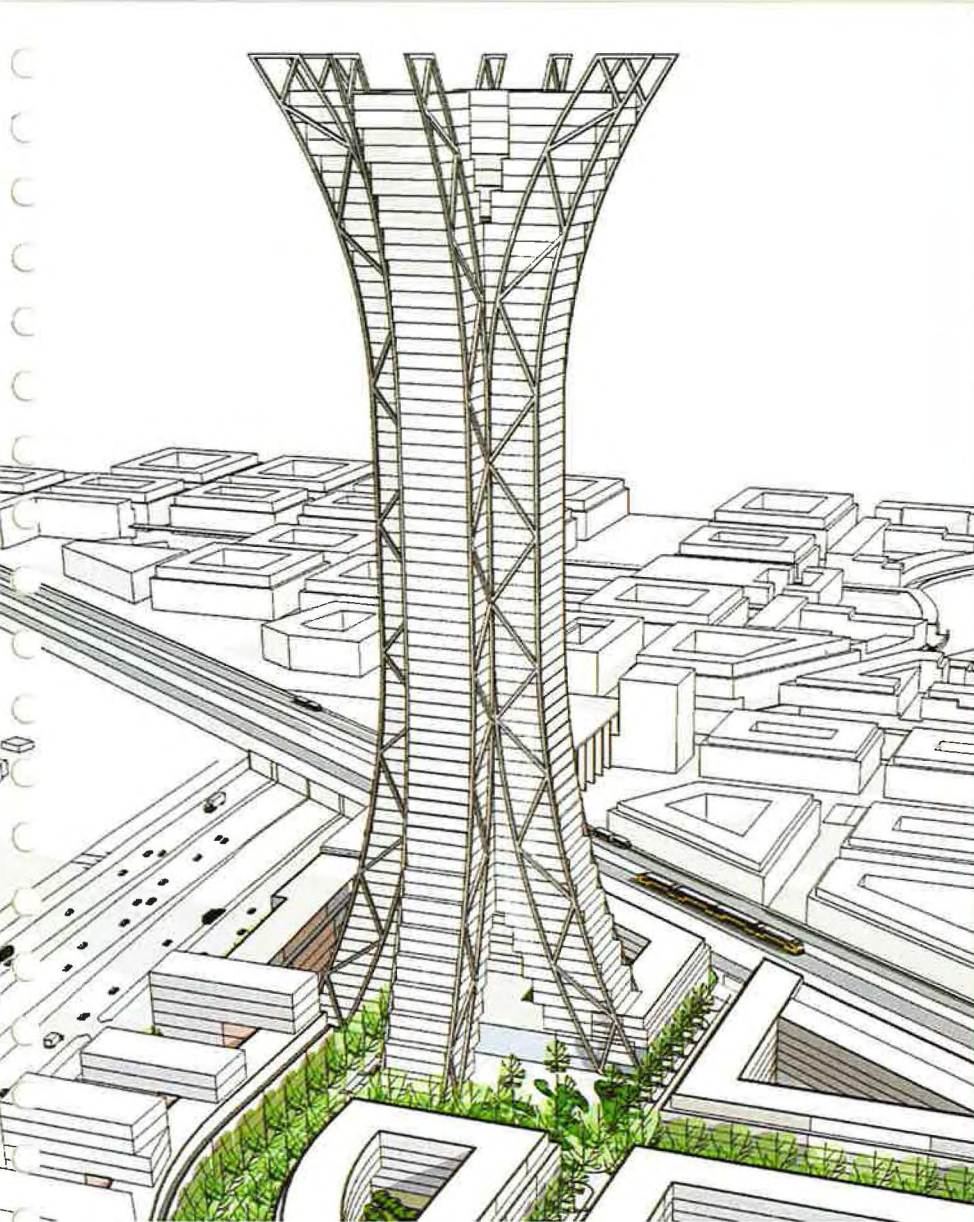


2034-18



Concept Stedenbouwkundig Plan

Leidsche Rijn Centrum Noord

januari 2007

Leidsche Rijn Utrecht
mensen elkaar ontmoeten



Gemeente Utrecht

P2034-18



Concept Stedenbouwkundig Plan
Leidsche Rijn Centrum Noord

Januari 2007

Inhoud

1	Inleiding	5	8	Programma	53
2	Visie en ambitie	7	8.1	Wonen	53
2.1	Centraal en bereikbaar	7	8.2	Kantoren	55
2.2	Tweede centrum van Utrecht	7	8.3	Voorzieningen	56
2.3	Een levend centrum	7	8.4	Belle van Zuylen	56
3	Beschrijving van gebied	9	8.5	Samenvatting programma	57
3.1	Leidsche Rijn Centrum	9	9	Milieu	59
3.2	Leidsche Rijn Centrum Noord	11	9.1	Geluid	59
4	Stedenbouw	13	9.2	Externe veiligheid	60
4.1	Stedenbouwkundige structuur LRC Noord	13	9.3	Luchtkwaliteit	60
4.2	Bebouwingsstructuur	15	9.4	Bedrijven/hinderzone	61
5	Architectonische vormgeving	19	9.5	Bodem	61
5.1	A2: Blok U en Blok V	19	9.6	Duurzaamheid	61
5.2	Kern: woonblokken S en T	23	9.7	Windhinder en bezonning	63
5.3	Spoor: Blok W	27	10	Civiele techniek	65
5.4	Belle van Zuylen	29	10.1	Globale geo(hydro)logische opbouw	65
6	Inrichting OR	31	10.2	Riolering	65
6.1	Verhoogd maaiveld	31	10.3	Waterhuishouding	65
6.2	Overzicht Openbare Ruimte	33	10.4	Kabels en leidingen	65
6.3	De inrichting van de straten: 18 meter en 25 meter profiel	35	10.5	Warmte en koude opslag (WKO)	65
6.4	De inrichting van de Stadsbaan	39	10.6	Blusvoorzieningen	66
6.5	Ventweg	41	10.7	Bouwrijpmaken plangebied	66
6.6	Voorzieningen in de openbare ruimte	43	11	Regie	67
6.7	De inrichting van pleinen en hoven	45	11.1	Risico's	67
7	Verkeer	47	11.2	Uitgifte	67
7.1	Gemotoriseerd verkeer	47	11.3	Communicatie	68
7.2	Openbaar vervoer	47	11.4	Financiële Haalbaarheid	68
7.3	Langzaam verkeer	49	12	Afwijking masterplan	71
7.4	Parkeren	51	12.1	Programma	71
			12.2	Stedenbouwkundige opzet	72
			12.3	Overige wijzigingen	72

1 Inleiding

In 2006 is het Masterplan Leidsche Rijn Centrum vastgesteld door het college van BenW en de gemeenteraad. In het masterplan (ook wel Stedenbouwkundig Programma van Eisen genoemd) zijn de programmatische en stedenbouwkundige randvoorwaarden voor geheel Leidsche Rijn Centrum (LRC) uitgewerkt. Dat vormt het kader voor de uit te werken stedenbouwkundige plannen voor elk van de deelgebieden van Leidsche Rijn Centrum. Deze stedenbouwkundige plannen worden voor elk van de deelgebieden Kern, Noord en Zuid en Oost uitgewerkt.

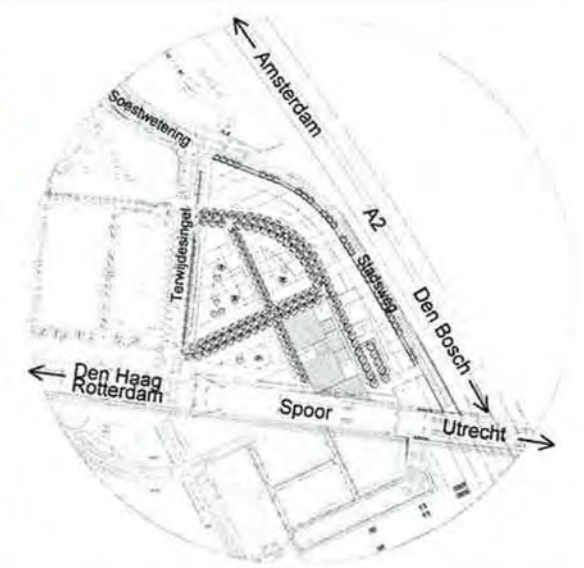
Voor u ligt het Stedenbouwkundig Plan Leidsche Rijn Centrum Noord (LRC Noord). Dit is voor deelgebied Noord de verdere uitwerking van het Masterplan uit 2006. Het Stedenbouwkundig Plan LRC Noord is het ontwikkelingskader voor de bouwplannen in het deelgebied. Het beschrijft de ambitie en (beeld)kwaliteit van het plangebied. Daarmee is het SP het kader voor zowel de aanleg van de openbare ruimte door de gemeente, alsmede het toetsingskader voor de bouwplannen in de uitgifte-fase.



Leidsche Rijn Centrum



Positie Leidsche Rijn Centrum in Utrecht



Ligging Leidsche Rijn Centrum

2 Visie en ambitie

De visie van Leidsche Rijn Centrum is beschreven in '*Visie Leidsche Rijn Centrum: het levende centrum*' en vastgesteld door de gemeenteraad in 2004. Resumerend zijn drie belangrijke kernwaarden voor LRC aan te geven:

- Centraal en bereikbaar
- Tweede centrum van Utrecht
- Een levend centrum

2.1 Centraal en bereikbaar

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

2.2 Tweede centrum van Utrecht

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

2.3 Een levend centrum

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

Met bovenstaande genoemde visie is het Masterplan Leidsche Rijn Centrum opgesteld. In het masterplan zijn de ruimtelijke ambities verder uitgewerkt in onder andere programma,

stedenbouwkundige randvoorwaarden en eisen ten aanzien van de openbare ruimte. Kenmerken zijn met name:

- Sterke functiemenging;
- Bouwen in meerdere lagen
- Hoogbouw als landmark in deelgebied Noord.



Steerbeeld plein

3 Beschrijving van gebied

3.1 Leidsche Rijn Centrum

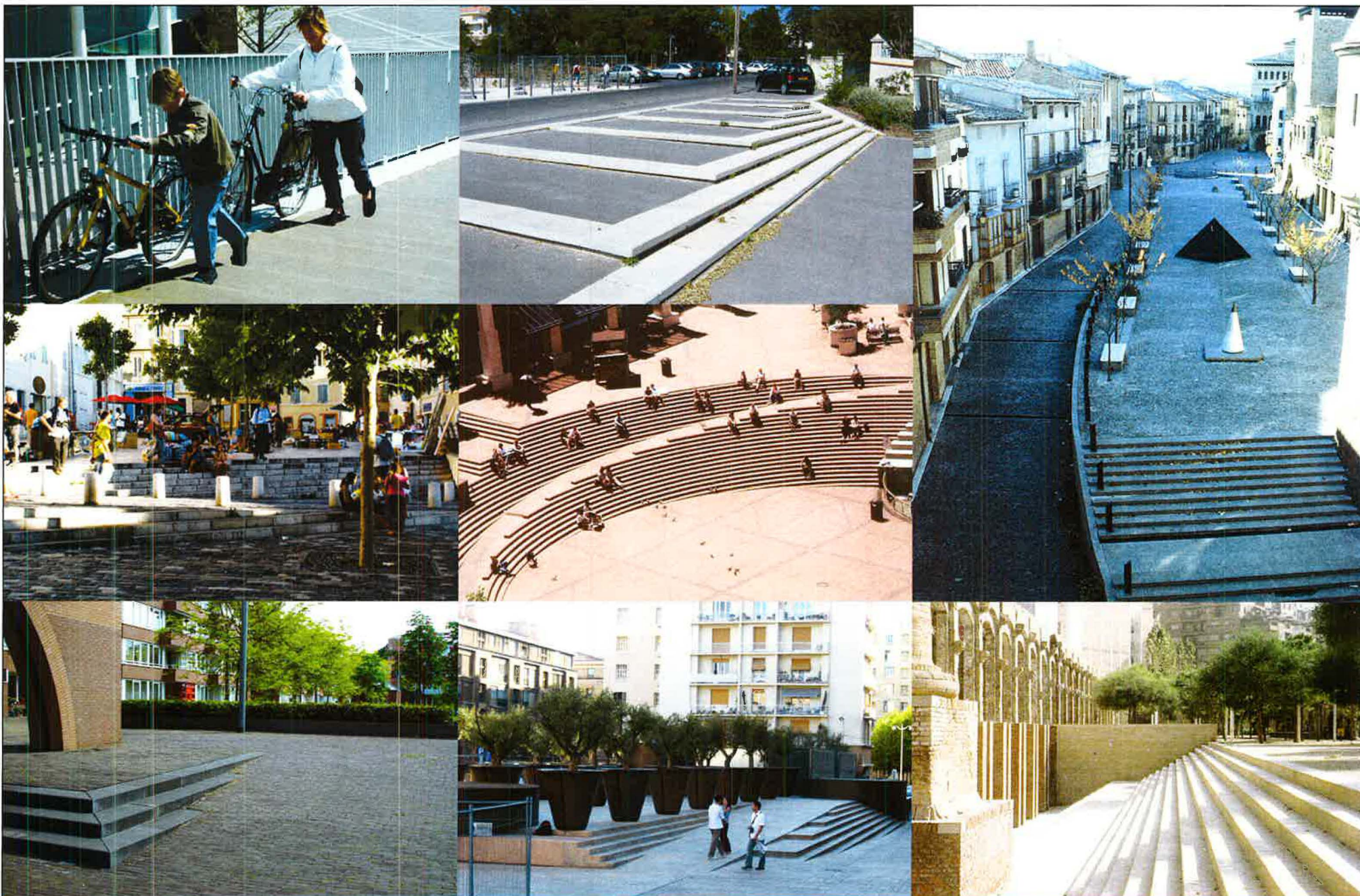
Leidsche Rijn Centrum vormt de schakel tussen Leidsche Rijn en de bestaande stad die aan de oostzijde van het Amsterdams Rijnkanaal ligt. De ontwikkeling wordt gerealiseerd in het oostelijke deel van Leidsche Rijn waar twee hoofdinfrastructurele lijnen elkaar kruisen: de Rijksweg A2 en de spoorlijn Utrecht -Den Haag -Rotterdam. Leidsche Rijn Centrum bestaat uit de deelgebieden Noord, Kern, Zuid en Oost. Het deelgebied Noord ligt ten noorden van de spoorlijn en deelgebieden Kern, Zuid en Oost ten zuiden van de spoorlijn. De spoorlijn verdeelt het LRC dus in twee zones, maar door drie onderdoorgangen zijn de gebieden toch fysiek en ruimtelijk aan elkaar gekoppeld.

Verder is LRC gepositioneerd tussen de nieuwe woonwijken van Leidsche Rijn en de bestaande 'oude' (binnen)stad. Bijzonder is dat hierdoor LRC geografisch gezien centraal in Utrecht komt te liggen. Een belangrijk gegeven daarbij is dat de A2 grotendeels overkapt gaat worden. Tezamen met de aanleg van een nieuwe brede brug over het Amsterdam - Rijnkanaal zorgt deze overkapping voor het verdwijnen van de bestaande (verkeers)barrières tussen Leidsche Rijn en de bestaande stad. Als gevolg van het doortrekken van het centrum over het dek van de A2 ontstaan interessante hoogteverschillen in LRC, die bijdragen aan een onderscheidend karakter.

De opbouw van Leidsche Rijn Centrum borduurt voort op de traditie van de West-Europese stad: hoogteverschillen, gesloten bouwblokken met gelijkmatige bouwhoogte en een netwerk van levendige openbare stedelijke ruimten en pleinen met afwisselende sferen en belevingen. De pleinen en straten krijgen hun specifieke betekenis door afmeting, inrichting en beoogd gebruik. Ook de gevels van de bebouwing eromheen, de accenten in bouwhoogte en de programmatische invulling van de bebouwing dragen bij aan de betekenis van de pleinen en straten. De bouwblokken en openbare ruimte vullen elkaar zo aan. Samen maken ze de stad tot een geheel met een eigen, sterke identiteit. Het centrum wordt omzoomd door randen, zoals een singel en parken. Op deze wijze wordt de identiteit en herkenbaarheid van Leidsche Rijn Centrum vergroot.

De ambitie voor LRC is een uitgesproken stedelijke karakter dat een contrast met de omliggende woonwijken vormt. De basis hiervoor ligt in het gridpatroon (ofwel dambord-patroon) van gesloten bouwblokken met een gemiddelde bouwhoogte van vijf tot zeven lagen en een hoge bebouwingsdichtheid. De bouwblokken hebben een horizontale opbouw met een publieke en/of commerciële plint. Boven de plint wordt veelal gewoond in appartementen.

Ook de hoge mate van functiemenging onderstreept het hoogstedelijk karakter van Leidsche Rijn Centrum. Leidsche Rijn Centrum is een plek om te wonen, te werken, te winkelen en ook uit te gaan. Daarbij vinden ook diverse maatschappelijke voorzieningen zijn plek in het centrum. Een levendig centrum betekent een levendige openbare ruimte. Dit betekent extra aandacht voor functies in de plint van de gebouwen (dat wil zeggen het straatniveau van de gebouwen).



Impressies Leidsche Rijn Centrum Noord

3.2 Leidsche Rijn Centrum Noord

Het gebied LRC Noord is het enige deel van LRC dat grenst aan een niet-woongebied, namelijk aan het bedrijventerrein De Wetering aan de noordzijde. Daarmee grenst het aan ontwikkelingen zoals The Wall, Mesos Medisch Centrum en het OPG gebouw. Verder wordt Leidsche Rijn Centrum Noord aan de westzijde begrenst door de Terwijdesingel, aan de zuidzijde door het spoor en aan de oostzijde door de A2 en Stadsbaan.

LRC Noord maakt onmiskenbaar deel uit van Leidsche Rijn Centrum. Opvallend aan het gebied is de intensieve schaal van bebouwing. Dit uit zich door relatief grote en hoge bouwblokken, intensieve bebouwing en ook hoogbouw als belangrijk icoon voor Leidsche Rijn Centrum. De hoogbouw heeft zijn vorm gekregen met de Belle van Zuylen; een toren van ruim 260 meter hoogte waarin een mix aan functies is beoogd, waaronder wonen en werken (zie voor verder hoofdstuk 8, *Programma*). Leidsche Rijn Centrum Noord is mede door de Belle van Zuylen een herkenningspunt voor het centrumgebied en onderscheid zich door een eigentijdse uitstraling.

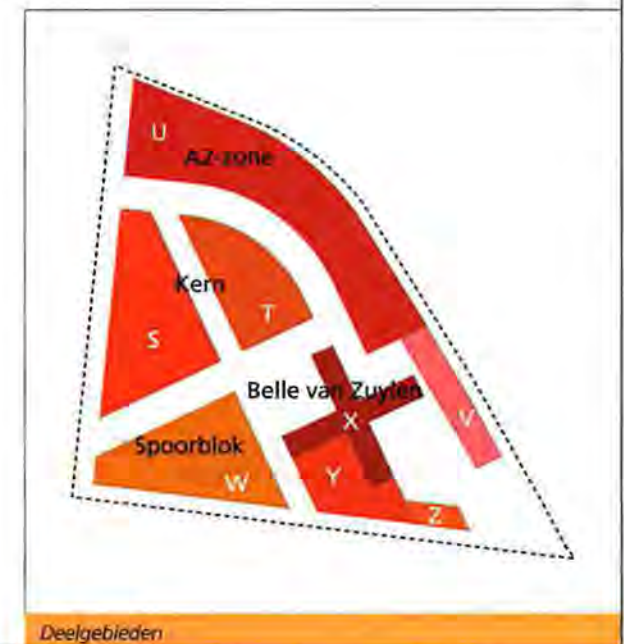
Het gebied kenmerkt zich door grootstedelijk wonen én werken. Naast woningen is in LRC Noord ook plaats voor kantoren, (commerciële- voorzieningen), in beperkte mate detailhandel en een hotel. Om de levendigheid in de openbare ruimte te realiseren zijn de entrees van de diverse functies gesitueerd aan de straatzijde. Daarnaast leveren het Stationsplein Noord en het groene plein aan de voet van de Belle van Zuylen een bijdrage aan het levendige straatbeeld.

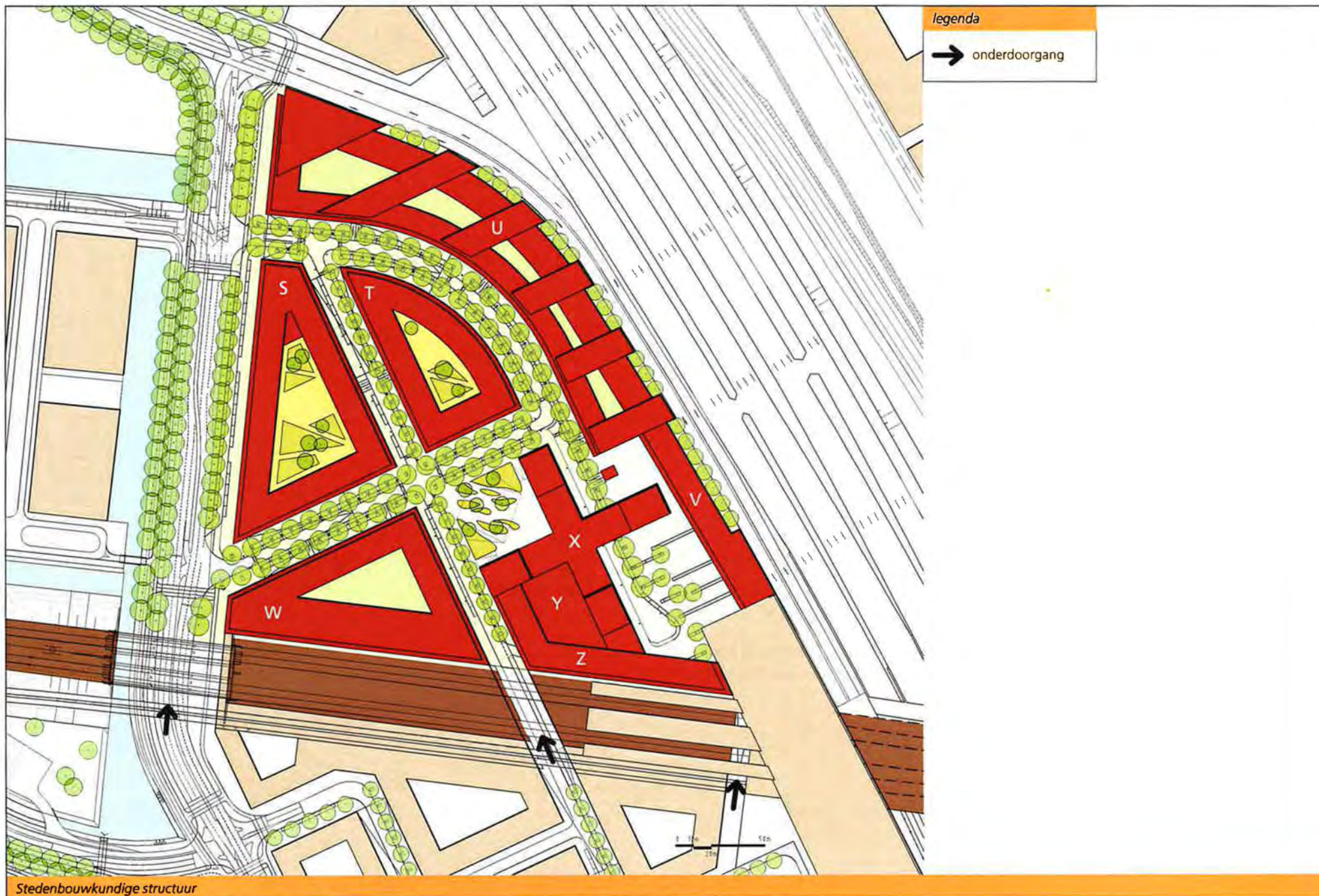
Door de nieuwe ligging midden tussen Leidsche Rijn aan de westkant en de bestaande stad aan de oostzijde ligt Leidsche Rijn Centrum geografisch gezien centraal in Utrecht. Door deze ligging op de kruising van openbaar vervoer en hoofdinfrastructuur is Leidsche Rijn Centrum Noord optimaal bereikbaar met auto, trein, bus en fiets.

Het totale plangebied van LRC Noord bedraagt 8,6 hectare. Daarvan is 4,5 hectare uitgeefbaar. Het uitgeefbaar terrein bestaat uit zeven blokken in vier zones (zie ook *namenkaart in de bijlage*):

- Kern: S en T
- A2: U en V
- Belle van Zuylen: Z, X en Y
- Spoor: W

Dit voorliggend Stedenbouwkundig Plan wijkt op een aantal punten af van het masterplan. In hoofdstuk 12 zijn de verschillen tussen dit stedenbouwkundig plan en het masterplan beschreven.





4 Stedenbouw

4.1 Stedenbouwkundige structuur LRC Noord

LRC Noord is een ensemble met het karakter van een hoogstedelijk woon-werkgebied. In het gebied komen niet alleen hoogwaardige appartementen maar ook in ruime mate kantoor-gebouwen. Tevens is in LRC Noord ook ruimte voor woon-werk units in de plint van een aantal bouwblokken. Samen met de aantrekkingskracht van de functioneel veelzijdige Belle van Zuylen en diverse (commerciële) voorzieningen creëert dat een aantrekkelijk stedelijk milieu in LRC Noord.

De publieke ruimte in LRC-Noord heeft een verscheidenheid die vergelijkbaar is met die van de traditionele Noord Europese stad. Straten, lanen en pleinen als formele stedelijke ruimten naast de meer informele (semi-openbare) binnenhoven met collectieve tuinen en speelplekken. Middels de inrichting en beplanting wordt het formele karakter van de straten onderstreept. Aan straatzijde wordt de plint levendig gehouden door de toegangen van de gebouwen hier te situeren. Door op de begane grond transparantie na te streven, ontstaat het gewenste beeld van visueel aan elkaar gerelateerde straat- en binnenhofmilieus.

Samenhang SP van Noord en Kern

Een belangrijk uitgangspunt voor het stedenbouwkundig plan van LRC-Noord is de samenhang met LRC-Kern. Ondanks de doorsnijding van het spoor moet het gebied als één centrum functioneren. Deze samenhang wordt gerealiseerd door het stratenpatroon van LRC-Noord aan te laten sluiten op de gridstructuur (dambord patroon) van LRC-Kern. Daarbij geldt dat voor de bouwblokken een zelfde hoogte van de plint aangehouden wordt. Dit leidt op maaiveld tot een zelfde beleving en uitstraling van de gebieden.

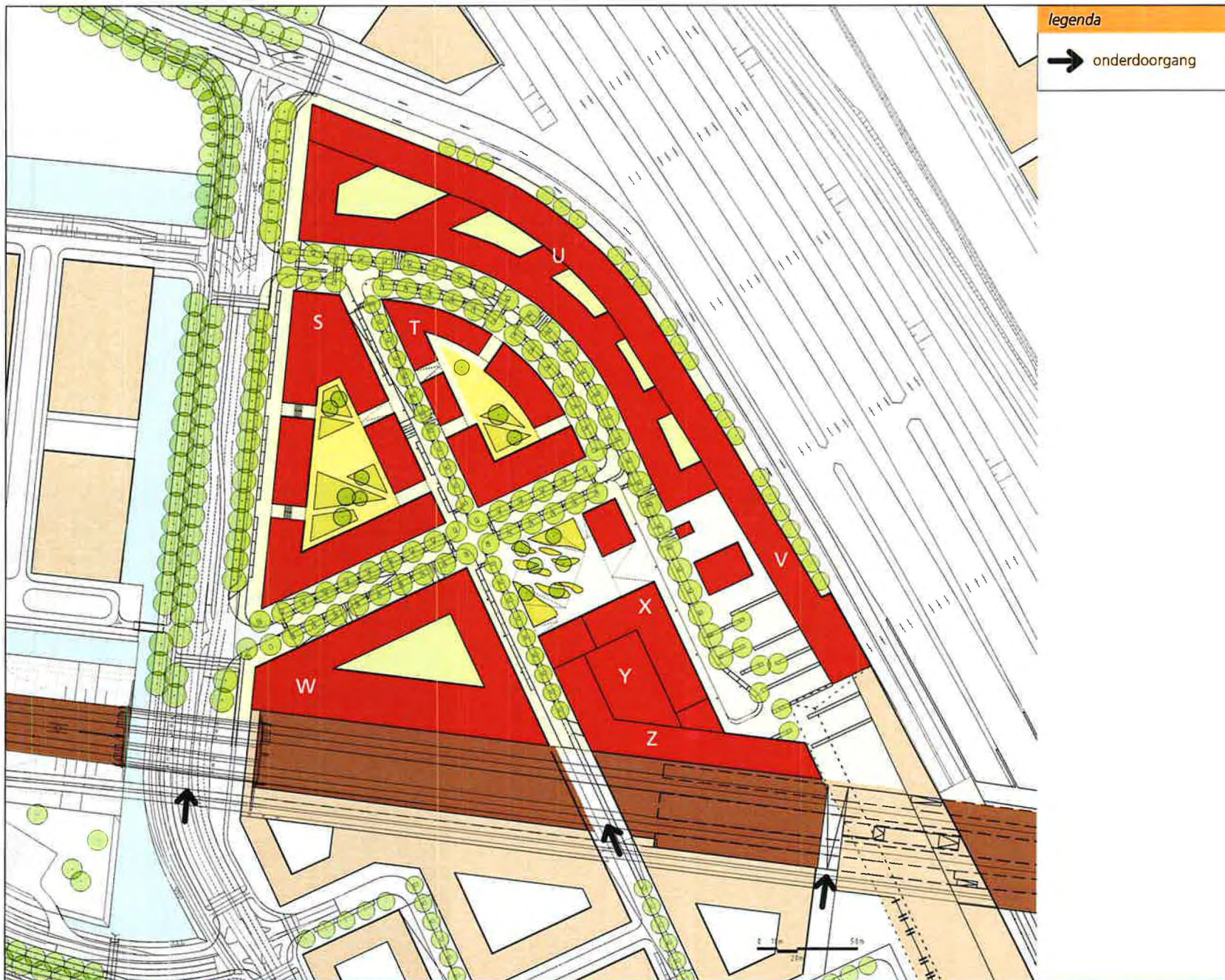
De samenhang tussen Noord en Kern komt ook tot stand door de toegangsmogelijkheden van Noord naar Kern (en vice versa). Voor (langzaam) verkeer is op drie punten een verbinding tussen Noord en Kern aanwezig:

- Via de Terwijdesingel
- Via de extra onderdoorgang van het spoor
- Via de onderdoorgang bij het station.

Tevens is het toekomstig (intercity) station aangewezen als verbindend element tussen Kern en Noord. Niet alleen door middel van de stationshal maar ook door een gebouwde voorziening. Met de auto is de Terwijdesingel de toegang van Noord naar de rest van Leidsche Rijn Centrum en de overige gebieden van Leidsche Rijn Centrum.



Impressie stationhal en plein



Stedenbouwkundige structuur op maaiveld

4.2 Bebouwingsstructuur

Het stedenbouwkundig plan voor Leidsche Rijn Centrum Noord maakt onderscheid in vier zones met elk één of meerdere bouwblokken. Elk van deze bouwblokken hebben hun eigen sfeer en uitstraling (zie ook hoofdstuk/paragraaf *Architectonische vormgeving*). De bouwblokken bestaan op hun beurt uit deelblokken om een gevarieerd architectonisch beeld te realiseren. De stramienmaat (zie hoofdstuk 5, *Architectonische Vormgeving*) van deze bouwblokken moet aansluiten bij een zo efficiënt mogelijk in te richten parkeergarage. De 4 zones zijn:

- Kern: S en T
- A2: U en V
- Belle van Zuylen: Z, X en Y
- Spoor: W

In het stedenbouwkundig plan van LRC-Noord is binnen deze zones een hoogtegeleding aanwezig. Dat betekent dat in het plan drie niveau's binnen de bouwblokken te onderscheiden zijn:

- Onderbouw
- Opbouw
- Belle van Zuylen

Onderbouw

De onderbouw bestaat uit:

- de eerste vijf lagen van de blokken S, T en W en de eerste vier lagen van U, V, X en Y. Deze vier of vijf lagen vormen samen een totale bouwblokhoogte van circa 16 meter;
- de terugliggende vijfde (kantoren) of zesde laag (woningen), de 'setback'

Samen vormt dit het 'stedelijk weefsel' van het plangebied met een totale hoogte van circa 20 meter.

Een belangrijke functie van het stedelijk weefsel van de blokken U en V is de geluidswerende functie. Gezien de geluidsbelasting vanuit de rijksweg A2 is het noodzakelijk een geluidswerende functie te realiseren om de woningen in LRC Noord te realiseren. Essentieel daarbij is dat de kantorenwand U en V aan het binnengebied ten minste dezelfde hoogte heeft als de overige bouwblokken.

Setback

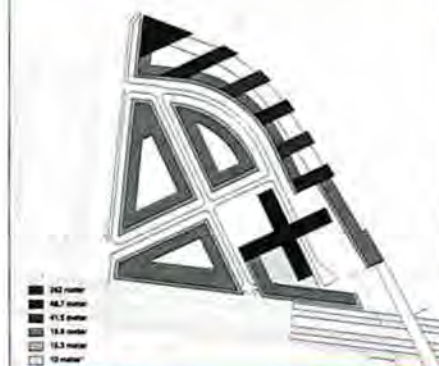
In LRC-Noord heeft de setback het karakter van een informeel daklandschap. Hier moet een breed scala aan architectonische kwaliteiten in de bouwblokken uitgewerkt worden om een bijzondere kwaliteit en individuele karakteristiek van de gebouwen te creëren. Daarbij valt te denken aan



Verdeling deelgebouwen



Bouwlagen onderbouw



Hoogtegeleding



Impressie inclusief Belle van Zuylen

Plint

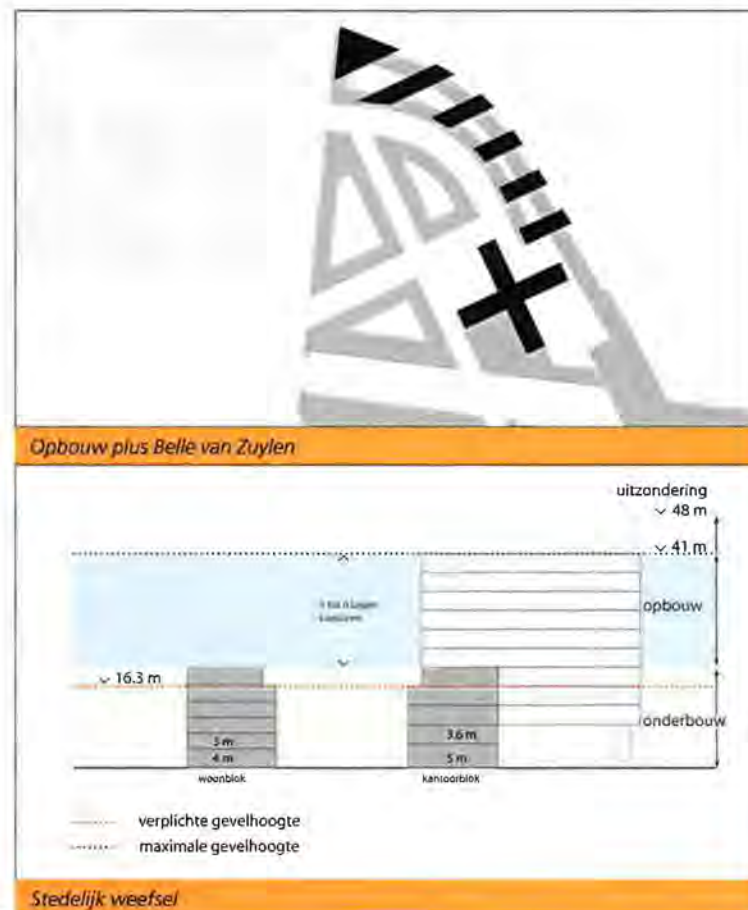
Daarnaast moet de plint van de bebouwing gericht zijn op de openbare ruimte en zich kenmerken door transparantie. Dat betekent dat naast bovenstaande programmatische invulling de entrees ook richting de straatzijde georiënteerd zijn. Een ruime plintheogte bij de woonblokken en de kantoorblokken moet garanderen dat de begane grond laag tevens licht en ruim wordt.

Opbouw

Deze hoogte laag geldt alleen voor het bouwblok U. Dit bouwblok heeft op de onderbouw een opbouw variërend van drie tot zes lagen. Dat leidt tot een totale hoogte variërend tussen de 31 en 42 meter. Op de kop van bouwblok U is een opbouw tot maximaal 8 lagen toegestaan. Dat betekent dat op de kop van bouwblok U een maximale bouwhoogte van ongeveer 50 meter is toegestaan.

Belle van Zuylen

Mocht het initiatief de Belle van Zuylen onverhoopt niet doorgaan, dan leidt dat tot een gedeeltelijke aanpassing van het stedenbouwkundig plan. De aanpassingen zullen dan naar verwachting betrekking hebben op zowel ontwerp als programma. Door de opzet van het huidige plan zullen de eventuele aanpassingen in het ontwerp voornamelijk uitwerking hebben op de kavel van de Belle van Zuylen, inclusief het Belle van Zuylen plein en Stationsplein Noord (zie ook *bijlage namenkaart*).





Impressie woningbouw en setback

5 Architectonische vormgeving

In deze paragraaf is de architectonische vormgeving en beeldkwaliteit per bouwblok uitgewerkt. Daarbij gelden vanzelfsprekend de algemene randvoorwaarden zoals beschreven in het voorgaande hoofdstuk, tenzij daar expliciet in de beschrijving van wordt afgeweken. In de beschrijvingen van de zones wordt vaak gesproken over de bouwhoogte van de bouwblokken. Dit is de bouwhoogte van de bouwblokken ten opzichte van het maaiveld van 2,80 + meter NAP (zie voor informatie over verhoogd maaiveld hoofdstuk 6, *Inrichting Openbare Ruimte*). Een uitzondering hierop is de maximale bouwhoogte van de parkeergarage aan de zijde van de rijksweg A2. De bouwhoogte daarvan is gerelateerd aan de maaiveldhoogte van de Stadsbaan.

5.1 A2: Blok U en Blok V

De zone 'A2' bestaat uit de blokken U en V. De zone strekt zich uit van het stationsgebouw tot aan de Terwijdesingel en heeft een dubbele oriëntatie. Zij richt zich met de bebouwing naar de A2-zijde, maar ook richt de bebouwing zich het plangebied in. Daarmee heeft deze bebouwing twee voorzides. Beide blokken bevatten kantoorruimte en blok V bij voorkeur ook voorzieningen in de plint. De plint van blok V aan het Stationsplein Noord is gereserveerd voor voorzieningen mede ten behoeve van de gebruikers van het plein.

Onder de blokken komen een ondergrondse parkeergarages en aan de zijde van de Stadsbaan komt voor blok U een gebouwde parkeervoorziening. Deze ondergrondse parkeergarage en gebouwde parkeervoorziening vormen één geheel. De gebouwde parkeervoorziening reikt tot maximaal zes meter boven maaiveld en functioneert als 'stadsmuur'. Hier boven 'zweeft' de hoogbouw van blok U en vormt het gezicht van LRC Noord naar de rijksweg A2. Het dak van de parkeervoorziening kan benut worden als buitengebied, bijvoorbeeld in te richten als daktuin bij de kantoorgebouwen.

De kantoren moeten tot een hoogte van circa 20 meter een aaneengesloten front te vormen aan de 25-meterstraat (zie *bijlage van de namenkaart*). Dit aaneengesloten front functioneert als geluidswerende voorziening. Toch is de stedenbouwkundige opzet zodanig gekozen dat de individuele herkenbaarheid van gebouwen groot is. Gebouwen krijgen per kavel hun eigen architectuur en boven de 20 meter hoogte is veel vrijheid in verschijningsvormen.

Bebouwing

De onderbouw is opgebouwd uit vijf lagen: een plint van tenminste vijf meter en drie bovenliggende verdiepingen, die samen de vastgelegde en met de woonblokken overeenkomende hoogte van circa 16 meter vormen. Daar bovenop komt één terugliggende vijfde laag van circa 4 meter, de 'setback'. Hiermee komt de gehele onderbouw tot een hoogte van ongeveer 20 meter. De totale hoogte van de lagen plus setback is tenminste gelijk aan de hoogte van de woonblokken. De bouwdiepte van de bouwblokken is flexibel, met uitzondering van de bouwdiepte van de gebouwde parkeervoorziening aan de Stadsbaan. De gebouwde parkeervoorziening heeft een gebouwdiepte van 17 meter. De voorkeur heeft het om bij het ontwerp van de andere bouwblokken de bouwdiepte dusdanig te kiezen dat de mogelijkheid tot patio's ontstaat.

De hierboven gelegen kantoorgebouwen bestaan uit tenminste drie en maximaal zes lagen. De totale hoogte van het kantorenblok A2 varieert daarmee tussen de circa 31 meter en 42 meter. De kop van deze zone ter hoogte van het OPG gebouw op de Wetering Zuid markeert de noordrand van Leidsche Rijn Centrum en kan extra aangezet worden tot maximaal 8 lagen. De maximale hoogte van blok U bedraagt ongeveer 49 meter. Deze kantoorvolumes Loodrecht op de A2 hebben een maximale gebouwdiepte van 16,4 meter.

Maatvoering Bouwblokken

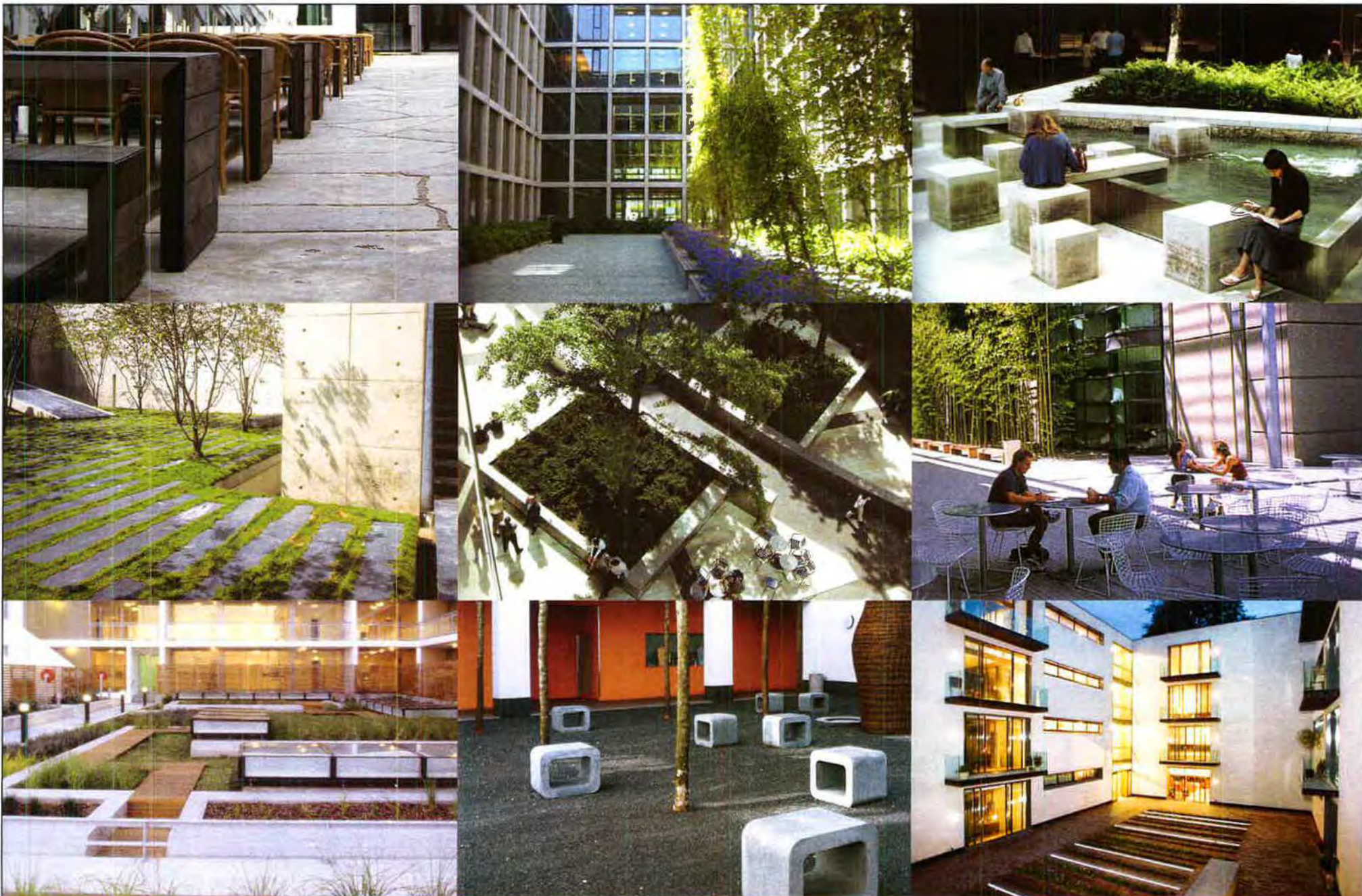
PM Voor de blokken geldt een vloerpeil van 2,80 + meter NAP.

Plint

De plintheogte bedraagt minimaal vijf meter. In het ontwerp van de gebouwen heeft de plint bijzondere aandacht. In de plint zijn de entrees van de parkeergarage, van de kantoorgebouwen en/of van de voorzieningen gesitueerd. De plint kenmerkt zich door transparantie.

Rooilijn

De rooilijn van de onderbouw valt aan de zijde van de 25-meter straat samen met de kavelgrens. De vijfde terugliggende laag ligt vanaf deze rooilijn zodanig terug dat deze als afzonderlijke laag herkenbaar is. Aan de stadsbaan valt de rooilijn van de parkeergarage 6 meter binnen de kavelgrens. De hoger gelegen kantoorverdiepingen reiken maximaal tot de kavelgrens aan



Impressie patio's

de stadsbaanzijde. (valt de bebouwing van de opbouw samen met de grens van de setback of valt het nog verder terug en hoeveel).

Binnenhoven en patio's

Afhankelijk van de gebouwdieptes ontstaan tussen de parkeerwand aan de stadsbaan en de kantoorpanden ruimte voor binnenhoven en/of patio's. De patio's zijn onderdeel van het ontwerp van het gebouw.

Architectonische expressie en materialisatie

Onderscheid in de architectonische expressie van de onder- en opbouw is gewenst. Ook de deelgebouwen moeten op hun beurt weer van elkaar onderscheidend zijn en een eigen identiteit hebben. De onderbouw wordt uitgevoerd in steen en heeft een stedelijk karakter. De vijf meter hoge plint kenmerkt zich door transparantie. Dit is in overeenstemming met de woonblokken, waardoor de horizontale continuïteit op straatniveau gegarandeerd wordt.

Voor de bovenbouw geldt geen vastgestelde materialisering (wel zelfde materialen in bovenbouw of per toren anders). Transparantie speelt ook bij de bovenbouw een hoofdrol. De bovenbouw staat aan de zijde van de stadsbaan op sculpturaal vormgegeven kolommen. Door het oplopend maaiveld (zie ook hoofdstuk Openbare Ruimte) ontstaan er hoogteverschillen tussen vloerpeilen en maaiveld. Deze kunnen zowel op maaiveld als inpandig worden opgelost. Oplossingen die het hoogteverschil inpandig oplossen verdienen echter de voorkeur. Bij eventuele oplossingen op maaiveld mag daartoe maximaal een ruimte van één meter uit de gevel voor gebruikt worden.

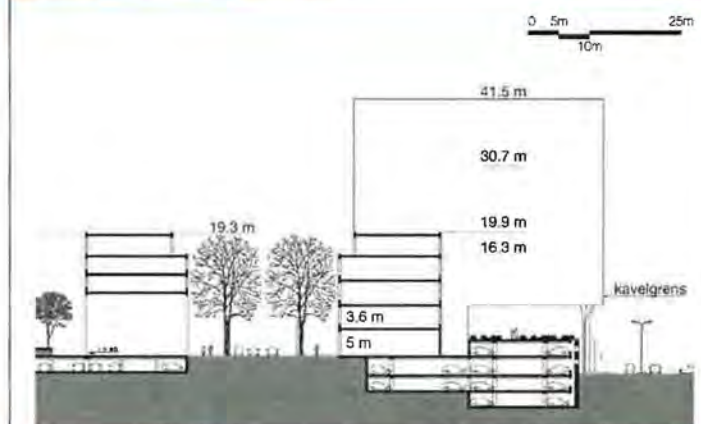
Parkeergarage

Het uitgangspunt is om de parkeergarage door één partij te laten ontwerpen en ontwikkelen (al dan niet gefaseerd). Een harde randvoorwaarde bij de ontwikkeling van de parkeergarage is dat deze bij een gefaseerde ontwikkeling de afzonderlijke delen van de garage aan elkaar gekoppeld kunnen worden. Het ontwerp van de (afzonderlijke delen van de) parkeergarage moet deze flexibiliteit en uniformiteit te hebben om in de eindsituatie één parkeergarage te kunnen vormen.

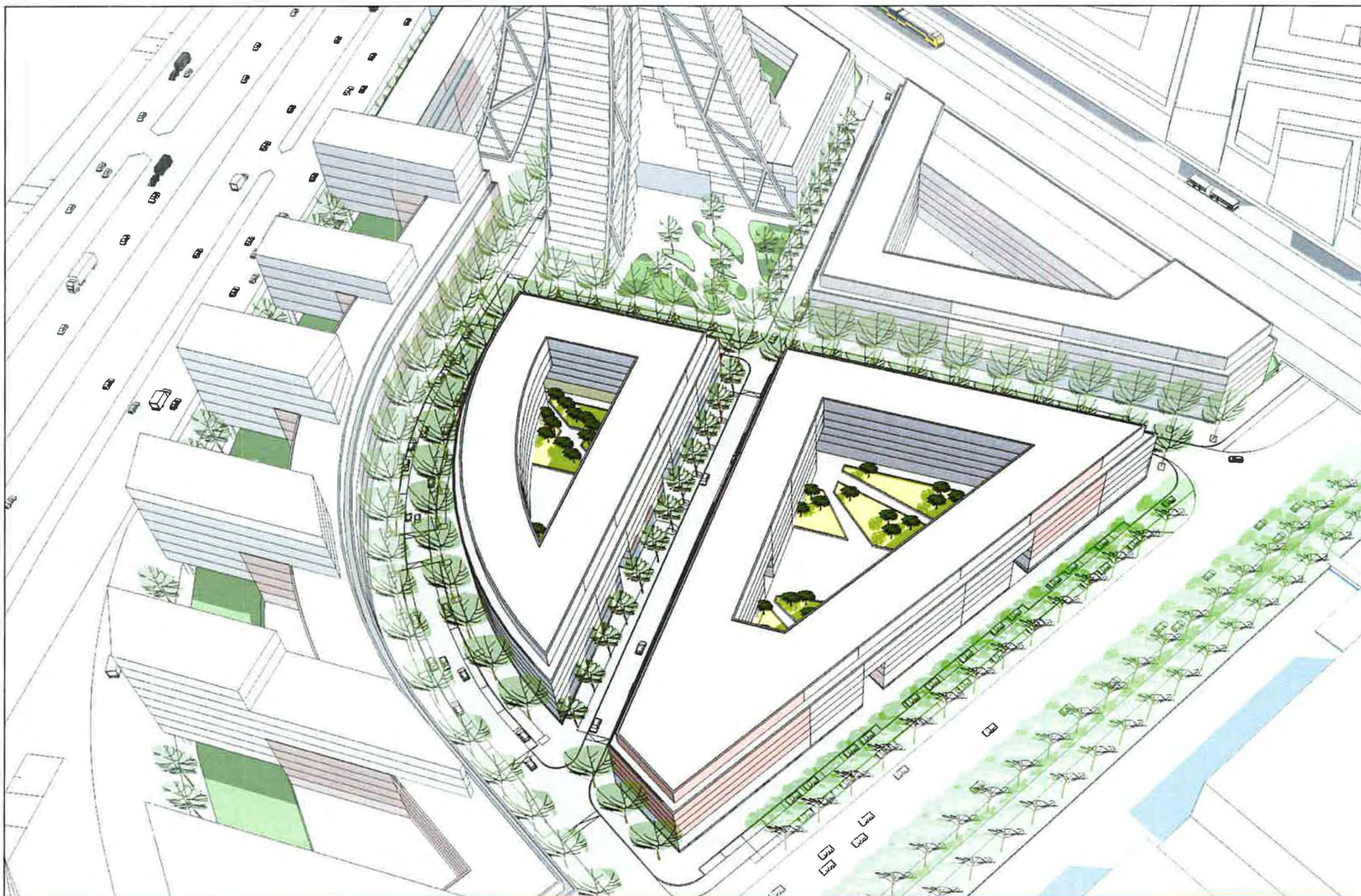
De ingangen van de parkeergarage zijn gesitueerd aan de 25 meter straat. Het aantal in/uitgangen aan deze straat is maximaal drie. Daarmee zijn gecombineerde in- en uitgangen noodzakelijk. Aan de Stadsbaan is het mogelijk om vanuit de parkeergarage zicht te hebben op de rijksweg A2. Deze wand is van steen met licht- en kijkopeningen en refereert aan een stadsmuur. Ventilatie roosters en/of installatie-technische elementen zijn uit het zicht weggewerkt om het esthetische karakter van de 'stadsmuur' overeind te houden.



Straatwand met hoogteaccenten



Doorsnede A2 zone



Woonblokken S en T

5.2 Kern: woonblokken S en T

De blokken S en T zijn de woonblokken in LRC Noord. Een kleine uitzondering hierop is de kop van blok S aan de Terwijdesingel: deze hoek bevat kantoren. Dat is in verband met de geluidsbelasting vanuit de Terwijdesingel. Als gevolg van de geluidsbelasting is deze hoek van Blok S namelijk lastig te ontwikkelen tot woningbouw. Voortbordurend op de ambitie uit het masterplan draagt het ontwerp van de woningen bij aan het eigentijdse karakter. Dat betekent dat in LRC Noord naast de reguliere appartementen met name ook andere typen meergezinsgebouwen ontstaan: loft, studio, penthouses en woon-werkunits (zie bijlage voor uitgebreide beschrijving). Deze laatste, de woon-werkunits, bevinden zich in de plint van de gebouwen. Door de hoge plint van de gebouwen lenen de woningen zich bij uitstek tot de combinatie van wonen en werken, bijvoorbeeld praktijk aan huis of atelierwoningen. Deze hoge plint draagt tevens bij aan het transparante karakter van de gevel. Door de hoge doorgangen naar de binnenhoven wordt dit transparante karakter van de gevel versterkt. Door deze transparantie op de begane grond ontstaat het wenselijke beeld van de koppeling tussen straatniveau en de semi-openbare binnenhoven. De binnenhoven hebben een zo'n groen mogelijk karakter.

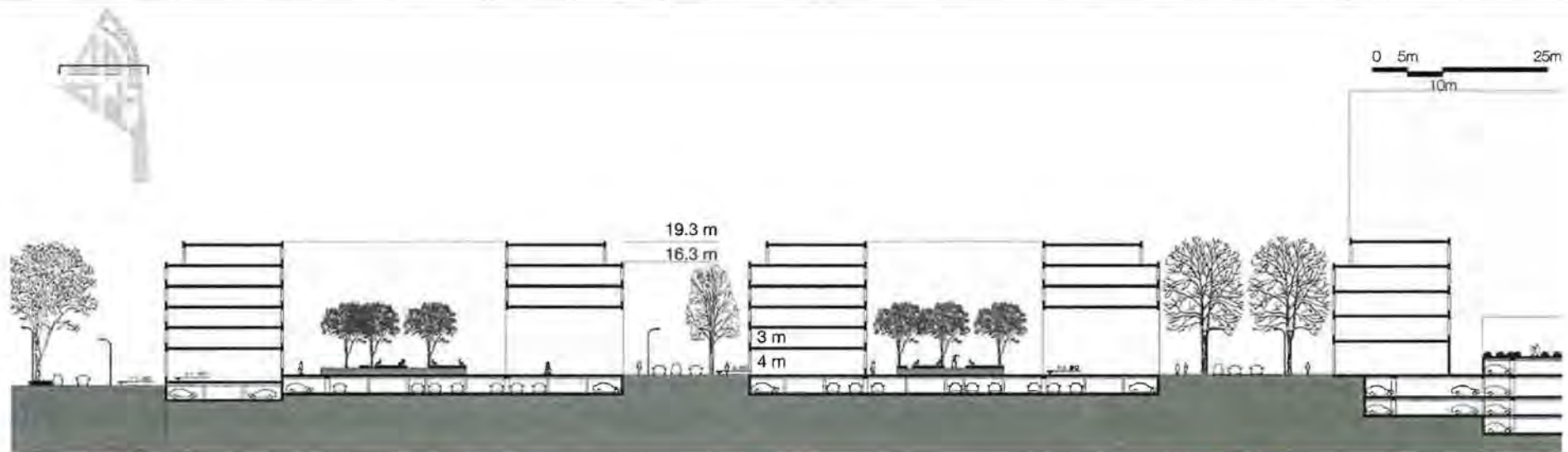
Bebouwing

De bebouwing is opgebouwd uit zes lagen. Een plint van vier meter en daar bovenop vier verdiepingen. Deze vijf verdiepingen samen zijn circa 16 meter hoog. De laatste laag van de bebouwing

is de zesde terugliggende laag, de 'setback'. De hoogte van deze setback is ca drie meter. De totale hoogte komt daarmee op ongeveer 19 meter. De bebouwing heeft een minimale bouwdiepte van 12 meter. Aan de gebouwdiepte is geen maximum toegekend, maar is zodanig gekozen dat het bouwblok een volwaardige semi-openbaar binnenhof creëert. Voor de blokken geldt een vloerpeil van 2,80 + meter NAP. Een uitzondering daarop is de aan de Terwijdesingel grenzende zijde van blok S. Die zijde heeft een vloerpeil van 1,90 + meter NAP.

Maatvoering Bouwblokken

De woonblokken worden opgebouwd uit deelgebouwen of percelen. Deze hebben een lengtemaat gebaseerd op een veelvoud van 7.80 meter. Voor de deelgebouwen van de woonblokken is een minimale en maximale maat vastgesteld van respectievelijk 23.40 meter (3 maal 7.80) en 46.80 meter (6 maal 7.80). Tussenmaten van 4 of 5 maal 7.80 zijn ook mogelijk. Aan de 18-meterstraat is het voor de schaal en maat van het straatbeeld wenselijk om een lengte van 23.40 meter (3 maal 7,80) en maximaal 31.2 meter (4 keer 7.80) te hanteren. Langs de Terwijdesingel gaat het gewenste beeld meer uit naar de grotere maten van 39 á 46 meter (5 à 6 keer 7.80 meter).



Doorsnede woonblokken



Impressies onderdoorgangen en binnenhoven

Plint

De plint is vier meter hoog. De entrees zijn aan de straatzijde gesitueerd. Incidenteel zijn entrees aan de zijde van de semi-openbare binnenhoven toegestaan om het semi-openbare karakter te onderstrepen. Om de transparantie van de plint te versterken zijn in de bouwblokken doorgangen van circa drie lagen aanwezig naar de binnenhoven. Eventueel kan in een doorgang ook de entree naar de gebouwen ontworpen worden.

Rooilijn

Van de bebouwing valt de rooilijn samen met de kavelgrens. De zesde terugliggende laag ligt vanuit deze rooilijn terug zodat voldoende ruimte ontstaat voor buitenruimte en de 'setback' als zodanig herkenbaar is.

Binnenhoven en patio's

De binnenhoven van de woonblokken zijn semi-openbaar. Dat wil zeggen dat overdag de binnenhoven vrij toegankelijk zijn. De binnenhoven hebben een groen karakter. De bewoners op de begane grond aan de hofzijde hebben mogelijk een bescheiden privé-tuin om het binnenhof zoveel mogelijk een openbaar groen karakter mee te geven.

Architectonische expressie

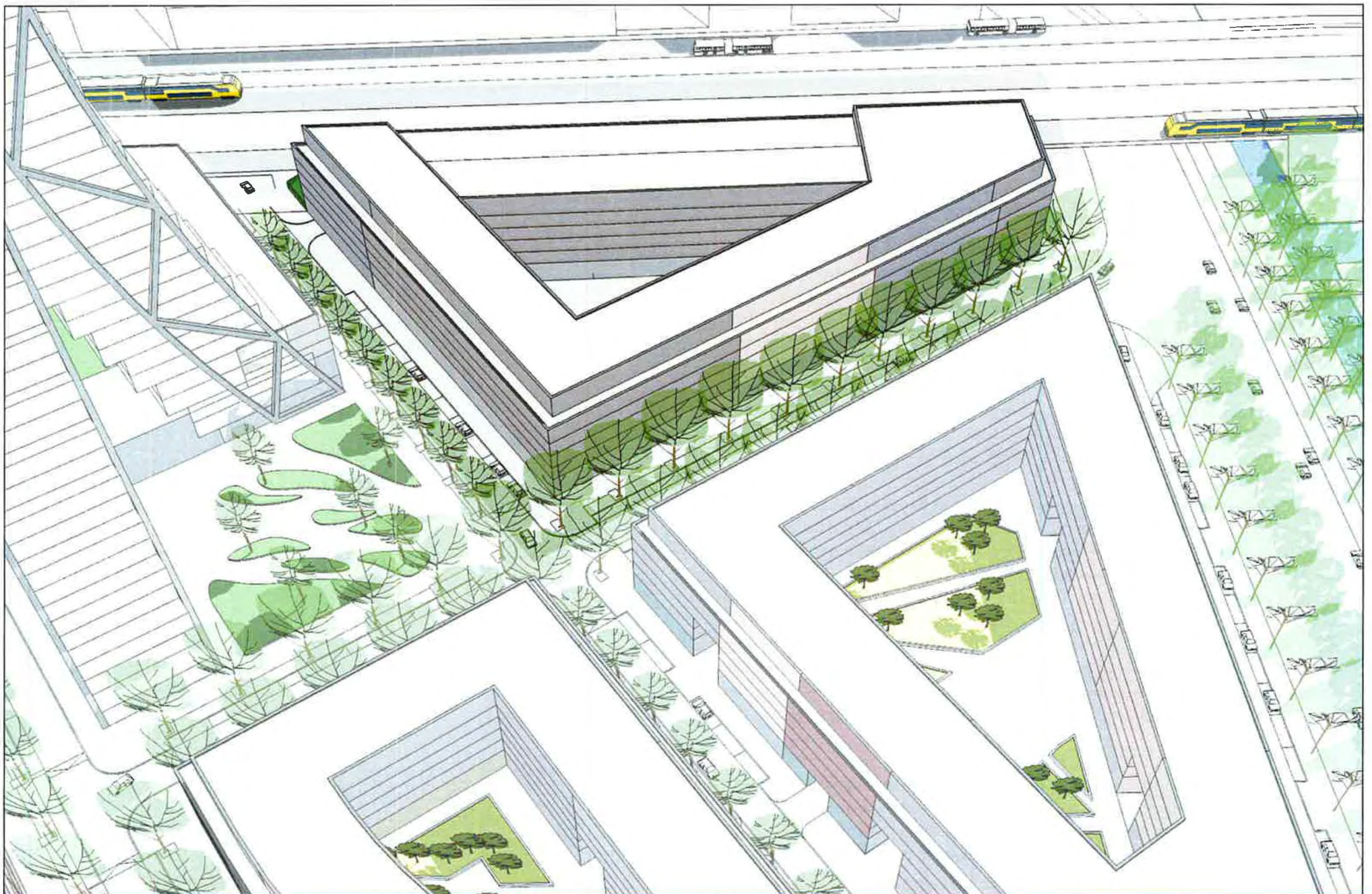
De materialisatie van de woonblokken is overwegend steen. De deelgebouwen zijn in architectonische vormgeving onderscheidend van elkaar. Voor de buitengevel geldt een stedelijk karakter. Voor de binnengevel geldt een meer informeel karakter en het gebruik van andere materialen is hier dan ook mogelijk. De gevel kenmerkt zich door transparantie. In het ontwerp voor de woningen is ook aandacht voor buitenruimte bij de woning, bijvoorbeeld balkon of loggia. De setback op de bovenste laag heeft een karakter van informeel daklandschap. De architectonische vormgeving van de setback draagt mede bij aan de individuele karakteristiek van de gebouwen. Voorbeelden zijn woningen met een grote buitenruimte met daklichten, vides etc. Hoogteverschil tussen maai-veld en vloerpeil kan opgelost worden in de openbare ruimte in de daarvoor gereserveerde strook in het profiel. Voorkeur echter gaat uit naar het in pandig oplossen van het hoogteverschil.

Parkeergarage

De parkeergarages worden per bouwblok als geheel ontwikkeld. Deze parkeergarages worden via de 18-meter straat ontsloten. De parkeergarage van blok H heeft een splitlevel aan de Terwijdesingel. Dit om het hoogte verschil tussen de Terwijdesingel en het vloerpeil van 1,90 + meter NAP van de westelijke zijde van blok S terug te brengen tot gemiddeld 60 centimeter.

Geluid

Bijzondere aandacht is nodig voor het ontwerp van de woningen met betrekking tot de geluidsbelasting. Door de geluidsbelasting van de wegenstructuur zijn voor een deel van de woonblokken dove en/of geluidsluwe gevels noodzakelijk (zie ook hoofdstuk milieu en de bijlagen).



Blok W

5.3 Spoor: Blok W

Het spoorblok, blok W, ligt aan de spoorlijn. Het is gebouwd in het talud van het spoor. Als multifunctioneel blok bevat het kantoren, voorzieningen en woningen. Tevens biedt blok W parkeerplaatsen in zowel een ondergrondse als een gebouwde parkeervoorziening. In tegenstelling tot de blokken S en T is in dit blok geen semi-openbaar binnenhof aanwezig. Wel biedt de ruimte in het blok plaats aan een binnentuin uitsluitend bedoeld voor de bewoners en/of andere gebruikers van blok W. Op de hoek met de Terwijdesingel bevindt zich een kantoorgebouw. Evenals bij de woonblokken S en T is de hoek als gevolg van geluidsbelasting moeilijk tot woningbouw te ontwikkelen.

Bebouwing

De bebouwing is opgebouwd uit zes lagen. Een plint van vier meter en daar bovenop vier verdiepingen. Deze vijf verdiepingen samen zijn circa 16 meter hoog. De laatste laag van de bebouwing is de zesde terugliggende laag, de 'setback'. De hoogte van deze setback is ca drie meter. De totale hoogte komt daarmee op ongeveer 19 meter. De bebouwing heeft een minimale bouwdiepte van 12 meter. Aan de gebouwdiepte is geen maximum toegekend, maar is zodanig gekozen dat het bouwblok een volwaardige binnentuin creëert. Voor de blokken geldt een vloerpeil van 2,80 + meter NAP.

Maatvoering Bouwblokken

De woonblokken worden opgebouwd uit deelgebouwen of percelen. Deze hebben een lengtemaat gebaseerd op een veelvoud van 7.80 meter. Voor de deelgebouwen van de woonblokken is een minimale en maximale maat vastgesteld van respectievelijk 23.40 meter (3 maal 7.80) en 46.80 meter (6 maal 7.80). Tussenmaten van 4 of 5 maal 7.80 zijn ook mogelijk.

Plint

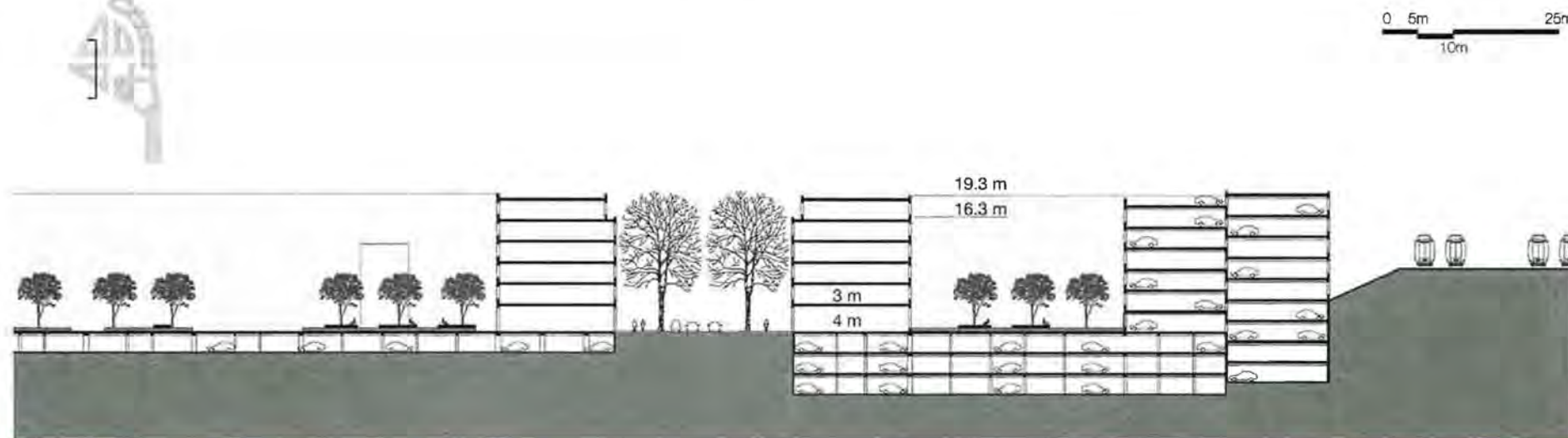
De plint is minimaal vier meter hoog. De entrees zijn voornamelijk aan de straatzijde gesitueerd. De plint is primair bedoeld voor (commerciële) voorzieningen.

Rooilijn

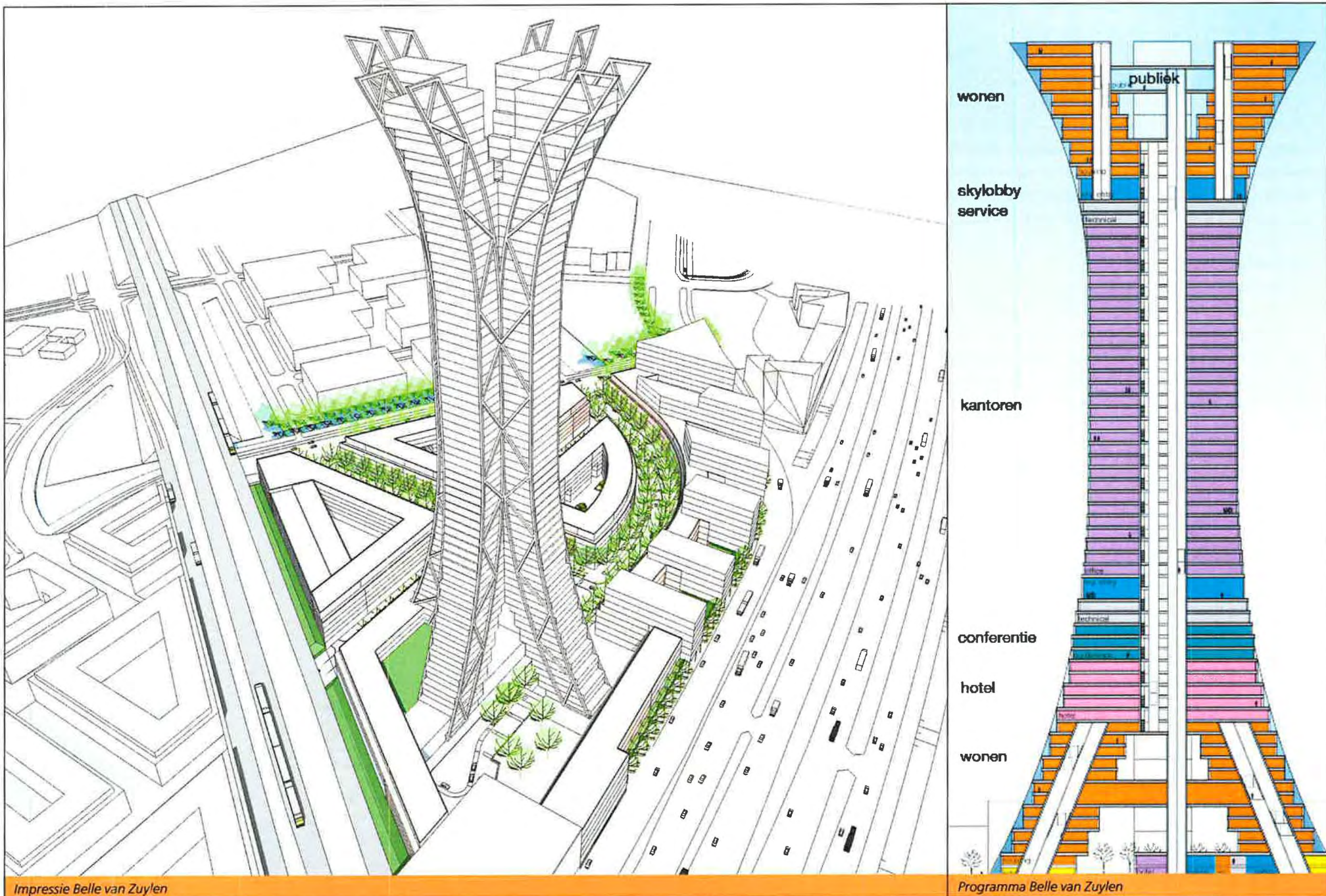
Van de bebouwing valt de rooilijn samen met de kavelgrens. De zesde terugliggende laag ligt vanuit deze rooilijn terug zodat voldoende ruimte ontstaat voor buitenruimte en de 'setback' als zodanig herkenbaar is.

Binnenhoven en patio's

De binnentuin heeft een privaat karakter dat qua inrichting en gebruik aan moet sluiten bij de diverse doelgroepen in blok W. De binnentuin heeft met name voor de woningen een toegevoegde waarde.



Doorsnede blok W



Impressie Belle van Zuylen

Programma Belle van Zuylen

Architectonische expressie

De gevels van blok W zijn overwegend van steen. De deelgebouwen zijn architectonisch onderscheidend van elkaar. Voor de buitengevel geldt een stedelijk karakter. Bij het ontwerp van de parkeergarage moet er rekening gehouden worden met het uitzicht vanuit de woningen en de privacy van de bewoners. Het uitgangspunt is om in het ontwerp van de parkeergarage een begroeide, 'groene' gevel toe te passen aan de zijde van de binnentuin.

In het ontwerp voor de woningen is ook aandacht voor buitenruimte bij de woning. De setback heeft een karakter van informeel daklandschap. De architectonische vormgeving van de setback draagt bij aan de individuele karakteristiek van de gebouwen. Voorbeelden zijn woningen met een grote buitenruimte met daklichten, vides etc. Hoogteverschillen tussen maaiveld en vloerpeilen kunnen opgelost worden in de openbare ruimte in de daarvoor gereserveerde strook in het profiel. Voorkeur gaat uit naar inpassing oplossen van het hoogteverschil.

Parkeergarages

Aan het spoor bevindt zich een splitlevel garage van 7 parkeerlagen met onder het gehele blok ook drie ondergrondse parkeerlagen. De parkeerplaatsen zijn ten deels ten behoeve van de Belle van Zuylen en deels voor de functies in het Blok W zelf. De maximaal twee in- en uitgangen van de parkeergarage bevinden zich aan de 25 meter straat.

Geluid

Bijzondere aandacht is nodig voor het ontwerp van de woningen met betrekking tot de geluidsbelasting. Door de geluidsbelasting van de wegenstructuur en het spoor zijn voor een deel van de woonblokken dove en/of geluidsluwe gevels noodzakelijk (zie ook hoofdstuk Milieu en de bijlagen).

5.4 Belle van Zuylen

De Belle van Zuylen bestaat uit een onderbouw (blok K en L) en uit de toren van ca. 260 meter. Aan de voet van de Belle van Zuylen bevinden zich de pleinen van LRC-Noord namelijk het Belle van Zuylen park en het Stationsplein Noord. De Belle van Zuylen bevat een grote verscheidenheid aan functies zoals wonen, kantoren, detailhandel, congrescentrum, hotel, sportfaciliteiten en horeca. Belangrijk onderdeel van de Belle van Zuylen zijn de publiek toegankelijke functies waaronder een uitzichtsplatform op grote hoogte.

Bebouwing

De onderbouw bestaat uit een begane grond verdieping met een hoogte van 10 meter. De bestemming van deze laag is in hoofdzaak entree, voorzieningen en expeditie. Langs het spoor en de 18 meter straat bevindt zich een bebouwde zone tot zes lagen. Deze zes lagen bestaan uit een plint van 4 meter en 4 verdiepingen van 3 meter, die tezamen de vastgelegde hoogte van 16 meter vormen, plus één terugliggende zesde laag van ca 3 meter. Deze zone vormt hiermede onderdeel van het stedelijk weefsel van LRC-Noord.

Rooilijn

Van de onderbouw valt de rooilijn samen met de kavelgrens. Er wordt een maximale gebouwcontour aangegeven voor de toren van de Belle van Zuylen.

Entree

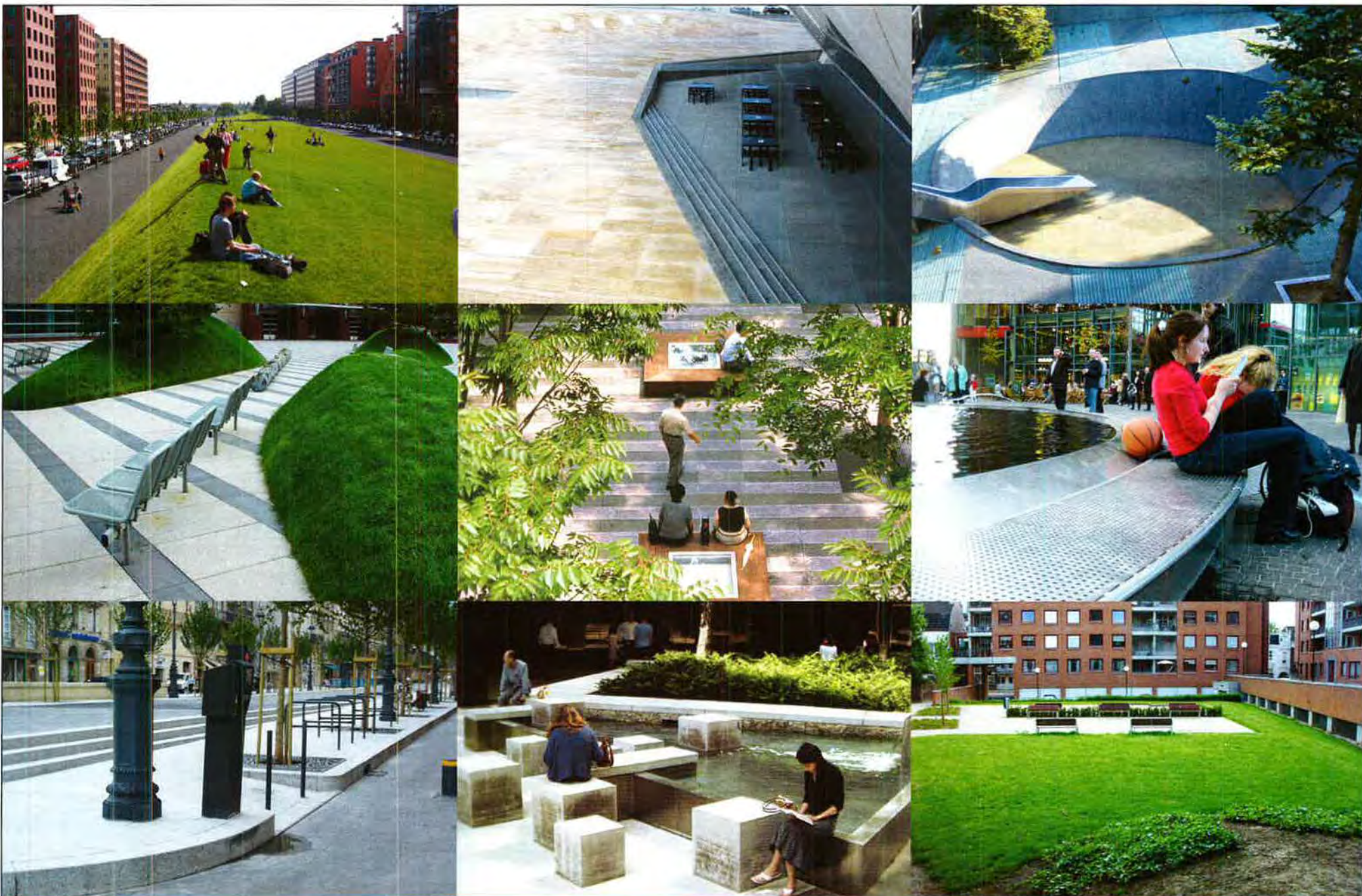
De entrees van de Belle van Zuylen bevinden zich zoveel mogelijk aan de straten of aan de pleinen en zijn zo transparant mogelijk uitgevoerd. De Belle van Zuylen is een alzijdig gebouw en zal zo vormgegeven worden. Aandacht voor de expeditietoegangen en toegangen van de parkeergarages is evident.

Architectonische expressie

Het deel van de Belle van Zuylen dat is gedefinieerd als onderdeel van het stedelijk weefsel moet in uitstraling overeenkomen met de vergelijkbare bebouwing in LRC-Noord. De tien meter hoge begane grond verdieping volgt de uitstraling van de Belle van Zuylen toren. De uitstraling van de toren wordt gedomineerd door de constructieve elementen waaruit het gebouw is samengesteld. Daarnaast zal de gevel van het gebouw een transparant karakter hebben. De functionele verticale geleding van het gebouw komt tot uitdrukking in het ontwerp.

Parkeergarage

Onder de Belle van Zuylen worden parkeergarages gerealiseerd. De ontsluitingspaviljoens komen op maaiveld te liggen en moeten met zorg ontworpen worden. Dit is vooral van belang voor het functioneren van de pleinen als verblijfsruimte.



Sfeerbeelden openbare ruimte

6 Inrichting OR

De openbare ruimte in LRC Noord heeft een verscheidenheid die vergelijkbaar is met die van de traditionele West Europese stad. Straten, lanen en pleinen als formele ruimten naast informele semi-openbare binnenhoven met collectieve tuinen en speelplekken. Verschillende (semi) openbare ruimten, waaronder pleinen, lanen, straten en hoven krijgen een eigen karakter door te variëren in de beplanting en in de materialisering van het maaiveld. Bij de inrichting van de openbare ruimte van Leidsche Rijn Centrum is veel zorg besteed aan het creëren van de samenhang tussen Leidsche Rijn Centrum Kern en Leidsche Rijn Centrum Noord.

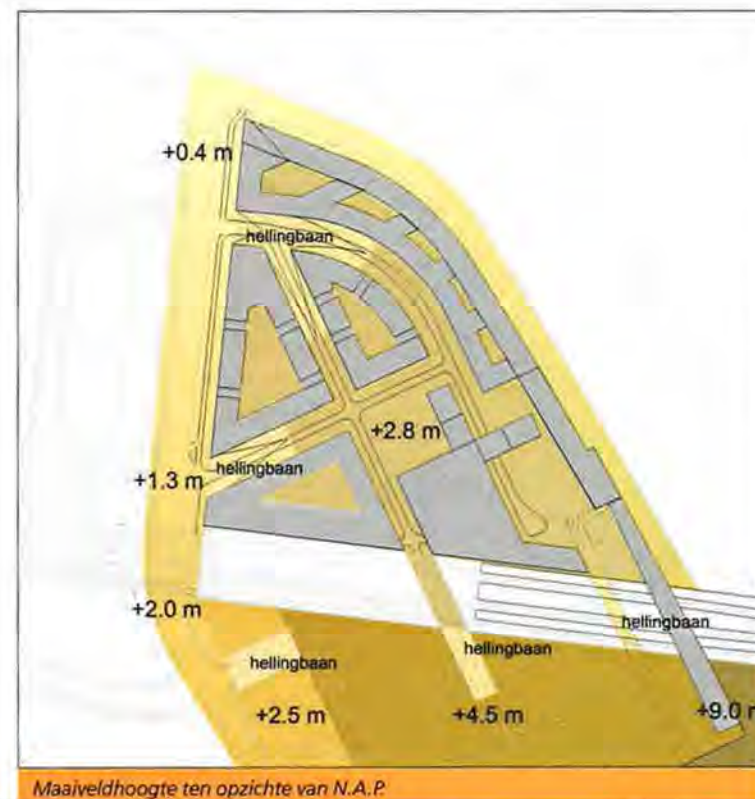
Naast het voorliggend stedenbouwkundig plan is ook een concept Voorlopig Ontwerp Inrichtingsplan (VO IP) opgesteld. Daarin staat uitgebreide informatie over de kwaliteit, ambitie en inrichting van de openbare ruimte. Onderstaande paragrafen zijn te beschouwen als een samenvatting van het VO IP.

6.1 Verhoogd maaiveld

Hoogteverschillen komen veelvuldig voor in Leidsche Rijn Centrum en is daarmee karakteristiek voor het centrumgebied. Hoogteverschillen karakteriseren ook LRC Noord. De hoogteverschillen zijn een gevolg van het ophogen van het maaiveld naar 2,8 + meter NAP. De aanleiding van de ophoging naar 2,8 + meter NAP ligt in het creëren van een financieel haalbare parkeeroplossing. 'Ondergronds' parkeren boven het grondwater niveau is daardoor mogelijk. Het verhoogde maaiveld heeft als bijkomend voordeel dat de hoogteverschillen tussen LRC Kern en LRC Noord kleiner worden, met name bij het Stationsplein Noord en bij de tweede (middelste) spooronderdoorgang.

De hoogteverschillen manifesteren zich in verschillende delen van het plangebied. Aan de lager gelegen Terwijdesingel (oplopend van 0,4 meter bij de aansluiting met de stadsbaan naar 1,1 meter bij de spooronderdoorgang) is de splitlevel garage van Blok H daar een uiting van. Dit is om een hoge gesloten parkeergevel aan de Terwijdesingel te voorkomen. Het niveauverschil tussen de bebouwing van Leidsche Rijn Centrum Noord en de Terwijdesingel wordt via hellingbanen in de 25 meter profiel straten overbrugd. De binnenhoven van de woonblokken zijn vanuit de 18 meter straat op maaiveldniveau toegankelijk. Ter hoogte van de hellingbanen in de 25 meter straten bevinden zich trappen en hellingbanen om toegang naar de binnenhoven te verschaffen.

Het hoogteverschil tussen de vloerpeilen en het maaiveld kan in de openbare ruimte opgelost worden, bijvoorbeeld met geveltrappen. Daartoe is in het profiel ruimte gereserveerd.



Maaiveldhoogte ten opzichte van N.A.P.



Overzichtkaart Inrichtingsplan openbare ruimte

6.2 Overzicht Openbare Ruimte

De gesloten bouwblokken bepalen de hoofdstructuur van de openbare ruimte. De compositie van de bouwblokken in de stedenbouwkundige opzet leidt tot een stelsel van straten en pleinen (de openbare ruimte is als het ware uit de bebouwingsmassa gesneden). Dit is kenmerkend voor geheel Leidsche Rijn Centrum en daarmee ook voor LRC Noord. Door verschuivingen kent het plan interessante plekken. Voorbeelden daarvan zijn de lange gebogen straat en de pleinen van LRC Noord die aansluiten op de pleinen van LRC Kern: Belle van Zuylenplein en het Stationsplein Noord.

Het patroon van pleinen en straten wordt ondersteund door bomen. Deze bomen geven structuur aan het profiel en dragen bij aan het comfort van de gebruiker van de openbare ruimte. De publiek toegankelijke binnenhoven versterken de openbare ruimte door de informele wandelroutes die hierdoor ontstaan in het plangebied.



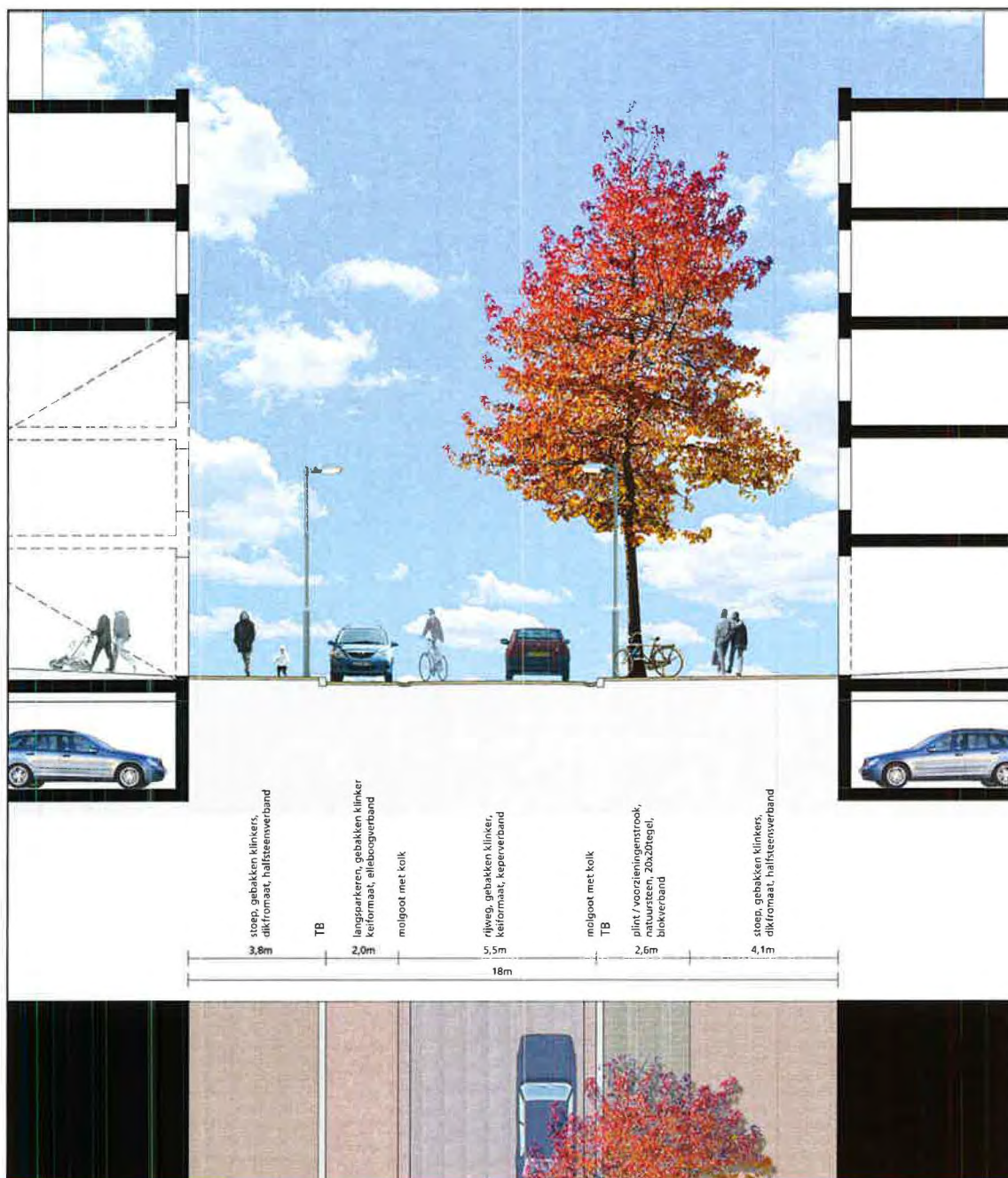
Openbare ruimte: straten



Openbare ruimte: hoven



Openbare ruimte: patio's



De inrichting van de straten: 18 meter profiel

8.3 De inrichting van de straten: 18 meter en 25 meter profiel

De inrichting van de openbare ruimte in LRC Noord sluit nauw aan op die van LRC Kern. Dat betekent onder andere dat bij de inrichting van de profielen een eenduidige materialisatie van de openbare ruimte binnen LRC Noord en LRC Kern het uitgangspunt is. Ook in de breedte van de straatprofielen sluit Noord aan op Kern met het straatprofiel van 18 meter onder het spoor door.

Zowel rijweg, trottoir als parkeerstroken worden in gebakken materiaal uitgevoerd. Het trottoir wordt bestraat in dikformaat klinkers, de rijweg en de parkeerstroken in keiformaat klinkers. Het onderscheid tussen de verschillende functionele stroken wordt benadrukt door verschillende bestratingverbanden en een doorlopende molgoot. Langs het trottoir wordt in een zone van zandtegels van 20 bij 20 centimeter voorzieningen als fietsenparkeerplaatsen, boomroosters en verlichting opgenomen. Het karakter van de straten wordt tevens verder bepaald door de bomenrijen, type beplanting en het parkeren.

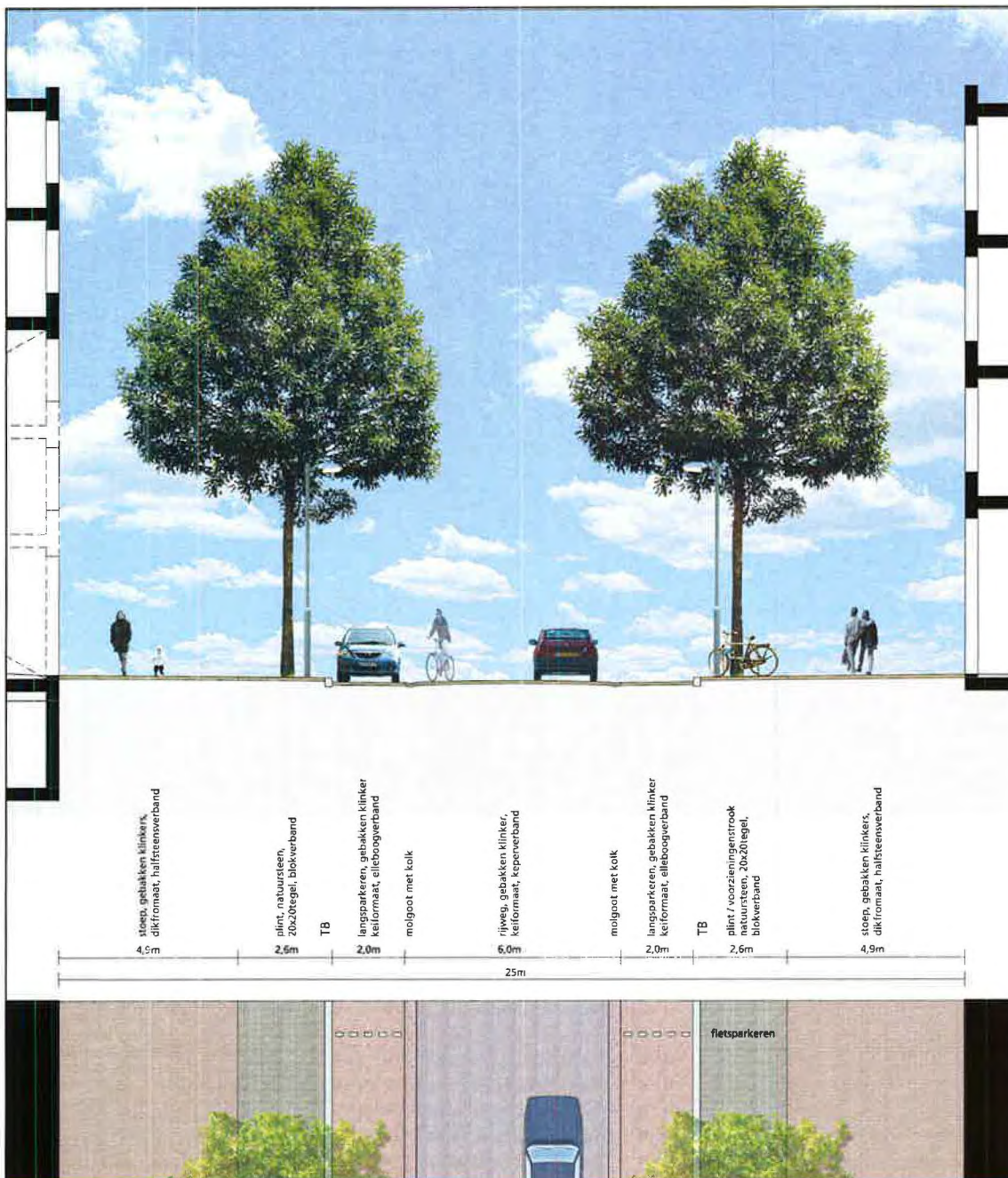
In het plangebied geldt voor zowel het 25 meter profiel als het 18 meter profiel een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur. Volgens de principes van 'duurzaam veilig' wordt deze snelheid door middel van snelheidsbeperkende maatregelen afgedwongen. In LRC Noord wordt dit gedaan door middel van verhoogde kruispunten. Trottoirs lopen zo op één niveau door.

18 meter profiel

De 18 meter straat verbindt LRC Noord met LRC Kern en heeft aan één zijde langsparkeren. De rijweg ligt in het midden van het profiel. Aan de andere zijde ontstaat zo een breed trottoir met daarin een markante bomenrij. Voor dit straatprofiel is gekozen voor de Amberboom (Liquidambar Styraciflua). Deze boom heeft een smalle, piramidale kroon met een doorgaande rechte stam; de sterk wisselende kleuren zorgen voor een sterke seizoenbeleving in de stad. De rijweg, de langsparkerplaatsen en de trottoirs worden uitgevoerd in gebakken materiaal.



18-meter straat



De inrichting van de straten: 25 meter profiel

25 meter profiel

In het plangebied zijn twee 25 meter profielen:

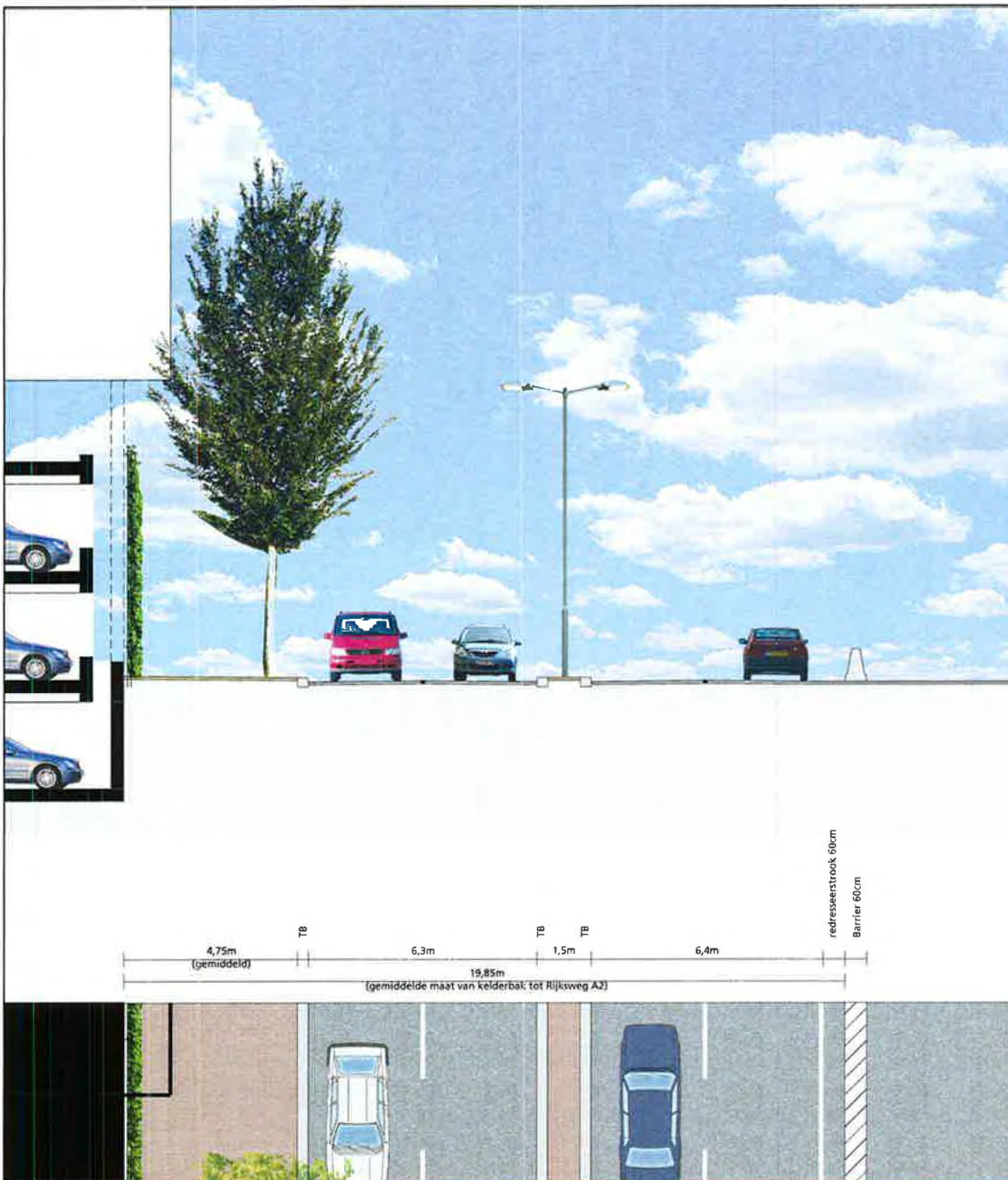
- 25 meter recht
- 25 meter gebogen

De 25 meter straten hebben aan beide zijden langsparkeren met aan beide zijden bomenrijen. De rijweg, de langsparkerplaatsen en de trottoirs worden uitgevoerd in gebakken materiaal. Door middel van stratingsverband en klinkerformaten wordt onderscheid aangebracht tussen de stroken. Aan de '25 meter recht' zijn ter hoogte van de Belle van Zuylen ook mogelijkheden voor bussen om eventuele toeristen en/of bezoekers van de belle van Zuylen af te zetten en/of op te halen. In het plangebied is geen mogelijkheid tot het parkeren van de bussen.

Voor de keuze van de bomen is een onderscheid gemaakt tussen de gebogen weg en de rechte weg. Langs de gebogen weg is gekozen voor de Plataan. De weg loopt door tot aan het stationsplein waar de platanen verspreid zijn opgenomen. Hier vormen ze een aangenaam bladerdak voor de terrasjes en de typische stationsfuncties zoals kiosken en kleine eetgelegenheden. Langs de rechte weg is gekozen voor een smalbladige Es, de 'Raywood'.



25-meter straat

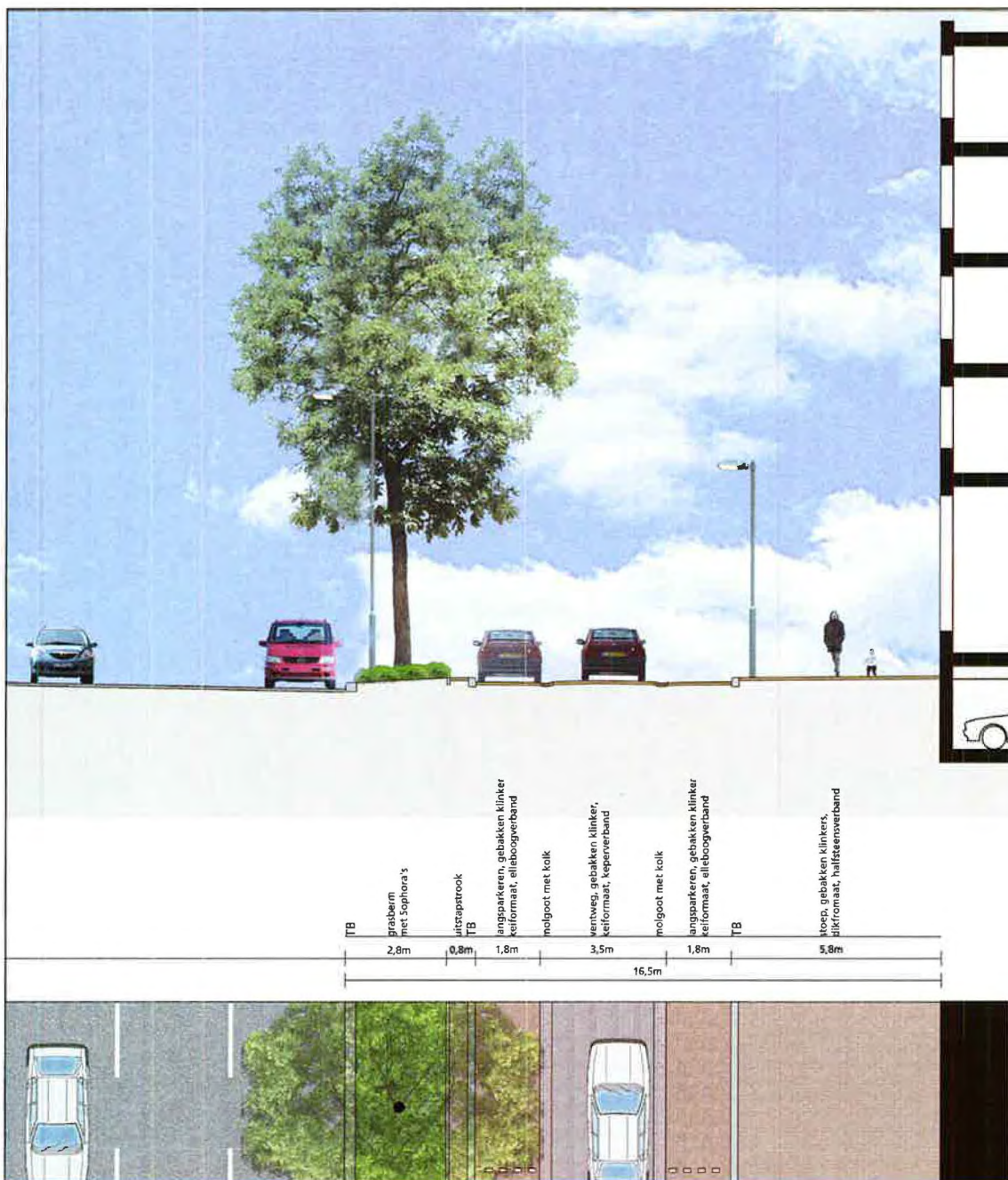


Inrichting van de Stadsbaan

6.4 De inrichting van de Stadsbaan

De Stadsbaan bestaat uit twee x twee rijstroken en een brede calamiteitenstrook. De Stadsbaan begint ter hoogte van de kop van bouwblok U en duikt ter hoogte van het station de tunnel in. De Stadsbaan komt ten zuiden van LRC pas weer op het maaiveld. De A2 zone vormt aan deze zijde de bebouwde rand van de Stadsbaan en geeft samen met de bomenbeplanting gezicht aan LRC Noord. Vanwege zijn bestendigheid tegen stof, warmte en wind en zijn mooie opgaande vorm (wat de mogelijkheid biedt hem hoog op te kronen) wordt hier de Iep (*Ulmus Columella*) als beplanting gehanteerd. De stadsbaan heeft een maximale snelheidsgrens van 50 kilometer per uur en is geasfalteerd. De calamiteitenstrook wordt als een trottoir in gebakken materiaal uitgevoerd. Het ontwerp van de stadsbaan sluit in uitstraling verder aan bij de overige delen van de stadsbaan. Daarmee is de Stadsbaan duidelijk herkenbaar als één geheel.





Inrichting van de Ventweg

6.5 Ventweg

De ventweg ligt tussen de Terwijdesingel en Leidsche Rijn Centrum Noord. De ventweg is éénrichtingsverkeer met aan beide zijden langsparkeren. Aan de zijde van de bebouwing heeft de ventweg een breed trottoir. Aan de andere zijde van de ventweg, de zijde aan de Terwijdesingel, is een royale berm met siergras de scheiding tussen de Terwijdesingel en de ventweg. In deze berm is een bomenrij geplant van de Honingboom (*Sophora Japonica*). De ventweg constructie (inclusief trottoir) contrasteert in gebakken materiaal met de geasfalteerde Terwijdesingel. De bomenrij samen met het lage siergras vormt een duidelijk natuurlijke scheiding van de rand van LRC Noord en de Terwijdesingel.





Sfeerbeelden voorzieningen in de openbare ruimte

6.6 Voorzieningen in de openbare ruimte

Speelvoorzieningen

De Atlas Openbare Ruimte vormt het kader voor de realisatie van speelvoorzieningen. Deze richt zich echter primair op de woonwijken van Leidsche Rijn. In LRC Noord zijn echter ruimtelijke beperkingen aanwezig (als gevolg van het hoogstedelijke milieu met een intensief bouwprogramma). Ook leiden de woningtypologieën in LRC Noord tot een bevolkingssamenstelling die afwijkt van de reguliere woonwijken in Leidsche Rijn. Dat betekent dat de uitgangspunten in de Atlas met betrekking tot speelvoorzieningen niet direct toepasbaar zijn op Leidsche Rijn Centrum Noord.

In LRC Noord zal in de semi-openbare binnenhoven echter zoveel mogelijk gestreefd worden naar het creëren van ruimte voor het spel van (jongere) kinderen. De toegankelijkheid overdag moet dan wel gewaarborgd zijn. Voor oudere kinderen (12-18 jaar) zal aansluiting bij voorzieningen in omliggende gebieden worden gezocht.

Straatmeubilair

De centrumfunctie van het gebied wordt benadrukt door het integreren van bijzondere elementen in de openbare ruimte. In het straatprofiel wordt daarom bijvoorbeeld extra aandacht besteed aan het meubilair zoals de boomroosters, zitbanken en openbare verlichting.

Zowel het Stationsplein als het Belle van Zuylenpark hebben een belangrijke verblijfsfunctie, niet in het minst vanwege de spectaculaire aanwezigheid van de Belle van Zuylentoren. Een verscheidenheid aan zitelementen op deze locaties stellen de bezoeker in staat om de plek langduriger te kunnen beleven.

Doorgaans vormen de langspaarkeervakken zorgen voor een goede afscherming van de trottoirs. Verdere afscherming van de trottoirs en pleinen is te bewerkstelligen met straatmeubilair door een combinatie van fietsnietjes, hoge trottoirbanden, zitranden, traptredes en zitbanken. Dit vanzelfsprekend (minimaal) aangevuld met de traditionele paaltjes.

Het Stationsplein Noord en het Belle van Zuylen plein vragen om een bijzonder element dat deze ruimte extra aantrekkelijk en comfortabel maakt. Hier kan water een rol in vervullen, in aanvulling op de overige inrichtingselementen.

Afvalvoorzieningen

De afvalinzameling vindt plaats via de parkeergarages. Op deze wijze wordt voorkomen dat vuilniszakken of afvalcontainers in de openbare ruimte terecht komen of dat milieuparkjes (een afvalcontainer, container voor glas etc.) het beeld in de openbare ruimte verstoren.



Sfeerbeelden pleinen en hoven

6.7 De inrichting van pleinen en hoven

In Leidsche Rijn Centrum zijn diverse pleinen beeldbepalend voor de openbare ruimte. Een reeks van vijf pleinen verbindt LRC Kern met LRC Noord. Van het Hofje, Stadsplein en Stationsplein Zuid in LRC Kern via de stationsonderdoorgang naar de twee pleinen in LRC Noord:

- Het Stationsplein Noord
- Het Belle van Zuylenplein

Eveneens beeldbepalend zijn de binnenhoven van de woonblokken. Deze zijn door het semi-openbare karakter een verlengstuk van de openbare ruimte.

Stationsplein Noord

Het Stationsplein Noord ligt aan de voet van de Belle van Zuylen voor het stationgebouw en vormt de entree van LRC Noord aan deze zijde. Het heeft een schaal en maat vergelijkbaar met bijvoorbeeld Plein 1992 en Vrijthof in Maastricht of het Schouwburgplein in Rotterdam.

Voor de beleving en gebruik van het plein is het van belang dat het Stationsplein Noord een overzichtelijk ruimtelijk geheel vormt. De inrichting en materialisering is hierbij van groot belang. De vloer van het plein loopt door tot aan de gevels zodat de bebouwing het kader vormt van het plein. Terrasjes, bomen, banken en hoogteverschillen zijn de inrichtingselementen van het plein en dragen bij aan een heldere ruimtelijke organisatie en het comfort van de gebruikers. Het stationsplein is niet alleen een doorgaande route van Kern naar Noord, maar bovenal een verblijfsplek.

Belle van Zuylen plein

Het Belle van Zuylen plein is een groen plein ingekaderd tussen twee van de vier poten van de Belle van Zuylen, de noordelijke en westelijke poot. Het karakter van dit plein kan het best gekarakteriseerd worden als een stedelijk park. Het park zit vast aan de Belle van Zuylentoren. Daar dragen twee van de vier voeten van de toren en de centrale liftpartij aan bij. De toren beheerst de ruimte die het midden houdt tussen een park en een plein. Uiteraard is het komen-en-gaan van de gebruikers van de Belle van Zuylen bepalend voor het programma van de ruimte. Ter onderscheiding van het Stationsplein Noord is een substantieel groenelement gewenst. De sfeer van het groen komt ook tegemoet aan het gewenste gebruik, als uitloop van de toren en de bijbehorende hotel- en congresvoorzieningen. Het beeld is open in verband met de overzichtelijkheid en het zicht op de poten van de toren.

Binnenhoven en patio's

De stedenbouwkundige structuur zorgt voor heldere blokken met grotendeels aaneengesloten gevelwanden. Voor een extra dimensie in de stedelijke blokken zorgen de binnenhoven. Met de binnenhoven ontstaat een intieme stedelijke ruimte die een contrast vormt met de (formele) stedelijke ruimte van de straten. Deze extra 'laag' in het plan zorgt ervoor dat het gebied op meerdere manieren te beleven en te doorlopen is. De verblijfsplekken zijn zodanig geschakeerd dat voetgangers eenvoudig van de één naar de andere plek kunnen wandelen. De binnenhoven vormen een verrassing in elk blok. Ze geven de mogelijkheid om door het gebied te dwalen en om een intiem woonmilieu te creëren. Per blok kan een hof een eigen tuinkarakter krijgen, waarbij in ieder geval groen een belangrijke rol speelt. Bloemen, fraaie bomen en gras domineren het beeld. De gevel aan de zijde van de binnenhoven is een overgangszone. Een gebied van circa twee meter dat (collectief) eigendom is van de bewoners, met als resultaat een schemergebied tussen openbaar en privé. Hier kunnen banken en bloempotten geplaatst worden en mogelijkerwijs geveltuinen ontstaan.

De hoven zijn semi-openbaar: overdag publiek toegankelijk, 's avonds slechts voor bewoners betreedbaar. Incidentele toegangen naar woningen aan de zijde van de binnenhoven onderstrepen het openbare karakter. Door deze publieke toegankelijkheid worden de binnenhoven als onderdeel van de openbare ruimte ontworpen.

De patio's zijn besloten binnentuinen die opgenomen zijn in de gesloten bouwblokken langs de A2 en het spoor. Zij maken geen deel uit van de openbare ruimte maar behoren tot de collectieve ruimten van de aangrenzende bebouwing en worden samen met de gebouwen ontworpen. De patio's hebben een privaat karakter.



Auto route

7 Verkeer

De centrumfunctie en het hoogstedelijke karakter van LRC Noord maakt een goede bereikbaarheid essentieel. In het stedenbouwkundig ontwerp hebben zowel de automobilist als de voetganger en de fietser ruime mogelijkheden om het gebied te bereiken. Er zijn drie onderdoorgangen van het spoor aanwezig. Slechts één daarvan is voor gemotoriseerd verkeer, twee onderdoorgangen zijn primair voor langzaam verkeer. Gezien de hoge dichtheid en het relatief kleine oppervlak is de ruimte voor parkeren in de openbare ruimte schaars. Parkeren gebeurt dan ook in de ondergrondse en/of gebouwde parkeervoorzieningen bij de bouwblokken.

7.1 Gemotoriseerd verkeer

Leidsche Rijn Centrum Noord is goed ontsloten vanuit verschillende richtingen.

- Vanaf de A2
 - vanaf het noorden via de nieuwe aansluiting Lage Weide via de Soestwetering en Terwijdesingel
 - vanaf het zuiden vanaf de aansluiting Hooggelegen via de Stadsbaan en Terwijdesingel.
- Vanuit Leidsche Rijn
 - via de Vleutense Baan
 - via de Terwijdesingel
- Vanuit de bestaande stad Utrecht
 - via de Vleutense Baan
 - via de Petit Boulevard
 - via Grauwaartsingel richting de Terwijdesingel.

Voor het gemotoriseerde verkeer in en uit Leidsche Rijn Centrum Noord zijn twee aansluitingen op de Terwijdesingel aanwezig. Deze aansluitingen zijn met verkeerslichten geregeld. Langs de Terwijdesingel ligt tussen de twee aansluitingen de ventweg van Terwijdesingel. De Terwijdesingel is de route voor gemotoriseerd verkeer van en naar Leidsche Rijn Centrum Noord. Dat betekent dat alleen de onderdoorgang van het spoor waar de Terwijdesingel op de Grauwaartsingel aansluit voor gemotoriseerd verkeer gebruikt wordt om van en naar LRC Noord te rijden. De overige onderdoorgangen in het plangebied zijn voor voetgangers, fietsers en/of noodhulpdiensten.

De routes door het gebied van LRC Noord maken onderdeel uit van een verblijfsgebied met een snelheidsregime van 30 km/u. De wegen in het gebied ontsluiten de functies in het gebied en ook de parkeervoorzieningen in het gebied. Op de aan LRC Noord grenzende Stadsbaan en Terwijdesingel is een maximumsnelheid van 50 km toegestaan. De wegen in het plangebied zijn ook voor het bevoorraden van de diverse functies.

7.2 Openbaar vervoer

Het treinstation is een belangrijke openbaar vervoersknooppunt voor LRC en voor LRC Noord. Via het Stationsplein Noord is de stationshal van het spoor direct bereikbaar. De functies in LRC Noord liggen op loopafstand van het treinstation. Het treinstation is vooralsnog een Randstad Spoor Station (RSS). De ambitie is dat het station mede door het programma in Leidsche Rijn Centrum op termijn een intercity-status verkrijgt.

Aan de zuidzijde van het treinstation komt een groot busstation. Op dit station stoppen HOV-buslijnen (Hoogwaardig Openbaar Vervoer), stadsbuslijnen en een aantal streekbussen. Voor Leidsche Rijn Centrum Noord is dit knooppunt van trein en bus primair het op –en uitstappunt voor het (hoogwaardig) openbaar vervoer. Andere mogelijkheid echter om gebruik te maken van het openbaar vervoer is de bushalte op de kruising Grauwaartsingel/Vleutense Baan, of door de bushalte te gebruiken aan de Jazzsingel (tegenover het toekomstig Mesos Medisch Centrum). Binnen het plangebied LRC Noord zelf rijdt geen openbaar vervoer.

Kiss en Ride

Het station en de Belle van Zuylen trekken straks veel publiek aan. Een deel daarvan komt met de bus of wordt met de auto afgezet. Dat vraagt om voldoende plaatsen in de openbare ruimte om het in –en uitstappen te faciliteren. In LRC Noord zijn daarom opstelplaatsen voor bussen voorzien en rondom het station ook 'kiss and ride' plaatsen. Vanzelfsprekend biedt de openbare ruimte geen gelegenheid tot het parkeren van bussen. Deze krijgen elders in Leidsche Rijn een parkeerplaats. De exacte locatie daarvan is nog niet bekend.



Hoofd fietsroute

7.3 Langzaam verkeer

Leidsche Rijn Centrum Noord is voor langzaam verkeer op drie locaties verbonden met het deel van Leidsche Rijn Centrum ten zuiden van het spoor. Deze verbinding liggen ter hoogte van het Stationsplein Noord, ter hoogte van de onderdoorgang van het spoor vanuit de 18 meterstraat en de onderdoorgang van het spoor vanuit de Terwijdesingel/Grauwaartsingel.

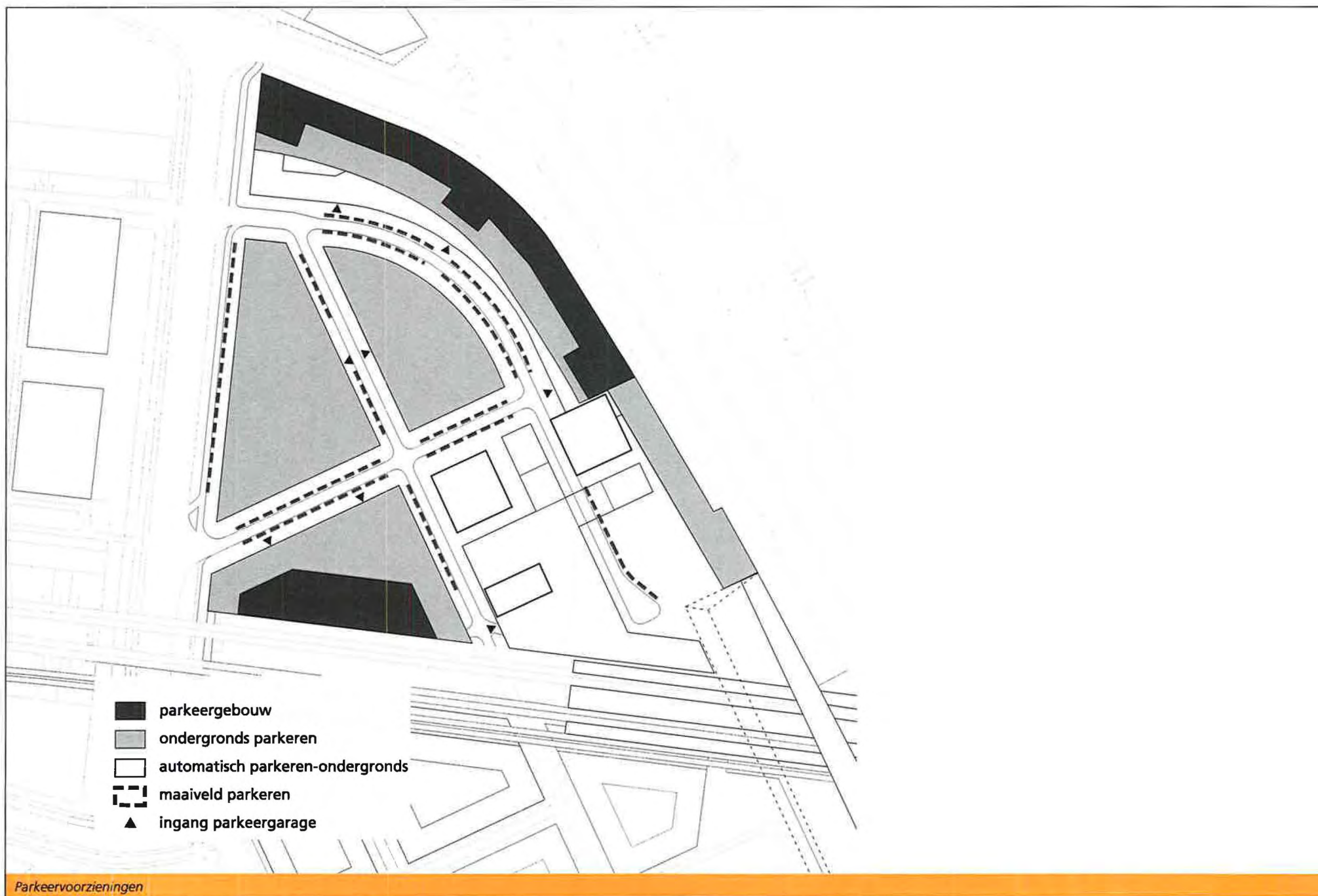
Fietsroutes

De wegen rond het plangebied maken onderdeel uit van het netwerk van hoofdfietsroutes. Aan de westkant van de Terwijdesingel ligt een tweezijdig fietspad. Deze verbindt de Soestwetering en Grauwaartsingel /Vleutense Baan met elkaar. Het fietspad is vanuit LRC Noord bereikbaar via de twee aansluitingen van LRC Noord op de Terwijdesingel. Dit fietspad is ook de toegang tot de woonwijk Terwijde via de Jazzsingel en/of Stationnenstraat. Aan de oostzijde van de Terwijdesingel kunnen fietsers gebruik maken van de ventweg. Aan de noordkant van het plangebied is een oversteek over de Stadsbaan richting het bedrijventerrein De Wetering.

De wegen in het plangebied maken ook onderdeel uit van het hoofdfietsnetwerk. Omdat op deze wegen sprake is van een 30 km/u regime is het uitgangspunt dat het gemotoriseerd verkeer en het langzaam verkeer met elkaar mengen. Zij maken dus gezamenlijk gebruik maken van de wegen.

Voetgangers

De wegen in en rondom het plangebied hebben allen aan tenminste één zijde een trottoir. In aansluiting op de formele wandelroutes in het plangebied bieden de semi-openbare binnenhoven ook informele wandelroutes.



7.4 Parkeren

In het gebied is een behoorlijke parkeerdruk aanwezig als gevolg van het intensieve bouwprogramma. Dat heeft tot gevolg dat in LRC Noord weinig parkeerplaatsen in de openbare ruimte aanwezig zijn. Parkeren is voornamelijk voorzien in ondergrondse of bovengrondse parkeergarages. De ondergrondse parkeergarages bevinden zich onder de bouwblokken. De gebouwde parkeervoorzieningen zijn gelegen langs de A2 en het spoor. In hoofdstuk 4, Stedenbouw, is beschreven hoe en waar de ontsluitingen van de parkeervoorzieningen voorzien zijn. De parkeerplaatsen langs de wegen in het plangebied (langsparkeren) zijn bedoeld voor bezoekers van de woningen. Het totaal aantal parkeerplaatsen is inclusief maaiveld 3680. De verdeling is beschreven in de onderstaande tabel:

Blok	Aantal pp
U + V	1215
S	274
T	172
W	1255
Belle van Zuylen	625
Totaal excl maaiveld	3540
PP op maaiveld	140
Totaal	3680

Parkeerbalans

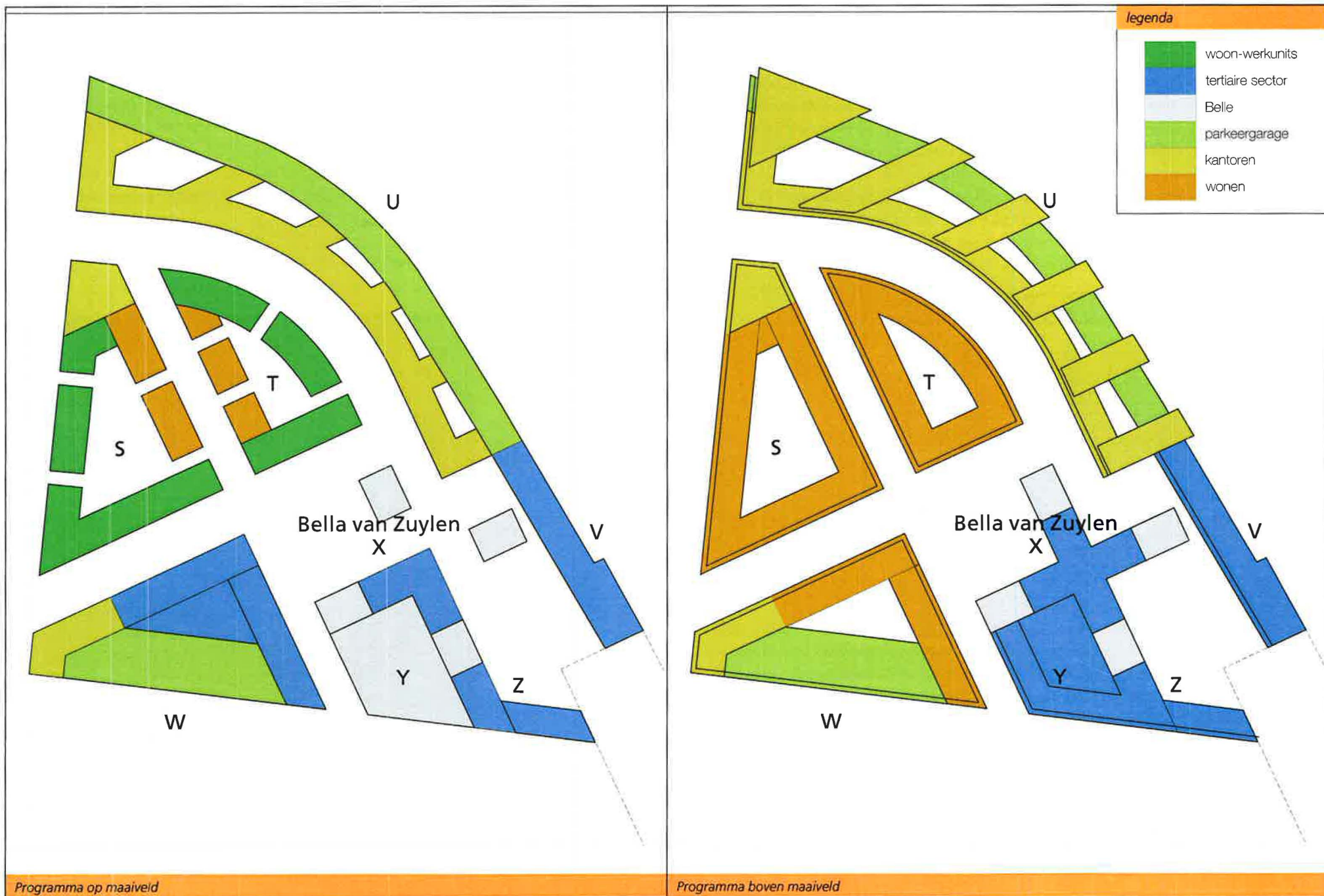
Voor Leidsche Rijn Centrum Noord is een parkeerbalans opgesteld. Bij het maken van de parkeerbalans zijn de parkeernormen gehanteerd die in het Masterplan Leidsche Rijn Centrum zijn opgenomen (zie bijlage.....). De parkeerbalans geeft inzicht in de parkeerbehoefte versus het parkeeraanbod. Dat is in kaart gebracht door voor een aantal momenten in de week de vraag naar parkeerplaatsen af te zetten tegen de beschikbare capaciteit. Voor de berekening van de parkeerbalans zijn als uitgangspunten genomen dat alle kantoren langs de A2 beschikken over exclusieve parkeerplaatsen en dat alle dure woningen 1,2 exclusieve parkeerplaats hebben en de goedkope woningen 1 exclusieve parkeerplaats. Voor bezoek is rekening gehouden met respectievelijk 0,3 en 0,2 parkeerplaats per woning. Tevens is voor de Belle van Zuylen een parkeerbehoefte van 1700 parkeerplaatsen aangehouden op basis van het programma.

Door dubbelgebruik tussen de functies in blok H, I, J en ook de beschikbare plaatsen op maaiveld is de parkeervraag vanuit de woningen te faciliteren. Dit vereist wel nadere uitwerking van een parkeerregime. Dit parkeerregime zal in de fase naar de uitgifte van de woningen uitgewerkt worden.

Fietsparkeren

Voorzieningen voor fietsparkeren worden in de parkeergarages en op de trottoirs opgenomen. Het fietsparkeren voor het station Leidsche Rijn Centrum wordt in het ontwerp van het station meegenomen.





8 Programma

De functies in Leidsche Rijn Centrum Noord zijn zeer divers en onderstrepen het hoogstedelijk karakter van dit plangebied. De functies in Leidsche Rijn Centrum Noord lopen uiteen van woningen en kantoren tot aan commerciële voorzieningen en een hotel/congrescentrum. Niet alleen de functies zijn divers, ook de beoogde doelgroepen voor de woningen en kantoren zijn divers. De woningen lopen van sociale huur tot dure koop, de kantoorgebruikers kunnen terecht in single-tenant en Multi-tenant gebouwen en het hotel in de Belle van Zuylen biedt zowel 'short stay' en 'long stay' overnachtingen aan voor de zakelijke en particuliere markt.

8.1 Wonen

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

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

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

De *gesettelde idealisten* vormen ook een belangrijke doelgroep. Bij gesettelde idealisten gaat het hier om wat oudere paren met een bovenmodaal inkomen. Ze zijn niet materialistisch, hechten wel aan status, zijn milieubewust en hebben een brede interesse in wereldse zaken. Ze zijn daarnaast hoog opgeleid en bevinden zich in de hogere sociale klassen. Ze wonen graag rustig en met privacy. De voorkeur gaat uit naar een groot, duur koopappartement met voldoende buitenruimte.

Relatief kleinere doelgroepen zijn *tolerante socializers* en *gehaaste middenklassers*. Tolerante socializers zien hun woningen meer als verblijfs- en ontmoetingsplaats waarbij een levendige buurt heel belangrijk is. Deze groep is bij uitstek geschikt voor het wonen in een stedelijke hof of 'gemeenschappelijke' woonvormen. Contacten met burens zijn belangrijk. De voorkeur in een stedelijk centrum gaat uit naar een huur- of koopappartement (middelduur en duur) met voldoende buitenruimte en een woonomgeving die is ingericht op elkaar ontmoeten.

Gehaaste middenklassers zijn rond de 35 jaar oud. Voor Leidsche Rijn Centrum Noord bestaat deze groep uit één en twee persoonshuishoudens. Vanwege hun drukke leven zijn ze gericht op luxe en gemak (alle voorzieningen in de buurt) en daar komt een materialistische levenshouding bij. Ze zijn gericht op privacy, gevoelig voor status en imago en weinig geïnteresseerd in andere levensstijlen. Een homogene buurt met status heeft hun voorkeur, met de auto in een parkeergarage en voorzieningen bij de hand. De voorkeur in een stedelijk centrum gaat uit naar een ruim appartement in het koopsegment in een veilige buurt grenzend aan het winkelgebied met hoogwaardige openbare ruimte. De woning en het gebouw moet een luxe uitstraling hebben en van alle gemakken zijn voorzien.

Woonprogramma LRC Noord in cijfers

Het aantal toekomstige woningen in Leidsche Rijn Centrum Noord bedraagt 745. Dit is het aantal woningen inclusief de Belle van Zuylen. Het totaal aantal woningen exclusief de Belle van Zuylen bedraagt 510. Al deze woningen zijn te typeren als appartement. Het aantal appartementen in Leidsche Rijn Centrum Noord is daarmee fors. Door echter sterk aandacht te geven aan de doelgroepenbenadering, door te sturen op de vertaling daarvan naar specifieke en bijzondere woningtypologieën én door gedifferentieerd te bouwen is het aantal appartementen in de Utrechtse markt afzetbaar.

Voor LRC Noord is de ambitie om nieuwe vormen van appartementen te realiseren. Dit om de eigenheid van LRC Noord te benadrukken en bij te dragen aan het stedelijk karakter. LRC Noord is de plek voor nieuwe woonvormen, bijvoorbeeld een studio, condo, loft, penthouses. De voorkeur gaat niet uit naar de 'standaard' portiekflat of galerijflat. In bijlage is een uitgebreide beschrijving van de woningtypologieën opgenomen.

De verdeling over de prijscategorieën is afgestemd op de programma's in de overige deelgebieden in LRC en andere projecten in de stad waar veel appartementen gelijktijdig worden opgeleverd. Enige flexibiliteit is mogelijk, maar afwijkingen groter dan 5% zijn niet toegestaan. Voor het sociale woonprogramma geldt verder dat er minimaal 60 huurwoningen en 100 sociale koopwoningen worden gebouwd. Wel is in onderling overleg mogelijk om koopappartementen tijdelijk te verhuren als de marktomstandigheden daarom vragen. In de tabel is het aantal woningen exclusief de Belle van Zuylen weergegeven. Het programma van de Belle van Zuylen volgt in een aparte paragraaf.

Bouwblok	Financieringscategorie	Prijs	Oppervlakte in m ² BVO	Aantal	Percentage van totaal	Doelgroep
Blok W	Sociale huur	tot € 615,- per maand	95	60	12%	Actieve individualisten Tolerante socialisers
Blok S en W	Sociale koop	tot € 180.500	95	100	20%	Actieve individualisten Gehaaste middenklassers Tolerante socialisers
Blok S en T	Beleggershuur	vanaf € 615,- per maand	120	90	18%	Actieve individualisten Gehaaste middenklassers Tolerante socialisers Gesettelde idealisten
Blok S en T	Middeldure koop	vanaf € 180.500 - € 275.000	140	130	25%	Actieve individualisten Gehaaste middenklassers Tolerante socialisers Gesettelde idealisten
Blok S en T	Dure koop	vanaf € 275.000	175	130	25%	
Totaal				510		

Randvoorwaarden woonprogramma

De woningen dienen te voldoen aan tenminste de woonkwaliteit zoals geformuleerd in de Integrale Kwaliteits Wijzer. Kort samengevat zijn de zes punten van de IWK (volledige versie is op te vragen bij de afdeling Bouwbeheer van de Dienst Stadsontwikkeling):

- 1 het politiekeurmerk Veilig Wonen
- 2 een personenlift bij een hoogteverschil van meer dan 3 meter in een woongebouw dat toegang geeft aan meer dan 20 woningen
- 3 een bergruimte van tenminste 1.80 breed en een oppervlakte van minstens 5m²
- 4 een buitenruimte van tenminste 4 m² of een gemeenschappelijke buitenruimte
- 5 toepassing van gecertificeerd hout (FSC of het Keurhout keurmerk)
- 6 gevelbekleding, dakbedekking, kiezelbakken, uitlopen e.d. met een beperkte uitstoot van stoffen naar water (volgens de normering van het Waterschap De Stichtse Rijnlanden).

8.2 Kantoren

Leidsche Rijn Centrum Noord biedt een uitstekend vestigingsmilieu voor een brede doelgroep kantoorgebruikers. De combinatie van een zeer goede bereikbaarheid en de ligging in een levendig centrumgebied met woningen, horeca, winkels en cultuur maakt dat LRC Noord als vestigingslocatie bovenaan de shortlist staat van veel potentiële kantoorgebruikers.

In de huidige kantorenmarkt willen eindgebruikers steeds hun eigen stempel drukken op het gebouw. Het gebouw is meer dan alleen huisvesting, het is ook een marketinginstrument dat de bedrijfscultuur en identiteit uitstraalt. Dat kan bij uitstek in LRC Noord waar de verschillende kantorenmilieus zo zijn gekozen dat die voor de belangrijkste doelgroepen een aantrekkelijk product vormen. De uitgangspunten in LRC Noord met betrekking tot de kantoren zijn zichtbaarheid, individueel karakter en herkenbaarheid. De kantoren zijn dan ook allen gepland langs de doorgaande wegen.

Doelgroepen

In LRC Noord zijn er drie verschillende kantorenmilieus met elk een eigen doelgroep. Het totaal aantal m² bruto vloeroppervlakte (BVO) in LRC Noord bedraagt voor de kantoren 123.000 m². Dit metrage is over drie zones verdeeld, conform onderstaande verdeling:

	Doelgroep	Programma	Blokken	Omgeving
A2 zone	Grote vestigers - Zakelijke diensten - Financiële diensten hoofdkantoren	75.000 m ² BVO	U en V	Dubbel oriëntatie Zicht op A2 Zicht op centrumzijde
	Middelgrote vestigers - Zakelijke diensten - Non profit	8.000 m ² BVO	W en S	Oriëntatie op Terwijdesingel
Belle van Zuylen	- Luxe Business Center - internationale hoofdkantoren	40.000 m ² BVO	X, Y en Z	Zichtbaar vanuit hele Randstad

De A2-zone

De strook kantoren langs de A2 heeft een dubbele oriëntatie. Vanzelfsprekend hebben deze kantoren een voorzijde richting de A2, maar zij hebben ook een voorzijde naar LRC Noord toe. De doelgroep bestaat uit grotere bedrijven (ca 5000-20.000 m²) die primair uitstekend zichtbaar en individueel herkenbaar willen zijn aan de snelweg A2. Vooral grotere zakelijke dienstverleners, financiële dienstverleners en Nederlandse hoofdkantoren zullen voor deze locatie kiezen. Door de uitstekende zichtbaarheid is het prijsniveau hoog. De parkeerplaatsen zijn deels ondergronds en deels in de gebouwde parkeervoorziening langs de A2. De ondergrondse parkeergarage en de parkeergarage langs de A2 vormen een gezamenlijke garage.

Het kantoorconcept voor de beoogde doelgroep bestaat steeds minder uit traditionele standaard vloermaten met de traditionele kantoorindeling. Steeds vaker bestaan kantoren uit de combinatie van grote open ruimten, delen met stiltekamers, delen als ontmoetingsplek en een deel met aparte kamers. Deze trend naar nieuwe kantoorconcepten vraagt om een flexibele maatvoering van de kavel bij uitgifte.

Terwijdesingel

Langs de Terwijdesingel worden op twee hoekpunten van bouwblokken S en W zelfstandige kavels uitgegeven. De ligging aan de drukke Terwijdesingel in combinatie met de omvang van de gebouwen maakt deze kantoren ideaal voor een brede doelgroep van middelgrote kantoorgebruikers die goed zichtbaar willen zijn met een zelfstandig gebouw en een geheel eigen uitstraling. Beide blokken hebben de parkeerplaatsen ondergronds, waarbij Blok J ook nog een deels gebouwde parkeervoorziening langs het spoor heeft. *De kantoren van de Belle van Zuylen worden besproken in de onderstaande paragraaf.*

8.3 Voorzieningen

8.4 Belle van Zuylen

De Belle van Zuylen is de uitwerking van de hoogbouwmogelijkheid in Leidsche Rijn Centrum Noord. Het initiatief is een bijzonder vormgegeven toren met een multifunctionele invulling:

	Belle van Zuylen in m² BVO
Winkels	1.000
Horeca	1.000
Leisure/cultuur	1.500
Commerciële Voorzieningen	1.000
Hotel/congres centrum	15.000
Woningen	38.000
Kantoren	40.000
Totaal	97.500

Wonen

In de Belle van Zuylen zijn circa 235 woningen geprogrammeerd. Deze woningen zijn van alle luxe en comfort voorzien. Ze zijn gelegen zowel in het lagere gedeelte als in de bovenste lagen. De grootte van de woningen varieert van ca 80 m² GBO naar 160 m² GBO. De gebruikers van deze appartementen zijn niet te typeren binnen de gebruikelijke doelgroepen. Het is een uniek segment en daarmee een segment op zich. De 235 woningen vormen dan ook geen concurrentie voor de overige appartementen in LRC Noord (of Leidsche Rijn Centrum in zijn geheel).

Werken

Het kantoorconcept in de Belle van Zuylen is een full service kantoorconcept. Dat wil zeggen dat de gebruikers een beroep kunnen doen op de serviceorganisatie voor een uiteenlopend aanbod aan producten en diensten. Deze ultramoderne kantoorruimten hebben een oppervlakte per laag van circa 1.100 tot 1.200 m² VVO (is ongeveer 1.400 m² BVO). De lagen bieden inrichtingsmogelijkheden voor verschillende concepten bijvoorbeeld cellenkantoren en flexruimten. De inrichting kan zelf verzorgd worden, of de gebruiker kan een geprefabriceerde inrichting voor kortere of langere tijd huren. Ook voor de werknemers biedt de kantoorruimte hoogwaardige voorzieningen zoals

bijvoorbeeld fitness of de mogelijkheid een dagelijks boodschap te doen.

Hotel/congres centrum

Het hotel kent ruim 200 kamers en ligt op circa 80 tot 100 meter hoogte. Het is een luxe hotel met alle faciliteiten die daarbij horen. Het is bedoeld voor zowel de zakelijke gebruiker als de particuliere gebruiker. Bijzonder onderdeel van het concept is de uitwisseling tussen 'short stay' (het klassieke hotel) en 'long stay' (ook de mogelijkheid bieden om een bepaalde periode in het hotel te 'wonen'). Het hotel biedt tevens plek aan een of meerdere restaurants, fitness, bars en kiosken en beschikt natuurlijk ook over een modern congrescentrum.

Winkels en voorzieningen

Een deel van de begane grond van de Belle van Zuylen zal ingericht worden als winkelruimte. De invulling van de winkels (branchering) sluit vanzelfsprekend aan bij de hoogwaardige en luxe uitstraling van de Belle van Zuylen. Totale omvang is circa 1.000 m² BVO.

Ook biedt de Belle van Zuylen plaats aan voorzieningen. Daarbij valt te denken aan bijvoorbeeld een bank, filiaal, reisbureau, stomerij, postagentschap. Deze voorzieningen vinden een plek in de Belle van Zuylen zelf, maar voornamelijk in de plint van Blok W langs het spoor.

8.5 Samenvatting programma

In de onderstaande tabel een samenvatting van het totale programma.

	Stedenbouwkundig plan <i>exclusief Belle van Zuylen</i>	Belle van Zuylen	Stedenbouwkundig plan <i>Inclusief Belle van Zuylen</i>
Winkels	-	1.000	1.000
Horeca	-	1.000	1.000
Leisure/cultuur	-	1.500	1.500
Commerciële Voorzieningen	2.500	1.000	3.500
Hotel/congres centrum	-	15.000	15.000
Woningen	59.000	38.000	97.000
Kantoren	83.000	40.000	123.000
Totaal	144.500	97.500	242.000



Luchtfoto Leidsche Rijn Centrum

9 Milieu

Leidsche Rijn Centrum Noord is gelegen in de oksel van de A2 en de spoorlijn Utrecht - Den Haag/ Rotterdam en is aan de westzijde begrensd door de Terwijdesingel. Deze infrastructuur levert voor LRC Noord aandachtspunten op ten aanzien van geluidsbelasting, luchtkwaliteit en externe veiligheid. Door de aanwezigheid van de Belle van Zuylen gaat ook bijzondere aandacht uit naar de windhinder en de schaduwwerking.

De milieuaspecten zijn niet alleen beperkend. In de ontwikkeling van LRC Noord is ook ruimte voor duurzame ontwikkelingen die een kans zijn voor LRC Noord, bijvoorbeeld warmte - koude opslag.

9.1 Geluid

De infrastructuur rondom LRC Noord creëert een hoge geluidsbelasting in het gebied. Dat levert beperkingen en randvoorwaarden op voor het ontwikkelen van geluidsgevoelige objecten zoals woningen. Deze beperkingen en randvoorwaarden ten aanzien van geluidsbelasting zijn beschreven in de Wet Geluidhinder en de Wet Milieubeheer.

Wet geluidhinder en Wet Milieubeheer

De Wet geluidhinder (2007) geeft grenzen aan de toegestane geluidsbelasting op de gevels van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen ten gevolge van wegverkeer, railverkeer en industrielaawaai. Geluidsgevoelige bestemmingen zijn voornamelijk woningen maar ook scholen, ziekenhuizen en zorginstellingen. Kantoren, winkels, dienstverlening, bedrijven en hotels zijn niet geluidsgevoelig. Voor die functies gelden daarom geen normen met betrekking tot de toegestane geluidsbelasting op de gevel vanuit de Wet geluidhinder.

Overigens gelden voor alle functies eisen aan het maximale geluidsniveau binnen het gebouw, dus ook voor niet geluidsgevoelige objecten zoals bijvoorbeeld kantoren.

De wet Geluidhinder maakt onderscheid in een voorkeursgrenswaarde en een maximale ontheffingswaarde. De hoogtes van deze waarden zijn afhankelijk van het soort weg.

	voorkeursgrenswaarde	max. ontheffingswaarde
Rijksweg A2	48 dB	53 dB
Stadsweg of interne weg (50 km)	48 dB	58 dB
Wegen met een 30 km/uur status	-	-
Rail	55 dB	68 dB
Industrie	50 dB(A)	55 dB(A)

Deze grenswaarden hebben invloed op de mogelijkheid tot het realiseren van geluidsgevoelige bestemmingen. Daarbij gelden de volgende richtlijnen

- Geluidsbelasting onder de voorkeursgrenswaarde: geen randvoorwaarde of belemmeringen
- Geluidsbelasting tussen voorkeursgrenswaarde en maximale ontheffingswaarde: voor woningbouw dient ontheffing te worden verleend door de gemeente.
- Geluidsbelasting boven de maximale ontheffingswaarde: woningbouw alleen mogelijk met een dove gevel of een vliesgevel.

Vanuit Wet geluidhinder en de Geluidsnota Utrecht worden een aantal eisen gesteld voordat een ontheffing grenswaarde kan worden verleend bij het overschrijden van de voorkeursgrenswaarde. Daardoor is ook in een omgeving met hoge geluidsbelasting een leefbare woonsituatie realiseerbaar. De belangrijkste voorwaarden zijn:

- Elke woning heeft minimaal een geluidsluwe zijde. Het geluidsniveau mag niet hoger zijn dan de voorkeursgrenswaarde.
- Aan de geluidsluwe zijde bevindt zich voldoende verblijfsruimte (30%) van wat de buitenruimte van de woning is bij voorkeur gelegen aan de geluidsluwe zijde.

De wet Milieubeheer (milieuhinder van bedrijven) kent ook randvoorwaarden voor geluidsbelasting. In het algemeen geldt dat er grenzen worden gesteld aan de geluidsbelasting die bedrijven veroorzaken op de woningen de directe omgeving. De hoogte van de toegestane geluidsbelasting is afhankelijk van de tijdsperiode. Dit zijn absolute grenzen, de Wet Milieubeheer kent geen ontheffingen:

Dagdeel	Maximale geluidsbelasting
07.00 – 19.00	50 dB (A)
19.00 – 23.00	45 dB (A)
23.00 – 07.00	40 dB (A)

Dit wordt van belang in het plangebied bij parkeergarages. Bij parkeergarages onder woningbouw, die specifiek bedoeld zijn voor de eigen woningen (en niet voor anderen toegankelijk) gelden deze geluidsnormen niet. Voor openbare parkeergarages bijvoorbeeld ten behoeve van winkels of kantoren of voor gecombineerde parkeergarages gelden deze geluidsbelastingen wel. Bij woningen bij of boven een ingang van een parkeergarage moet hiermee dus rekening worden gehouden.

Infrastructuur

De voornaamste bron van geluidsbelasting in LRC Noord is de rijksweg A2. De geluidsbelasting vanuit de A2 is zodanig hoog dat een geluidswerende voorziening aan de zijde van de A2 noodzakelijk is. Zonder een geluidswerende voorziening is de bouw van geluidsgevoelige objecten in LRC Noord niet mogelijk. In het stedenbouwkundig ontwerp is daar uitwerking aan gegeven door de kantorenstrook langs de A2 als geluidswerende functie in te zetten. Door de gesloten wand wordt de geluidsbelasting van de A2 teruggebracht. Dit betekent echter wel dat de woningbouw pas mogelijk is nadat de kantorenwand gerealiseerd is.

De geluidswerende kantoorstrook heeft ook een planoverstijgende functie. Ook de verdere woningbouw in Leidsche Rijn Terwijde en in LRC Kern is afhankelijk van de geluidswerende strook.

Het plangebied ondervindt echter ook geluidsbelasting vanuit de Terwijdesingel en de spoorlijn. De geluidsbelasting vanuit deze bronnen is ook deels in het stedenbouwkundig ontwerp opgelost. Zo is in het ontwerp voldoende afstand tussen de bouwblokken en de Terwijdesingel opgenomen. En aan de zijde van het spoor is een gebouwde parkeervoorziening voorzien die als geluidswerende functie dient. Ook zijn op de hoeken met de grootste geluidsbelasting kantoren geprojecteerd.

Ondanks deze maatregelen in het stedenbouwkundig ontwerp blijft op bepaalde plekken in het plangebied de geluidsbelasting op de gevel tussen de voorkeurswaarde en de grenswaarde. Dat betekent dat een ontheffing noodzakelijk is voor de bouw van de woningen. Daarbij moet voldaan zijn aan de voorwaarden voor een ontheffing, waaronder bijvoorbeeld de geluidsluwe gevel. Dit betekent dat in het ontwerp van de woningen aandacht vereist is voor de geluidsbelasting op de gevels. Bovenstaande geldt ook voor de hoogbouw de Belle van Zuylen. In het definitief ontwerp moet

duidelijk blijken hoe de geluidsbelasting is opgelost. Met name het realiseren van geluidsluwe zijden is daarin een uitdaging.

9.2 Externe veiligheid

De externe veiligheidsaspecten in het plangebied komen met name voort uit het vervoer van gevaarlijke stoffen over de rijksweg A2 en de spoorlijn. Vanuit het Besluit Externe Veiligheid zijn normen aangegeven voor plaatsgebonden risico en groepsrisico. Van de oriënterende waarde kan eventueel af worden geweken, mits goed onderbouwd.

Het stedenbouwkundig ontwerp is met RBM II (Risico Berekeningsmethode) methode door-gerekend. De conclusie uit deze berekeningen is dat de plannen zowel voor de norm voor Plaatsgebonden Risico als voor de oriënterende waarde voor Groepsrisico geen overschrijdingen veroorzaken. De externen veiligheidsaspecten zullen nader onderzocht worden in de m.e.r. procedure en de bestemmingsplanprocedure.

Het voorliggende plan voldoet echter niet aan het provinciaal ambitieniveau met betrekking tot externe veiligheid. In het provinciaal beleidsplan 2004-2008 is de ambitie uitgesproken dat voor nieuwe ruimtelijke plannen bij kwetsbare bestemmingen een veiliger situatie wenselijk is dan de normen vanuit Besluit Externe Veiligheid. Van het ambitieniveau van de provincie kan echter gemotiveerd worden afgeweken.

9.3 Luchtkwaliteit

Tengevolge van de hoge verkeersintensiteit is de luchtkwaliteit direct langs de A2, de Stadsbaan, en de Terwijdesingel slecht. De luchtkwaliteit zal naar verwachting verder verslechteren door de noordelijke tunnelmond van de overkapping van de A2.

Nader onderzoek naar luchtkwaliteit vindt plaats in de m.e.r. procedure en bestemmingsplan-procedure voor LRC Noord, waarbij ook meer duidelijkheid verkregen wordt in mogelijke noodzakelijke maatregelen.

9.4 Bedrijven/hinderzone

Het plangebied valt gedeeltelijk in de geluidszone van het industrieterrein Lage Weide. De geluidsbelasting van Lage Weide moet onderzocht worden maar zal waarschijnlijk geen extra beperkingen geven gezien de al bestaande voorwaarden vanwege de A2.

Geurbelasting vanuit de veevoederbedrijven op Lage Weide wordt aangepakt middels de vergunning van deze bedrijven. Deze levert daarmee ook geen beperkingen op voor de ontwikkeling in dit deelgebied. Verder zijn er geen bedrijven in de omgeving die beperkingen en/of hinder geven voor de bestemmingen in het plangebied. Ook Sara Lee/DE ligt te ver weg om beperkingen (als gevolg van geurhinder) aan de ontwikkeling van LRC Noord op te leggen.

9.5 Bodem

Binnen het plangebied bevinden zich voor zover nu bekend geen gevallen van ernstige bodemverontreiniging. Alle gronden binnen het plangebied zullen zodanig worden overgedragen dat zij qua geo-chemische kwaliteit geschikt zijn voor de bouw van de beoogde functies.

Gezien de ondergrondse parkeergarages en ook de bouw van de Belle van Zuylen is extra aandacht wel vereist bij onttrekken van grondwater als gevolg van bouwwerkzaamheden. Het is van groot belang vroegtijdig inzicht te krijgen in het invloedgebied van de grondwateronttrekking en de eventueel daarbinnen aanwezige ernstige grondwaterverontreinigingen. Het is namelijk wettelijk verboden om ernstige grondwaterverontreinigingen actief te beïnvloeden, bijvoorbeeld door bemaling of het eventueel aanleggen van putten en installaties ten behoeve van warmte-koude-opslag.

9.6 Duurzaamheid

Op het aspect duurzaamheid zijn er twee thema's die in de stedenbouwkundig plan extra opvallen: duurzaam bouwen en warmte-koude opslag (WKO).

Duurzaam Bouwen

De gemeente Utrecht kent een vastgesteld beleid ten aanzien van de kwaliteit van woningen. 'Integrale Woning Kwaliteit'. Dit beleid kent zes kwaliteitseisen voor woningen (*zoals beschreven in het hoofdstuk 8, Programma*). Tevens is de ambitie om een betere EPN norm te halen bij de bouw van de woningen dan het bouwbesluit voorschrijft.

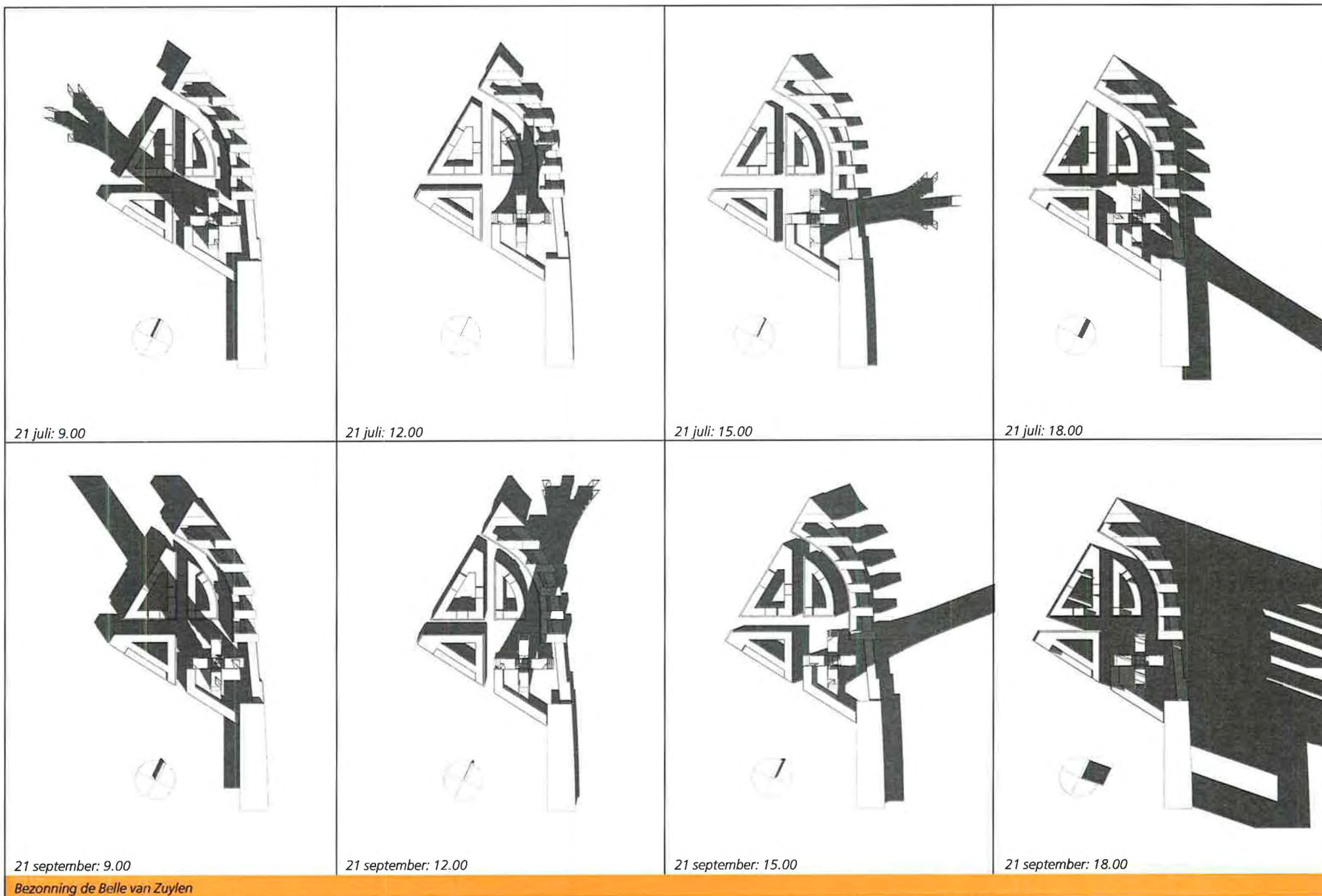
De duurzaamheid voor de bouw van kantoren en/of de bouw van gecombineerde functies wordt gekwantificeerd in de systematiek 'GreenCalc+'. Dit is een methode om diverse bouwkundige en installatietechnische maatregelen op het onderdeel duurzaamheid (energiebesparing, materiaalgebruik, waterbesparing en mobiliteit) te 'meten'. Het model kwantificeert de effectiviteit van duurzaam bouwen. Voor kantoren geldt een 'GreenCalc+'-score van 300. Voor gebouwen met een combinatie van functies geldt een norm van 280.

Warmte-koude opslag (WKO)

In Leidsche Rijn Centrum en dus ook voor LRC Noord is stadsverwarming het uitgangspunt voor warmtelevering. Initiatieven vanuit ontwikkelende partijen voor WKO krijgen de ruimte van de gemeente. De stadsverwarming is dan de basis van of is aanvullend op de WKO ten behoeve van de warmte- en koelingbehoefte in de kantoren en woningen. Bij uitgifte van de gronden aan meerdere partijen is afstemming en regie tussen partijen over de aanleg van de warmte-koude opslag wenselijk. Het initiatief voor WKO ligt bij de private partijen.

Afvalinzameling

Afvalinzameling is in de openbare ruimte een factor die de nodige ruimte vraagt. Ook kan afvalinzameling de nodige hinder geven door de verkeersoverlast van de ophaaldiensten en vervuiling van de straten. Vanuit deze optiek is het aantal milieuparkjes in de openbare ruimte gering. Het verdient de voorkeur om afvalinzameling in pandig op te lossen. De gemeente onderzoekt nog de mogelijkheden voor ondergronds afvaltransport. Bij doorgang van OAT dient de bouwontwikkeling aan te sluiten op het systeem.



Bezonning de Belle van Zuylen

9.7 Windhinder en bezonning

Windhinder en bezonning speelt in bijzonder in gebieden waarin hoogbouw aanwezig is. Windhinder en bezonning zijn voor LRC Noord dan ook belangrijke aspecten. Voor de Belle van Zuylen is een uitgebreid bezonningsonderzoek uitgevoerd voor elk van de 4 kwartalen. Voor de aangrenzende gebieden levert dit geen problemen op. Door de plek van de Belle van Zuylen ligt de schaduw na 12.00 op de rijksweg A2 en het bedrijventerrein Lage Weide.

10 Civiele techniek

10.1 Globale geo(hydro)logische opbouw

De huidige maaiveldhoogte (situatie 1996) varieert globaal van 0,10 m+ NAP tot 0,70 m+ NAP. De laagste hoogte van 0,10 m+ zit zowel in de zuidwest- als de noordwesthoek. Het peil van ca. 0,70 m+ komt voor in het midden en de noordoost hoek. Het freatisch grondwaterpeil ligt gemiddeld op ca. 0,40 m-NAP. Uitgaande van oude polderpeilen van 0,70 m- (westzijde) en 0,30 m- (oostzijde) lag dit gebied in de overgang van een kwel- en inzijgingsgebied. In het hele gebied komen storende lagen (veen / klei) voor in de bovenste grondlagen. Deze reiken tot een diepte van ca. 2,50 m- tot 3,00 m- NAP.

10.2 Riolering

In LRC Noord is gekozen voor de aanleg van een Verbeterd Gescheiden Stelsel (VGS) voor de afvoer van hemelwater (zie schetsplan riolering LRC). Hierbij wordt het eerste deel van de neerslag afgevoerd naar de rioolwaterzuivering en voert het overige af naar het oppervlaktewater. Dit in afwijking van de overige gebieden in Leidsche Rijn waar hemelwater zoveel mogelijk wordt afgekoppeld (lokale verwerking van het hemelwater). In LRC Noord is gekozen voor VGS omdat vanwege de hoge dichtheid in bebouwing geen ruimte is voor infiltratievoorzieningen.

Het rioolgemaal voor zowel hemelwater als vuilwater komt ten oosten van de kruising van de Jazzboulevard en de Terwijdesingel. De eisen te aanzien van het rioolgemaal staan in het 'Handboek Inrichting Openbare Ruimte' van de gemeente Utrecht.

10.3 Waterhuishouding

In LRC Noord komt geen oppervlaktewater. De watergang langs de Terwijdesingel is daarmee van groot belang voor LRC Noord. Op deze watergang wordt het overschot van hemelwater en het drainagewater afgevoerd. Deze watergang krijgt twee verschillende peilen: ten zuiden van de Jazzboulevard een vrij fluctuerend waterpeil tussen 0,15 m+ / 0,15 m- NAP. Ten noorden van de Jazzboulevard een vrij fluctuerend peil tussen 1,00 m- / 1,30 m-. Ter hoogte van de Jazzboulevard komt een stuw om beide peilen van elkaar te scheiden. Ook realiseert Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden hier een poldergemaal om water vanuit het lage peilvak naar het hoge peil-

vak op te pompen (hiermee wordt het oppervlaktewaterpeil in LRC, 't Zand en Terwijde op peil gehouden). De stuw en het gemaal worden niet voorzien van een ecologische verbinding of kano-passage. Aan de noordzijde van LRC Noord begint een bermsloot van de A2 met een vast peil van 0,30 m-NAP.

10.4 Kabels en leidingen

Afspraken over nutsleidingen en gebouwde nutsvoorzieningen zijn vastgelegd in de Nutsatlas Leidsche Rijn. Enkele belangrijke uitgangspunten voor LRC Noord zijn:

- In het plangebied wordt alleen stadsverwarming aangelegd
- Geen aanleg van doorgaande nuttracés in het plangebied. Een uitzondering hierop is de ventweg ten oosten van de Terwijdesingel: hierin liggen de doorgaande waterleidingen en de leidingen voor de stadsverwarming.

Ondergronds afval transport (OAT) is onderzocht als mogelijk alternatief voor de reguliere ondergrondse vuilcontainers. De uitkomsten van het onderzoek zijn aanleiding om voorlopig een ruimte-reservering in de ondergrondse ruimte op te nemen voor de mogelijke aanleg.

De ondergrondse infrastructuur ter plaatse van De Belle van Zuylen is een apart aandachtspunt. Het is op dit moment nog onbekend hoe dit bouwplan zich ondergronds vertaalt. Over de aansluitingen en traces rondom de Belle van Zuylen is nu nog geen duidelijkheid te geven. Het uitgangspunt is vanzelfsprekend wel dat in de bouwplanontwikkeling van de Belle van Zuylen de aanleg van en de aansluitingen op traces gewaarborgd moet zijn.

10.5 Warmte en Koude opslag (WKO)

Naar de toepassingsmogelijkheden van warmte / koude opslag in LRC Noord is een studie uitgevoerd. Op basis van de resultaten van de studie is de is besloten om in LRC Noord geen collectieve systemen voor WKO aan te leggen. Dit wordt overgelaten aan ontwikkelende partijen die daarvoor de stadsverwarming als basis kunnen gebruiken. In de profielen van de openbare ruimte is dan ook geen ruimte gereserveerd voor eventuele transportleidingen ten behoeve van WK opslag.

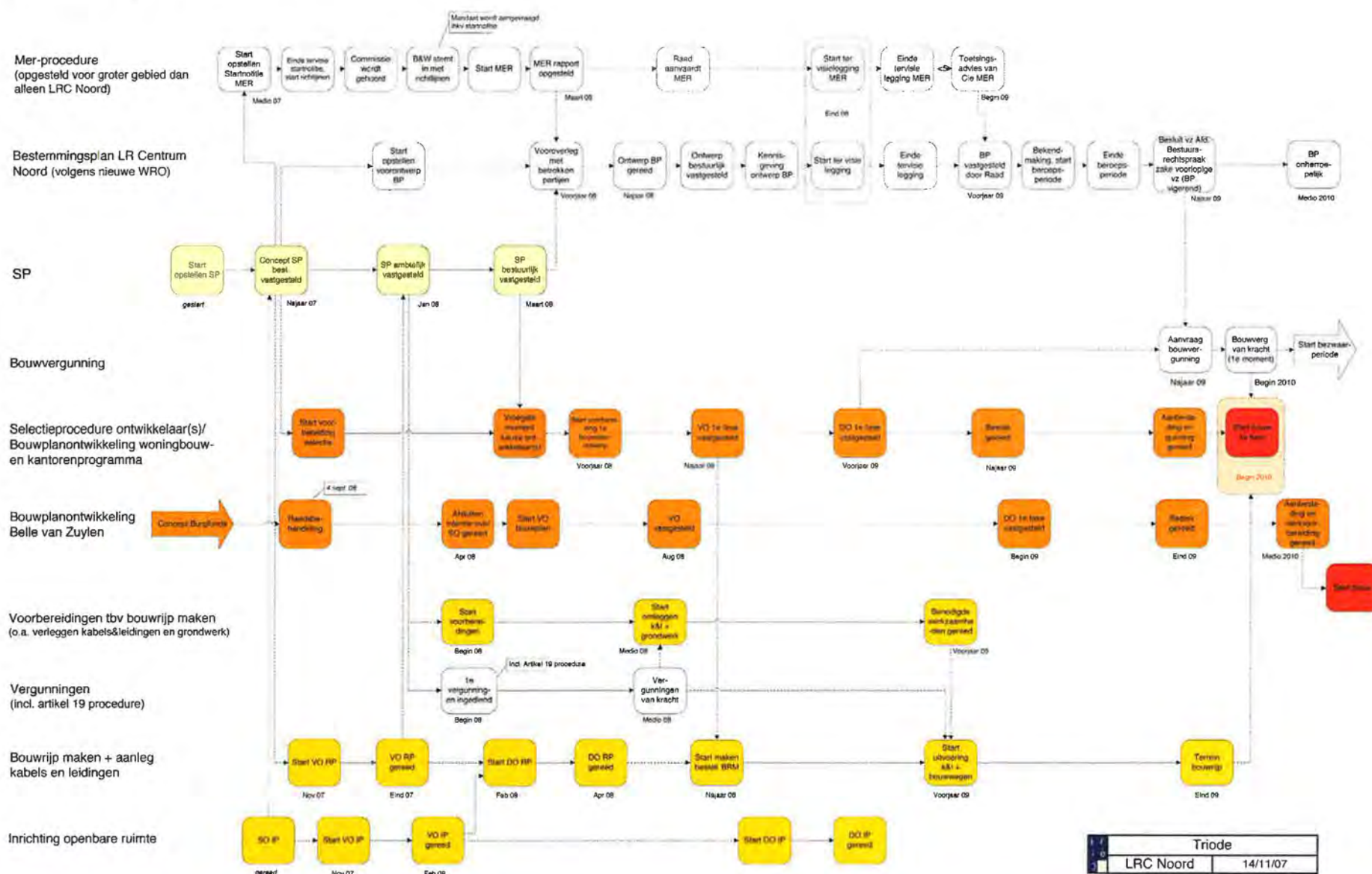
10.6 Blusvoorzieningen

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

10.7 Bouwrijpmaken plangebied

Voor het bouwrijpmaken van het openbaar gebied is het van belang om een ettingsvrije ondergrond voor de riolering te creëren (uitgangspunt is minder dan 6 cm restzetting in 30 jaar). Een zettingsvrije grond kan op meerdere manieren gerealiseerd worden, doorgraven tot de vaste zandlaag is er daar een van. Maar ook het voor een langere periode aanbrengen van een zandlaag (voorbelasten) of slechts gedeeltelijk doorgraven tot de vaste zandlaag behoort tot de mogelijkheden. De meest geschikte methode hangt af van de bodemgesteldheid in het plangebied. Om dit nader in kaart te brengen wordt nader onderzoek uitgevoerd.

Leidsche Rijn centrum noord



11 Regie

De gemeente Utrecht voert de regie over de planontwikkelingsfase, de uitvoeringsfase, de uitgiftefase met de begeleiding van bouwplannen en de beheerfase. De start van het project ligt bij de afronding van het Masterplan in januari 2006 en de laatste uitgifte is vooralsnog geprojecteerd in 2018. De eerste stap naar uitgifte ligt in het onderhavig Stedebouwkundig Plan. Dit plan vormt straks de basis voor de uitgifte van gronden. Na de afronding van dit SP moet vervolgens een aantal belangrijke mijlpalen ook nog afgerond worden. Een bepalende factor in de planning van de ontwikkeling zijn de procedures op het gebied van de ruimtelijke ordening: de m.e.r. procedure en de bestemmingsplan procedure.

Globaal de producten met einddatum:

- m.e.r. procedure: gereed eind 2008
- bestemmingsplan-procedure: gereed eind 2009
- Inrichtingsplan: gereed voorjaar 2008
- Bouwrijpmaken: gereed najaar 2009
- Start bouw Belle van Zuylen: medio 2010
- Uitgifte overige kavels: van 2010 tot en met 2018

11.1 Risico's

LRC Noord is een relatief klein deelgebied. Toch kent het gebied een aantal complexiteiten die een risico vormen voor de planning. Een belangrijk risico komt voort uit de m.e.r. procedure en de bestemmingsplanprocedure. Binnen beide procedures kan een risico schuilen in het aspect van de luchtkwaliteit. De ligging van LRC Noord maakt de planontwikkeling afhankelijk van de regeling op het gebied van luchtkwaliteit. De wet Luchtkwaliteit bevindt zich nu in een overgangsfase. Het is nog niet geheel duidelijk hoe dat uitpakt voor LRC Noord. Het risico kan echter bestaan uit uitstel/vertraging van de planvorming en/of aanpassing van het beoogd programma. Gezien de aandacht voor de geplande Belle van Zuylen in het plangebied is bezwaar en beroep vanuit belanghebbenden ook zeer aannemelijk. In de doorlooptijd van beide procedures is daar echter zoveel mogelijk rekening mee gehouden. Om dit risico te beperken is een goede communicatiestrategie belangrijk.

Daarbij heeft de Belle van Zuylen zelf een (technisch) risico in zich. De Belle van Zuylen is een vernieuwend ontwerp en de (technische) consequenties voor de Belle van Zuylen zelf alsmede voor gelijktijdige bouwplannen elders in het gebied tijdens de bouw zijn vooralsnog lastig in te schatten. Daarbij wordt de Belle van Zuylen op risico ontwikkeld wat vertraging en/of tijdelijke leegstand kan veroorzaken.

Laatste belangrijke risico is de markt voor kantoren. De markt voor kantoren is grillig en hoewel de markt nu een opgaande beweging kent, is deze lastig voorspelbaar. Gezien de forse omvang van het kantorenprogramma is geeft vertraging al gauw financiële consequenties. Vooralsnog is het uitgangspunt een afzet van 10.000 m² BVO per jaar in de periode 2010 - 2018.

Maar vertraging in de afzet van de kantoren heeft ook consequenties voor de realisatie van de woningen in het plangebied. Deze kunnen pas opgeleverd worden nadat de kantoren ook gerealiseerd zijn. Dit in verband met de geluidswerende werking van de kantoren langs de A2. Bij een tegenvallende markt is de mogelijkheid aanwezig dat ook de uitgifte voor de woningbouw naar achteren schuift.

Bovenstaande risico's vertalen zich vanzelfsprekend niet alleen in tijd, maar ook in financiële zin.

11.2 Uitgifte

De grond is 100% in eigendom van de gemeente. Dit betekent dat de gemeente de gronden ook zelf in erfpacht uitgeeft aan ontwikkelende partijen. De gemeente beslist afhankelijk van de situatie op welke wijze zij een ontwikkelaar selecteert. Dat kan middels een tenderprocedure, maar ook onderhandse uitgifte is mogelijk.

Alvorens de gemeente de gronden uitgeeft, doorloopt de gemeente in nauwe samenwerking met de ontwikkelaars de ontwerpfasen. Hiertoe sluit zij met een ontwikkelende partij een intentie-overeenkomst, waarin naast de hiervoor genoemde werkwijze ook de organisatie (het werken met een planteam en ontwerpteam) en de essentialia voor de uitgifte worden vastgelegd (zoals de kavel, de kavelgrootte en de grondprijs).

De ontwerpfase bestaat uit een Schetsontwerp, Voorlopig Ontwerp en een Definitief Ontwerp. Elke ontwerpfase wordt afgesloten met een goedkeuring van de Welstand. Na goedkeuring van het Voorlopig Ontwerp stelt de gemeente een uitgiftecontract op.

Bij de uitgifte van de kavels in LRC Noord is het belangrijk op te merken dat de bouwblokken kunnen worden uitgegeven als deelblokken en dat ontwikkelende partijen dus rekening moeten houden met aangrenzende bouwblokken.

11.3 Communicatie

Het bijzondere karakter van Leidsche Rijn Centrum Noord zorgt ervoor dat het aantal geïnteresseerden voor het gebied groot is. Daarbij is het belangrijk dat het gebied in de juiste context geplaatst wordt: de communicatie moet er toe bijdragen dat mensen weten dat Leidsche Rijn Centrum Noord goed aansluit bij de overige plannen voor Leidsche Rijn Centrum. Doordat er in Leidsche Rijn Centrum Noord werkelijk hoog gebouwd mag worden, moet er extra aandacht besteed worden aan de specifieke invulling hiervan.

Er worden verschillende communicatiedoelgroepen onderscheiden:

Toekomstige gebruikers

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

Ontwikkelaars

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

Belanghebbenden

Het programma van Leidsche Rijn Centrum Noord maakt het noodzakelijk om een nieuw bestemmingsplan te maken. Dit omdat in het vigerend bestemmingsplan de bouw van woningen niet is toegestaan. Om de milieueffecten in het bestemmingsplan een goede plek te geven doorloopt de gemeente voor LRC Noord ook een m.e.r.-procedure. Zowel binnen de m.e.r.-procedure als de bestemmingsplanprocedure zijn formele inspraakmomenten aanwezig voor belanghebbenden.

Daarbij horen uiteraard ook diverse communicatiemomenten en/of informatiemomenten.

Naast deze communicatiemomenten organiseert de gemeente ook bijeenkomsten buiten de formele procedures om. Dit om meer in de informele sfeer met belanghebbenden het gesprek aan te gaan. Door middel van verschillende kanalen worden belanghebbenden geïnformeerd over de voortgang van de planvorming. Voorbeelden zijn informatie via de website, digitale nieuwsbrieven en via wijk- en informatiecentra. Specifiek over de ontwikkeling van de Belle van Zuylen organiseert de gemeente een avond waarop belanghebbenden en geïnteresseerden met elkaar in debat gaan.

11.4 Financiële Haalbaarheid

Het financiële resultaat van het SP van Leidsche Rijn Centrum Noord past binnen de financiële kaders vanuit het Masterplan Leidsche Rijn Centrum, en dus ook binnen de grondexploitatie Leidsche Rijn. Hierna volgt een toelichting.

Ruimtegebruik

In het SP is de oppervlakte uitgeefbaar toegenomen, en de oppervlakte verharding is afgenomen. Oorzaak is de keuze om het stedenbouwkundig grid van Leidsche Rijn Centrum ook in het noordelijk deel door te zetten, waardoor de verkaveling is gewijzigd t.o.v. het Masterplan. Daarnaast is in het nieuwe grid de Belle van Zuylen toegevoegd. In de onderstaande tabel wordt het ruimtegebruik van het SP vergeleken met het Masterplan.

Ruimtegebruik Leidsche Rijn Centrum Noord

	SP	MP	verschil
Hoofinfra (Stadsweg)	11.348	9.785	1.563
Uitgeefbaar	45.671	42.625	3.046
Infra binnen plan (straten, pleinen)	27.480	34.030	-6.550
Groen / water (park bij Belle)	1.977	0	1.977
	86.476	86.440	36

Programma

In het SP is ook het programma toegenomen. De toename van het programma bestaat voor het overgrote deel uit woningen. In totaal zijn nu 745 woningen opgenomen. In het Masterplan zaten er slechts 210; een verschil van 530 woningen. De oppervlakte kantoren is gelijk gebleven, hiervan is

40.000 m² opgenomen in de Belle van Zuylen. Ook de 15.000 m² hotel/congres, en ca. 6.000 m² commercieel (detailhandel, horeca, comm. dienstverlening), zijn opgenomen in de Belle. Daarnaast is er voor ondersteunende en technische functies nog ca. 7.000 m² gereserveerd voor de Belle van Zuylen.

Programma Leidsche Rijn Centrum Noord

programma:	SP	Belle	Totaal SP	MP	verschil
Kantoren	88.000	40.000	128.000	128.000	0
Woningen	59.618	38.000	97.618	25.305	72.313
Commercieel	2.430	6.022	8.452	7.000	1.452
Hotel / congres	-	15.000	15.000	15.000	0
Parkeren	-	-	-	-	-
Diversen	-	7.100	7.100	0	7.100
	150.048	106.122	256.170	175.305	80.865

Fasering

Volgens de planning wordt het gebied in 2009 bouwrijp gemaakt, waarna in 2010 de eerste bouw kavels uitgegeven worden (m.n. de Belle van Zuylen). Vervolgens worden de overige bouw kavels uitgegeven in de periode t/m 2018. Eerst worden de de kantoren langs de A2 gerealiseerd (10.000 m²/jaar), daarna kunnen de woningen pas gerealiseerd worden (i.v.m. geluid A2).



12 Afwijking masterplan

Het stedenbouwkundig plan Leidsche Rijn Centrum Noord wijkt met name in programmatische en stedenbouwkundige opzet af van de uitgangspunten in het Masterplan Leidsche Rijn Centrum uit 2006. Een niet onbelangrijk onderscheid met het masterplan is de concrete invulling van de beoogde hoogbouw in het plangebied. Daar waar in het Masterplan de hoogbouw nog slechts in beschrijvende zin was opgenomen, is nu met een marktpartij de hoogbouw al meer vorm gegeven met de Belle van Zuylen. Verder wijkt het onderhavig stedenbouwkundig plan op wat kleinere punten af. Deze staan beschreven in de laatste paragraaf van dit hoofdstuk.

12.1 Programma

In de onderstaande tabel is het programma aangegeven voor het huidig Stedenbouwkundig Plan. Dit is voor de inzichtelijkheid exclusief en inclusief het programma van de Belle van Zuylen weergegeven. In de laatste twee kolommen staan respectievelijk het programma zoals bedoeld in het masterplan (en ook opgenomen in het projectplan) en het verschil met het huidig programma. Opvallend verschil is te zien in het woningbouwprogramma, waar met ruim 70.000 m² BVO wordt afgeweken van het oorspronkelijk masterplan. Vanuit de beoogde levendigheid en stedelijkheids is het woningbouwprogramma verhoogd. Ook is een verhoging van het woningbouwprogramma nagestreefd om meer balans aan te brengen tussen werken en wonen.

	Stedenbouwkundig plan <i>exclusief Belle van Zuylen</i>	Belle van Zuylen	Stedenbouwkundig plan <i>inclusief Belle van Zuylen</i>	Projectplan masterplan	Vershil
Winkels	-	1.000	1.000	2.000	-1.000
Horeca	-	1.000	1.000	1.500	-500
Leisure/cultuur	-	1.500	1.500	1.500	0
Commerciële voorzieningen	2.500	1.000	3.500	2.000	1.500
Hotel/congres centrum	-	15.000	15.000	15.000	0
Woningen	59.000	38.000	97.000	25.500	71.500
Kantoren	83.000	40.000	123.000	128.000	-5.000
Totaal	144.500	97.500	242.000	175.500	66.500

12.2 Stedenbouwkundige opzet

De stedenbouwkundige structuur heeft ten opzichte van het Masterplan Leidsche Rijn Centrum een grote verandering ondergaan. Voornaamste reden daarvan is het beter laten aansluiten van deelgebied Leidsche Rijn Centrum Noord op deelgebied Leidsche Rijn Centrum Kern. In het masterplan is deze aansluiting als uitgangspunt benoemt. De verkaveling van Leidsche Rijn Centrum Noord uit het masterplan sloot echter onvoldoende aan bij de verkaveling van Leidsche Rijn Centrum Kern. Het voor LRC Kern kenmerkende dambord-patroon (grid) was onvoldoende herkenbaar in LRC Noord. Daarbij had de hoogbouw zoals opgenomen in het masterplan een veel meer solitaire plek, waar de hoogbouw in het huidige stedenbouwkundig plan onderdeel uitmaakt van de totale stedenbouwkundige opzet, het is onderdeel van het 'stedelijk weefsel'. Door het gridpatroon ook toe te passen op LRC Noord sluit het plangebied niet alleen beter aan bij LRC Kern, maar ook bij Terwijde.

Om de aansluiting bij LRC Kern nog beter te waarborgen is ook een extra onderdoorgang van de het spoor aangebracht. Daarmee is het eenvoudig voor het langzaam verkeer om vanuit Noord naar Kern te reizen en vice versa. Dit maakt LRC Noord samen met bovenstaande aanpassingen tot een volwaardig onderdeel van Leidsche Rijn Centrum.

12.3 Overige wijzigingen

- Opgehoogd maaiveld naar 2,80 m+ NAP
- Geen ondergronds afvaltransport (OAT)
- Andere binnenplanse infrastructuur door de aanpassingen van de stedenbouwkundige structuur.

Concept Stedenbouwkundig plan
Leidsche Rijn Centrum Noord

januari 2007