorjaar 2001 opgeleverd. De woningbouw in deelgebied D2 start in de zomer van 2001 en de woningen worden vanaf het voorjaar 2002 opgeleverd.

Gebied E, het terrein langs de A2, is bestemd voor bedrijven met een C- of B- profiel. Het gebied is in eigendom van de gemeente Utrecht. Gebied E is onderverdeeld in drie deelgebieden (E1, E2, E3). De ontwikkeling en de uitgifte van de deelgebieden E1 en E2 verloopt parallel met de woningbouwontwikkeling in gebied D. Hierbij dient opgemerkt te worden dat de te realiseren nieuwe RWZI, die ontwikkeld wordt binnen deelgebied E1, uiterlijk in 1999 gerealiseerd worden, omdat de huidige installatie geen grootschalige uitbreiding meer kan ondergaan. Deelgebied E3 wordt in de periode 2008-2011 gerealiseerd.

Gebied F (onderdeel van het Centrale Park) wordt gelijktijdig ontwikkeld met D1 en E1. Omdat de verwervingen (eventueel onteigeningen) nog plaats moeten vinden, kan de ontwikkeling van dit gebied doorschuiven naar 2001.

Na deze ontwikkeling wordt de ontwikkeling van de woningbouw van de deelgebieden binnen de beïnvloedingssfeer van de A2 (G) gerealiseerd. Deze wordt uitgevoerd in de periode 2004 tot en met 2010. In totaal gaat het om circa 7500 woningen.

In gebied H worden bedrijven en kantoren gerealiseerd. De grond is in eigendom van de gemeente Utrecht. De bouw van dit bedrijventerrein zal in de zomer van 1999 aanvangen. De eerste opleveringen vinden in het voorjaar van 2000 plaats.

Parallel met de ontwikkeling van gebied G wordt bedrijventerrein I ontwikkeld.

In 2011 wordt in deelgebied I nog 4 hectare bedrijventerrein gerealiseerd.

DEEL- GEBIED	AANTAL WONINGEN	PLANNING WONINGEN			OPLEVERING WONINGEN PER JAAR												
		start bouw	1e opl.	opl gereed	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
A1	864	dec 97	aug 98	mei 99	480	384	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
A2	1.592	dec 98	aug 99	jun 00	-	720	872	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
A3	1.691	dec 99	aug 00	jun 01	-	-	760	931	-	-	-	-	-	-	-	-	-
D1	2.020	sep 00	jun 01	jun 02	-	-	-	1.064	956	-	-	-	-	-	-	-	-
D2	1.725	sep 01	jun 02	apr 03	-	-	-	-	1.064	661	-	-	-	-	-	-	-
B1	2.448	sep 02	jun 03	oct 04	-	-	-	-	-	1.064	1.384	-	-	-	-	-	-
B2	2.058	sep 03	jun 04	jul 05	-	-	-	-	-	-	1.064	994	-	-	-	-	-
G1	2.322	sep 04	jun 05	aug 06	-	-	-	-	-	-	-	1.064	1.258	-	-	-	-
G2	2.194	sep 05	jun 06	jul 07	-	-	-	-	-	-	-	-	1.064	1.130	-	-	-
G3	3.134	sep 06	jun 07	feb 09	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.064	1.824	246	-
totaal	20.048	dec 97	aug 98	feb 09	480	1.104	1.632	1.995	2.020	1.725	2.448	2.058	2.322	2.194	1.824	246	0

DEEL- BRUTO HECTARE GEB. GEB.				PLANNING BEDRIJVEN & KANTOREN			NETTO HECTARE GEBIED UITGIFTE PER JAAR														
	B	C	K	start bouw	1e opl.	opl gereed	1999			2000			2001			2002			2003		
							B	C	K	B	C	K	B	C	K	B	C	K	B	C	K
A3	nvt	nvt	10000	dec'99	aug'00	jun'01	-	-	-	-	-	10000	-	-	-	-	-	-	-	-	-
D2	nvt	nvt	10000	sep'01	jun'02	apr'03	-	-	-	-	-	-	-	-	10000	-	-	-	-	-	-
E1	nvt	34,8	nvt	dec'99	aug'00	dec'01	-	12,2	-	-	12,2	-	-	10,4	-	-	-	-	-	-	-
E2	47,7	6	nvt	dec'00	aug'01	dec'02	-	-	-	16,7	0,6	-	16,7	1,8	-	14,3	3,6	-	-	-	-
E3	nvt	nvt	181000	jan'08	sep'08	dec'11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
G1	nvt	nvt	46700	sep'04	jun'05	dec'07	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
G2	nvt	nvt	92300	sep'05	jun'06	dec'11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
G3	nvt	nvt	10000	jan'07	sep'07	dec'08	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
H1	nvt	nvt	55000	jan'07	sep'07	dec'12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
H2	47	14	255000	sep'99	jun'00	dec'07	9,4	2,8	30000	9,4	2,8	20000	9,4	2,8	18000	9,4	2,8	34000	9,4	2,8	38000
I	44	36	-	jan'04	sep'04	dec'10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
138,7 90,8 660000				dec'99	aug'00	dec'12	9,4	15	30000	26,1	15,6	30000	26,1	15	28000	23,7	6,4	34000	9,4	2,8	38000

DEEL- BRUTO HECTARE GEB. GEB.				PLANNING BEDRIJVEN & KANTOREN			NETTO HECTARE GEBIED UITGIFTE PER JAAR														
B	C	K		start	1e	opl	2004			2005			2006			2007			2008		
				bouw	opl.	gereed	B	C	K	B	C	K	B	C	K	B	C	K	B	C	K
A3	nvt	nvt	10000	dec'99	aug'00	jun'01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
D2	nvt	nvt	10000	sep'01	jun'02	apr'03	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
E1	nvt	34,8	nvt	dec'99	aug'00	dec'01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
E2	47,7	6	nvt	dec'00	aug'01	dec'02	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
E3	nvt	nvt	181000	jan'08	sep'08	dec'11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	25000
G1	nvt	nvt	46700	sep'04	jun'05	dec'07	-	-	141000	-	-	10000	-	-	12600	-	-	10000	-	-	-
G2	nvt	nvt	92300	sep'05	jun'06	dec'11	-	-	-	-	-	7100	-	-	1100	-	-	7000	-	-	31000
G3	nvt	nvt	10000	jan'07	sep'07	dec'08	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5000	-	-	5000
H1	nvt	nvt	55000	jan'07	sep'07	dec'12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
H2	47	14	255000	sep'99	jun'00	dec'07	-	-	24000	-	-	26000	-	-	32000	-	-	22000	-	-	11000
I	44	36	-	jan'04	sep'04	dec'10	6,6	5,4	-	6,6	5,4	-	6,6	5,4	-	6,6	5,4	-	6,6	5,4	-
138,7 90,8 660000				dec'99	aug'00	dec'12	6,6	5,4	38100	6,6	5,4	431000	6,6	5,4	45,700	6,6	5,4	44000	6,6	5,4	72000

DEEL- BRUTO HECTARE GEB. GEB.				PLANNING BEDRIJVEN & KANTOREN			NETTO HECTARE GEBIED UITGIFTE PER JAAR											
B	C	K		start	1e	opl.	2009			2010			2011			2012		
				bouw	opl.	gereed	B	C	K	B	C	K	B	C	K	B	C	K
A3	nvt	nvt	10000	dec'99	aug'00	jun'01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
D2	nvt	nvt	10000	sep'01	jun'02	apr'03	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
E1	nvt	34,8	nvt	dec'99	aug'00	dec'01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
E2	47,7	6	nvt	dec'00	aug'01	dec'02	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
E3	nvt	nvt	181000	jan'08	sep'08	dec'11	-	-	44900	-	-	55000	-	-	56100	-	-	-
G1	nvt	nvt	46700	sep'04	jun'05	dec'07	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
G2	nvt	nvt	92300	sep'05	jun'06	dec'11	-	-	27100	-	-	15000	-	-	4000	-	-	-
G3	nvt	nvt	10000	jan'07	sep'07	dec'08	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
H1	nvt	nvt	55000	jan'07	sep'07	dec'12	-	-	-	-	-	-	-	-	5000	-	-	5000
H2	47	14	255000	sep'99	jun'00	dec'07	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
I	44	36	-	jan'04	sep'04	dec'10	6,6	5,4		4,4	3,6		-	-	-	-	-	-
138,7 90,8 660000				dec'99	aug'00	dec'12	6,6	5,4	72000	4,4	3,6	70000	0	0	651000	0	0	5000

8.3.2. Bestemmingsplan en uitwerkingen

Ten behoeve van de realisering van Leidsche Rijn moet het huidige bestemmingsplan worden herzien omdat de huidige plannen in strijd zijn met de overwegend agrarische bestemmingen van de vigerende regelingen. Het herziene bestemmingsplan biedt een planologisch kader op basis waarvan de stedenbouwkundige ontwikkeling voor het plangebied kan plaatsvinden. Het is niet wenselijk en mogelijk om bij een ontwikkeling van een omvang als het Leidsche Rijn-gebied in een vroeg stadium reeds tot een volledige regeling te komen. Daarom is ervoor gekozen om voor het Utrechts plangebied een globaal bestemmingsplan met uitwerkingsplicht op te stellen. Het globale bestemmingsplan beperkt zich hierbij tot een aantal hoofdbestemmingen, de planologische opzet en de buitengrenzen van het plangebied. De uitwerkingen lopen parallel aan de uitwerkingen van de verschillende stedenbouwkundige planproducten die voor elk deelplan ontwikkeld worden. Hierbij wordt het mogelijk gemaakt dat het uitwerkingsplan ontwikkeld wordt in samenwerking met de daadwerkelijke bouwplannen. Omdat de bouwplannen voor het eerste deelgebied op dit moment worden ontwikkeld, wordt het planologisch kader voor het eerste deelgebied meteen - dus binnen het globale plan - gedetailleerd uitgewerkt.

De bij een bestemmingsplan wettelijk verplichte inspraak is in december 1996 georganiseerd. Het bestemmingsplan wordt vervolgens in het voorjaar van 1997 vier weken ter inzage gelegd. De gemeenteraad stelt het bestemmingsplan in het najaar van 1997 vast. Vooruitlopend op de vaststelling wordt een hoorzitting georganiseerd. Ingediende zienswijzen kunnen hierin mondeling worden toegelicht. Na de vaststelling door de Raad wordt het plan weer 4 weken ter inzage gelegd. In deze periode kunnen 'bedenkingen' worden ingediend bij Gedeputeerde Staten. GS nemen binnen zes maanden na de ter-inzage-legging een beslissing over de goedkeuring (voorjaar 1998). Dit besluit wordt zes weken ter inzage gelegd. Tijdens deze periode kan beroep worden ingesteld bij de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Het beroep heeft geen schorsende werking. Appellanten moeten voor het verkrijgen van schorsing een apart verzoek indienen bij de voorzitter van de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Als deze schorsing niet wordt gevraagd of wordt afgewezen, is het bestemmingsplan in het voorjaar van 1999 vigerend.

8.3.3. Stedenbouwkundige ontwikkeling

Voor het plangebied als totaal is door de gemeente Utrecht voorliggende Ontwikkelingsvisie (het integraal programma van eisen) opgesteld. Deze Ontwikkelingsvisie is een uitwerking van het Masterplan. De Ontwikkelingsvisie biedt een programmatisch, ruimtelijk, financieel en organisatorisch kader voor de uitwerking van het bestemmingsplan, de verschillende gebieden en deelgebieden. In het najaar van dit jaar wordt de Ontwikkelingsvisie ter besluitvorming aangeboden aan het bestuur. Het proces van ontwikkeling voltrekt zich zoals al eerder is aangegeven in eenheden (deelgebieden) van circa 1000 tot 2000 woningen. SPVE's worden opgesteld voor gebieden van circa 4500 woningen (A, B, et cetera). Voor eenheden van circa 1000 tot 2000 woningen (A1, A2, et cetera) worden stedenbouwkundige plannen vervaardigd. In deze producten wordt gedetailleerd inzicht gegeven in het te realiseren programma.

8.3.4. Hoofd auto-ontsluitingen en hoogwaardig openbaar vervoer

De integratie en daarmee het verleggen van een deel van het tracé van de A2 is een essentieel onderdeel van het woningbouwplan. De verlegging van de A2 zal medio 2003 gerealiseerd zijn.

Op grond van de omvang van Leidsche Rijn is gekozen voor een systeem van interne ontsluiting. Twee centrale assen fungeren als interne ontsluitingswegen die zorgen voor een oost-westrichting. De noordelijke as is bereikbaar vanaf de A2, de zuidelijke as vanaf de A12. De buurtontsluitingen sluiten haaks op de centrale assen aan (condensatorplaten). Deze hoofdinfrastructuur wordt gefaseerd aangelegd. De noordelijke aansluiting op de A2 en de nieuwe ontsluiting op Utrecht (Spoorlaan) wordt parallel ontwikkeld met de woningbouwontwikkeling van gebied D. Dit is noodzakelijk omdat het bouwverkeer zorgvuldig gereguleerd moet kunnen worden. De Spoorlaan wordt aangelegd voordat de opleveringen in D2 plaatsvinden (medio 2002). De gerealiseerde gebieden kunnen dan worden ontlast van het bouwverkeer. De regioweg zal in dezelfde periode worden gerealiseerd vanwege de constructieve relatie met de integratie van de A2.

De zuidelijke hoofdinfrastructuur, die het woongebied in zuidelijke richting verbindt op de A12, wordt aangelegd parallel aan de ontwikkeling van de woningbouw in gebied A. Hiervan wordt de zuidelijke condensatorplaat, inclusief de definitieve brug over de Leidsche Rijn, in de zomer van 1999 gerealiseerd, voordat de eerste opleveringen van deelgebied A2 plaatsvinden. De verbinding langs de A2 (ten oosten van het deelgebied A2) wordt parallel met de verlegging van de A2 gerealiseerd.

Een optimaal openbaar vervoer is een essentieel onderdeel voor het goed functioneren van Leidsche Rijn. Voorlopig wordt uitgegaan van busvervoer met de mogelijkheid van "vertramping" van busbanen op lange termijn, in combinatie met railverkeer op de te verdubbelen spoorlijn naar Woerden, in eerste instantie via een stoptrein en in een latere fase met een randstadspoorstelsel.

De woningbouw- en werkgelegenheidsontwikkeling is zodanig uitgewerkt dat voor alle lijnen (HOV en randstadspoor) voldoende draagvlak ontstaat om met een bijzonder hoge kostendekkingsgraad te kunnen functioneren. De woningbouwgebieden worden vanaf de eerste realisatie met OV of stoptreinen ontsloten, zoveel mogelijk over definitieve infrastructuur en langs een definitief tracé. HOV-kwaliteit wordt al snel na in gebruik name gerealiseerd.

Een deel van de woningontwikkeling in zowel Vleuten-De Meern als in het Utrechtse deel van Leidsche Rijn liggen in elkaars verlengde en maken het mogelijk de noord-as van het HOV kort na de eerste oplevering reeds in 2000 rendabel te exploiteren. Vanaf de eerste oplevering wordt deelgebied A bediend met standaardbussen, vervolgens met gelede bussen en tenslotte met nieuw materieel dat ook qua comfort van HOV-kwaliteit is. Zo kan direct een hoge frequentie worden geboden omdat de voertuigen meegroeien met de behoefte.

In 2002 is de HOV-passage in het UCP gereed en wordt de noordelijke HOV-as doorgesloten via de binnenstad naar de Uithof.

In deelgebied D start de bouwstroom in 2001 ten noorden van de spoorlijn. In dat jaar wordt het in eerste instantie tijdelijke station Utrecht-West geopend en bediend door 4 treinen per uur per richting. Dit aantal wordt bereikt door de 2 stoptreinen uit Leiden, die ook het station Vleuten bedienen, eveneens in Utrecht-West te laten halteren en daarnaast als voorloper op Randstadspoor 2 extra treinen in te leggen tussen Woerden Molenvliet en Houten Castellum, eveneens met een stop in Utrecht-West. Aanvankelijk zal traditioneel NS-materieel worden ingezet, nog voor 2003 zal worden overgeschakeld op City-pendelmaterieel (specifiek voor de korte afstand).

In het jaar 2003 zal over inmiddels verdubbeld spoor met Randstadspoor (RSS) worden gestart, zowel op de "lange lijn" (Woerden-Culemborg) als in een korte lijnvoering (Vleuten-Houten Castellum) en met specifiek nieuw RSS-materieel.

De zuidelijke HOV-as wordt in 2006 in gebruik genomen, vlak voor de start van woningbouw in deelgebied I. Vanaf 2002 (dus vóór de verlegging van de A2) wordt Papendorp ontsloten door HOV dat in eerste instantie vervolgens Nieuwraven ten zuiden van de A12 bedient. Dit zou bij voorkeur moeten plaats vinden via een gesplitste SUN-lijn, waarvan een tak vanaf Nieuwegein noord via Galecop en Nieuwraven door Papendorp wordt verlegd. Na de verlegging van de A2 in 2006 worden een deel van deelgebied G1, Strijkviertel en Papendorp door HOV ontsloten via de zuid-as. In 2008 wordt over het definitieve tracé de tangent in gebruik genomen in relatie tot de woningbouwontwikkeling in de deelgebieden G1, G2. Als de kantoorontwikkeling in E3 van start gaat is HOV reeds beschikbaar. Daar op vooruitlopend wordt in het jaar 2006 het station Leidsche Rijn Centrum geopend en opgenomen in zowel de "normale" dienstregeling van de NS als in het randstadspoorsysteem.

In de tussenliggende fasen worden die wijken die niet door HOV worden bediend, ontsloten via (de versterkte) bestaande lijn 127. Lijn 127 geldt als voorloper van delen van zowel de HOV zuid-as als delen van de HOV-tangent.

De ervaring met grootschalige werkgelegenheidsgebieden zoals Papendorp leert dat in aanvulling op het HOV (SUN-lijn en HOV zuid-as), aanvullende kwalitatief hoogwaardige spitsverbindingen nog een aanzienlijke verbetering van het aandeel openbaar vervoer kunnen realiseren.

Daar zal nader onderzoek naar worden verrichten.

8.3.5. Voorzieningen

De voorzieningenstructuur op wijkniveau wordt in gebied A in de periode 1998 t/m 2000 in zijn geheel gerealiseerd. Ook de voorzieningenstructuur op buurtniveau wordt in deze periode gerealiseerd.

De voorzieningenstructuur voor gebied D wordt in 2001 gerealiseerd. Deze voorzieningenstructuur bestaat uit een structuur op wijk- en een op buurtniveau.

De voorzieningenstructuur voor gebied B op buurtniveau wordt in 2003 gerealiseerd. Voor het overige moet gebruik worden gemaakt van de inmiddels in gebied A en in gebied D gerealiseerde voorzieningenstructuur op wijkniveau. Deze voorzieningenclusters liggen aan de rand van B1 en B2.

Het systeem van voorzieningen in gebied G wordt parallel ontwikkeld met de woningbouw binnen dit gebied. Naast de structuur van voorzieningen op wijk- en blokniveau dient er tevens een voorzieningenstructuur op stads-deelniveau te worden gerealiseerd.

Op basis van de eerder beschreven opleveringsschema's kan dit stads-deelcentrum medio 2005 gerealiseerd worden.

8.3.6. Bodemverontreiniging

In het plangebied van Utrecht zijn drie locaties bekend waar de bodem sterk verontreinigd is: de stortplaats de Put van Kraal (aan de Groene Dijk binnen gebied A2), het woonwagencentrum aan de Huppeldijk (deelgebied E3) en de locatie Proost Wetering (deelgebied E1). Daarnaast liggen er in het plangebied circa veertig verdachte locaties, waarvan de verontreinigingsgraad nog bepaald moet worden op grond van nader onderzoek. De verontreinigde locaties krijgen in het plan een groenbestemming. De Put van Kraal is gesaneerd als de opleveringen in gebied A2 plaatsvinden (zomer 1999). De locatie aan de Huppeldijk wordt in 2001 gesaneerd, voordat de woningen in deelgebied D1 worden opgeleverd. De locatie Proost Wetering wordt in 1997 gesaneerd voordat de bouw van de rioolwaterzuiveringsinstallatie aanvangt. De overige te saneren locaties worden nog gepland.

8.3.7. Hoofdoeververbindingen

In totaal worden vier grote nieuwe oeververbindingen gerealiseerd, drie over het Amsterdam-Rijnkanaal en één over de Leidsche Rijn. De oeververbinding die het plangebied moet verbinden met de bestaande stad, over het Amsterdam-Rijnkanaal naar de wijk Kanaleneiland, wordt in 2000 gerealiseerd. De twee andere verbindingen over het Amsterdam-Rijnkanaal worden eveneens in 2000 uitgevoerd. De oeververbinding over de Leidsche Rijn, die de ontsluiting van gebied A moet verzorgen, is in de zomer van 1999 gerealiseerd.

8.3.8. Openbare ruimte, groen en ecologie

Naast de ontwikkeling van het Centrale Park, dat beschouwd kan worden als het 'groene hart' van het project, wordt de ontwikkeling van de overige openbare ruimte binnen de gedefinieerde wijken parallel ontwikkeld met de realisatie van de woningbouw. Op het moment dat de eerste bewoners zich in de gerealiseerde deelgebieden vestigen, kunnen zij beschikken over ingerichte openbare ruimte.

Voor enkele grotere groenelementen, waaronder de Rijn-Kennemerlandlaan, zal vroegtijdig een beplantingsplan worden opgesteld, zodat zo mogelijk inplanting kan plaatsvinden zodra grond in eigendom wordt verworven, vooruitlopend op de planuitvoering van de diverse woningbouwprojecten.

8.3.9. Naamgeving

In de concept-Ontwikkelingsvisie worden over het algemeen abstracte aanduidingen gehanteerd voor nieuwe infrastructuur, deelgebieden en buurten. Naamgeving is van wezenlijk belang voor de beeldvorming rond het project en van betekenis voor het welslagen ervan, zeker omdat afwisseling en eigen identiteit kernbegrippen bij Leidsche Rijn zijn. Door de Regiestaf van het Projectbureau Leidsche Rijn zullen nadere voorstellen worden gedaan over de te hanteren uitgangspunten bij de naamgeving van

straten, wijken en buurten. Daarbij vormt de hier als kaart 23 opgenomen kaart met reeds bestaande topografische aanduidingen het referentiekader.

8.3.10. Planproces

Bij het projectbureau Leidsche Rijn is in overleg met de ontwikkelende partijen een nota "Planproces" in voorbereiding waar uitgebreid wordt ingegaan op de rol van alle deelnemers aan het planproces (zoals de gemeente, de woningbouwcorporaties en de marktpartijen maar ook de Woonadviescommissie, de Welstandscommissie etc.), de functie van supervisor en een kwaliteitsfonds.

Het welstandstoezicht zal voor Leidsche Rijn plaats vinden door een specifiek in te stellen Welstandskamer, waarin de Welstandscommissie maar ook te benoemen supervisoren zitting hebben. Ook voor de begeleiding van het tot stand komen en voor de beoordeling van kunsttoepassingen in Leidsche Rijn zullen in overleg met Adviescommissie Beeldende Kunst nadere organisatorische maatregelen worden genomen. Voor zowel het welstandstoezicht als voor het kunsttoezicht zijn de Regiekaart (kaart 19) en de UX-kaart (kaart 20) van bijzondere betekenis.

8.4. Exploitatie

Onderzoek heeft plaats gevonden op het netto plangebied, het bruto en netto woon- en bedrijvengebied, en het netto voorzieningengebied. De grondexploitatie strekt zich uit over een netto plangebied van 1043 hectare. Hiervan is:

- 560 hectare uitgeefbaar
- 239 hectare verharding (incl. parkeren en ontsluiting)
- 147 hectare groen
- 97 hectare water

Hiervan behoort circa 53,5 hectare tot het zogenaamde centrale parkgebied. Dit gebied wordt nader ingevuld in overleg met de gemeente Vleuten-De Meern.

De in de grondexploitatie gehanteerde fasering is haalbaar, waarbij moet worden opgemerkt dat de planning van de hoeveelheden kantoren sterk afhankelijk is van externe factoren en derhalve een aanzienlijke risicofactor vormt. Met betrekking tot woningbouw wordt uitgegaan van een opleveringsscenario van 1000 tot maximaal 2000 woningen per jaar.

In de exploitatie wordt rekening gehouden met de volgende opbrengsten:

- 20.000 woningen, waarvan circa 30% sociale woningbouw en 70% in de marktsector
- 660.000 m² bvo kantoren
- 153,3 hectare netto uitgeefbaar bedrijventerreinen
- 62.500 m² bvo winkels
- 46 hectare onderwijs, sociaal/cultureel/maatschappelijk/sport en recreatie (excl. middengebied)
- 10 hectare HOV

De analyse toont aan dat het programma inpasbaar is in het plangebied. De exploitatie is sluitend op saldo 0.

Veronderstelling bij het sluiten van de grondexploitatie is dat het Rijk ook voor de periode na 2005 voor in totaal 10.000 woningen (doorgroei Leidsche Rijn) middelen beschikbaar stelt. In de komende 1 à 2 jaar zal

moeten blijken of overleg met het Rijk tot voldoende resultaat leidt.

De mate van nauwkeurigheid van de grondexploitatie wordt geschat op ongeveer 10%. Om de risico's die hiermee in het plan verscholen zitten te beheersen zal het financieel management van het projectbureau worden versterkt en zal gedurende het planproces kritisch worden nagegaan op welke wijze het financiële resultaat verder kan worden verbeterd. Daarbij zal onder meer worden gekeken naar verbetering van de opbrengsten, beperking van kosten, het aansturen van het verloop van de cash-flow en de wijze van financiering. Uitgangspunt daarbij is dat niet wordt bezuinigd op zaken die later niet of slechts met veel hogere kosten kunnen worden hersteld. Vermindering van het ambitieniveau en het kwaliteitsniveau van de inrichting van de openbare ruimte is daarbij niet aan de orde.

8.5. Tijdelijke voorzieningen

8.5.1. Verkeer

Er zijn tijdelijke maatregelen nodig om de bouwplekken bereikbaar te maken voor het bouwverkeer en in een later stadium voor het woon- en bedienend verkeer. Het gaat daarbij zowel om plaatselijke ontsluiting van deelplannen als om de 'planbrede' ontsluiting.

De plaatselijke ontsluiting van de deelplannen kan problemen opleveren voor kleine groepen gebruikers. Oplossingen dienen binnen de grondexploitatie te worden gevonden.

Het analyseren van de risico's en het ontwikkelen van oplossingen voor de 'planbrede' ontsluiting is een taak van het Gemeenschappelijk Projectbureau Leidsche Rijn. Er kunnen tijdelijke verbindingen nodig zijn met de rijks- en provinciale wegen en met de bestaande stad. Om overlast voor de inwoners te voorkomen en de ontwikkeling van de bedrijfslocaties te bevorderen, zullen dergelijke verbindingen voorkomen dat tijdens de ontwikkeling van Leidsche Rijn belemmeringen op de snelwegen optreden. Het overleg en de procedures voor het realiseren van de ontsluitingsroutes moet in de planning dan ook voorrang krijgen. Om het mogelijk te maken dat het eerste deelplan bouwrijp wordt gemaakt wordt in het voorjaar van 1997 reeds het Utrechtse deel van de zuidelijke stadsas aangelegd. Voorlopig wordt deze stadsstraat aangesloten op de Hoogeweideweg, zodat gebied A ontsloten kan worden richting Vleutenseweg.

Ten behoeve van de realisatie zal eveneens in 1997 een tijdelijke ontsluiting worden gerealiseerd van deelgebied E1 vanaf de NRU.

Op korte termijn zullen nadere afspraken met onder meer de Jaarbeurs worden gemaakt voor de oprichting van een tijdelijke Park and Ride-voorziening in Strijkviertel. Deze voorziening moet worden gezien als voorloper van het transferium in Papendorp. Bij de fasering van bedrijventerrein Strijkviertel zal er rekening mee worden gehouden dat de Park and Ride-voorziening operationeel blijft totdat de functie door het Transferium kan worden overgenomen (uiterlijk 2011).

8.5.2. Waterhuishouding

Bij de uitvoering van deelgebieden met een waterhuishouding die afwijkt van het bestaande waterregime zijn tijdelijke maatregelen, zoals tijdelijke stuwen en gemalen, en een gewijzigd waterhuishoudingsregime nodig. Het water zal soms geforceerd aan- en afgevoerd moeten worden.

8.5.3. Energievoorziening

De ruimtelijke ordeningsprocedures voor het oprichten van gebouwde voorzieningen in het energiedistributienet kan tot knelpunten in tijd leiden of tot onaanvaardbaar hoge onrendabele aanvangsinvesteringen. In die situatie moet de energielevering door tijdelijke voorzieningen plaatsvinden.

8.5.4. Afvalwater

Bij oplevering van de eerste woningen in de eerste deelplannen zal de rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI) in het plangebied nog niet operationeel zijn. Daarom zal het afvalwater de eerste tijd naar een bestaande RWZI moeten worden afgevoerd.

8.5.5. Grondstoffen en materialen

Door een zorgvuldige materiaalkeuze en een goed opgezet verwerkingsstelsel kunnen grondstoffen opnieuw worden gebruikt. Sommige afvalstoffen kunnen worden hergebruikt als grondstof. Lichtverontreinigde grond kan bijvoorbeeld worden toegepast in geluidswallen en het talud voor de nieuwe A2. Puin kan worden hergebruikt in landhoofden van bruggen, oevers en geluidsschermen.

Waar mogelijk zal grond voor groene functies betrokken worden van waardevolle plekken die niet gehandhaafd kunnen blijven. Te denken valt aan arme grond en aan grond langs het huidige tracé van de A2. Zo kan het bodemleven elders tot ontwikkeling komen.

Bovendien is in het Masterplan vastgelegd dat zal worden gewerkt met een gesloten grondbalans.

Het bovenstaande brengt met zich mee dat een hergebruikbeleid voor vrijkomende grondspecie moet worden ontwikkeld en dat een grondbank zal worden georganiseerd.

De grondbank functioneert voor het totale plangebied Leidsche Rijn. De organisatie valt onder de verantwoordelijkheid van het Gemeenschappelijk Projectbureau.

8.5.6. Voorzieningen

Omdat investeringen in voorzieningen vooraf gaan aan de toename van inkomsten door bevolkingstoename zal een frictiefonds worden ingesteld, zodat de betreffende voorzieningen toch tijdig beschikbaar kunnen komen. Middels dit frictiefonds komen tevens tijdig middelen beschikbaar om te kunnen investeren in de kwaliteit van de openbare ruimte ter beperking van kosten van beheer (zie 7.3.)

8.6. Social return

Bij de ontwikkeling van Leidsche Rijn wordt er naar gestreefd het maatschappelijk rendement, de zogeheten social return, te optimaliseren. In het bijzonder moeten werkzoekenden kunnen profiteren van de werkgelegenheid die door de uitvoering van Leidsche Rijn ontstaat. Eén aspect daarvan is dat werkzoekenden in de regio gericht worden voorbereid op de arbeidsplaatsen die straks ontstaan. Daarvoor zijn scholings- en werkervaringsplaatsen nodig. Het gaat om bouwactiviteiten in de woningbouw, aanleg van de infrastructuur, commerciële voorzieningen en aanleg van de groenvoorzieningen. Het organiseren van Social Return kent een groot aantal betrokkenen: gemeente, sociale partners, RBA, sociale dienst, vakopleidingen, subsidiërende

instellingen, hoofd- en onderaannemers in de bouw, enzovoort.

In de eerste periode zal het Social Return project zich met name richten op de bouwactiviteiten van Leidsche Rijn. Hetzelfde instrument zal gebruikt kunnen worden bij de vestiging van bedrijven in het gebied. Op basis van recent opgedane ervaringen bij de vestiging van IKEA in Utrecht kan worden gesteld dat op adequate wijze in de (personeels)behoefte kan worden voorzien.

Op basis van de investeringskosten is de werkgelegenheid in mensjaren voorlopig ingeschat op bijna 10.000 arbeidsjaren in het Utrechtse deel van Leidsche Rijn. Verwacht wordt dat het accent op de uitvoering van social return ligt in de periode tussen 1999 en 2008. De maximale projectomvang wordt door het Bureau voor Economische Argumentatie (BEA) op grond van ervaringen elders geschat op 1300 deelnemers.

Afspraken over social return in Leidsche Rijn zullen in een met marktpartijen af te sluiten convenant worden vastgelegd.

8.7. Procedure en beheer Ontwikkelingsvisie

De Ontwikkelingsvisie zal voor de gehele planperiode het centrale sturingsmiddel voor de realisatie van Leidsche Rijn Utrecht zijn. Op basis van de Ontwikkelingsvisie worden programma's voor deelgebieden (SPVE's) opgesteld. Indien daarbij van de in de Ontwikkelingsvisie aangegeven eisen en uitgangspunten moet worden afgeweken, zal het projectbureau Leidsche Rijn nagaan binnen welke grenzen dat mogelijk is, welke consequenties dat heeft voor andere delen van het plangebied of voor het programma en daartoe voorstellen van wijziging van de Ontwikkelingsvisie doen.

Indien nieuw beleid wordt ontwikkeld of maatschappelijke ontwikkelingen aanleiding geven tot wijzigingen zal in eerste instantie aan de hand van de Ontwikkelingsvisie worden bezien welke gevolgen dit heeft voor de ontwikkeling van Leidsche Rijn en op welke wijze daarop kan worden ingespeeld.

Ten behoeve van dit "beheer" van de Ontwikkelingsvisie is binnen het Projectbureau Leidsche Rijn een Regiestaf ingesteld. Deze staf, waarin de belangrijkste bij het planproces betrokken disciplines zijn vertegenwoordigd, draagt er tevens zorg voor dat regelmatig (in ieder geval in het kader van de beleids- en beheerscyclus) aan de Raad wordt gerapporteerd over het beheer van de Ontwikkelingsvisie en de daarbij optredende wijzigingen. Gedurende het planproces zal het nodig zijn de Ontwikkelingsvisie periodiek bij te stellen. In de eerste fase van het planproces zal zo'n actualisatie jaarlijks plaatsvinden. De projectgroep die daartoe door de projectleider Ontwikkelingsvisie wordt bijeengeroepen zal bestaan uit de Regiestaf, waar nodig aangevuld met ontbrekende disciplines.

De Regiestaf levert ten behoeve van het opstellen van S.P.V.E.'s de uit de Ontwikkelingsvisie af te leiden randvoorwaarden en bewaakt deze. Waar dat door de projectdirecteur noodzakelijk wordt geacht maken bij de ontwikkeling van S.P.V.E.'s leden van de Regiestaf deel uit van de planteam. Dit geldt in ieder geval voor de op de Regiekaart aangegeven projecten c.q. projectonderdelen.

De Regiestaf beheert tevens de kwaliteitskaart, die onderdeel uitmaakt van het Masterplan. Bij de nadere planuitwerking zullen de op die kaart aangegeven waarden moeten worden gecontroleerd.

Afstemming op de Structuurvisie Utrecht, het Regionaal Structuurplan, het Streekplan en relevante Rijksnota's heeft plaatsgevonden. Bij wijziging van deze produkten zullen de consequenties voor de Ontwikkelingsvisie worden nagegaan, terwijl bij wijziging van die voor Leidsche Rijn kaderstellende produkten vanuit de Ontwikkelingsvisie het belang van de ontwikkeling van Leidsche Rijn in beeld zal worden gebracht.

Jaarlijks zal een bijdrage worden geleverd aan de stedelijke programmering ten behoeve van de beleids- en beheercyclus.

8.8. Communicatie

Op 18 juni 1996 is de concept-Ontwikkelingsvisie in principe vastgesteld door het College van Burgemeester en Wethouders, onder voorbehoud van de toen nog niet beschikbare grond-exploitatie. Op basis van dat besluit is de Commissie Ruimtelijke Ordening en Wonen geïnformeerd en is een communicatietraject gestart. In de eerste plaats is een groot aantal informatiebijeenkomsten georganiseerd voor bewoners, organisaties en bedrijven in het plangebied, marktpartijen, actie- en belangengroepen en andere belangstellenden. Een ieder is daarbij uitgenodigd schriftelijk op de concept-voorstellen te reageren. Van deze mogelijkheid hebben 32 personen en groeperingen gebruik gemaakt. De reacties en de behandeling daarvan zijn verwerkt in een zogeheten tweekolommenstuk. Voor een deel kon aan de inspraakreacties worden tegemoet gekomen door het verstrekken van nadere informatie en het verduidelijken van hetgeen in de concept-Ontwikkelingsvisie is bedoeld. Voor een ander deel zijn door insprekers suggesties gedaan die in de loop van het ontwikkelingsproces - met name bij het opstellen van de stedenbouwkundige programma's van eisen - zullen worden meegenomen.

Hieronder wordt een overzicht gegeven van opmerkingen en suggesties die aanleiding zijn geweest tot bijstelling van de concept-Ontwikkelingsvisie.

- Onder meer naar aanleiding van opmerkingen van het MOL (nr. 139 tweekolommenstuk) is de plas Strijkviertel geïntegreerd in het watersysteem en is beter rekening gehouden met natuurlijke hoogteverschillen (wijziging 34 uit de Nota van wijzigingen).
- Naar aanleiding van een inspraakreactie (nr. 194 in tweekolommenstuk) is de bomenkaart aangepast (wijziging 35).
- Onder meer naar aanleiding van opmerkingen van het KNNV (83, 84 en 85 in het tweekolommenstuk) met betrekking tot de ecologie is de tekst van paragraaf 3.4.5. gewijzigd (wijziging 39).
- Onder meer naar aanleiding van opmerkingen van het MOL is de tekst van paragraaf 3.4.5. verduidelijkt (wijziging 39). Ook is de ruimte voor ecologie langs bestaande linten benoemd (wijzigingen 29 en 40).
- Naar aanleiding van opmerkingen met betrekking tot de parkeernormen van Fortis en het DPU is paragraaf 3.4.6 aangepast (wijziging 43).
- Onder meer naar aanleiding van een opmerking met betrekking tot de afvalinzameling (37 uit het tweekolommenstuk) is de tekst van paragraaf 3.4.7. aangepast (wijziging 44).
- De kaart Vaste Elementen Stratenplan is in overeenstemming gebracht met de wensen die de nutsbedrijven ingediend hebben (nr. 211 in tweekolommenstuk) t.a.v. de doorgaande hoofdinfrastructuur van leidingsyste-

men (wijziging 68).

- Naar aanleiding van een opmerking van de brandweer (nr. 15 in tweekolommenstuk) is een subparagraaf Brandpreventie opgenomen (5.6.5., wijziging 89 in de Nota van wijzigingen).
- Ingevolge een opmerking van een inspreker is een inconsequentie ten aanzien van de gehanteerde maaswijdte bij aansluiting van 30 km-straten op de stadsassen uit de visie gehaald (wijziging 97).
- De onjuistheid uit de optelsom in paragraaf 6.3.1. (nr. 75 in tweekolommenstuk) is eruit gehaald (wijziging 98).
- Via wijziging 111 is aan de Ontwikkelingsvisie een kaart met de bestaande (straat)namen toegevoegd (nr. 195 in tweekolommenstuk).

Naast dit formele inspraaktraject is op verschillende manieren gelegenheid gegeven tot beïnvloeding van het planproces. Zo is in de maand augustus een specifieke ontwerpweek georganiseerd, waarin een schat van gegevens ten behoeve van het planproces beschikbaar is gekomen: de Charrettes. In de Nota van wijzigingen is aangegeven op welke wijze de Charrettes tot bijstelling van Ontwikkelingsvisie hebben geleid. Het betreft hier met name het watersysteem ten noorden van het spoor, de recreatieve verbinding met Haarzuilens, de organisatie en ambitie van het Transferium en de compacte opzet van het Stadsdeelcentrum.

Specifiek nader overleg is gevoerd met het Directeurenplatform Utrecht (de verzamelde vervoersbedrijven), de marktpartijen Fortis, SFB en Bouwfonds (contractpartners), het SWU en het Milieu Overleg Leidsche Rijn. Bovendien heeft afstemming plaats gevonden met de gemeente Vleuten-De Meern via het Gemeenschappelijk Projectbureau Leidsche Rijn. De resultaten van dit overleg zijn via de Nota van wijzigingen in de Ontwikkelingsvisie verwerkt.

Colofon

Inhoudelijk

Geert van Aken (DSO, afdeling EZ)
Wim Beelen (DSO, afdeling Milieu)
Els van Amerongen (OGU)
Han van den Berg (Planeconoom)
Artine den Boon (assistent projectleider)
Jan Bont (Triode)
Vera Cerutti (Adviseur openbare voorzieningen)
Bert Coenen (Adviseur mobiliteit)
Femke van Dam (DSO, afdeling Stedenbouw)
Ben van Dongen (DSO, VastGoedInformatie)
Liesbeth van Droffelaar (Dienst Culturele Zaken)
Hans Evers (DSO, Projectmanagementbureau)
Marius Geurts (Dienst Onderwijs)
Patrick van der Graaff (DSO, afdeling Verkeer)
Leo Grunberg (DSO, afdeling EZ)
Berni Jansdam (GG&GD)
Frank de Josseling de Jong (Openbare ruimte ontwerp)
René Leppink (Dienst Sport en Recreatie)
Bouwien de Loor (project-assistente)
Hans Pemmelaar (DSO, afdeling Stedenbouw)
Maya Put (DSO, afdeling Stedenbouw)
Melle van der Meer (Gemeentebibliotheek)
Joram Schaap (Groen)
André van Schaik (Volkshuisvestingsdeskundige)
Peter Segaar (DSO, milieu)
Brigit Valentijn (assistent projectleider)
Kees Visser (DSO, afdeling Stedenbouw)
Paul Vreeken (Projectmanager)
Conny Vrooman (project-assistente)
Ben de Waal (DSO, afdeling Stedenbouw)
Jan de Weerd (DSO, afdeling Stedenbouw)
Wilma van de Werken (Sector Financiën)
Anne Wittekamp (DSB)
Roel Meilof (Bureau Goudappel Coffeng)
Jaco Polderman (Tauw Infra)

Coördinatie stedenbouwkundig ontwerp
Max. 2 architectuur stedenbouw BV

Ontwerp

Rients Dijkstra
Kirsten van den Berg
Catherine Visser
Arjan Klok
Arno de Vries

CAD 2D/3D en kaartmateriaal

Christian Müller
Ivan Ivanovski

Maquettes

Loes van Hooff
Reinout Boland
Amerentske Koopman
Martina de Haan
Jan Adegeest
Vincent de Graaff
Wouter Thijssen

Maquettefotografie

Hans Werlemann (Hectic Pictures)

Artist impressions

Jan Verbeek

Fotografie

Gerry Hurkmans

Redactie

Ytzen Lont (STYLO)
Paul Vreeken
Maud de Vries

Productie

Jacqueline van de Sande
Jos van Lamoen
Karin Nieuwstraten

Vormgeving

Lava, grafisch ontwerpers, Amsterdam

Druk

Grafisch Centrum Utrecht

Bijlagen:

Programma per deelgebied

Kadernota 'Voorzien in kwaliteit'

Financiële verantwoording Nota van Wijzigingen

Tweekolommenstuk

PROJECTBUREAU LEIDSCHER RIJN UTRECHT, POSTBUS 8613, 3503 RP UTRECHT

