Leidsche Rijn Utrecht

Waar mensen plezierig wonen

www.leidscherijn.nl
informatiecentrum: tel. 030 2863850



Ontwikkelingsvisie Centrale zone

Leidsche Rijn Utrecht











november 2005

Gemeente Utrecht
Projectbureau Leidsche Rijn Utrecht

Ontwikkelingsvisie Centrale zone

Leidsche Rijn Utrecht

november 2005

inhoudsopgave

1.	**Inleiding**	5
1.1.	De ontwikkeling van Leidsche Rijn	6
1.2.	De opgave voor de Centrale Zone	6
2.	**Ruimtelijke strategie**	9
2.1.	Integratie A2 en spoor	11
2.2.	Leidsche Rijn Centrum	15
2.3.	Zone rond zuidelijke HOV-radiaal	15
2.4.	Relatie met het bestaande deel van Utrecht	17
2.5.	Raamwerk	18
3.	**Ruimtelijke structuur**	21
3.1.	Ruimtelijke hoofdstructuur	22
3.2.	Openbare ruimte	25
3.3.	Inpassing bestaande elementen	25
3.4.	Bijzondere elementen	27
	Lijnen	27
	Vlakken	27
	Punten	27
	A2-specials	27
3.5.	Verkeersstructuur	29
3.5.1.	Auto	29
3.5.2.	Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)	33
3.5.3.	Fietsers en voetgangers	33
3.5.4.	Parkeren	35
3.6.	Maaiveld	37
3.7.	Water	37
3.8.	Kabels en leidingen	39
3.9.	Milieu	39
3.9.1.	Geluid	39
3.9.2.	Luchtkwaliteit	40
3.9.3.	Externe veiligheid	41
3.9.4.	Zonering bedrijven	41
3.9.5.	Geuremissie	42
4.	**Programma**	43
4.1.	Wonen	44
4.1.1.	De Utrechtse woningmarkt	44
4.1.2.	Wonen in de Centrale Zone	45
4.1.3.	De bijdrage van Leidsche Rijn en de Centrale Zone aan de ontwikkeling van de woningvoorraad	46
4.1.4.	Woningbouwprogramma Centrale Zone	47
4.1.5.	Bijzondere woningbouwprogramma's	47
4.1.6.	Woonwagenstandplaatsen	48
4.2.	Voorzieningen	49
4.2.1.	Stadsdeel en stedelijke voorzieningen	49
4.2.2.	Wijkvoorzieningen	49
4.3.	Kantoren	50
4.4.	Bedrijven	51

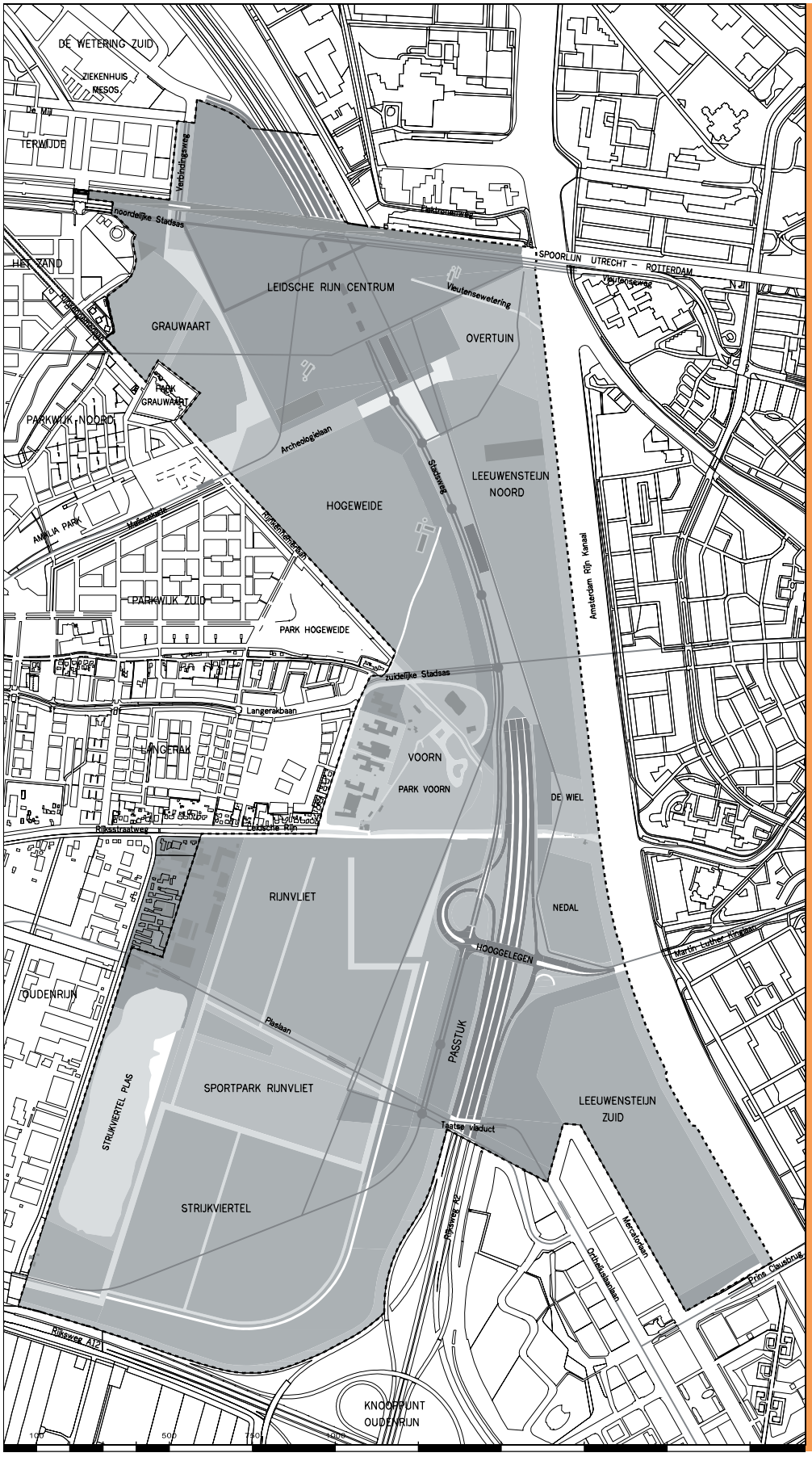
5. Stedenbouwkundige eenheden 53
5.1. Leidsche Rijn Centrum 53
5.2. Grauwaart 54
5.3. Overtuin 55
5.4. Leeuwensteijn-noord 57
5.5. Hogeweide 59
5.6. Rijnvliet 60
5.7. Voorn 61
5.8. Leeuwenstein-zuid 61
5.9 . Strijkviertel 62

6. Realisatie 63
6.1. Planning en fasering op hoofdlijnen van de Centrale Zone 64
6.1.1. De invloed van werken van het Rijk 64
6.1.2. De invloed van de grondbeschikbaarheid 64
6.1.3. De invloed van het onderliggend wegennet 65
6.1.4. De invloed van de markt 65
6.1.5. De complexiteit van Leidsche Rijn Centrum 66
6.2. Aanpak 66
6.3. Grondexploitatie 67

Colofon 68

Kaarten (7 september 2005)

Namenkaart 4
Functiekaart 8
Ruimtelijke Structuur 20
Typologie openbaar gebied *(versie 16 november 2005)* 24
UX-kaart 26
Auto hoofdontsluiting 28
Auto buurtontsluiting 30
Openbaar vervoer 32
Fietsverkeer 34
Maaiveld 36
Watersysteem 38
Opgavenkaart 52


DE WETERING ZUID
ZIEKENHUIS MESOS
TERWIJDE
Verbindingsweg
noordelijke Stadsas
HET ZAND
LEIDSCHE RIJN CENTRUM
SPOORLIJN UTRECHT – ROTTERDAM
Vleutensewetering
GRAUWAARD
OVERTUIN
PARK GRAUWAARD
PARKWIJK NOORD
Archeologielaan
Stadsweg
LEEUWENSTEIJN NOORD
HOGEWEIDE
AMALIA PARK
Hofmeesterlaan
Amsterdam Rijn Kanaal
PARKWIJK ZUID
PARK HOGEWEIDE
zuidelijke Stadsas
Langerakbaan
LANGERAK
VOORN
PARK VOORN
DE WIEL
Leidsche Rijn
Rijksstraatweg
RIJNVLIET
NEDAL
HOOGGELEGEN
Martin Luther Kinglaan
OUDENRIJN
Plaslaan
PASSTUK
SPORTPARK RIJNVLIET
STRIJKVIERTEL PLAS
LEEUWENSTEIJN ZUID
Taatse Viaduct
STRIJKVIERTEL
Rijnsweg A2
Marcotullaan
Orchideelaan
Prins Clausbrug
Rijksweg A12
KNOOPPUNT OUDENRIJN
100
500
1000
1500

Namenkaart

1 Inleiding

De Centrale Zone als sluitstuk van Leidsche Rijn. De laatste loodjes wegen het zwaarst. Ook hier. De complexiteit van het gebied is groot, de kansen om er iets moois van te maken legio. De uitdaging is boeiend, maar de risico's navenant groot. De omvang van de opgave Centrale Zone is programmatisch en financieel groter dan de eerste fase van Leidsche Rijn.

Hoe meer wordt vastgelegd, hoe minder nog kan worden bijgestuurd , ook in financiële zin. Tegen de achtergrond van deze complexiteit maar ook de onzekerheid van de economische ontwikkeling, een ingewikkelde binnenstedelijke herstructureringsopgave en een grote inspanning om Utrecht op een acceptabele wijze bereikbaar te houden is risicobeheersing in Leidsche Rijn van grote betekenis. Dit vergt een zorgvuldige en strategische sturing. Desondanks zal Utrecht het niet laten gebeuren dat na het uitbundige begin de middelmaat gaat regeren op het moment dat de slag echt moet worden gewonnen.

Daarover gaat deze actualisatie.

- **Het aaneensmeden van de deelgebieden van Leidsche Rijn;**
- **Het aaneensmeden van de Leidsche Rijn en de Stad;**
- **Het geven van een eigen identiteit aan de verschillende onderdelen van het plangebied;**
- **Het doen uitgroeien van Leidsche Rijn Centrum tot het kloppende hart van het stadsdeel;**
- **Het beheersbaar maken van de complicerende factor tijd;**
- **En ervoor zorgen dat Utrecht aan het eind van de rit niet met een financiële kater blijft zitten.**

Voorwaar geen eenvoudige klus, maar wel de meest boeiende en uitdagende tot nu toe in Leidsche Rijn.

1.1. De ontwikkeling van Leidsche Rijn

Eind 2004 zijn er in Leidsche Rijn 10.000 woningen gebouwd of in aanbouw. Over hetgeen tot nu toe is gebouwd zijn we behoorlijk tevreden. Ondanks het zware weer waar Leidsche Rijn zo af en toe doorheen moet: financiële tegenvallers, moeilijke markt, de soms lastige grondposities, vertragingen in de hoofdinfrastructuur, veel meer auto's in Nederland dan voorzien en problemen met het bestemmingsplan. Terecht heeft het College en de Raad in 2003 bij de Actualisatie van de Ontwikkelingsvisie geconstateerd dat de fundamenten van de ontwikkeling van Leidsche Rijn sterk zijn als een huis en dat hooguit bijsturing op enkele onderdelen nodig was.

Differentiatie en samenhang waren de kernbegrippen uit de Ontwikkelingsvisie 1997. Leidsche Rijn is in belangrijke mate opgezet vanuit het besef dat een fors aantal woningen moet worden neergezet in relatief korte tijd, terwijl de meeste verzamelingen woningen van vergelijkbare omvang ("een stad als Leeuwarden") eeuwen de tijd hebben gehad om uit te groeien tot een eenheid met verschillende smaken. In de laatste Leidsche Rijn-monitor wordt door mensen die het kunnen weten, zoals de bewoners, juist de grote differentiatie in Leidsche Rijn geroemd. Geen plekje ziet er hetzelfde uit. Dat is een prestatie waar we erg trots op zijn.

Er zullen de komende jaren nog ongeveer twee keer zoveel woningen volgen. Voor een deel gebeurt dat in deelgebieden waar al uitgewerkte plannen voor zijn: Terwijde, Het Zand, Vleuterweide, De Balije en De Woerd. Wat voor u ligt is de actualisatie van de ideeën voor het deel van Leidsche Rijn waarvoor de planontwikkeling nog moet worden gestart: de Centrale Zone rond de A2.

1.2. De opgave voor de Centrale Zone

Deze actualisatie van de Ontwikkelingsvisie gaat over het meest spannende deel van Leidsche Rijn. Want dat mag rustig gezegd worden van het gebied waar integratieplannen de barrière A2 moeten omvormen tot een parel van Utrecht. Van het gebied waar het Centrum Leidsche Rijn straks vorm zal krijgen als meest levendige maar ook meest complexe plek in Leidsche Rijn. Van het gebied waar Leidsche Rijn en de bestaande stad aan elkaar moet worden vastgekit. En dat alles met de tijd als complicerende factor: de centrumvoorzieningen zijn eigenlijk al snel nodig maar aan grote delen van het gebied kan pas worden begonnen nadat de integratie van de A2 over 6 jaar helemaal is afgerond. In 2020 zal Utrecht nog niet klaar zijn met de Centrale Zone.

De Centrale Zone grenst aan bijna alle wijken van Leidsche Rijn en aan de bestaande stad. Op deze in het midden van Utrecht gelegen plek moet er extra hard voor worden gezorgd dat de stad een logisch geheel blijft. De *differentie* is tot nu toe goed gelukt in Leidsche Rijn. Of *samenhang* gaat ontstaan zal vooral in dit plandeel nog moeten worden bewezen. Maar wel op zo'n manier dat ook hier weer verschillende smaken gaan ontstaan. Niet voor niets zien wij dat de problemen op de woningmarkt Leidsche Rijn minder raken daar waar aan locaties een eigen karakter kan worden meegegeven. Juist door de grote complexiteit biedt de Centrale Zone A2 uitstekende kansen om wijken aan Utrecht toe te voegen met een geheel eigen identiteit.

Het gebied rond de A2 wordt het meest stedelijke deel van Leidsche Rijn. Een bijna 8 meter hoge A2 overkapping moet worden ingepast. Dat vraagt om een stedelijke aanpak.

Leidsche Rijn Centrum met z'n vele stedelijke functies ligt dominant in dit deel van Leidsche Rijn. De aansluiting op de bestaande stad moet hier z'n beslag moet krijgen. "Centrale Zone" is geen toevallige naam: het gebied ligt centraal tussen Leidsche Rijn en het bestaand stedelijk gebied!

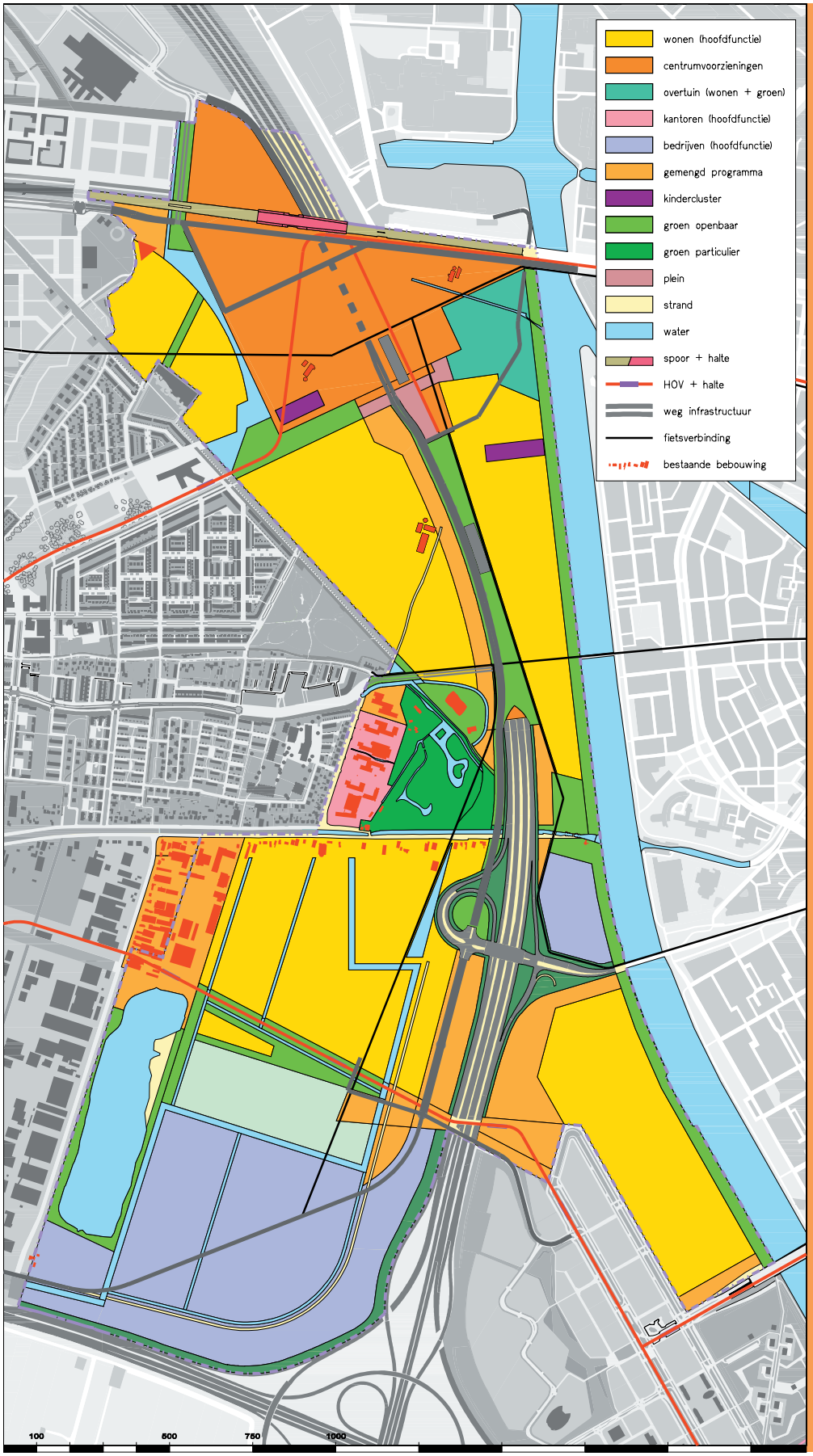
Bovendien speelt de positie van Utrecht in de Randstad hier een belangrijke rol. Deels ingeklemd tussen en doorsneden door A2, A12 en het spoor naar Rotterdam/Den Haag komt elke bezoeker uit de Randstad in Utrecht eerst Leidsche Rijn tegen. De goede bereikbaarheid van de Centrale Zone A2 vanaf de snelwegen, station Leidsche Rijn en de HOV gevoegd bij het belangrijke affiche dat wordt gevormd door de bijzondere vormgeving van de geïntegreerde A2 en Leidsche Rijn Centrum maken dit deel van Leidsche Rijn tot het opvallendste en interessantste van Utrecht na de binnenstad. De Centrale Zone van Leidsche Rijn is daardoor een ideale uitvalsbasis in de Randstad en het startpunt van menig persoonlijk netwerk van contacten en een uitstekende plek om ontmoeting op het niveau van de Randstad en de regio te organiseren.

Het programma van de zone rond de A2 heeft een totaal ander karakter dan de rest van Leidsche Rijn. Er is een ruime keuze aan voorzieningen aanwezig, een forse hoeveelheid kantoren krijgt er z'n plek. De stedenbouwkundige omstandigheden zijn er door een overmaat aan infrastructuur totaal anders dan in de rest van Leidsche Rijn. Het woningbouwprogramma wijkt eveneens af van het gemiddelde Leidsche Rijn-programma. Wij bouwen hier geen Terwijde, geen Zand, geen Parkwijk of Langerak, geen Veldhuizen of Vleuterweide. Terwijde is er voor de bewoners van Terwijde. De Centrale Zone is er voor de bewoners van de Centrale Zone, Leidsche Rijn en Utrecht en voor bezoekers uit de Regio en de Randstad.

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

Dit citaat uit de Ontwikkelingsvisie 1997 geeft aan wat voor soort keuzes moeten worden gemaakt bij de uitwerking van de Centrale Zone. Stedelijkheid en de daarbij behorende ontmoetingsfunctie spelen in de Centrale Zone een nog belangrijker rol dan in de rest van Leidsche Rijn. Ontmoeting vindt vooral plaats op bijzondere plekken in het stedelijk gebied: bij scholen, op het werk, bij de vereniging, bij het uitgaan, tijdens het winkelen, bij het spelen, bij het sporten, tijdens het wandelen met of zonder hond.

De Centrale Zone is een gedifferentieerd en gevarieerd gebied met veel bijzondere plekken rond de A2 met z'n hoogteverschillen, z'n bijzondere openbare ruimten op de gesloten kappen, in het Centrum, langs het Kanaal. Daar zullen diverse bevolkingsgroepen door worden aangetrokken, met diverse eisen aan de woonomgeving. Dit vertaalt zich in een ruim en gevarieerd aanbod aan woningen, woonmilieus en voorzieningen en een groot scala aan kansen om de levendigheid te bewerkstelligen die bij de beoogde stedelijkheid hoort. Het is dé plek waar vele mensen uit Leidsche Rijn, de stad, de regio en daarbuiten elkaar gaan ontmoeten. Een plek die om die reden van grote betekenis zal zijn voor Utrecht: daar ervaar je dat Leidsche Rijn bij Utrecht hoort, er niet zomaar een buitenwijk van is.
In deze actualisatie is Haarrijn niet meer opgenomen omdat daarvoor al afzonderlijke opdrachten lopen.

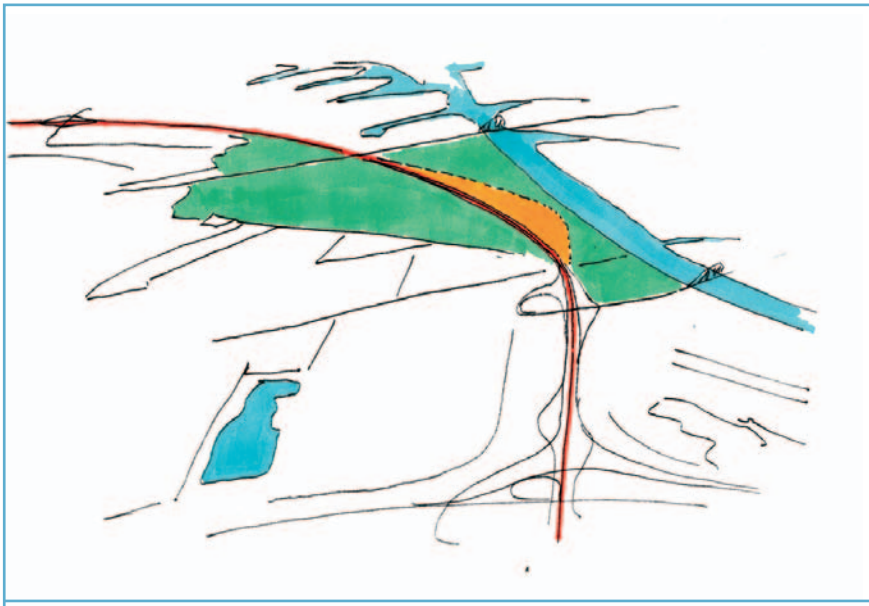


Functie kaart

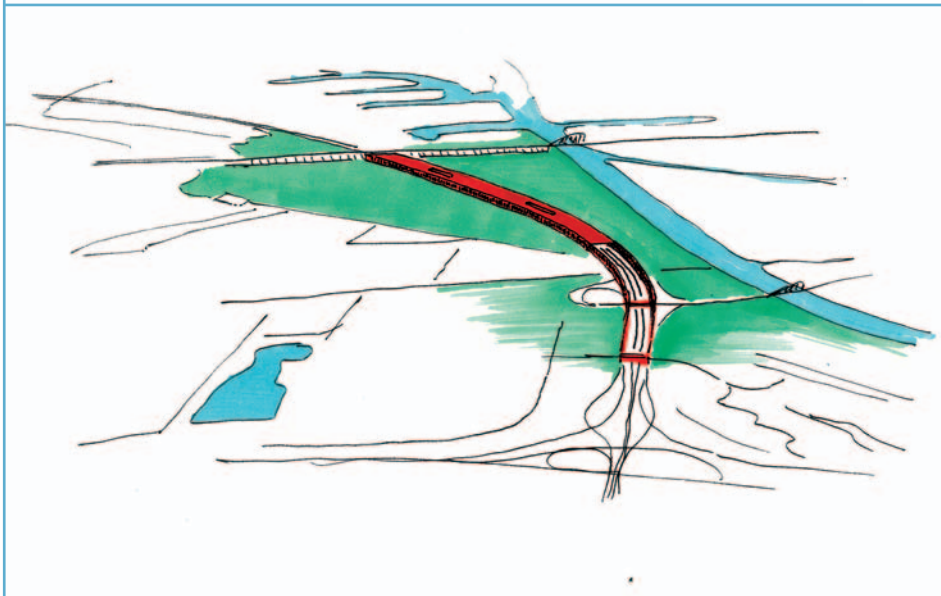
2 Ruimtelijke strategie

Het tot een eenheid smeden van de bestaande stad en Leidsche Rijn met z'n diversiteit aan wijken moet gebeuren in het ruimtelijk meest complexe deel van Leidsche Rijn: complexe infrastructuur, complicerende hoogteverschillen, complex programma en complicerende nationale infrastructuur (Spoor, A2, Amsterdam Rijnkanaal).

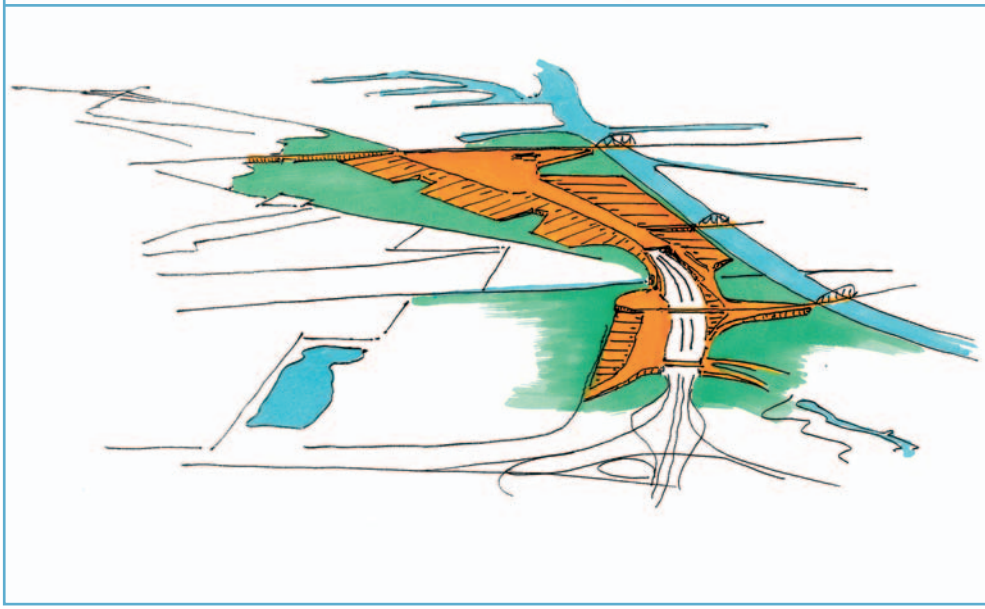
De opgave daarbij is om dat op een zo natuurlijk mogelijke manier te doen. Technische hoogstandjes zijn leuk, inventieve oplossingen zijn welkom maar uiteindelijk gaat het er om dat er mensen in het gebied moeten wonen die zich er thuis voelen, mensen die de aanwezige en te maken gebiedskenmerken in al hun complexiteit omarmen. De stad moet ook hier logisch en leesbaar worden. Met bewust aangebrachte samenhang, bewust aangebrachte verschillen. Op een logische manier eigen plekjes maken zonder de samenhang uit het oog te verliezen.



Nieuw tracé



Ruimte voor de weg



Nieuw landschap

2.1. Integratie A2 en spoor

De integratie van de nationale infrastructuur is de belangrijkste ruimtelijke opgave in de Centrale Zone. De integratie van de A2 moet ervoor zorgen dat de snelweg geen barrière meer vormt in het gebied dat is voorbestemd de schakel te worden tussen Leidsche Rijn en de bestaande stad. Een mega-opgave die in Nederland nog niet eerder is uitgevoerd. De integratie van het spoor is reeds in uitvoering.

De integratie van snelweg en stad bestaat uit een aantal ingrepen over de gehele lengte van het traject.
- het bepalen van een nieuw tracé
- het bepalen van de ruimte voor de weg
- het aanleggen van een nieuw landschap

Nieuw tracé

Tussen het knooppunt Oudenrijn en de NRU wordt de A2 verbreed en in westelijke richting verschoven. De verbreding vindt plaats aan de westzijde en houdt in dat de weg zal bestaan uit 2 hoofdrijbanen en 2 parallelbanen met elk respectievelijk 3 en 2 rijstroken. Daar waar de bestaande A2 raakt aan het Amsterdam Rijnkanaal wordt het nieuwe tracé ca. 175 meter naar het westen verschoven. Op deze wijze ontstaat ruimte voor stedelijke ontwikkeling tussen kanaal en snelweg. Een compacte oplossing voor de aansluiting Hooggelegen en het in noordelijke richting verschuiven van de aansluiting Vleutenseweg zorgen voor optimale ontwikkelingsmogelijkheden.

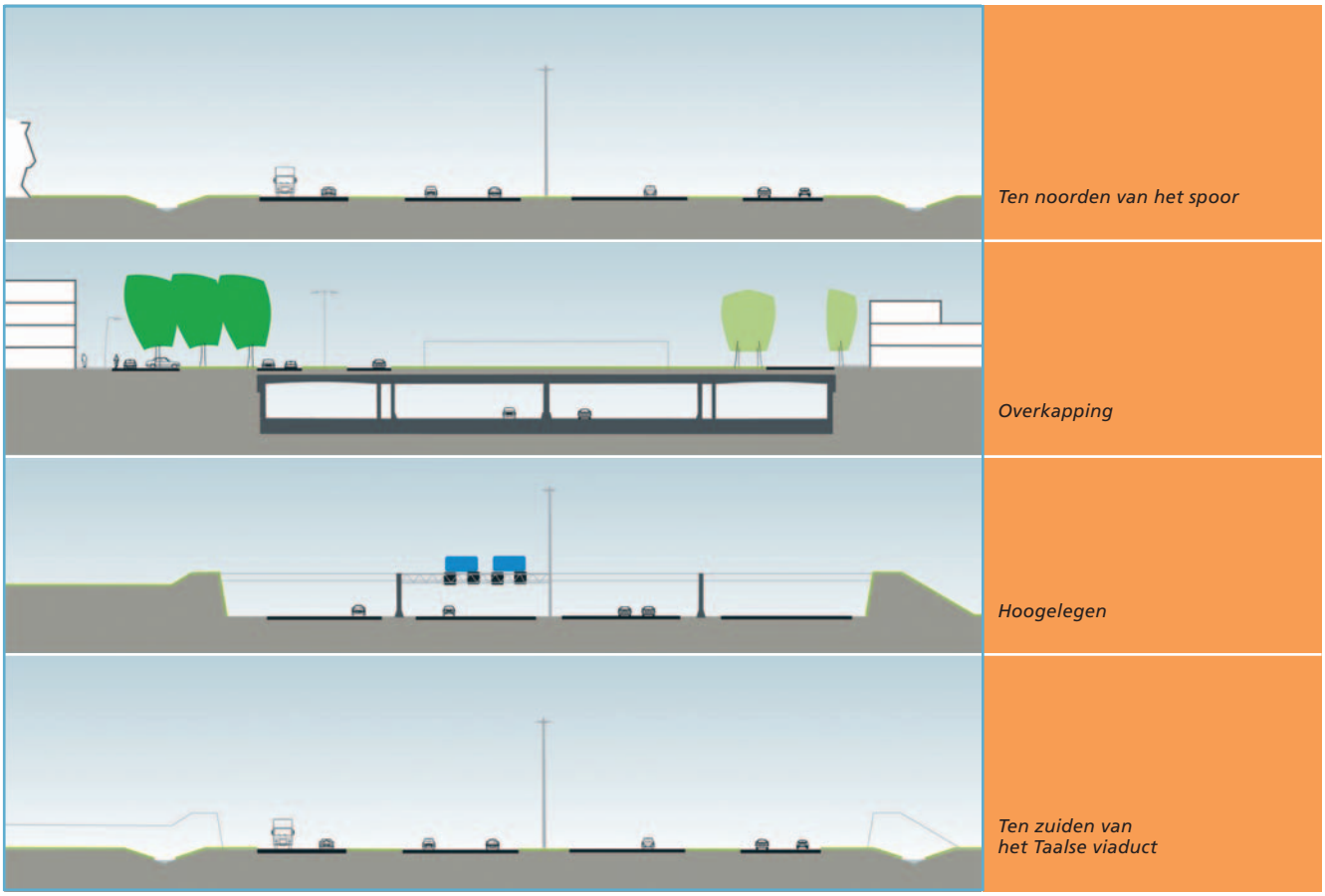
Ruimte voor de weg

De integratie van snelweg en stad betekent dat de twee fenomenen met elkaar verzoend moeten worden. Naast het inperken van milieuhinder betekent dit het op elkaar afstemmen van de verschillen in maat, schaal en snelheid van weg en stad. Voor de A2 is hiertoe een eigen ruimte afgebakend die in overeenstemming is gebracht met de stedelijke structuur. De begrenzing wordt gevormd door een intermediair in de vorm van ruimte, wanden, hoogteverschillen of overkappingen afhankelijk van de beschikbare ruimte binnen de stedelijke structuur. Op deze wijze ontstaan 4 verschillende situaties
- ten zuiden van het Taatse Viaduct
- tussen het Taatse Viaduct en de Leidsche Rijn
- tussen Leidsche Rijn en het spoor
- ten noorden van het spoor

Tussen Oudenrijn en het toekomstige Taatse Viaduct krijgt de weg de ruimte: naast de weg groene bermen en watergangen voor de afvoer van het regenwater. Geluidsafscherming vindt plaats door bebouwing. Hoge bebouwing ter weerszijde van het Taatse Viaduct aansluitend op de bebouwing in Papendorp (De Taats) werkt als een geluidsscherm voor de achterliggende bebouwing.

Tussen het Taatse Viaduct en het begin van de overkapping (even voorbij het viaduct over de Leidsche Rijn) krijgt de A2 een 'stedelijk' en compact profiel. Hier wordt de weg begrensd door nagenoeg verticale wanden die zonder bermen aansluiten op het wegprofiel. In hoogte sluiten deze wanden aan op de viaducten en de overkapping. Het geluid wordt door deze wanden en verder aan te brengen schermen tussen hoofd- en parallelbanen afgeschermd.

Verder naar het noorden tot aan het spoor wordt de A2 over een lengte van ca 1650 meter overkapt. Ten opzichte van de Ontwikkelingsvisie 1997 is de wijze van overkappen sterk


Ten noorden van het spoor
Overkapping
Hoogelegen
Ten zuiden van
het Taalse viaduct

verbeterd. Inmiddels is met Rijkswaterstaat overeenstemming bereikt over de uitwerking van de bestuurlijke afspraken tot een Programma van Eisen. De overkapping bestaat nu uit een overkapping van de parallelbanen en overkapping boven de hoofdrijbanen met twee gaten van elk 150 meter lang. Ten behoeve van de veiligheid worden de 2 gaten ommuurd. De constructie van de kap is zodanig dat een duurzame inrichting voor het stedelijk gebruik mogelijk wordt: verharding, beplanting en in beperkte mate bebouwing. De inrichting van de kap krijgt 2 accenten. Ter plaatse van het centrum wordt de kap ingepast in het doorlopende stedelijk weefsel. Daartoe zullen mogelijk bijzondere voorzieningen getroffen worden om hogere bebouwing op de kap mogelijk te maken.

Ten zuiden van het Centrum zal het dek worden ingericht als park. Daarnaast zal de overdekking van de westelijke parallelbaan als een unieke vorm van intensief ruimtegebruik worden benut voor de aanleg van de Stadsweg (de belangrijke noord-zuid verbinding in de Centrale Zone).

Ten noorden van het spoor krijgt de A2 meer de ruimte. In het profiel zijn bermen opgenomen met greppels en watergangen. Het geluid wordt aan de westzijde afgeschermd door bebouwing in het Centrum en vervolgens door The Wall en een geluidsscherm ter hoogte van De Wetering.

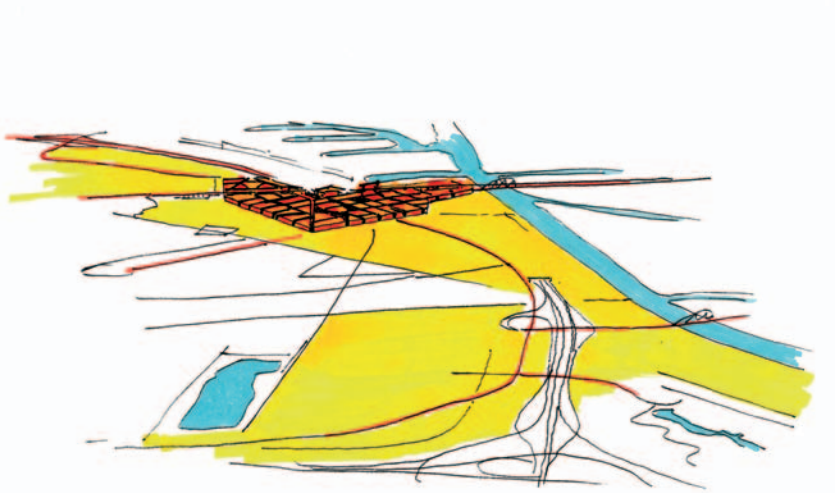
Nieuw landschap

De A2 wordt aangelegd op het niveau van het bestaande maaiveld. Dit betekent dat de wanden en overkappingen ongeveer 8 meter boven dit niveau uitkomen. Aansluitend hier op wordt een nieuw maaiveld aangelegd. Aan de westzijde onder een flauwe helling, zodat fietsen onder comfortabele omstandigheden mogelijk blijft. Aan de oostzijde loopt het maaiveld deels af naar het Amsterdam Rijnkanaal, deels blijft het op hoogte en sluit aan op de bruggen over het kanaal. Fietsers (en ander verkeer) kunnen zo nagenoeg zonder niveauverschil vanaf de kap de brug op.

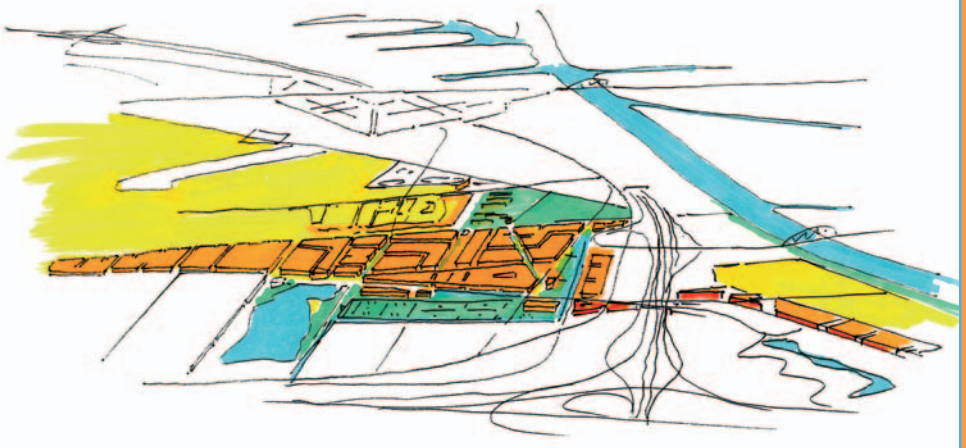
Het principe wordt verder bewerkt en daardoor verbijzonderd. Zo wordt ter plaatse van het centrum het niveau van de kap uitgebreid, waardoor een groot deel hoog komt te liggen. Aan de oostzijde ligt Overtuin op het bestaande maaiveld, waardoor de mogelijkheid van een stedelijk balkon ontstaat. Ter hoogte van de Leidsche Rijn blijven de flauwe hellingen achterwege en ontstaan contrasten tussen het bestaande maaiveld en de ophogingen. Het nieuwe verhoogde maaiveld komt in het centrum grotendeels tot stand door bouwkundige ingrepen, daarbuiten door ophoging. Het landschap dat op deze wijze ontstaat overbrugt de barrière van de A2 en biedt tegelijkertijd mogelijkheden voor een nieuw, afwisselend en aantrekkelijk stedelijk milieu.

Spoor

Ook rond het spoor is een integratieslag gaande. In andere delen van Leidsche Rijn vormt het spoor de grens tussen deelgebieden, in de Centrale Zone doorsnijdt het echter het centrumgebied. In het hele gebied ligt het spoor op vergelijkbare hoogte als de kap van de A2, zodat op verschillende plekken onderdoorgangen op maaiveldhoogte mogelijk zijn. Het spoor ligt tussen het Amsterdam-Rijnkanaal en de A2 in de vorm van een dijklichaam met twee onderdoorgangen. Hierdoor ontstaat een relatie met het zuidelijk deel van Lageweide. Ten westen van de verlegde A2 is een brede onderdoorgang gepland, waarmee het noordelijk en zuidelijk centrumdeel onder het spoor door op elkaar worden betrokken. Meer westelijk wordt in aanvulling daarop een tunnel gerealiseerd ten behoeve van de hoofdverkeersstructuur. Station Leidsche Rijn Centrum is strategisch gesitueerd op de kruising van A2 en spoor.



Situering Leidsche Rijn Centrum



Zone rond zuidelijk HOV-radiaal

2.2. Leidsche Rijn Centrum

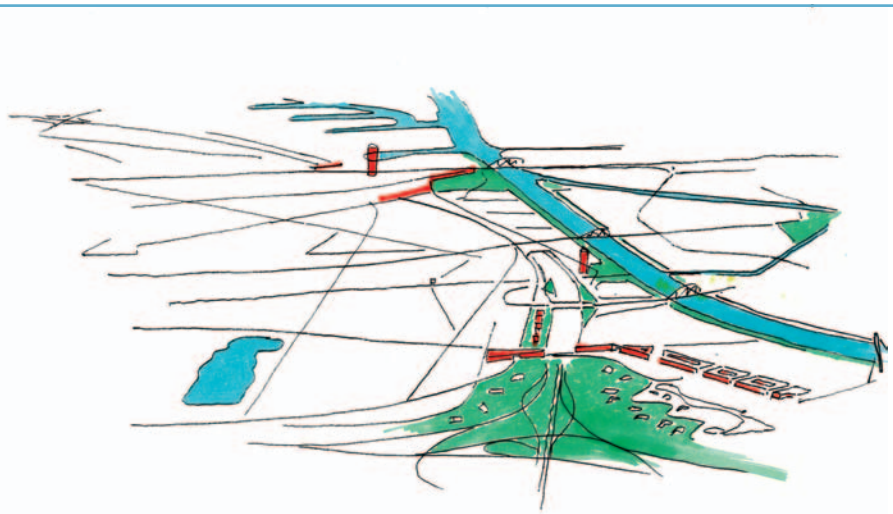
Een tweede strategische keuze betreft de plaats van het Centrum Leidsche Rijn. In de oorspronkelijke opzet lag het centrum in zijn geheel ten westen van de A2. Nu is het Centrum letterlijk over de kruising van de A2 en het spoor gesitueerd. Doordat het centrumgebied wordt doorgezet tot aan het kanaal ontstaan drie centrumkwadranten. Op deze wijze ligt het centrum ook in het knooppunt van routes van Leidsche Rijn van en naar het bestaande Utrecht: de Noordelijke Stadsas , de Stadsweg, de HOV noordradiaal en -tangent en verschillende routes voor langzaam verkeer waaronder de Fietsboulevard. Veel mensen zullen de plaats van het centrum ervaren vanuit de auto over de A2, de Stadsas en Stadsweg, van uit de trein, het (H)OV en de fiets. De samenkomst van routes vormt een eerste voorwaarde voor een stedelijk en bruisend centrum: het garandeert de toestroom van mensen.

Het centrum is ruimtelijk verbijzonderd door het enigszins vrij te leggen ten opzichte van de omringende gebieden. Het Amaliapark wordt doorgetrokken tot op de A2 kap, een uitloper ervan legt het centrum vrij van Grauwaart. Aan de westzijde zorgt het laaggelegen Overtuin voor een prominente positie van het centrum. Door zijn verhoogde ligging is het centrum zichtbaar vanuit de directe omgeving, de bestaande stad en het Amsterdam Rijnkanaal.
Zo wordt de strategische positie van de locatie beter benut en kan het nieuwe centrum zich ontwikkelen tot een schakel in de relatie tussen Leidsche Rijn en de bestaande stad.
Het betekent ook dat in dit deel van de Centrale Zone een uitgesproken stedelijk milieu tot stand gebracht kan worden met een verzorgingsgebied dat de hele Utrechtse regio en in sommige gevallen zelfs de hele Randstad bestrijkt.

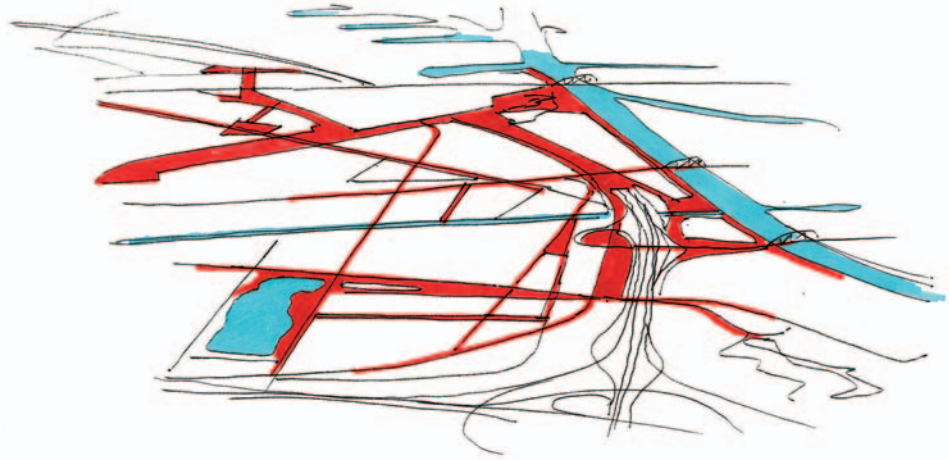
2.3. Zone rond zuidelijke HOV-radiaal

De situatie rond het verkeersplein Hooggelegen wijkt in verschillende opzichten af van de beschrijving in de Ontwikkelingsvisie 1997 en het Masterplan. Omdat de vernieuwing van Hooggelegen meer ruimte kost dan werd verondersteld, zal het verkeersplein in sterkere mate een barrière vormen. In de verbinding tussen Papendorp en Strijkviertel wordt het Taatse Viaduct belangrijker. De vormgeving van Hooggelegen is zodanig gekozen, dat de schade aan Park Voorn zoveel mogelijk wordt beperkt.

Doordat het woongebied in Papendorp (Leeuwenstein-zuid) vooralsnog niet tot stand komt is voor de ontwikkeling van Strijkviertel tot bedrijventerrein en woongebied en voor de ontwikkeling van het zuidelijk deel van de zone rond het Amsterdam Rijnkanaal de ruimtelijke strategie aangepast. Uitgangspunt voor het stedenbouwkundig plan is het handhaven van Nedal. Tegelijkertijd moet het plan onafhankelijk zijn van de realisatie van de woningbouwontwikkeling in Papendorp. Gewerkt wordt aan een zorgvuldige inpassing van Nedal waarbij de noodzakelijke verbindingen (fietsen vanuit de stad, langzaam verkeer en OV-relatie tussen Langerak-noord en zuid, ontsluiting Nedal) op orde wordt gebracht.
De zone langs de HOV-baan vanuit Papendorp door Strijkviertel wint door deze aanpassingen sterk aan betekenis. Onder meer om die reden is er voor gekozen het sportpark Rijnvliet langs deze stedelijke as te situeren. Een andere belangrijke aanleiding is het feit dat Verkeersplein Hooggelegen meer ruimte in beslag neemt dan oorspronkelijk gedacht. Gezocht is naar mogelijkheden het woningbouwgebied Rijnvliet te optimaliseren. Door het sportpark anders te situeren kan nu een groter deel van de zone die niet is belast met verkeerslawaai van de A12 worden benut voor woningbouw. Daarom wordt het voorstel (uit de Structuurvisie Utrecht) ondersteund om ook de noordelijke strook van het bedrijventerrein Oudenrijn in een later stadium te bestemmen voor woningbouw.



Relatie met bestaande stad



Raamwerk

Met het Taatse Viaduct als verbinding ontstaat langs de HOV-as als het ware een ruimtelijke voortzetting van De Taats.

2.4. Relatie met het bestaande deel van Utrecht

De vierde strategische inzet betreft het tot stand brengen van de relatie met bestaande deel van Utrecht. Het stelsel van openbare ruimtes wordt zo ontwikkeld dat een vanzelfsprekend patroon met soepele verbindingen ontstaat met betekenisvolle verwijzingen als oriëntatie-punten. Belangrijke elementen daarin zijn de A2, het Amsterdam Rijnkanaal en de oost-west-verbindingen.

A2

Voert de A2 nu langs Utrecht, met de bouw van Leidsche Rijn gaat de snelweg er op spectaculaire wijze (onder-)door. De Cockpit en The Wall, het centrum, de tunnel, de specifieke inpassing aan de zuidzijde en de poort bij het Taatse Viaduct veranderen voorgoed het beeld van Utrecht aan de A2. De afslag Hooggelegen vormt een prominente entree voor de stad.

Amsterdam Rijnkanaal

Om oude en nieuwe stad op elkaar te betrekken wordt Leidsche Rijn zo dicht mogelijk naar het kanaal gebracht. De Overtuin bij het centrum en De Wiel bij de Leidsche Rijn koppelen de ruimte van het kanaal aan de stedelijke structuur. De routes langs de oevers sluiten aan op de oost-westroutes door voetgangersverbindingen bij de aanlanding ven de bruggen. Zicht op het kanaal wordt niet alleen vanaf de bruggen geboden maar ook vanuit een aantal belangrijke plekken en routes in de Centrale Zone.

Oost-westroutes

Karakteristiek voor de routes die Leidsche Rijn en bestaande stad met elkaar verbinden is dat ze samenkomen bij de 4 bruggen.

Aan de noordzijde is de verbinding spectaculair. De routes voor trein, HOV, auto en langzaam verkeer worden in het centrum bij elkaar gebracht en gaan van daaruit op een verhoogd niveau naar de brug.

Bij de nieuw aan te leggen fietsbrug (een regionaal project waarover nog een financiële afweging moet plaats vinden) komt een aantal belangrijke fietsroutes bij elkaar: de Rijnkennemerlaan, het verlengde van de Langerakbaan en Groenendijk, de noord-zuidroute over de kap en door Strijkviertel. Ook hier ontstaat een spectaculaire oversteek met zicht op de bestaande stad.

De Rijksstraatweg verbindt Leidsche Rijn á niveau met het kanaal. Bij De Wiel komt deze route samen met de routes op de kap en langs het kanaal en voert langs Nedal naar de Meern-brug.

De meest zuidelijke oost-westverbinding is gekoppeld aan de zuidelijke HOV-radiaal. Bij de Strijkviertel (straat) buigt die naar het zuiden waardoor de pyloon van de Prins Clausbrug in beeld komt. Routes vanuit het noorden en vanuit het sportpark voeren samen over het Taatse Viaduct naar het kanaal en via de Orteliuslaan naar de brug.

Oriëntatiepunten

In de Centrale Zone bevinden zich een aantal locaties die vanuit belangrijke routes zichtbaar zijn. Hoge gebouwen met een betekenis of verwijzing naar die plaatsen helpen bij de oriëntatie in de stad. Kansrijke locaties in het Centrum Leidsche Rijn en in De Wiel zijn zichtbaar vanuit Leidsche Rijn en de bestaande stad, maar ook op grote afstand vanaf de A2. Belangrijke coördinatiepunten zijn ook de bruggen, het Taatse Viaduct en het Passtuk. Vanuit de Centrale Zone komt de Dom op een aantal punten prominent in beeld: bij het balkon aan het centrum en bij de fietsbrug.

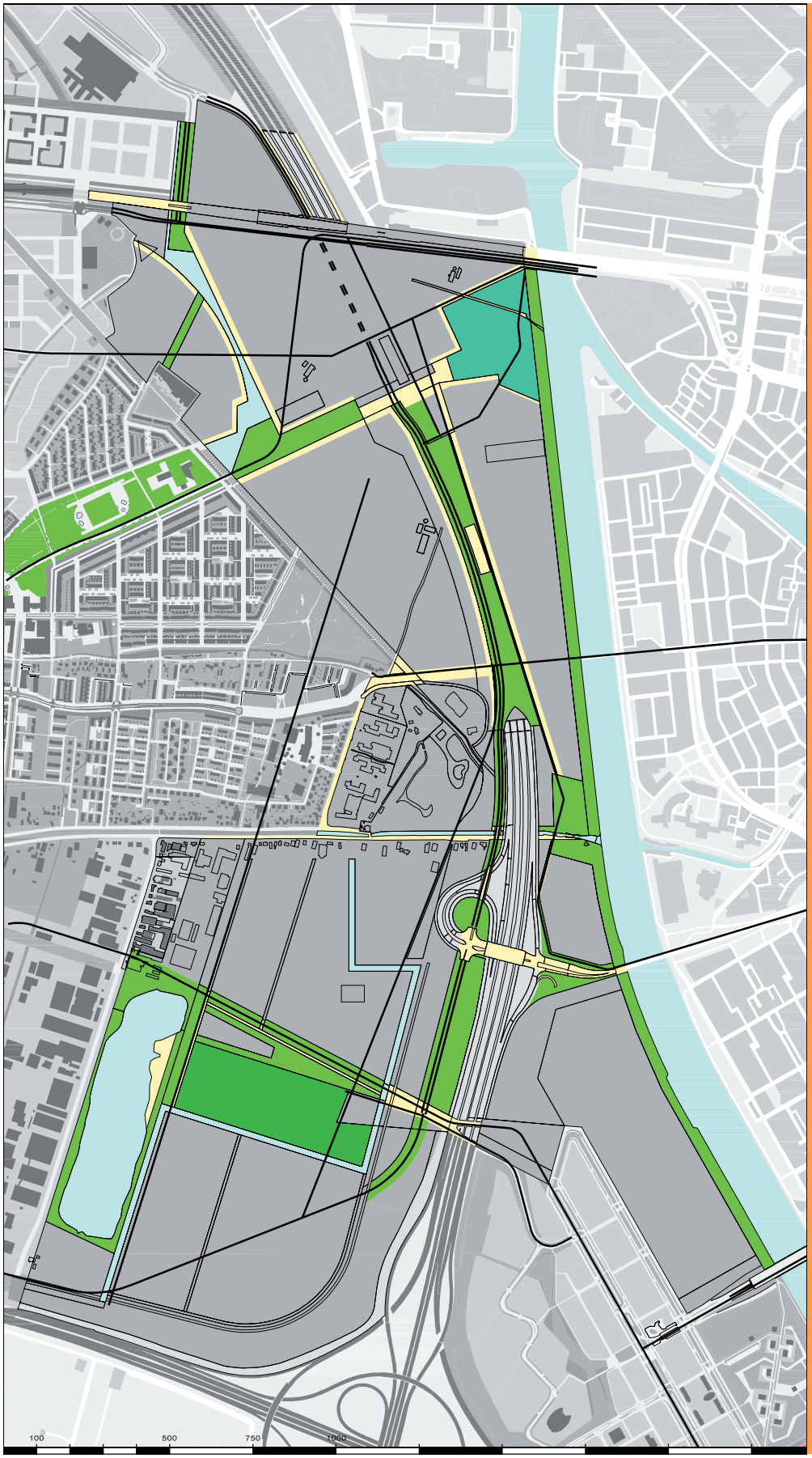
2.5. Raamwerk

Karakteristiek voor de Centrale Zone is de lange realisatietermijn en de complexiteit van de infrastructuur. De opgave bij de planontwikkeling is om zowel (ruimtelijke) samenhang te creëren als om voldoende vrijheid en flexibiliteit te garanderen voor de realisatie van het programma.

De vijfde strategie betreft het ontwikkelen van een duurzaam en stevig raamwerk voor de openbare ruimte. Dit raamwerk omvat de hoofdstructuur van de openbare ruimte waarin de meest belangrijke infrastructuur in onderlinge samenhang is samengebracht. In hoofdstuk 3 wordt deze structuur beschreven.

Binnen dit raamwerk ontstaat vrijheid om de (deel-)gebieden successievelijk te ontwikkelen. Veranderingen in de tijd kunnen zo plaatsvinden zonder dat de samenhang verloren gaat. De deelgebieden zijn zo bepaald dat ze een duidelijke eigen identiteit meekrijgen die gerelateerd is aan de ruimtelijke eigenschappen binnen het geheel. Zo zal sprake zijn van een sterke samenhang tussen Grauwaart en de naastliggende woonbuurt Het Zand (die buiten de Centrale Zone valt), tussen Hogeweide en Parkwijk, tussen Rijnvliet en Langerak. Leeuwensteijn-noord en –zuid en vooral het centrum krijgen een zelfstandige positie. Zo ontstaat op logisch samenhangende wijze een aantal deelgebieden dat zowel ruimtelijk als programmatisch een eigen smaak zal krijgen. Nadere inkleuring van de verschillende gebieden volgt in hoofdstuk 5.

De gebieden zijn aangegeven op de *Opgavenkaart.*



Ruimtelijke structuur

3 Ruimtelijke structuur

Op basis van de strategische keuzes uit het vorige hoofdstuk wordt de hoofdstructuur van de Centrale Zone nader uitgewerkt. Opnieuw op een wijze die er voor zorgt dat mensen de stad als logisch ervaren, de stad kunnen "lezen". Om daardoor het eigen plekje op aarde te kunnen vinden. De hoofdstructuur is aangegeven op de kaart Ruimtelijke Structuur.

Lezen van de stad gebeurt in of aan de openbare ruimte. De hoofdstructuur van de stad bestaat immers uit openbare ruimte: parken, pleinen, wegen, water, de eigen kenmerken van die ruimten (waaronder ook de begrenzing, veelal door gebouwen), de bijzondere dingen die je daarbij aantreft - herkenningspunten in de structuur of soms gewoon iets geks op je weg. Duidelijk gepland zonder dat dit stoort of schijnbaar toevallig.

Met de inpassing van de A2 en het verhoogde maaiveld ontstaat een nieuwe ondergrond voor de stedelijke ontwikkeling. Als raamwerk hiervoor is een stelsel van, veelal groene, openbare ruimtes van formaat ontwikkeld. Deze ruimtes bieden plaats aan tal van verbindingen en (recreatieve) functies. Ze geven schaal, maat en structuur aan het stedelijk gebied. Het is doorgaans niet ondenkbaar dat in de openbare ruimtes van dit raamwerk incidenteel bebouwing voorkomt.

Een van de uitgangspunten voor dit raamwerk is aangegeven in de Ontwikkelingsvisie: "maximale continuïteit van het maaiveld" en "inrichting alsof er niets aan de hand is". Met andere woorden: wanneer het geweld van de A2 bedwongen is, moet de geboden vrijheid worden benut voor een vanzelfsprekende stedelijke ontwikkeling.

3.1. Ruimtelijke hoofdstructuur

De belangrijkste onderdelen van het raamwerk zijn het Amsterdam Rijnkanaal met aan de noordzijde het A2-park, het Amaliapark, De Wiel en de Overtuin en aan de zuidzijde het Sportpark Rijnvliet en de Strijkviertelplas. Naast deze elementen, die ook de deelgebieden begrenzen, zijn er ook een aantal die ze doorsnijden.

Amsterdam Rijnkanaal

Het Amsterdam-Rijnkanaal heeft niet alleen een enorme maat, maar ook een bovenstedelijke schaal. Juist die schaal maakt het kanaal tot een bijzonder element: het verbindt de stad met de buitenwereld, zoals het spoor en de snelweg. Het 100 meter brede kanaal met aan elke zijde oevers van minimaal 35 meter introduceert ook een nieuwe soort stedelijke ruimte in Utrecht.

De dubbele betekenis van het kanaal - zowel scheiding als verbinding - is bepalend voor opzet van de ruimtelijke hoofdstructuur. De ruimtelijke structuur in de Centrale Zone is zo ontwikkeld dat zowel verbindingen met de oever als oriëntatie op het kanaal ontstaan. Het gebied profiteert van de allure van het kanaal en het kanaal krijgt aan zijn oever een stedelijk gebruik. Bebouwing en openbare ruimte wisselen elkaar af op een schaal die past bij het kanaal: Overtuin, Leeuwensteijn-noord, De Wiel en Leeuwensteijn-zuid. Vier bruggen zorgen voor de verbinding tussen de oude en nieuwe stad en dragen bij aan stedelijk karakter van het kanaal.

De oevers worden zodanig ingericht dat men daarvandaan tegelijk de ruimte van het brede water en de stad erachter kan ervaren. Op sommige plaatsen kan dat ook vanaf hoger gelegen belvedères op het niveau van de A2-overkapping. Ook de toegangen vanaf de oevers tot de bruggen zijn aanleiding om optimaal gebruik te maken van hoogteverschillen, niet in de laatste plaats omdat de verhoogde ligging kan worden voortgezet tot het dek van de A2-overkapping.

Ten noorden van de Leidsche Rijn

Het hart van de Centrale Zone wordt gevormd door het **A2-park**. Deze langgerekte ruimte ligt op de kap, maar heeft een deels daarvan onafhankelijke vorm. Aan de westzijde gekromd en de kap volgend, aan de oostzijde recht en gerelateerd aan het Amsterdam Rijnkanaal.

Een groot aantal routes en verbindingen voeren door het park en zorgen voor levendigheid: druk aan de westzijde rustig aan de oostzijde

De Stadsweg voert in zuidelijke richting naar Hooggelegen en het Taatse Viaduct en blijft op het hoge niveau van de kap. De fietsroute gaat verder naar Sportpark Rijnvliet en daalt naar maaiveld. Zo krijgt het A2-park een vervolg in het **Passtuk** en een toegift in park Voorn. **Park Voorn** is het enige nog bestaande ontworpen groenelement in Leidsche Rijn dat als zodanig van oudsher reeds bestond. De naam "Park" suggereert overigens ten onrechte openbaarheid.

Het A2-park is op een aantal manieren verbonden met het Amsterdam Rijnkanaal: via de Overtuin en De Wiel en via de straten en eventueel de doorsteek naar de fietsbrug in Leeuwensteijn-noord. **De Wiel** is een klein groengebied dat het bijzondere karakter benadrukt van de kruising van de A2 en de oude waterloop van de Leidsche Rijn, vlak bij de plaats waar die laatste uitmondt in het Amsterdam-Rijnkanaal: een knooppunt van routes. **De Overtuin** is een laaggelegen gebied met een overmaat aan openbare ruimte: een kom als uitloper van (de oevers van) het kanaal.
Het **Amaliapark** wordt in oostelijke richting doorgetrokken tot op de kap. Daar komt het samen met het A2-park op de kop van het centrum en biedt uitzicht over de Overtuin op het kanaal en de stad. In noordelijke richting krijgt het een uitloper met een waterrijk karakter naar de Verbindingsweg met een mogelijke referentie aan de singels rond de binnenstad van Utrecht.

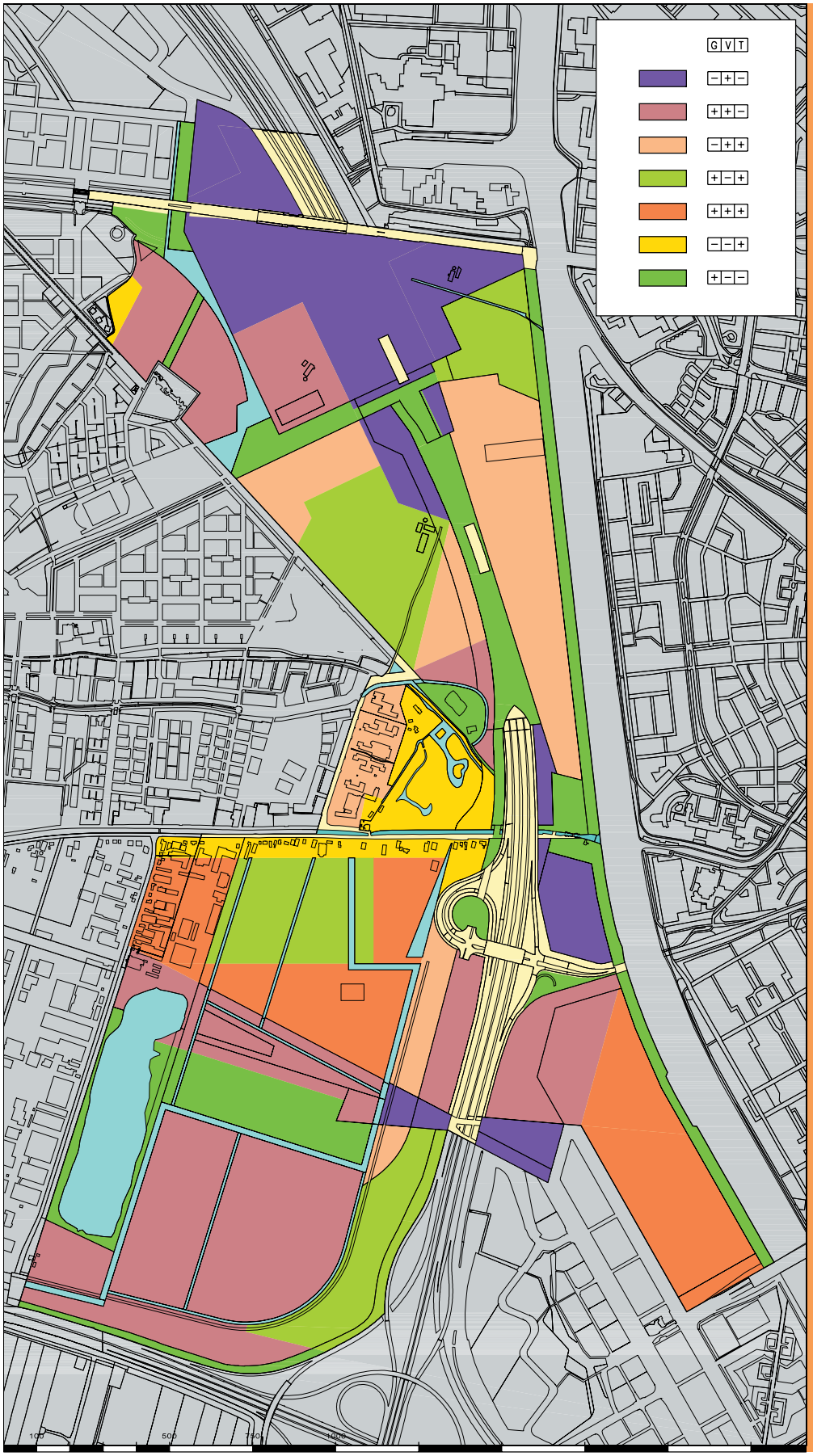
In het **centrum** is de zware infrastructuur zoveel mogelijk ondergeschikt gemaakt aan de schaal en maat van de openbare ruimte. Ter plaatse van het centrum wordt de kap van de A2 opgenomen in het stelsel van straten en pleinen. Alleen de hoogteverschillen verraden de aanwezigheid van de overkapte snelweg. De Stadsweg verdwijnt onder het centrum en wordt overkapt of overbouwd. Ook het spoor is in het centrum geïntegreerd. In andere delen van Leidsche Rijn vormt het spoor de grens tussen deelgebieden, in het centrum wordt het spoor deels ingebouwd. Het spoor ligt op ongeveer dezelfde hoogte als de kap van de A2, waardoor op verschillende plekken onderdoorgangen mogelijk zijn om de kwadranten met elkaar te verbinden: twee aan de west- en twee aan de oostzijde van de A2. Het Station Leidsche Rijn Centrum is strategisch gesitueerd op de kruising van A2 en spoor.

Ten zuiden van de Leidsche Rijn

Centraal in het zuidelijk deel van het plangebied ligt **Sportpark Rijnvliet**. Samen met de **Strijkviertelplas** vormt het een recreatieve voorziening van formaat, die zowel voor de directe omgeving (woongebied Rijnvliet) als voor Leidsche Rijn en de stad betekenis heeft. De grote maten en lange zichtlijnen geven ruimte. Waar de plas en het sportpark samenkomen ontstaan interessante plekken voor de ontwikkeling van een gemengd programma van wonen, werken en recreatie.
Aan de noordzijde verbindt de Plaslaan het gebied via het Taatse Viaduct, Papendorp en de Prins Clausbrug met de stad.
Rijnvliet zal met Langerak een aaneengesloten gebied vormen dat zich zal oriënteren op de Langerakbaan en de Plaslaan. De **Leidsche Rijn** ligt midden in dat gebied: een historische lange lijn tot ver buiten het gebied.

Op de hier omschreven wijze vormt de hoofd(groen)structuur de overgang tussen stedenbouwkundige eenheden. Daarmee brengt ze ruimtelijke continuïteit aan die het schaalniveau van de stedenbouwkundige eenheden overstijgt.

Daarnaast loopt door de Centrale Zone een zestal openbare ruimten die de stedenbouwkundige eenheden niet zozeer begrenzen maar die ze doorsnijden en die een vergelijkbare functie hebben in het aanbrengen van continuïteit in het stedelijk weefsel. Deze maken deel uit van de hoofdverkeersstructuur en worden verder beschreven in paragraaf 3.5



Typologie openbaar-gebied

– **De Noordelijke en Zuidelijke Stadsas.** De twee doorlopende oost-westassen van Leidsche Rijn.
– **De Stadsweg.** De doorlopende noord-zuidverbinding in het westelijk deel van Leidsche Rijn.
– **De Fietsboulevard.** De bijzondere fietsroute die het Leidsche Rijnpark verbindt met de Hogeweidebrug over het Amsterdam-Rijnkanaal.
– **De Fietsbrug Oog in Al.** Indien deze wordt gerealiseerd vormt die met z'n toeleidende hoofdfietsroutes (in het verlengde van de Langerakbaan) een prominente verbinding tussen bestaande stad en Leidsche Rijn.
– **De Rijnkennemerlaan.** Het langste park van Leidsche Rijn met fietspad

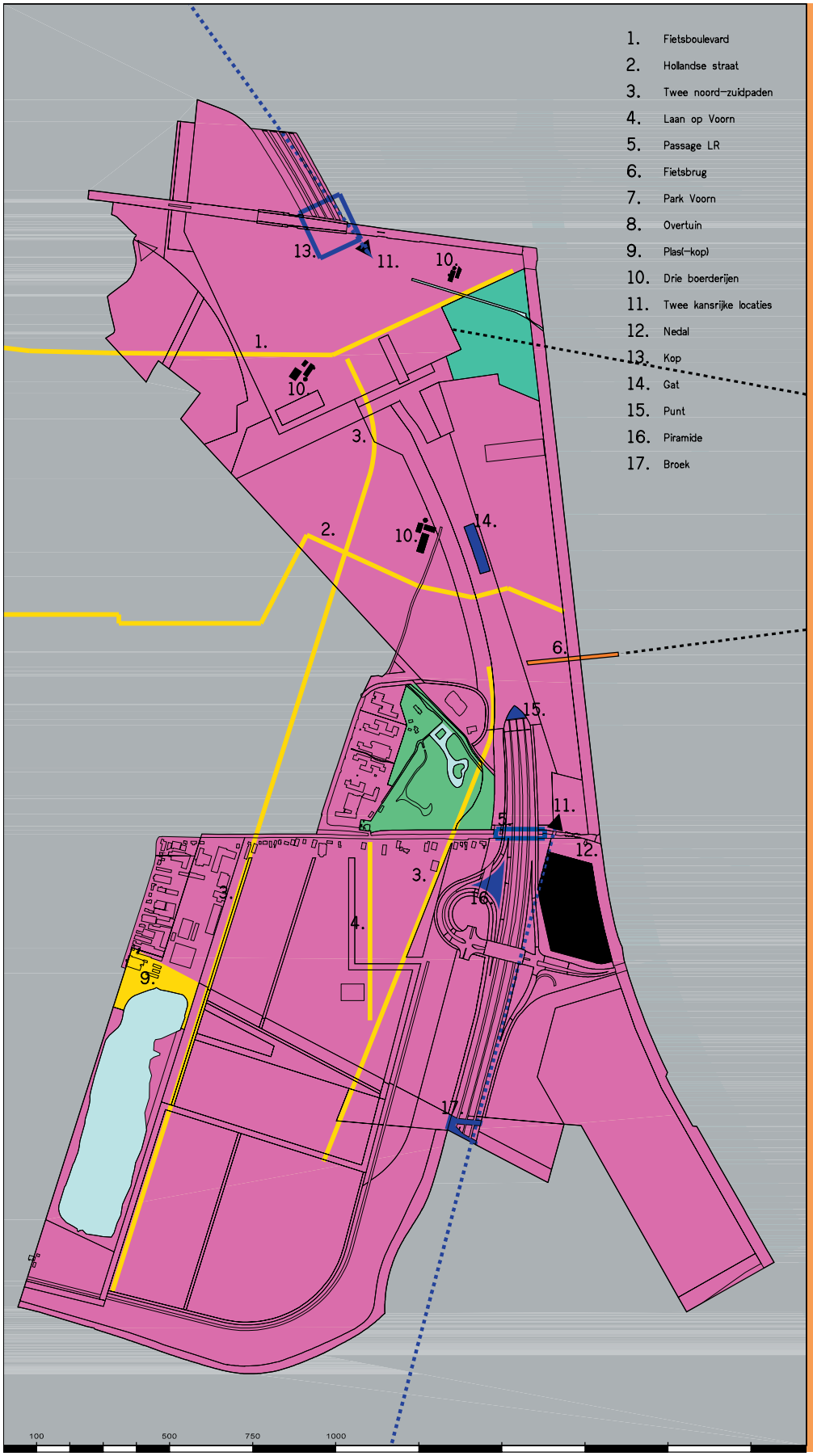
3.2. Openbare ruimte

"Om te voorkomen dat Leidsche Rijn een monotone laagbouwwijk wordt, wordt elke aanleiding in het plangebied aangegrepen voor het maken van onderscheid tussen de verschillende plandelen". Dit citaat uit de Ontwikkelingsvisie is onverkort geldig voor de Centrale Zone. Één van die aanleidingen is de openbare ruimte. Naast een gedifferentieerde hoofdstructuur is het ook van belang de openbare ruimte in de verschillende stedenbouwkundige eenheden te differentiëren. Op de kaart Typologie Openbaar Gebied is aangegeven in hoeverre het karakter van het openbaar gebied wordt bepaald door openbaar groen, verharding of particuliere tuinen.

Naast alle verschillen is ook rust en terughoudendheid noodzakelijk bij de inrichting van het openbaar gebied. Het streven is om Leidsche Rijn van één stedelijk tapijt (met verschillende patronen) te voorzien: goed te onderhouden en te beheren. Als leidraad voor detaillering en materiaaltoepassing zal de Atlas Openbare Ruimte worden gehanteerd.

3.3. Inpassing bestaande elementen

Ook in de Centrale Zone wordt inpassing van bestaande elementen als een belangrijke strategie gehanteerd om het verleden van Leidsche Rijn zichtbaar te maken. Aanwezige kwaliteiten mogen niet lichtvaardig overboord worden gezet.
Belangrijke elementen die worden gehandhaafd en tevens de structuur van het gebied beïnvloeden zijn niet alleen de A2 en het spoor, maar ook de Leidsche Rijn, de drie aanwezige boerderijen, de Strijkviertelplas, Park Voorn, Park Grauwaart als archeologische vindplaats, de Rijksstraatweg, de Vleutense Wetering en van meer recente datum de Aluminiumfabriek Nedal, de PTT-centrale, de WOS en het (aanvankelijk als tijdelijk bedoelde) Infocentrum Leidsche Rijn. Hoewel de Hoge Weide niet als bestaand lint kan worden ingepast wordt deze oude route in het stedenbouwkundige plan wel zoveel mogelijk herkenbaar gemaakt en met respect behandeld.

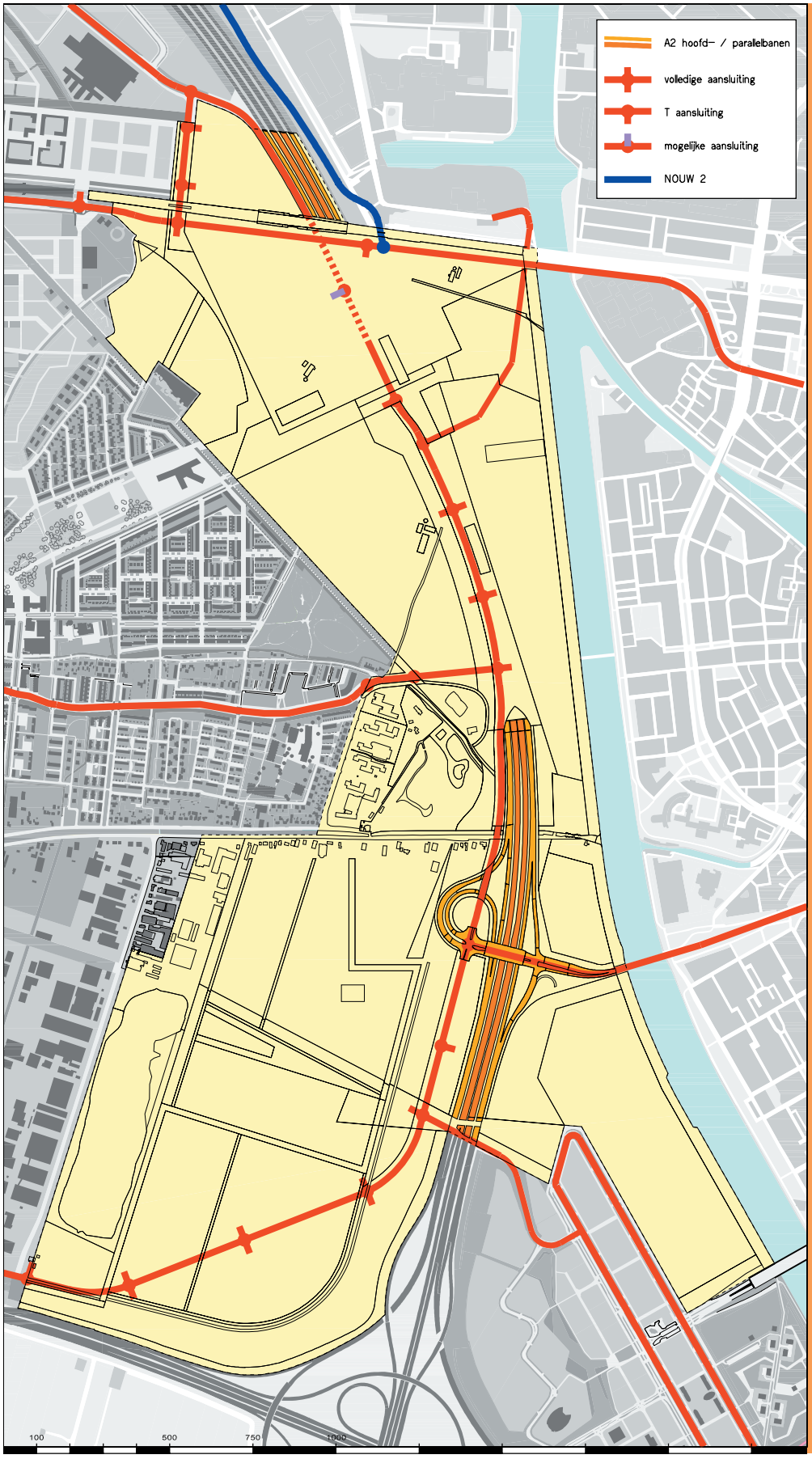

1. Fietsboulevard
2. Hollandse straat
3. Twee noord–zuidpaden
4. Laan op Voorn
5. Passage LR
6. Fietsbrug
7. Park Voorn
8. Overtuin
9. Plas(–kop)
10. Drie boerderijen
11. Twee kansrijke locaties
12. Nedal
13. Kop
14. Gat
15. Punt
16. Piramide
17. Broek
100
500
750
1000

UX kaart

3.4. Bijzondere elementen

Een groot aantal plekken in de Centrale Zone van Leidsche Rijn worden als vanzelf bijzonder door de structuur van het gebied. Daarnaast is er een aantal elementen dat het verdient om bijzonder te worden, maar dat daartoe wel bijzondere aandacht nodig heeft. De meest gestelde vraag over de Ontwikkelingsvisie 1997 was: *"wat is in vredesnaam een UX-kaart?"* Dat is dus de UX-kaart. Bijzondere elementen die bijzondere aandacht verdienen. Te beginnen bij de naam van de kaart.

		De kwaliteit / de UX wordt gevonden in:	Uitvoering:
	lijnen		
1	Fietsboulevard	Een boulevard exclusief voor langzaam verkeer	Comfortabele inrichting met bijzondere details (vervolg op Parkwijk, Het Zand en Leidsche Rijn Park)
2	Modaalstraat	Een straat volledig gevuld met een gemiddeld woningtype voor het gemiddelde huishouden	Tweekappers aan een straat met parkeerplaatsen in de middenberm onder de kastanjes. (vervolg op Parkwijk en Het Zand)
3	2 noord-zuidpaden	Een caleidoscopisch beeld van Leidsche Rijn	Continuïteit van de route
4	Laan op Voorn	De nieuwste oprijlaan van Huis Voorn	Een lommerrijke laan
5	Passage Leidsche Rijn	Een dramatische verzoening van de oudste en de nieuwste verbindingen	Soepele belijning en prachtige verlichting
6	Fietsbrug	Direct vanaf de kap naar de overkant, met uitzicht op de Domtoren	Rank en elegant
	vlakken		
7	Park Voorn	De grootste particuliere tuin van Leidsche Rijn	koesteren
8	Overtuin	Dramatische hoogteverschillen, zicht op drie vaarwegen en de bestaande stad	Een plek die plaats biedt aan complementair programma
9	Plas(-kop)	Met de bus naar je visstek, zwemmen en vervolgens naar Rijnenburg?	Geleidelijke transformatie naar een intrigerende mix van wonen, werken en recreatie
	punten		
10	3 boerderijen	Prominente confrontatie met het verleden	Zorgvuldige inpassing en nieuwe functie moeten zorgen voor een waardige toekomst
11	2 kansrijke locaties	Van alle kanten zichtbaar	Uitgelezen plekken voor hoge gebouwen
12	Nedal	Industriële productie en verwerking van aluminium profielen in een stedelijke omgeving.	Intensief en innovatief ruimtegebruik Het bedrijf biedt een kijkje op haar activiteit
	A2-specials		
13	Kop	Hier komt alles bij elkaar	Mogelijkheid van een prijsvraag onderzoeken
14	Gat	De A2 geeft zijn aanwezigheid prijs	Een autonoom en beeldbepalend object dat een doorkijkje op de A2 biedt: intrigerend en verfijnd
15	Punt	Park biedt zicht op de einder	De machinekamer van de A2 en de tunnelmond zorgen voor een vanzelfsprekende overgang van stad en snelweg
16	Piramide	Het akoestisch landschap steekt hier de kop op	Een 15 meter hoge piramide in gras weert het geluid
17	Broek	De snelweg wordt ingesnoerd, de routes naar de stad krijgen ruim baan. Zicht op de Prins Clausbrug	Soepel beloop van routes Comfort voor fietser en voetganger



Auto hoofdstructuur

3.5 Verkeersstructuur

Zoals in Leidsche Rijn gebruikelijk is, zullen ook in de Centrale Zone drie verkeerssystemen min of meer onafhankelijk van elkaar functioneren: voor het autoverkeer, voor het (Hoogwaardig) Openbaar Vervoer en voor het langzaam verkeer.

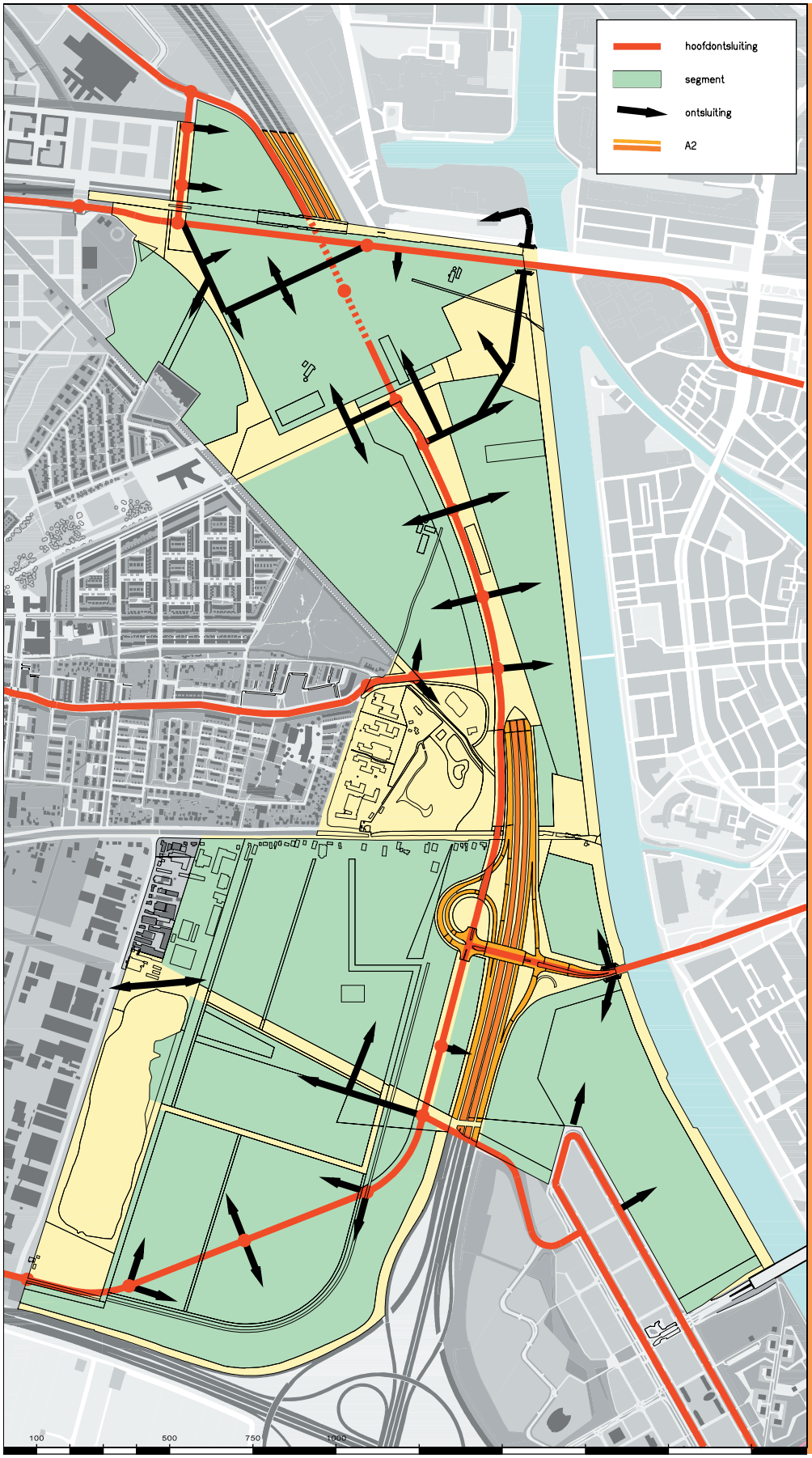
3.5.1. Auto

Bij de opzet van Leidsche Rijn is besloten de aansluiting op het bestaand stedelijk gebied zo veel mogelijk te scheiden van de aansluiting van de bestaande stad op de rijkswegen. Voor de interne ontsluiting van Leidsche Rijn is gekozen voor het principe van segmentering. Dit betekent dat auto's niet rechtstreeks van het ene naar het andere woongebied kunnen rijden, maar altijd via de interne hoofdwegen als verbindende schakel. Op deze hoofdwegen mag in het algemeen 50 km/uur worden gereden. Zo blijven de 30 km/uur-straten in de woongebieden verkeersluw en ondervinden ze zo min mogelijk last van doorgaand verkeer.

In de Centrale Zone zijn er voor het autoverkeer de volgende wegen gepland:

– De **Stadsweg** verbindt de aansluiting De Meern op de A12 met de aansluiting De Wetering op de A2. Er wordt tussen Hooggelegen en De Wetering ruimte gereserveerd voor 2 maal 2 rijbanen. In de Centrale Zone is de Stadsweg de belangrijkste ontsluitingsroute. Vanaf de aansluiting De Meern wordt de route van de Letschertweg gevolgd. In Strijkviertel wordt een nieuwe route aangelegd dwars door het bedrijventerrein, zodat daar de huidige Letschertweg als interne ontsluitingsweg kan gaan dienen. Verder sluit deze nieuwe route aan op het Taatse Viaduct, de Plaslaan (ontsluiting woongebied Rijnvliet) en Verkeersplein Hooggelegen. Vanaf het Taatse Viaduct loopt de Stadsweg grotendeels parallel aan de A2. Langs Hogeweide ligt de Stadsweg op het dek van de overkapping van de westelijke parallelbaan van de A2, om vervolgens – teneinde het spoor te kunnen kruisen - in Leidsche Rijn Centrum naar maaiveld te zakken en te worden overkluisd.
  Tussen de overkluizing en de passage van de Leidsche Rijn is het verkeerstechnisch en ruimtelijk niet mogelijk meer dan 4 aansluitingen op de Stadsweg te realiseren (waaronder 1 dubbele T-aansluiting). De meest zuidelijke van deze vier is de aansluiting op de Langerakbaan. Tussen deze aansluiting en Verkeersplein Hooggelegen mag 70 km/uur worden gereden. Vlak voor de plaats waar de Stadsweg bij Leidsche Rijn Centrum naar maaiveld zoekt sluit deze aan op de Archeologielaan. Vanaf deze aansluiting wordt het zuidwestelijk deel van Leidsche Rijn Centrum ontsloten. Om er voor te zorgen dat deze kruising niet te zeer een barrière gaat vormen in de overgang van A2-park naar het centrumdek, het verlengde Amaliapark en Overtuin wordt deze kruising vormgegeven als dubbele T-aansluiting. De noordelijke T-aansluiting verbindt de Stadsweg met de Archeologielaan. Deze laan ligt ruimtelijk in het verlengde van de Melissekade, maar heeft daarmee voor autoverkeer geen rechtstreekse verbinding.
  De zuidelijker gelegen T-aansluiting ontsluit de oostzijde van het centrum, Overtuin, Lage Weide en de noordkant van Leeuwensteijn-noord.
  Het noordelijk deel van Leidsche Rijn Centrum is vanaf de Stadsweg bereikbaar via een verbindingsweg met de Noordelijke Stadsas.
  In de Stadswegtunnel zelf is het mogelijk om parkeergarages bereikbaar te maken voor verkeer komend uit het noorden.

– De twee stadsassen zijn in Leidsche Rijn de belangrijkste verbindingen tussen de bestaande stad in het oosten en de stroomwegen in het westen.
  - De **Noordelijke Stadsas** loopt in de Centrale Zone parallel aan het spoor. In Leidsche Rijn Centrum voert de weg als doorgaande route over het dek van de overkapping

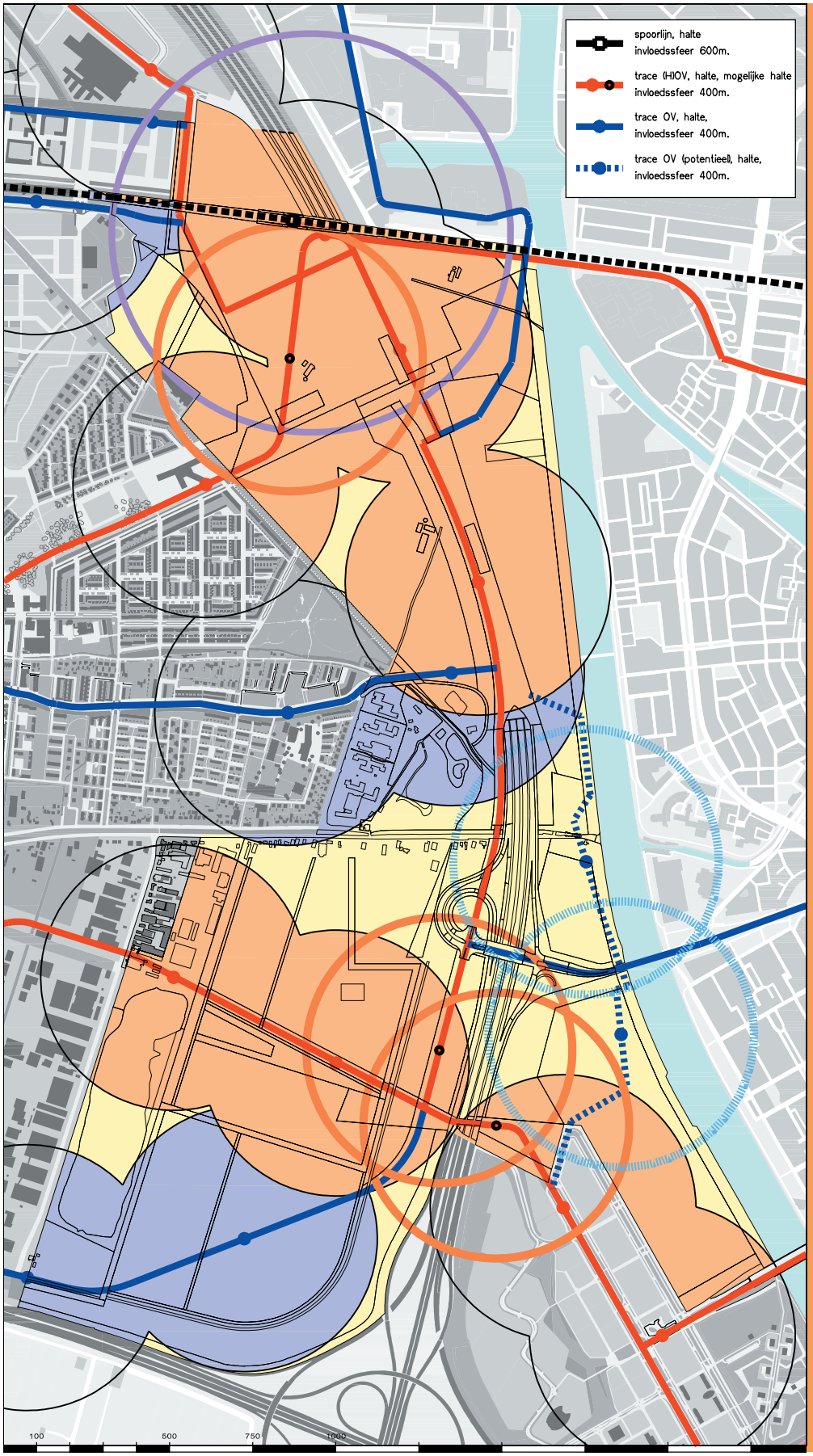


Auto buurtontsluiting

(en kruist de Stadsweg dus ongelijkvloers). De interne ontsluiting van het centrum vindt plaats vanaf een aparte route die vanaf de **Verbindingsweg** door het Centrum loopt.
- Om uitwisseling van verkeer mogelijk te maken wordt tussen de Stadsweg ter hoogte van ziekenhuis Mesos en de Noordelijke Stadsas ter hoogte van het Informatiecentrum Leidsche Rijn een Verbindingsweg aangelegd. Deze aansluiting wordt zodanig ontworpen deze niet kan worden gebruikt als invalsweg van en naar Utrecht vanaf de A2, gelet op de grote belasting die dit zou meebrengen voor de interne structuur van Leidsche Rijn Centrum.
- De **Zuidelijke Stadsas** doorsnijdt de Centrale Zone - als verlengde van de Langerakbaan – aan de zuidkant van Hogeweide. Boven op de A2-overkapping ligt de gelijkvloerse kruising met de Stadsweg.

– Ten behoeve van de ontsluiting van Papendorp met de rest van Leidsche Rijn wordt vanaf de verlegde Letschertweg het **Taatse Viaduct** over de A2 aangelegd, waardoor een verbinding met Verkeersplein Hooggelegen ontstaat.

Op de kaart *Auto Hoofdstructuur* is de hoofdstructuur voor de auto aangegeven. Tevens is de tijdelijke ontsluiting van Utrecht West (Nouw2) op de kaart aangegeven. Zodra een definitieve invalsroute voor Utrecht West is gerealiseerd (Nouw3) zal de onderdoorgang onder het spoor, die nu voor de Nouw 2 wordt aangelegd, ingepast worden in de interne verbindingsstructuur van Leidsche Rijn Centrum. De buurtontsluitingsstructuur is aangegeven op de kaart *Auto Buurtontsluiting.*



Openbaar vervoer

3.5.2. Openbaar Vervoer (HOV)

De belangrijkste voorzieningen voor openbaar vervoer in de Centrale Zone zijn het station in Leidsche Rijn Centrum (met op termijn intercity status) en een drietal HOV-lijnen.
De noordelijke radiaal van het HOV gaat vanaf het Centraal Station via de bestaande stad door Leidsche Rijn Centrum, langs het Amaliapark, naar Parkwijk ev. Ten opzichte van de Ontwikkelingsvisie 1996 is een halte in Leidsche Rijn Centrum toegevoegd.
De zuidelijke radiaal van het HOV gaat vanaf station Utrecht C.S. via de bestaande stad en Papendorp naar Strijkviertel ev.
De HOV-westtangent krijgt voorlopig geen eigen busbaan (boven de oostelijke parallelbaan van de A2 wordt wel ruimte gereserveerd om eventueel later alsnog een vrije HOV-baan aan te leggen). Tot aan Leidsche Rijn Centrum rijden de bussen over de Stadsweg en vanaf daar via het station verder in noordelijke richting.

De OV-structuur voor de Centrale Zone is aangegeven op de kaart Openbaar Vervoer.
Daarop is te zien dat - indien Leeuwesteijn-zuid tot ontwikkeling wordt gebracht - een OV-verbinding vanaf Papendorp langs het Amsterdam Rijnkanaal dient te worden gerealiseerd. Bij ontwikkelingen in het betreffende gebied zal hiervoor ruimte worden gereserveerd.

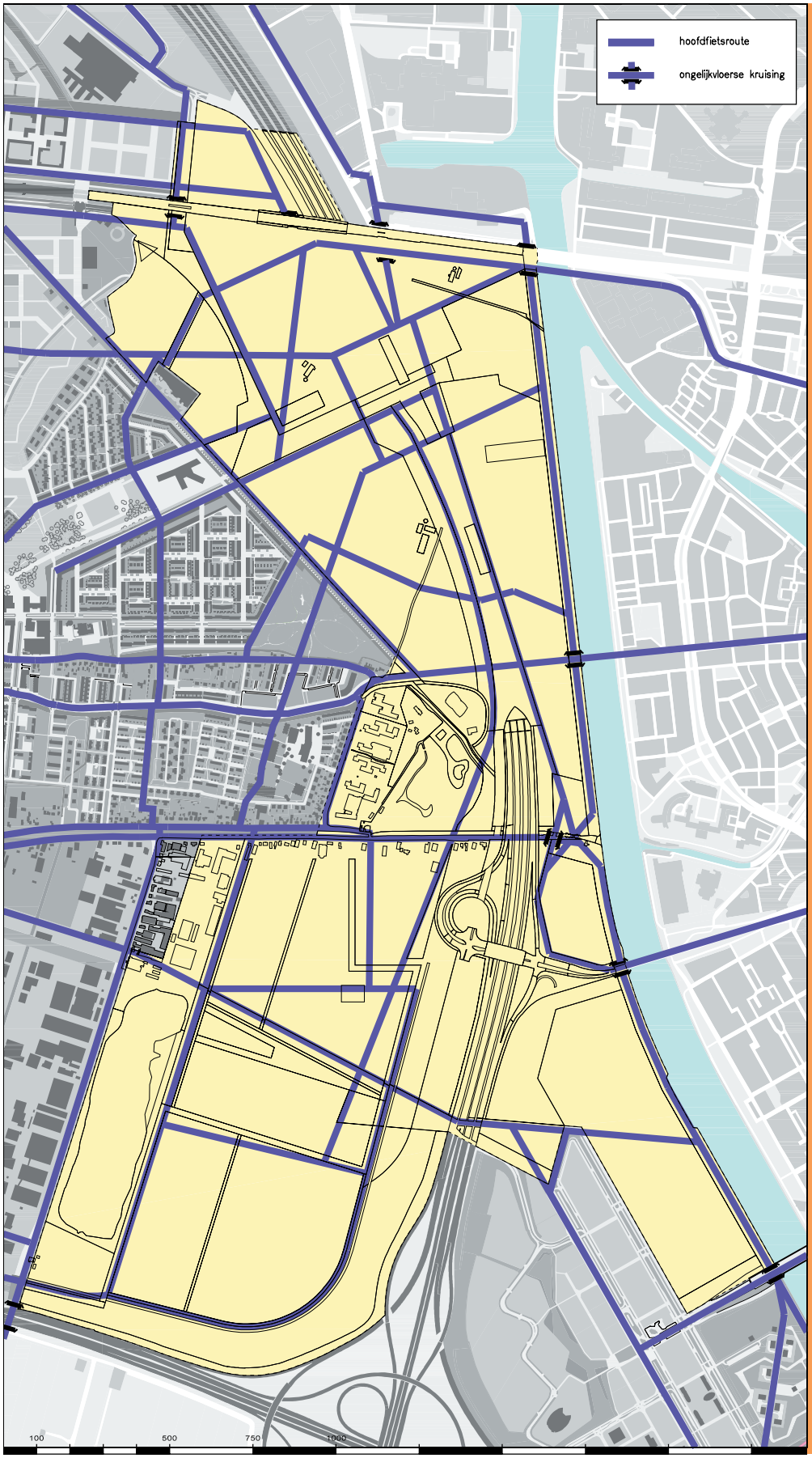
3.5.3. Fietsers en voetgangers

Een fijnmazig net van fietsroutes - grotendeels gescheiden van het autoverkeer - ontsluit alle bestemmingen in de Centrale Zone. Daarboven ligt een structuur van hoofdroutes, die is beschreven in de nota *Verder met de fiets* en het *Fietsnetwerk 2015 Leidsche Rijn.* Door de Centrale Zone lopen de volgende hoofdroutes voor langzaam verkeer:

- De Rijnkennemerlaan - een solitair fietspad langs het centrum.
- De Fietsboulevard - een solitair fietspad met bijzondere afmetingen door Grauwaart en het centrum naar de Hogeweidebrug over het Amsterdam Rijnkanaal.
- Een vrijliggende fietsroute parallel aan de Noordelijke Stadsas.
- Een (deels vrijliggende) fietsroute parallel aan de Stadsweg.
- Een vrijliggende fietsroute parallel aan de HOV Noordradiaal.
- Een vrijliggend fietspad langs de Verbindingsweg.
- Een vrijliggend fietspad langs de Langerakbaan en de Zuidelijke Stadsas.
- Een solitair fietspad over het Amsterdam-Rijnkanaal, in het verlengde van de Langerakbaan.
- Een solitair fietspad langs Park Voorn dat sportpark en woongebied Rijnvliet verbindt met de kruising Langerakbaan/Stadsweg.
- Een fietsroute over de Rijksstraatweg.
- Een vrijliggend fietspad langs de Plaslaan aansluitend op het Taatse Viaduct.
- Een vrijliggend fietspad langs de verlegde Letschertweg.
- Een solitair fietspad die het (deels) voormalige tracé van de 150 kV-leiding volgt (Megawattipad)
- Een solitair fietspad langs het Amsterdam-Rijnkanaal.

Naast deze hoofdfietsroutes zijn nog enkele andere noodzakelijke fietsverbindingen indicatief aangegeven op de kaart *Fietsverkeer.*

De maaswijdte van de hoofdfietsroutes is 450 tot 600 meter. De meeste komen samen in Leidsche Rijn Centrum, zodat ze het centrum vanuit alle windrichtingen ontsluiten.
Alle fietsroutes moeten aantrekkelijk, veilig, comfortabel, samenhangend en rechtstreeks zijn. Hoofdfietsroutes hoeven niet in alle gevallen vrijliggend te zijn. Hiervoor zijn op stedelijk niveau ontwerpeisen vastgesteld in de Nota "Verder met de Fiets". Het omgekeerde is evenmin waar: niet ieder vrijliggend fietspad is een hoofdfietsroute.



Fiets verkeer

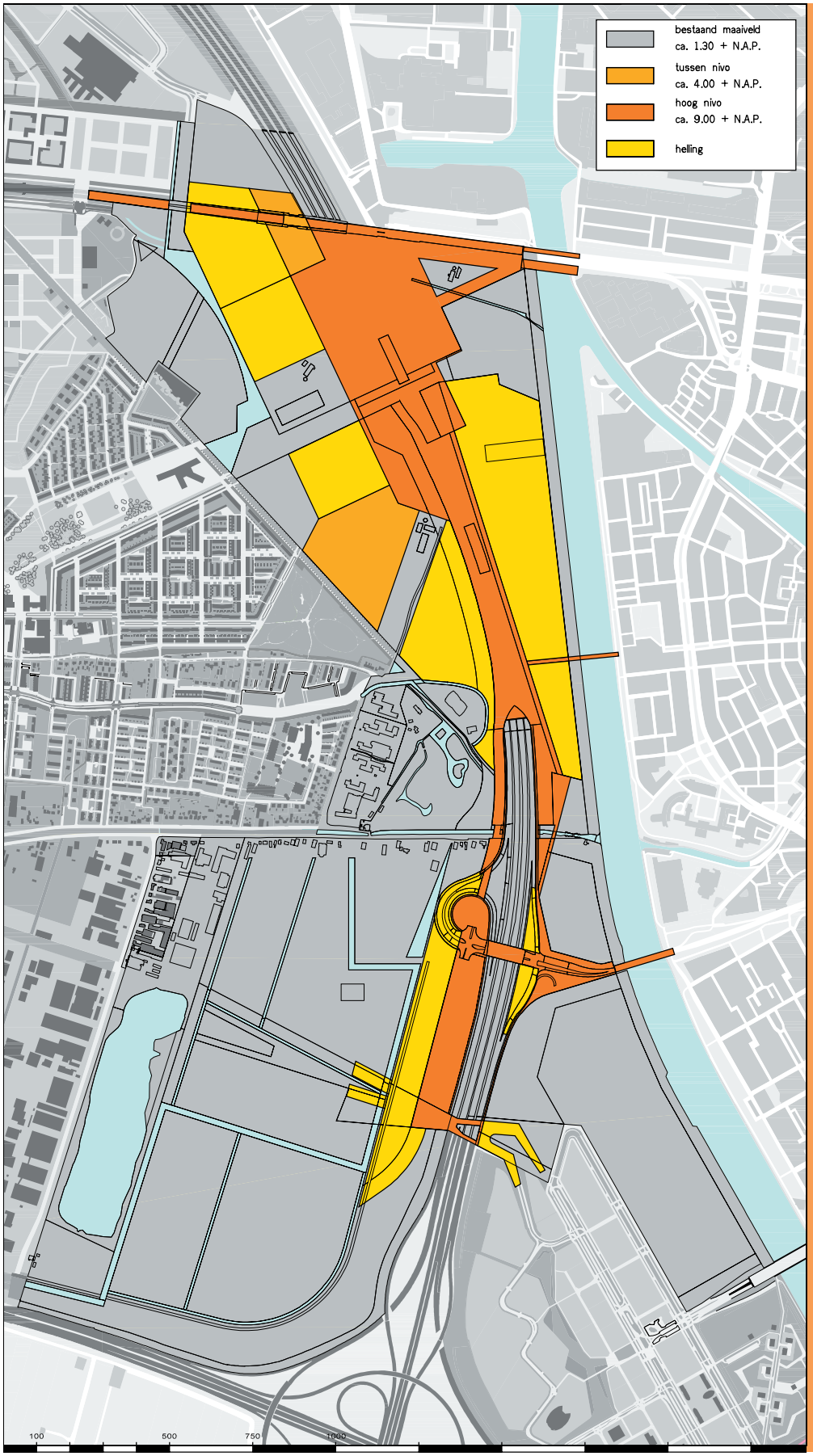
In principe zijn in verband met de sociale veiligheid alle hoofdfietsroutes tevens belangrijke verbindingen voor voetgangers. Een uitzondering geldt voor de Fietsboulevard, waar de fietser als de belangrijkste weggebruiker wordt beschouwd. Bij de uitwerking van de plannen voor de Centrale Zone zal er extra aandacht zijn voor de voetgangersroutes met het oog op de hoogteverschillen.

3.5.4. Parkeren

Zoals elders in Leidsche Rijn is het uitgangspunt dat de parkeerbehoefte zodanig wordt gefaciliteerd dat – ondanks het toenemende autobezit – de openbare ruimte zoveel mogelijk wordt ontzien. Parkeren behoort plaats te kunnen vinden op daartoe geschikte plekken, die dan ook in voldoende mate aanwezig dienen te zijn. In de verblijfsruimte behoort de auto het beeld niet te domineren.

De parkeernormen voor de Centrale Zone zijn – evenals de te hanteren telwijze – vastgelegd in de Actualisatie Ontwikkelingsvisie 2003 en passen binnen de in de Nota Parkeernormen vastgestelde bandbreedten.

In het gebied grenzend aan de A2 en met name in Leidsche Rijn Centrum is sprake van intensief ruimtegebruik, waarbij het gebruik van de openbare ruimte als ontmoetingsplaats centraal staat. Nabij de A2 bestaat de kans het parkeren in de hoogteverschillen op te lossen. Van deze kans zal optimaal gebruik worden gemaakt. De organisatie van het parkeren vraagt in Leidsche Rijn Centrum om specifieke aandacht omdat door de verscheidenheid aan functies dubbel gebruik van parkeerplaatsen mogelijk is. In het bijzonder voor kantoren en winkels is dit goed uitvoerbaar.


bestaand maaiveld
ca. 1.30 + N.A.P.
tussen nivo
ca. 4.00 + N.A.P.
hoog nivo
ca. 9.00 + N.A.P.
helling
100
500
750
1000

Maaiveld

3.6. Maaiveld

Op de kaart *Maaiveld* is aangegeven welke delen van de Centrale Zone een ingrijpende wijziging van het maaiveld zullen ondergaan. Doordat de integratie van de A2 ontstaat een overkapping die in het stedelijk landschap wordt ingepast door te spelen met de hoogteverschillen. In principe worden de hoogteverschillen in Leidsche Rijn Centrum opgevangen in gebouwde constructies. In het overige gebied tussen het Amsterdam-Rijnkanaal en de A2 zal het hoogteverschil worden overbrugd in een glooiend maaiveld. Dat gebeurt ook in Hogeweide, waarbij het middendeel van de locatie een tussenniveau zal krijgen, aansluitend bij de gronddepot die daar nu al is gerealiseerd. In Leidsche Rijn Centrum en in Hogeweide heeft in ieder geval de omgeving van de drie in te passen boerderijen het huidig maaiveld als uitgangspunt.

Bij het overbruggen van de hoogteverschillen zal zorgvuldig worden ontworpen op toegankelijkheid, hetgeen in ieder geval leidt tot specifieke ontwerpopgaven in aansluiting op de hogere delen van Leidsche Rijn Centrum en bij de hardere overgangen van Overtuin en het verlengde Amaliapark. Door de het hoogteverschil tussen het dek van de A2 en de spooronderdoorgang bij Station Leidsche Rijn Centrum ontstaat daar eveneens een specifieke ontwerpopgave, waarbij een tussenniveau wordt gehanteerd.

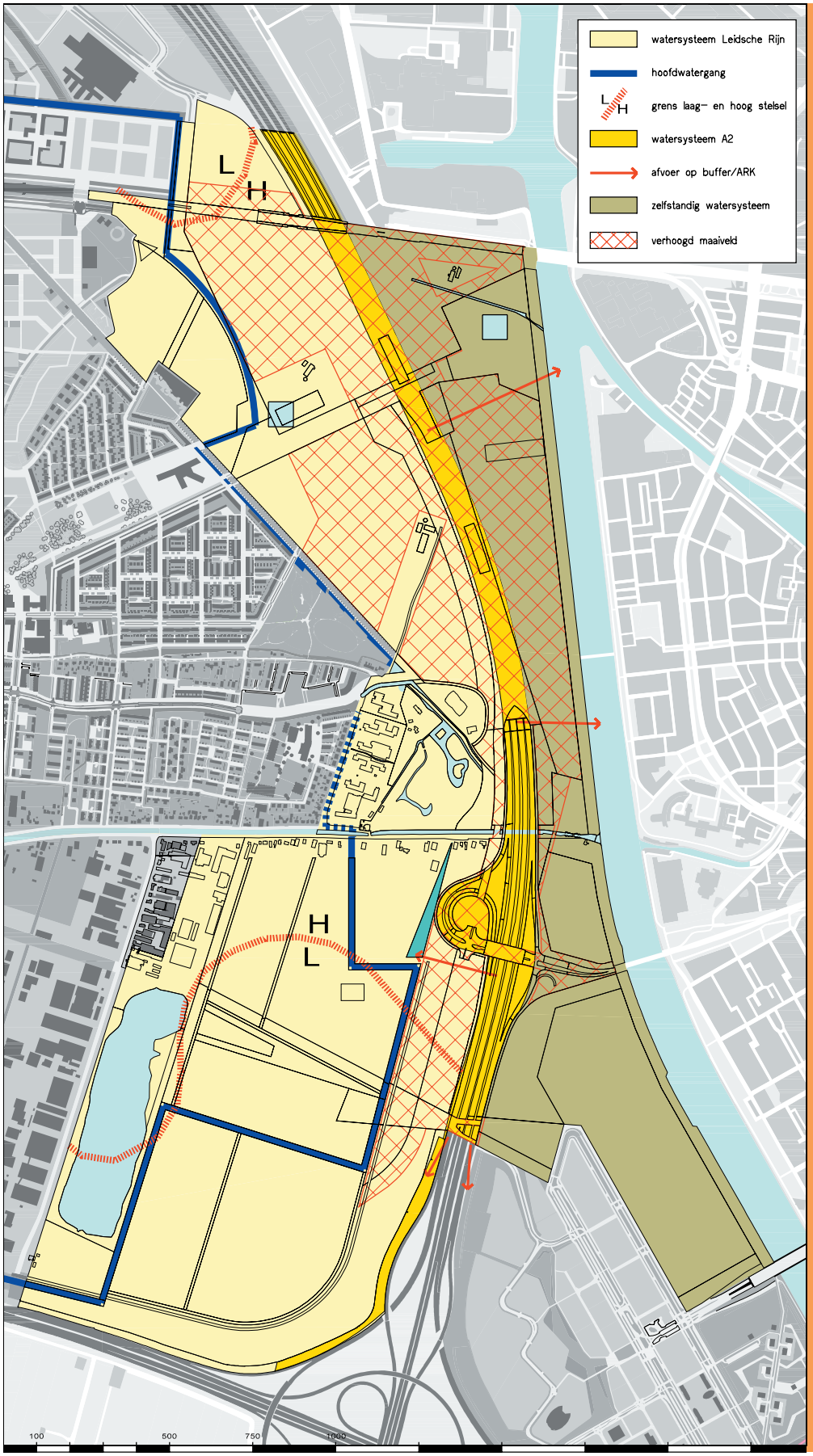
Tussen de Stadsweg en de A2 ten zuiden van Hooggelegen leiden de hoogteverschillen eveneens tot een verhoogd maaiveld met een geleidelijke overgang naar huidig maaiveld ten westen van de Stadsweg.

3.7. Water

Ook het water in de Centrale Zone structureert het plangebied. Op de kaart Watersysteem is te zien dat in de Centrale Zone ten westen van de A2 op twee plaatsen rekening moet worden gehouden met een overgang van het hoge naar het lage systeem dat Leidsche Rijn kent: nabij het spoor en in Rijnvliet/Strijkviertel. In Leidsche Rijn loopt een hoofdwatergang deels langs de Rijnkennemerlaan (in Parkwijk) en via de Burgemeester Verderlaan naar een kruising met de Leidsche Rijn. Die verbindingen liggen vast. Vanaf de noordkant van het spoor loopt de hoofdwatergang langs de Verbindingsweg, waarna er voor is gekozen de hoofdwatergang tevens scheidend element te laten zijn tussen Leidsche Rijn Centrum en Grauwaart. De mogelijkheden tot afwatering op het oppervlaktewater moeten in deze omgeving worden vergroot.

In Strijkviertel en Rijnvliet loopt de hoofdwatergang om Sportpark Rijnvliet heen. Ook daar dient voldoende oppervlaktewater te worden toegevoegd.
De afwatering van de A2 geschiedt ten noorden van de Leidsche Rijn op het Amsterdam Rijnkanaal. Ten zuiden van de Leidsche Rijn wordt het water aan de oostkant afgevoerd naar het gebied ten zuiden van de A12. Ten westen van de A2 bij Hooggelegen is de realisatie van een los van het watersysteem te houden waterpartij noodzakelijk.
Het gebied ten oosten van de A2 heeft z'n eigen waterregime. Ten behoeve van de afwatering van Leidsche Rijn Centrum is toevoeging van oppervlaktewater in Overtuin noodzakelijk.

De nota "Nieuwe Stad, Schoon Water" is voor de waterhuishouding uitgangspunt.



Watersyteem

3.8. Kabels en leidingen

In de Centrale Zone is een tweetal leidingentracés van betekenis voor de stedenbouwkundige opzet.

De 150 kV-leiding in Hogeweide en Leidsche Rijn Centrum zal verdwijnen. Momenteel wordt gewerkt aan het onderbrengen van deze leidingen in een nieuw ondergronds tracé, dat onder de Rijnkennemerlaan door via de oprijlaan van Park Grauwaart doorloopt naar het viaduct van de Verbindingsweg onder het spoor, de Verbindingsweg naar de reeds geboorde tunnel onder de A2. Te zijner tijd zal in overleg met belanghebbenden nader worden bepaald of ook de 150 kV-leiding in Strijkviertel en Rijnvliet ondergronds wordt gebracht.

In Rijnvliet en Strijkviertel vormt de aanwezigheid van de Rijnkennemer watertransportleiding een mogelijke belemmering voor stedelijke ontwikkeling. Bij nadere planvorming zal per tracédeel een afweging worden gemaakt over eventueel te nemen maatregelen.

3.9. Milieu

3.9.1. Geluid

De Wet Geluidhinder geeft aan dat naast de rijksweg woningen of ander geluidsgevoelige bestemmingen kunnen worden gerealiseerd bij een geluidsbelasting tot 55 dB(A). Tot 50 dB(A) kan vrij worden ontwikkeld; bij een geluidsbelasting op de gevel tussen 50 en 55 dB(A) dient ontheffing te worden gevraagd bij de provincie. Aan het verlenen van ontheffingen worden voorwaarden gesteld; zo moet elke woning een geluidsluwe gevel hebben. Voor interne wegen en voor spoorlawaai gelden andere geluidsnormen.

Geluidsnormen		
	Voorkeursgrenswaarde	Max. ontheffingswaarde
Rijksweg A2	50 dB(A)	55 dB(A)
Stadsweg of interne weg (50 km)	50 dB(A)	60 dB(A)
Spoor	57 dB(A)	70 dB(A)

Deze normen gelden voor woningen of ander geluidsgevoelige bestemmingen, zoals delen van scholen. Voor kantoren, bedrijven, winkels etc. gelden geen beperkingen vanuit de Wet Geluidhinder.
In het kader van het Bestemmingsplan Leidsche Rijn 1999 zijn door de Provincie reeds ontheffingen verleend van de voorkeursgrenswaarden. Het aantal verbruikte ontheffingen wordt jaarlijks teruggemeld aan de Provincie. Bij het verzoek om ontheffingen is voor de Centrale Zone uitgegaan van ruim 1300 woningen met ontheffing.
De voornaamste bronnen van verkeerslawaai in het gebied worden nu gevormd door het Spoor, de A2 ten noorden van het spoor, de twee open gaten van 150 meter in het dek van de A2, de A2 ten zuiden van het dek, de A12, de Stadsweg, de Noordelijke Stadsas, de Verbindingsweg en de Verlengde Langerakbaan.

De wijze van inpassing van de A2 zorgt er voor dat het verkeerslawaai van de A2 in de Centrale Zone tot een minimum wordt beperkt. De hinder van verkeerslawaai is door het kleiner worden van de open delen in het dek verder afgenomen. De gaten worden bovendien omgeven door geluidsschermen waardoor tot op 45 meter uit het hart van de A2 55 (dB(A) kan worden gerealiseerd. Bij het noordelijke gat zal dit verder worden geneutraliseerd door middel van afschermende geluidsongevoelige functies. Bij het zuidelijke gat zal

dat in beperkte mate het geval kunnen zijn. De resterende hinder wordt daar hanteerbaar gemaakt door toepassing van dove gevels in combinatie met de inzet van ontheffingen. Vanwege de woningbouw in Terwijde dient ten noorden van het spoor een afsluitende bebouwing plaats te vinden van minimaal 12,5 meter hoogte vanaf De Wetering-zuid tot aan het spoor. De Stadsweg zal even wel, komende uit De Wetering, parallel aan de A2 komen te liggen. Dit houdt in dat er een 'gat' in de geluidsafscherming ontstaat. In het kader van de planvorming Leidsche Rijn Centrum zal worden nagegaan op welke wijze de gevolgen van dit gat op de achterliggende woningbouw in Terwijde kan worden beperkt. Het spoorweglawaai zal worden opgevangen door geluidsongevoelige bestemmingen, eventueel aangevuld met het toepassen van dove gevels.

Ten zuiden van het dek zal de A2 tot aan het Taatse Viaduct worden begeleid door geluidsschermen. Voor dit deel geldt eveneens dat van de A2 ten zuiden van de overkapping ten behoeve van geluidsgevoelige functies in Leeuwensteijn en Rijnvliet. Daarnaast wordt, om Rijnvliet verder te vrijwaren van verkeerslawaai, bij het Taatse Viaduct enige afschermende bebouwing opgericht. Door de wettelijk geldende afstandscriteria nauwkeurig toe te passen wordt de woningbouw in Rijnvliet gevrijwaard van geluidhinder van de A12.
De geluidsbelasting vanwege het verkeer op interne hoofdwegen wordt aanzienlijk beperkt door geluidsreducerend asfalt toe te passen. In voorkomende gevallen zullen geluidsongevoelige bestemmingen worden toegepast, met name in Leidsche Rijn centrum en op de aansluitingen van hoofdwegen. Woningen langs de Noordelijke en Zuidelijke Stadsas en de Stadsweg moeten zodanig worden uitgewerkt dat ze een geluidsluwe gevel krijgen en zo afscherming bieden aan de achterliggende woningen.

Verwacht wordt dat in de Centrale Zone voldoende ontheffingen beschikbaar zijn.

3.9.2. Luchtkwaliteit

Algemeen

Gezondheid van inwoners en dus de luchtkwaliteit is voor overheden een belangrijke zorg. Daarom zijn er strenge normen voor en daarom worden er veel maatregelen genomen om de luchtkwaliteit te bewaken. De belangrijkste en meest effectieve maatregelen zijn zogenaamde bronmaatregelen; zoals het verplicht stellen van roetfilters voor auto's met dieselmotoren. Deze maatregelen moeten komen van het Rijk en de EU. Het Kabinet heeft in de afgelopen maanden EUR al 800 miljoen extra uitgetrokken voor verbetering van de luchtkwaliteit. Aanvullend daarop neemt ook de gemeente Utrecht binnen haar mogelijkheden lokale maatregelen om de luchtkwaliteit in de stad te verbeteren. Specifieke maatregelen die Utrecht neemt en in de afgelopen periode ook al deels genomen heeft zijn groene golven voor autoverkeer, de grootste LPG-busvloot van Nederland, de schoonst mogelijke stadsbussen met roetfilters, verkeersdosering op kwetsbare plekken, de verkeersmilieukaart en het opnemen van milieueisen in de OV-concessies.

De gevolgen voor de luchtkwaliteit worden ook altijd meegenomen in alle plannen en projecten. In de RO-procedures worden de plannen daarop getoetst. De Nederlandse wetgeving maakt het op het moment moeilijk om de voortgang van bouw- en infrastructurele projecten op een evenwichtige wijze te combineren met zorg voor de luchtkwaliteit. Dit probleem wordt algemeen onderkend. Daarom werkt het Rijk aan aanpassing van de regelgeving. Utrecht bemoeit zich daar actief mee om te zorgen dat regels in de praktijk werkbaar zijn.

Een nieuw element is saldering: compenserende maatregelen als een plan leidt tot verslechtering van luchtkwaliteit. Aan saldering zijn voorwaarden verbonden en hoe het kan worden toegepast, zal vooral in de praktijk moeten blijken.

Ten aanzien van de bestuurlijke modelkeuze voor de A2-Integratie in Leidsche Rijn in het rapport "Licht aan het eind van de tunnel" d.d. december 2001, opgesteld door prof ir. K. Rijnboutt (van De Architectengroep, Amsterdam) en F.W. Brouwer (Arcadis). Dit is gebeurd in opdracht van de gemeente Utrecht/Projectbureau Leidsche Rijn, Rijkswaterstaat, directie Utrecht en het Ministerie VROM, inspectie VH Utrecht. Uit de betreffende stukken, opgesteld onder andere op grond van windtunnelonderzoek, blijkt dat op 50 meter van de wegrand (bij de open delen) alle modellen voldoen aan de grenswaarden voor de jaargemiddelde concentraties van 40 microgram/m^3 van NO2 en fijnstof.

De nieuwe ontwikkelingen met betrekking tot de wetgeving over luchtkwaliteit en de bijbehorende landelijke discussie worden afgewacht. De resultaten zullen te zijner tijd worden verwerkt bij de verdere planontwikkelingen in de Centrale Zone. Intussen wordt in opdracht van Rijkswaterstaat, rekening houdende met het nieuwe Besluit Luchtkwaliteit, nieuw onderzoek verricht naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit van de nieuwe A2 als zodanig.

3.9.3. Externe Veiligheid

Het gaat hier om externe veiligheid ten gevolge van transport van gevaarlijke stoffen over de A2, waarbij met name LPG als norm geldt. Bij externe veiligheid moet rekening worden gehouden met de normen voor plaatsgebonden risico en de oriënterende waarde voor groepsrisico. Voor het vaststellen van het risico moet worden gekeken naar de meest kritische kilometer. Van de oriënterende waarde kan eventueel af worden geweken mits goed onderbouwd.

De normen voor het plaatsgebonden risico worden bij de A2 nergens overschreden volgens het rapport van Rijkswaterstaat. Hier komen daarom geen beperkingen voor bebouwing uit voort. Met andere woorden, er kan direct naast de A2 met behoorlijke dichtheid worden gebouwd zonder de plaatsgebonden norm te overschrijden.
De norm voor groepsrisico ligt iets kritischer. Hier komen wel beperkingen uit voort. In de planuitwerking zal moeten worden gezocht naar een optimale verhouding tussen enerzijds bouwen langs de Stadsweg ten noorden van het spoor en anderzijds bouwen op en langs de A2-kap.

3.9.4. Zonering bedrijven

In de Centrale Zone dient in een drietal gevallen rekening te worden gehouden met geluidzonering als gevolg van industrielawaai. Het betreft de geluidsruimte voor bedrijven op de gezoneerde bedrijfsterreinen Lageweide, Oudenrijn en Papendorp. Indien er bij nadere uitwerking van Strijkviertel voor wordt gekozen om vestiging van een inrichting die behoort tot categorie 2.4 van het Inrichtingen en Vergunningenbesluit Milieubeheer toe te staan zal de dan noodzakelijke zonering van het bedrijfsterrein zodanig worden gekozen dat de woningbouw in Rijnvliet gerealiseerd kan worden zonder dat daarvoor ontheffing van de voorkeurgrenswaarden als gevolg van industrielawaai noodzakelijk is.

Lageweide

Ten noorden van het spoor valt de Centrale Zone binnen de geluidscontouren van bedrijventerrein Lage Weide. Binnen de geluidszone moet altijd geluidsonderzoek worden gedaan. Woningbouw binnen de 50 dB(A) contour is toegestaan, tussen 50 en 55dB(A) is toegestaan met ontheffing van de provincie.

Oudenrijn

Ten westen van de Strijkviertelplas strekt zich de zonering uit van bedrijfsterrein Oudenrijn. Binnen deze zone zijn in de Centrale Zone geen geluidsgevoelige bestemmingen gepland.

Aan de noordzijde van de Strijkviertelplas dient wel rekening te worden gehouden met het gegeven dat langs de Strijkviertelweg in Oudenrijn categorie 4 bedrijvigheid is toegestaan. Bij het bepalen van de grens van de woningbouwontwikkeling in Rijnvliet is daarmee rekening gehouden.

Papendorp

De vastgestelde geluidszone voor bedrijventerrein Papendorp heeft geen consequenties voor de woningbouw in Rijnvliet. Zolang het bedrijf KWS in Papendorp is gevestigd kan in Leeuwensteijn-zuid geen woningbouw plaats vinden. Inpassing van Nedal wordt in overleg met het bedrijf zodanig voorbereid dat de vanwege de aanwezigheid van dat bedrijf bestaande beperkingen voor de woningbouw in Leeuwensteijn-noord en zuid zoveel mogelijk in overeenstemming worden gebracht met de functiekaart.

3.9.5. Geuremissie

Er is apart beleid vastgesteld aangaande de geuremissie. In de Centrale Zone dient hiermee rekening te worden gehouden ten aanzien van SaraLee/ Douwe Egberts. De geurcontouren van deze emissie reiken over het Amsterdam Rijnkanaal en kennen restricties voor de bouwhoogtes. Tot circa 250 meter vanaf de oever van het Amsterdam Rijnkanaal geeft de geur van Douwe Egberts een beperking aan de toegestane bouwhoogte. Deze varieert van circa 30 meter aan de oever tot 80 meter ter hoogte van de contourgrens.

4 Programma

De stad bestaat uit het openbaar gebied en de uitgeefbare terreinen. De structuur van de stad ervaar je vooral in de openbare ruimte. Bovendien draagt de openbare ruimte bij aan het creëren van specifieke plekken en aan het onderscheid tussen gebieden. Je ergens thuis voelen is dus gerelateerd aan het publieke domein, maar komt in ieder geval tot uiting in de gebouwde functies. De openbare ruimte mag nog zo mooi en prettig leesbaar zijn, als de woning je niet bevalt dan houdt het op.

De Centrale Zone is het meeste stedelijke deel van Leidsche Rijn. Je ervaart er meer drukte. Er zijn meer mensen op straat. Er staan hogere gebouwen. Er staan meer hoge gebouwen. De wegen zijn breder. Er wordt niet alleen gewoond. Soms is de woonfunctie zelfs niet eens het belangrijkst. Mensen die niet in het gebied wonen hebben er toch iets te zoeken: Leidsche Rijn Centrum, Sportpark Rijnvliet, Overtuin met z'n spectaculaire zicht op het drukke centrum, het park op het A2-dek, de verschillende functies langs het A2-dek. De mensen die er willen wonen zoeken niet alleen de rust van een thuisbasis maar ook de dynamiek, de diversiteit, de contrasten van de stedelijkheid. In de openbare ruimte en in de gebouwen.

Een belangrijke doelstelling van de ontwikkeling van Leidsche Rijn is het zorgen voor een voorraad gebouwen waar Utrecht op zit te wachten. Woningen, kantoren, bedrijven, voorzieningen die de mensen die er gebruik van maken een vertrouwd gevoel geven. Woningen, kantoren, bedrijven en voorzieningen die samen een stad vormen.

4.1. Wonen

Mensen hebben verschillende voorkeuren en leefstijlen en dus een uiteenlopende vraag naar type woningen en woonmilieus. Tegen die achtergrond zijn in de "Visie Wonen 2030" woonconsumenten ingedeeld in zogenaamde 'woonbelevingsgroepen'. Het instrument van de woonbelevingsgroepen wordt toegepast om in de planvorming beter aan te kunnen sluiten bij de vraag van de hedendaagse woonconsument. In de "Structuurvisie Utrecht" is aangegeven dat vanuit stedelijke optiek de Centrale Zone A2 met name centrumstedelijke woonmilieus zou moeten bieden. Dit sluit goed aan bij enerzijds de behoefte aan woonmilieus op stedelijk niveau en anderzijds de specifieke kenmerken van het gebied rond de A2.

Eén van de charmes van wonen in een stedelijke omgeving is de mogelijkheid om te kiezen voor een meer of minder individuele leefstijl en voor sociale banden en actieve deelname aan activiteiten in de eigen omgeving dan wel buiten de directe woonomgeving. Aangezien sociale samenhang vooral daar ontstaat waar mensen zich thuis voelen in de wijk, zou de geboden variatie niet mogen ontaarden in versnippering. Mensen voelen zich veilig binnen de eigen sociale groep. Voorwaarde voor zich ergens thuis voelen is dat er voldoende mensen in de buurt wonen met dezelfde normen, waarden en levensstijl. Dat neemt niet weg dat mensen uitgedaagd mogen worden om kennis te nemen van andere leefstijlen.

Het gebied rond de A2 biedt kansen te over om mensen zich thuis te laten voelen in een omgeving vol levendigheid en bijzondere plekken. Dat geldt bijvoorbeeld voor de groeiende groep jongeren in Leidsche Rijn, voor het toenemende aantal ouderen onder de bevolking én voor bewoners met een verscheidenheid aan culturele achtergronden. De Centrale Zone zal voor deze groepen een aantrekkelijk woongebied zijn. Bij de samenstelling van het woningbouwprogramma in de Centrale Zone wordt gestuurd op een zorgvuldige mix tussen clustering en menging van woningtypen. Clustering zorgt ervoor dat nieuwe bewoners mensen van de eigen sociale groep tegenkomen. Menging zorgt ervoor dat nieuwe bewoners mensen van andere sociale groepen tegenkomen. Belangrijk bij menging is te zorgen dat de beoogde bewonersgroepen in een wijkje bij elkaar passen.

De Centrale Zone zal een woningbouwprogramma kennen dat afwijkt van hetgeen tot nu toe in Leidsche Rijn op de markt is gezet. Nog sterker dan al is aangegeven in de "Ontwikkelingsvisie 1997" zal worden ingezet op de centrumstedelijke woonmilieus. Bij deze aanscherping van het woningbouwprogramma voor de Centrale Zone is niet alleen gekeken naar de gebiedskenmerken en de gewenste sociale structuur, maar ook naar de mate waarin de woningbouwproductie in Leidsche Rijn kan bijdragen aan het creëren van de juiste omstandigheden om te komen tot herstructurering van het bestaand stedelijk gebied van Utrecht.

4.1.1. De Utrechtse woningmarkt

De centrale ligging van Utrecht in Nederland en de landelijke omgeving maken Utrecht al jaren tot een gewilde woonplaats. De aantrekkingskracht van Utrecht leidt evenwel tot een grote druk op de woningmarkt. Zelfs met de bouw van Leidsche Rijn blijft de verwachting dat de druk op de Utrechts woningmarkt in de komende jaren groot blijft. Die druk leidt tot hogere huizenprijzen. Vooral voor jongeren, starters op de woningmarkt, en kleine huishoudens is het lastig om zelfstandige woonruimte te vinden. Ongeveer de helft van de vraag naar woningen in de stad Utrecht komt vanuit deze drie groepen.

In de *"Visie Wonen 2030" (DSO, 2004)* is een drietal ontwikkelingen voorzien die de omvang en samenstelling van de woonbelevingsgroepen in Utrecht beïnvloeden.

– Het aantal *ouderen* zal toenemen als gevolg van de vergrijzing. Ouderen zitten met name in de 'gesettelde idealisten', en in afnemende mate binnen de 'huiselijken', en 'gemeenschapsgezinden'.
– Het aantal *huishoudens in de hogere inkomensklasse* neemt toe. Zij zijn vooral terug te vinden in de groepen 'gesettelde idealisten', en 'gehaaste middenklassers'.
– *Jongeren, starters op de woningmarkt, en kleine huishoudens* blijven een grote vraag uitoefenen, deels veroorzaakt door de constante instroom van studenten. Zij vallen voornamelijk binnen de groepen 'actieve idealisten', en 'tolerante socialisers'.

De toekomstige vraag naar woningen in Utrecht komt voornamelijk uit de actieve individualisten, gesettelde idealisten, gehaaste middenklassers en tolerante socialisers. Dat betekent dat er kansen liggen in de woonmilieus waar deze woonbelevingsgroepen naar zoeken.
– Actieve individualisten zoeken met name naar centrumstedelijke woonmilieus. Zij hebben een voorkeur voor gestapelde woningbouw op locaties in en nabij knooppunten in de stad met veel (stedelijke) voorzieningen. Het merendeel zijn een of twee persoonshuishoudens. Gezien de relatief hoge opleiding en jonge leeftijd is het een qua verhuisbeweging mobiele groep.
– Gesettelde idealisten hebben een brede voorkeur aan woonmilieus; dorpsrand/landelijk, groenstedelijk of centrumstedelijke woonmilieus. Zij zijn in ieder geval op zoek naar een grotere woning, liefst met tuin of luxe appartement, in het duurdere segment. Locatievoorkeuren zijn wijken aan de rand van de stad of aan de rand van een centrum (herenhuis).
– Gehaaste middenklassers kijken vooral naar dorpsrand/landelijk en groenstedelijke woonmilieus. Laagbouw in een kindvriendelijke omgeving (huishoudens met kinderen) nabij buurtvoorzieningen als supermarkt, kinderopvang en scholen zijn belangrijke factoren.
– Tolerante socialisers zijn gericht op een groenstedelijk of centrumstedelijk woonmilieu. Zij zoeken laagbouw nabij buurtvoorzieningen (huishoudens met kinderen). Deze groep is vaak gericht op een levendige buurt op een locatie net buiten het echte centrum.

In de Visie Wonen 2030 wordt geconstateerd dat de stad nauwelijks groenstedelijke woonmilieus heeft, maar dat daarin met de lopende en reeds geplande productie in Leidsche Rijn verandering wordt aangebracht. Daarnaast zijn in Utrecht de buitencentrummilieus reeds goed vertegenwoordigd. Als de voorraad en de geplande productie in ogenschouw worden genomen komen de centrumstedelijke en dorpsrand/landelijke woonmilieus minder goed aan bod. Bij het op gang brengen van nieuwe productie zal Utrecht zich daarom richten op centrumstedelijke woonmilieus, dorpsrand/landelijke woonmilieus en (hoewel in mindere mate) groenstedelijke woonmilieus.

4.1.2. Wonen in de Centrale Zone

De hierboven beschreven ontwikkelingen op de woningmarkt alsmede de kansen vanuit het gebied zelf leiden tot de volgende doelen die we voor ogen hebben met de Centrale Zone.
1. De Centrale Zone kent een gedifferentieerde bevolkingsopbouw, hetgeen inhoudt dat diverse woongroepen, leeftijden en leefstijlen vertegenwoordigd zijn én bij elkaar passen.
2. De nadruk ligt op groepen die zich aangetrokken voelen tot een (centrum)stedelijke woonomgeving en een bijdrage leveren aan de levendigheid en het functioneren van stedelijke voorzieningen.
3. De Centrale Zone is bij uitstek een geschikte locatie voor de doelgroep starters, kleine huishoudens en jongeren, vanwege het stedelijke karakter en de voorzieningen die daarbij horen en waartoe deze doelgroep zich aangetrokken voelt. Dit biedt tevens een unieke kans voor Utrecht om huisvesting te bieden aan de grootste groep woningzoekenden in Utrecht.

Grote delen van de Centrale Zone bieden bij uitstek mogelijkheden om een (centrum)stedelijk woonmilieu te realiseren. Dit geldt voor de gebieden Leidsche Rijn Centrum, Grauwaart, Overtuin, Hogeweide en Leeuwensteijn-noord. Bij (centrum)stedelijk moet overigens niet specifiek aan hoogbouw worden gedacht. Het grootste deel van het gestapelde programma in het centrumstedelijke woonmilieu zal bestaan uit gestapelde bouw tot 6 lagen of laagbouw in een hogere dichtheid (zoals grondgebonden woningen in drie of vier lagen). Het dorpsrand/landelijke woonmilieu kan worden gefaciliteerd in Haarrijn, Haarzicht en het Leidsche Rijn Park. Daarnaast zijn er mogelijkheden voor een groenstedelijk woonmilieu in met name Strijkviertel.

4.1.3. De bijdrage van Leidsche Rijn en de Centrale Zone aan de ontwikkeling van de woningvoorraad

Tot nu toe voorziet Leidsche Rijn niet in de behoefte aan centrumstedelijke woonmilieus. Waar het gaat om gestapelde woningbouw moeten we constateren dat de omgevingsfactoren in Langerak, Parkwijk, Vleuterweide, Veldhuizen en grote delen van Terwijde en Het Zand zich minder lenen voor grote hoeveelheden gestapelde woningbouw. Dat zal in de Centrale Zone beslist anders zijn. Het gaat immers om het meest stedelijke deel van Leidsche Rijn waarbinnen bovendien de ontwikkeling plaats heeft van een centrum met stedelijke allure. Dat neemt niet weg dat zorgvuldig moet worden bezien hoeveel gestapelde woningbouw in dit deel van Utrecht gerechtvaardigd is, met name tegen de achtergrond van een ambitieuze binnenstedelijke taakstelling met eveneens een zwaar accent op centrumstedelijke woonmilieus. Realisatie van gestapelde woningbouw in de Centrale Zone wordt mogelijk geacht in de forse hoeveelheden waar het gebied om vraagt, maar alleen indien zorgvuldig wordt gestuurd op belangrijke marktaspecten zoals: de omgevingskenmerken (creëren van bijzondere plekken, (tijdige) aanwezigheid van voorzieningen), spreiding van programma in de tijd (geen grote hoeveelheden vergelijkbare producten wegzetten in een korte periode) en een sterke differentiatie in te realiseren product/marktcombinaties.

Een ander aspect dat aandacht verdient is het aandeel sociale woningbouw en goedkope koop. Bij de start van Leidsche Rijn is het aandeel sociale woningbouw vastgelegd, deels beargumenteerd vanuit de noodzakelijke differentiatie in het gebied zelf en deels vanuit de noodzaak om een alternatief te bieden met het oog op de forse herstructureringsopgave in het bestaand stedelijk gebied. Dat heeft geleid tot een woningbouwopgave die – na enkele mutaties als gevolg van het afschaffen van de premiekoopregeling en de samenvoegingvan de gemeenten Utrecht en Vleuten-De Meern - voor 27% bestaat uit sociale woningbouw (inclusief sociale koop en vormen van huur/koop). Binnen Leidsche Rijn is daarbij een differentiatie aangehouden. Om op het percentage van 27% uit te komen zou in de Centrale Zone ca. 37% woningbouw in de sociale sector moeten plaats vinden.

Om 3 redenen wordt nu voorgesteld daarvan enigszins af te wijken.

1. Een percentage van 37% sociale woningbouw voor kleine delen van Leidsche Rijn zit aan de grens van wat uit oogpunt van zorgvuldige menging acceptabel wordt gevonden. Een noodzakelijke verdere differentiatie in het forse deelgebied dat de Centrale Zone is, zou leiden tot wijken met tot het dubbele van dat percentage.
2. De herstructurering van het bestaand stedelijk gebied is inmiddels op gang gekomen. Uit de Monitor Prestatieafspraken blijkt echter dat de beoogde kernvoorraad voor de doelgroepen van beleid groter is dan op dit moment strikt noodzakelijk zou zijn, onder meer doordat in bestand stedelijk gebied minder sociale woningen zijn gesloopt en meer gebouwd dan voorzien in de stedelijke programma's waarop de woningbouwdifferentiatie van Leidsche Rijn is gebaseerd.

3. De totale woningbouwcapaciteit van de Centrale Zone is ca. 600 woningen groter dan voorzien. Hierdoor komt het totaal in Leidsche Rijn te realiseren aantal woningen bijna uit op de oorspronkelijk geplande 31.000. Hierbij moet wel worden opgemerkt dat een deel van de bovengenoemde plancapaciteit (Leeuwensteijn-zuid) pas in een laat stadium kan worden gerealiseerd doordat uitplaatsing van Asfaltcentrale KWS voorlopig niet zal kunnen plaats vinden. In de grondexploitatie behorend bij deze Actualisatie wordt niet met ten aanzien van dat plandeel te realiseren kosten en opbrengsten rekening gehouden.

Op basis van de voorgaande overwegingen zal in de Centrale Zone het in het kader van de DUO-overeenkomst afgesproken aantal in de sociale sector te bouwen woningen worden aangehouden, ondanks dat het in totaal te bouwen aantal woningen toeneemt. Daarbij wordt in het "zekere" plandeel 33% van de woningbouw gerealiseerd in de sociale sector (sociale huur en goedkope). Voor Leeuwensteijn-zuid zullen te zijner tijd naar aanleiding van de dan actuele stand van zaken de uitgangspunten kunnen worden herijkt.

4.1.4. Woningbouwprogramma Centrale Zone

Als gevolg van het bovenstaande ontstaat globaal het volgende woningbouwprogramma voor de Centrale Zone:

Woningbouwprogramma Centrale Zone*			
	EGW	**MGW**	**Totaal**
Sociale huur (H1 en H2)	635	665	1300
Sociale koop (S1, S2, MG)	340	500	840
Beleggershuur	0	630	
Middeldure koop	1000	1250	2250
Dure koop	1430	340	1770
Totaal	*3405*	*3385*	*6790*

** Exclusief Leeuwensteijn-zuid*

4.1.5. Bijzondere woningbouwprogramma's

Sinds geruime tijd is de trend waarneembaar dat steeds meer mensen zo lang mogelijk zelfstandig willen wonen in de eigen omgeving bij toenemende leeftijd, afnemende gezondheid, of bij een geestelijke dan wel lichamelijke handicap. Voorheen werden deze mensen in intramurale woonvormen (bijvoorbeeld een bejaardentehuis) opgevangen. Vandaag de dag is er meer vraag naar aangepaste woonvormen in de wijk waar deze groep langer zelfstandig kan wonen en deel kan blijven uitmaken van de eigen wijk. Er is en blijft overigens ook een groep mensen voor wie dit niet wenselijk of mogelijk is. Zij blijven aangewezen op of kiezen voor een intramurale woonvorm.

In de Centrale Zone willen we ruimte bieden voor aangepaste woningen. Daarvoor zal een totaal woon-zorg concept ingevuld moeten worden. Dit concept is de woonservice zone.
In een woonservice zone bevindt zich een aantal (zorg) voorzieningen bij elkaar; een wijkgezondheidscentrum, zorgstation, centrum voor 24-uurs basiszorg en een wijkcentrum c.q. ontmoetingspunt. Al deze voorzieningen zijn geschikt en toegankelijk voor alle inwoners uit de wijk. Rondom deze voorzieningen bevinden zich in een straal van 300 meter de aangepaste woonvormen voor zorgbehoevenden.
In overleg met de zorgaanbieders is bepaald dat in de Centrale Zone één woonservice zone nodig is. De meest geschikte locatie hiervoor is het zuidwestelijk deel van Leidsche Rijn Centrum. Naast bovengenoemde zorgvoorzieningen zijn hier winkels voor dagelijkse goederen en diverse vormen van openbaar vervoer beschikbaar. Aangepaste woonvormen worden

gerealiseerd in een straal van 300 meter vanuit de zorgvoorzieningen. Dit omvat het zuidelijk deel van Leidsche Rijn Centrum, het noordelijk deel van Hogeweide en het oostelijk deel van Grauwaart.

Op basis van IWZ normen is het programma aangepaste woonvormen vastgesteld. Naast deze aangepaste woonvormen is een intramuraal zorgcomplex voor 92 bewoners nodig.

Programma aangepaste woonvormen

Vorm	*Aantal*	*Leidsche Rijn Centrum*	*Overige delen Centrale Zone*
Individueel zelfstandig wonen in aangepaste of aanpasbare woning	202	69	133
Complexgewijs verzorgd wonen	180	61	119
Zelfstandig beschut/begeleid wonen	40	14	26
Onzelfstandig geclusterd wonen	36	12	24
Totaal	*458*	*156*	*302*

Bij de selectie van opdrachtgevers voor de woningbouw in de Centrale Zone zal rekening worden gehouden met de bereidheid om het bijzondere programma te realiseren.

Toegankelijkheid

De hoogteverschillen in Leidsche Rijn Centrum en de deelgebieden Leeuwensteijn-noord en Hogeweide zijn voor Utrechtse begrippen behoorlijk. Dit vereist dan ook bijzondere aandacht voor de toegankelijkheid van de openbare ruimte voor mensen die slecht ter been zijn of in een rolstoel zitten. Met name in het Leidsche Rijn Centrum is de integrale toegankelijkheid van de voorzieningen, het openbaar vervoer en het winkelgebied voor alle bezoekers en bewoners een randvoorwaarde.

De ambitie voor heel Leidsche Rijn is om de toegankelijkheid van de openbare ruimte voor iedereen te garanderen. Er bestaan geen wettelijk verplichtingen wat betreft de inrichting van de openbare ruimte, maar het 'Handboek voor toegankelijkheid' (Elsevier bedrijfsinformatie en de Chronisch zieken en Gehandicapten Raad Nederland, 5e druk 2005) biedt goede richtlijnen. Voor woningen geldt het Bouwbesluit waarin een aantal van de richtlijnen uit het handboek is overgenomen en dus verplichtend zijn voor de ontwikkelaars en corporaties die de woningen bouwen.

4.1.6. Woonwagenstandplaatsen

In de Ontwikkelingsvisie 1997 is vastgelegd dat in het (voormalig) Utrechtse deel van Leidsche Rijn 40 standplaatsen worden gerealiseerd. Voor de Centrale Zone ligt een programma van 6 woonwagenstandplaatsen. In Utrecht geldt dat per locatie maximaal 4 woonwagenstandplaatsen worden gerealiseerd.
Aan de locatie voor standplaatsen wordt een aantal randvoorwaarden gesteld zodat goede inpassing in de wijk mogelijk is. De afstand tussen de woonwagenlocatie en de omringende woningen moet zodanig zijn dat wederzijds privacy gewaarborgd blijft. Het wegennet van de wijk, de toegang tot en situering van de woonwagenlocatie moet rekening houden met de mobiliteit van de woonwagens. Dat betekent bij het stedenbouwkundig vormgeven van de wijk de inrichting van de openbare ruimte en de openbare weg zo vorm gegeven moet worden dat het toegankelijk is voor exceptioneel groot verkeer. In de Centrale Zone

zijn twee locaties waar, rekening houdend met bovengenoemde voorwaarden, woonwagenstandplaatsen kunnen worden gerealiseerd. Het gaat om een drietal standplaatsen in Leeuwensteijn-noord of Hogeweide en een even groot aantal in Leeuwensteijn-zuid.

4.2. Voorzieningen

Leidsche Rijn realiseert een breed en compleet aanbod van voorzieningen voor haar inwoners. Gezien de omvang van Leidsche Rijn betekent dit dat er zowel wijk- en buurtvoorzieningen alsmede stadsdeel en stedelijk verzorgende voorzieningen worden gevestigd. In de verschillende wijken van Leidsche Rijn zijn voorzieningen gericht op wijk- en buurtniveau te vinden. In een stedelijk gebied als de centrale Zone zullen, naast buurt- en wijkvoorzieningen, juist stadsdeel en stedelijke voorzieningen worden gehuisvest.

4.2.1. Stadsdeel en stedelijke voorzieningen

De meeste stadsdeel- en stedelijke voorzieningen worden ingepast in Leidsche Rijn Centrum. Naast een functie voor heel Leidsche Rijn en Utrecht vormen deze voorzieningen een belangrijk onderdeel van het woonmilieu voor een aantal doelgroepen in het centrum; starters, kleine huishoudens en jongeren. Zij zijn gericht op een levendige omgeving met stedelijke voorzieningen. Belangrijke voorzieningen zijn het recreatief winkelen, uitgaan, cultuur en sport. Bovendien krijgt Leidsche Rijn Centrum een aanzienlijk programma aan niet commerciële en openbare voorzieningen, zoals onderwijs, bibliotheek, informatieverstrekking, levensbeschouwelijke behoeften en ontmoeting.

De stadsdeel- en stedelijke voorzieningen zijn qua omvang afgestemd op het eindbeeld van Leidsche Rijn. Bij een verdere toename van het inwoneraantal in de Regio Utrecht na 2010 bestaat de mogelijkheid dat de druk op uitbreiding van het totale voorzieningenareaal van Leidsche Rijn Centrum toeneemt. Leidsche Rijn Centrum heeft met z'n bijzondere omgeving op het kruispunt van de geïntegreerde A2 en het verhoogde spoor en z'n uitstekende ligging ten opzichte van belangrijke vervoersaders (A2 en spoor) in dat opzicht een grote potentie. In ruimtelijk opzicht wordt rekening gehouden met potentiële uitbreidingsruimte.

4.2.2. Wijkvoorzieningen

Winkelcentrum

Door het vooralsnog handhaven van KWS vervalt voorlopig het woningbouwprogramma in Leeuwensteijn-zuid. In Leeuwensteijn-zuid is in de Ontwikkelingsvisie 1997 buurtwinkelcentrum Hooggelegen opgenomen voor toekomstige bewoners in Rijnvliet en Leeuwensteijn-zuid. Een hedendaags buurtcentrum heeft 8.000 tot 10.000 inwoners (circa 3.500 a 4.000 woningen) nodig om economisch rendabel te kunnen functioneren. Dit aantal wordt door bovengenoemde ontwikkelingen ten zuiden van de Leidsche Rijn niet gehaald. Daarom wordt afgezien van de realisatie van het oorspronkelijke buurtwinkelcentrum bij Hooggelegen.

Gezondheidscluster

In Leidsche Rijn Centrum komt een gezondheidscentrum, dat deel uitmaakt van de woonservice zone (zie paragraaf 3.1.2). In de oorspronkelijke ontwikkelingsvisie was een tweede gezondheidscentrum voorzien in cluster Hooggelegen. Dit centrum komt op deze plek te vervallen door het voorlopig handhaven van KWS in Leeuwensteijn-zuid en zal nu gesitueerd worden in het zuidelijk deel van Hogeweide.

Kinderclusters

Aan de hand van het geactualiseerde woningbouwprogramma is een prognose opgesteld voor basisonderwijsvoorzieningen. In de Centrale Zone komen op drie locaties kinderclusters. In Leidsche Rijn Centrum (een basisschool en een gymzaal), in Leeuwensteijn-noord (twee basisscholen, een sportzaal en welzijn), en in Rijnvliet (een basisschool). Deze laatste basisschool komt in plaats van de basisschool in cluster Hooggelegen als gevolg van het voorlopig niet realiseren van het woningbouwprogramma in Leeuwensteijn-zuid. Naast de basisschool komen hiermee ook andere onderdelen van cluster Hooggelegen te vervallen (de gymzaal en de welzijnsvoorziening).

Buitensportvoorzieningen

In de Centrale Zone krijgt een drietal sportverenigingen een nieuwe locatie. Dit zijn de Utrechtse Rugby Club (URC), tennisvereniging PVDV en voetbalvereniging UTS. Deze verenigingen worden op een sportpark gevestigd in Strijkviertel. PVDV en UTS zullen voor voetbal en tennis een belangrijke rol vervullen voor de inwoners van het oostelijk deel van Leidsche Rijn. URC is de enige rugbyvereniging in Utrecht en zal een verzorgingsbereik voor de gehele stad hebben. Door het toevoegen van UTS is het sportpark groter geworden dan in de oorspronkelijk ontwikkelingsvisie. Door kunstgrasvelden toe te passen wordt de beschikbare ruimte voor het sportpark efficiënt benut.

Functiemenging

In de Centrale Zone wordt het op een aantal locaties mogelijk om ook buiten de genoemde voorzieningenclusters voorzieningen te realiseren in de wijk. In de bebouwing langs de A2 kap in Hogeweide wordt wonen gemengd met werken en voorzieningen. Functiemenging draagt bij aan de variatie van de woonmilieus. Met name kleine huishoudens en starters zijn op zoek naar gemengde woonmilieus. Het vroegtijdig opnemen van ruimtereserveringen voor functiemening plannen leidt er bovendien toe dat in een later stadium van de planvorming specifieke verzoeken van derden kunnen worden ingepast.

De functies in de gemengde delen van de Centrale Zone zijn aanvullend op die van Leidsche Rijn Centrum. Zij zijn gericht op het dagelijks gemak en hebben de direct omliggende wijk als verzorgingsgebied. Het verzorgingsbereik hangt deels af van de schaalgrootte van de functie. Bedrijven en voorzieningen met een omvang tot 500 m² en maximaal 25 werkzame personen zijn geschikt voor menging in de wijk. Geschikte functies voor functiemenging zijn horeca (restaurants, afhaalcentra en fastfood), kleinschalige kantoor- en bedrijfsruimte, consumentverzorgende dienstverlening (kapper, videotheek, zonnestudio etc) en bijzondere initiatieven. Detailhandel is uitgesloten en voorbehouden aan Leidsche Rijn Centrum.

4.3. Kantoren

In BRU verband is vastgesteld dat Leidsche Rijn in totaal 720.000 m² bvo kantoorvolume mag realiseren. De kantorenlocatie Papendorp is volop in ontwikkeling, waar inmiddels 143.000 m² van de in totaal 340.000 m² bvo kantoorvolume is gerealiseerd. In het deelgebied Vleuterweide is een kantoorprogramma van 40.000 m² bvo opgenomen. In Terwijde is nog ruimte voor 10.000 m² bvo, terwijl in De Wetering 15.000 m² bvo kan worden gerealiseerd. In de Centrale Zone komt een kantoorprogramma van 315.000 m² bvo waarvan het merendeel (240.000 m² bvo) in Leidsche Rijn Centrum wordt gerealiseerd.
De Centrale Zone is een uitstekend gebied om hoogwaardige kantoormilieus voor de stad Utrecht te realiseren. De ligging nabij A2 en het spoor is aantrekkelijk voor diverse segmenten van de kantorenmarkt, niet alleen in Leidsche Rijn maar ook binnen stad en regio. Met

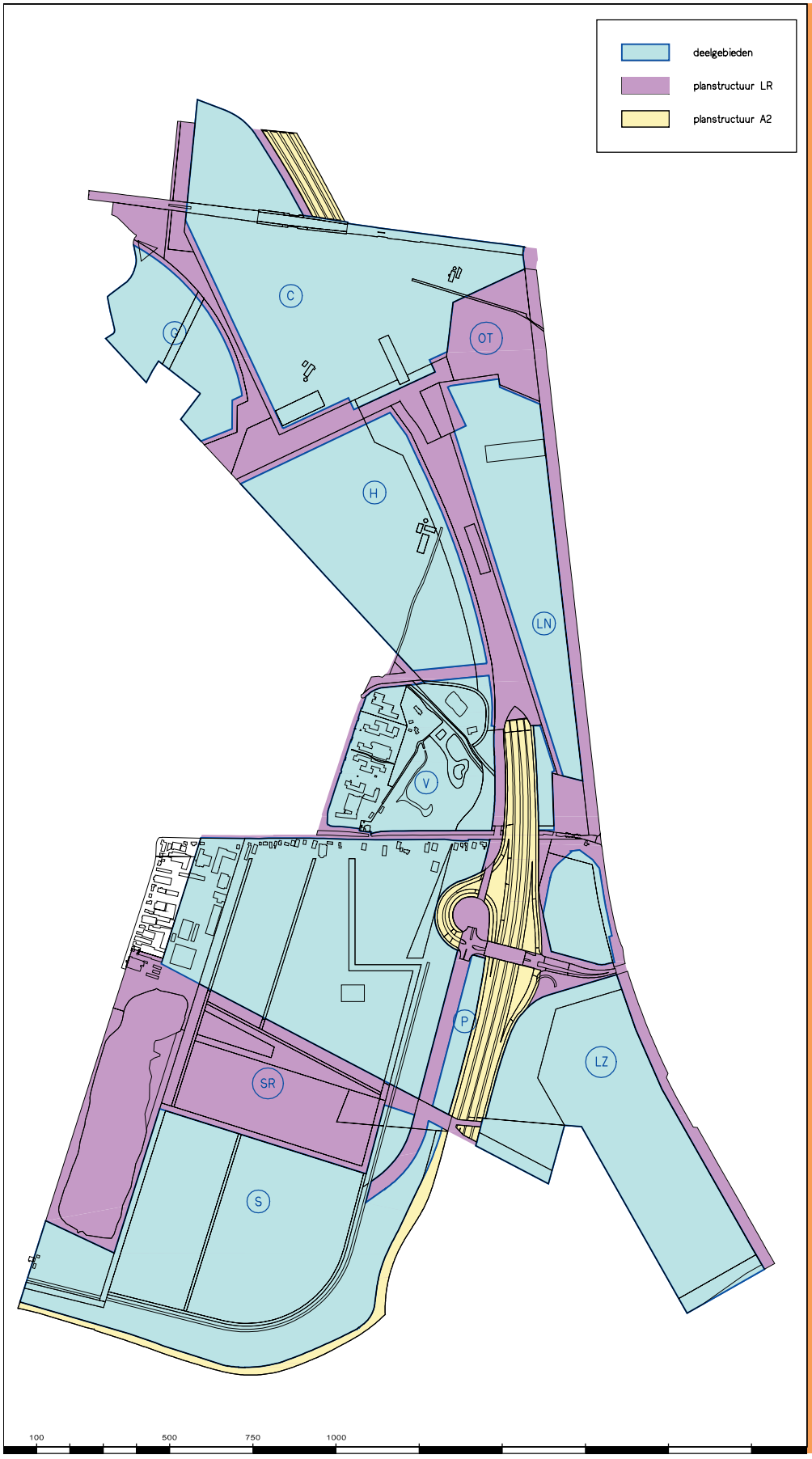
name voor bovenregionaal en nationaal georiënteerde bedrijvigheid is deze zone een uitermate geschikte plek. Net als Papendorp is de Centrale Zone goed bereikbaar vanaf de A2 en daarnaast met diverse vormen van openbaar vervoer. Leidsche Rijn Centrum biedt goede kansen voor middelgrote kantoren in een gemengde omgeving. Tevens zijn delen van het centrum waar meer solitair gerichte ontwikkelingen mogelijk zijn geschikt voor bovenregionale of nationale (hoofd)kantoren. Lokale en regionale kantoorvestigingen vinden een plek in de naar de A2 toegekeerde randen van Hogeweide en Leeuwensteijn-noord. Het gaat hier om een specifiek marktsegment dat zich goed laat mengen met woningbouw. Het gebied is geschikt voor kleine bedrijven en starters.

Gelet op de ervaring in de afgelopen jaren in economisch gunstige en minder gunstige omstandigheden wordt voor de Centrale Zone uitgegaan van een doorlooptijd van de afzet van de geplande kantoormeters tot 2025. Dat betekent dat er tot 2025 geen marktruimte is voor extra kantoorprogramma in Leidsche Rijn. Fysiek gezien is er wel ruimte voor aanvullend kantoorprogramma. Dit betreft de deelgebieden De Taats-noord en de omgeving van knooppunt Hooggelegen. In deze deelgebieden zal in stedenbouwkundig opzicht ruimte gereserveerd worden om toekomstige kantoorontwikkelingen te kunnen opvangen.

4.4. Bedrijven

Oorspronkelijk omvatte Leidsche Rijn in aanvulling op de reeds in ontwikkeling zijnde bedrijfsterreinen 67 hectare netto uitgeefbaar bedrijventerrein op Haarrijn en Strijkviertel. Het oppervlak bedrijventerrein is terug gebracht als gevolg van een groter ruimtebeslag van knooppunt Hooggelegen, het groter oppervlak van sportpark Strijkviertel en gedeeltelijke omzetting van bedrijventerrein naar woningbouw in Haarrijn. Beide locaties tezamen omvatten nu 48 hectare netto uitgeefbaar bedrijventerrein. In met name de afgelopen jaren is het uitgifteniveau van bedrijventerreinen terug gelopen. In de periode 1995-2003 is gemiddeld 7,1 hectare per jaar uitgegeven. Gezien het uitgiftetempo omvat het huidige programma voldoende mogelijkheden voor bedrijven tot 2015.

In de afgelopen jaren is gebleken dat de vraag naar B-bedrijven (combinatie van bedrijven met 50% a 70% kantoorruimte) kleiner is dan oorspronkelijk verwacht. De vraag spitst zich feitelijk toe op pure bedrijfsruimten of pure kantoorruimten. Het resterende aanbod voor B-bedrijven in Nieuwerijn (Papendorp) biedt voldoende ruimte voor de toekomstige vraag naar B-bedrijven. Dit betekent dat op de toekomstige bedrijventerreinen in de Centrale Zone alleen ingezet wordt op C-bedrijven. Voor het profiel van het bedrijventerrein in Haarrijn heeft dit geen consequenties. Voor Strijkviertel betekent dit dat het geplande areaal voor B-bedrijven wordt omgezet naar C-bedrijven. Ondanks dat er niet wordt ingezet op de vestiging van B bedrijven blijft het noordelijk deel van het 40 hectare grote bedrijventerrein Strijkviertel goed ontsloten door openbaar vervoer. Het noordelijk deel is dan ook geschikt voor een invulling met arbeidsintensievere bedrijven.



Opgavenkaart

5 Stedebouwkundige eenheden

5.1. Leidsche Rijn Centrum

De belangrijkste opgave voor Leidsche Rijn Centrum is het realiseren van een centrum waarvan het stratenpatroon doorloopt over de A2, waarin de hoogteverschillen op een logische manier zijn opgelost maar tevens zorgen voor een bijzondere omgeving, dat zich onderscheid van de omringende buurten, dat vanuit Utrecht de entree vormt voor Leidsche Rijn en voor de omgeving de entree van Utrecht en dat bovenal door Leidsche Rijners in het hart wordt gesloten als hún centrum.

Speciale aandachtspunten: centraal stellen van de openbare ruimte, inpassen van twee boerderijen, de integratie van de A2, de kruising met het spoor bij het Station Leidsche Rijn Centrum, de kruising van de Archeologielaan met de Stadsweg, de inpassing van de Noordelijke Stadsas en de HOV-baan de belvédère die aansluit op Overtuin.

Het nieuwe centrumgebied van Leidsche Rijn heeft door zijn bijzondere ligging op de kruising van de A2 en het spoor een veel grotere betekenis dan alleen lokaal. Om dat te benadrukken wordt het gebied als het ware los gelegd van het omringende woongebied. Er is voor gekozen de prominent aanwezige hoogteverschillen als extra kwaliteit duidelijk zichtbaar te maken. Aan de oostkant van het centrum, waar aansluiting wordt gezocht bij de bestaande stad, speelt het hoogteverschil een belangrijke rol in het realiseren van onderscheid met het aangrenzende Overtuin. Aan de westkant wordt het hoogteverschil benut in het plangebied zelf. Een aantal belangrijke verbindingen die door het gebied lopen, zorgen voor een spel van harde en meer geleidelijke overgangen: de noordelijke stadsas, de aparte centrumontsluitingroute, de fietsboulevard en de HOV-lijn zijn daarvan de belangrijkste voorbeelden. Daarnaast worden bijzondere oplossingen gehanteerd om de toegankelijkheid van dit goed bereikbare centrumgebied te garanderen. Het stratenpatroon loopt als het ware door over de A2.

Het centrum heeft een grote diversiteit aan functies: winkels, cafés en restaurants, een hotel, een bioscoop, een discotheek, commerciële sportfuncties en culturele trekkers als aan een theater, een museum en/of een multifunctionele zaal (poppodium) en een breed scala aan openbare voorzieningen naast een omvangrijk woningbouw- en kantorenprogramma. In grote delen van het gebied worden functies verticaal gemengd in gebouwen, teneinde de functies die levendigheid me zich mee brengen zoveel mogelijk op de openbare ruimte te kunnen oriënteren. Binnen het Centrum worden daarbij verschillende accenten gelegd. De grootste menging van functies vindt plaats in het kernwinkelgebied ten zuiden van het Station: detailhandel en aanverwante commerciële diensten op de begane grond, kantoren

en woningen op de verdieping. Het forse aantal woningen dat hier wordt ontwikkeld wordt ontsloten via de straatzijde zodat bewoners bijdragen aan de levendigheid en de sociale veiligheid in het centrum. Dit deel van het centrum is met name ook bedoeld voor recreatief winkelen. Daarvoor nemen consumenten de tijd, zodat naast een aantrekkelijke omgeving ook de aanwezigheid van horeca van belang is.

Leidsche Rijn Centrum heeft een detailhandelsprogramma van 45.000 m² bvo, waarvan het grootste deel wordt ingepast in het kerngebied. Het programma is gebaseerd op het inwoneraantal van heel Leidsche Rijn, inclusief de bestaande kernen.

Leidsche Rijn heeft wat betreft winkelvoorzieningen een fijnmazige structuur. Dit houdt in dat elke wijk beschikt over een eigen buurt- of wijkcentrum voor de dagelijkse boodschappen. Leidsche Rijn Centrum vervult die lokale verzorgingsfunctie voor de bewoners van de Centrale Zone. Aangezien aan het doen van dagelijkse boodschappen andere eisen worden gesteld dan aan recreatief winkelen worden winkels met het aanbod aan dagelijkse goederen (o.a. supermarkten) en hoogfrequentie niet dagelijkse goederen (bloemenwinkel, drogisterij etc.) georiënteerd op met name de woongebieden aan de zuidzijde van het centrum.

In het gehele centrum komen twee- tot drieduizend, voor ca. 70% gestapelde, woningen in een centrumstedelijk woonmilieu. De bewoners zijn bijvoorbeeld tweeverdieners die houden van uitgaan, die alle voorzieningen willen hebben die een centrum biedt inclusief een optimale bereikbaarheid met openbaar vervoer en auto. Voor deze groep worden moderne appartementen in de duurdere categorieën ontwikkeld. Daarnaast zullen ook groepen die wat minder te besteden hebben in het centrum een geschikte woning kunnen vinden.

Buiten het kernwinkelgebied is meer ruimte voor vestiging van een afzonderlijk kantorenprogramma of de realisatie van een gebied met een sterker accent op de woonfunctie. Het totale kantorenprogramma omvat ca. 240.000 m² bvo. Gelet op de grote potentie van dit gebied wordt er rekening mee gehouden dat het centrum in de periode na 2015 nog verder kan groeien. Het centrum zal daarom met de nodige flexibiliteit worden opgezet.

5.2. Grauwaart

De opgave voor Grauwaart is om rond de oprijlaan van Park Grauwaart een logische overgang te bewerkstelligen tussen de manifest aanwezige drukte van het Centrum en de rust van Het Zand. Speciale aandacht gaat in deze behoorlijk stedelijke omgeving uit naar de inrichting van de openbare ruimte in relatie tot het oplossen van de parkeerbehoefte.

Dit relatief kleine deelgebiedje met 650 à 750 woningen vormt de overgang tussen het stadse Leidsche Rijn Centrum en de rustige woonbuurt Het Zand. Het ontleent een belangrijk deel van zijn kwaliteit aan het centraal in het plangebied gelegen Park Grauwaart. Vroeger stond daar een kasteel waarvan nog resten in de grond aanwezig zijn. De voormalige oprijlaan van kasteel Grauwaart vormt tezamen met het Park de ruimtelijke drager van dit plandeel. In deze drager is een 150kV-leiding ondergronds ingepast. Het gebied ten westen van deze drager zal mogelijk wat eerder kunnen worden ontwikkelt dan het oostelijk deel, aangezien het niet binnen de geluidhinderzone van de huidige A2 ligt.

Het gebied wordt als eenheid ontworpen in een reactie op de ruimtelijk prominent aanwezige begrenzing met Leidsche Rijn Centrum aan de oostzijde. Het van elkaar los liggen van beide gebieden wordt hier vorm gegeven door de aanleg van een gracht, aan de centrumzijde te combineren met de route die zowel het centrum als Grauwaart ontsluit vanaf de verbindingsweg en vanaf de noordelijke stadsas / voor zover het verkeer komende uit Leidsche Rijn betreft. Het water behoort tot het hoofdwatersysteem van Leidsche Rijn.

Aan de noordzijde wordt Grauwaart begrensd door de Noordelijke Stadsas. De bebouwing in de noordpunt vormt een belangrijk herkenningspunt voor het onder het spoor door komende verkeer en wordt dus ook als zodanig vorm gegeven. Aan de zuid-westkant vormt de Rijnkennemerlaan de begrenzing. Het gebied wordt doorkruist door de fietsboulevard.

Grauwaart wordt omringd door een grote hoeveelheid openbaar groen, waardoor de sfeer in het gebiedje zelf in aansluiting op het centrum vrij stedelijk kan zijn. Het accent ligt eerder op openbaar groen en verharding dan op privégroen. Het oostelijk deel van Grauwaart is een goede plek voor mensen die graag in de nabijheid van Leidsche Rijn Centrum willen wonen en leent zich voor een groot aantal starterswoningen en sociale woningbouw. Parkeren zal hier deels in gebouwde voorzieningen worden opgelost.
De westzijde sluit qua woonmilieu het meest aan op deelgebied Het Zand: voornamelijk grondgebonden eengezinswoningen met de nadruk op de duurdere categorieën. Bij de Verbindingsweg hoort gestapelde bebouwing, aangezien zich op deze plek de entree van het centrumgebied bevindt.

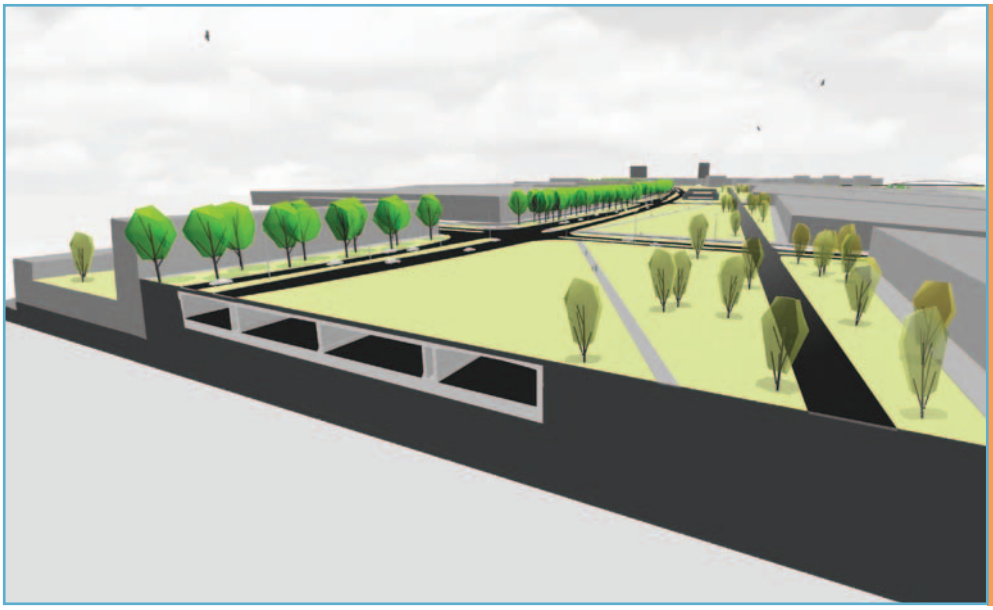
Parkeren gebeurt op maaiveld zowel in de openbare ruimte als op eigen terrein. De voorzieningen voor Grauwaart liggen in het aangrenzende centrum. Aan de Noordelijke Stadsas zal hier of in het Centrum ruimte worden gevonden voor een brandstofverkooppunt. Het Informatiecentrum Leidsche Rijn zal op termijn een andere functie krijgen. Het gebied wordt ontsloten vanaf de Verbindingsweg en de Noordelijke Stadsas.

5.3. Overtuin

De opgave voor het laag gelegen Overtuin is het creëren van contrast met Leidsche Rijn Centrum in combinatie met het bieden van een uniek uitzicht over de stad en het Amsterdam-Rijnkanaal voor de omringende gebieden.

Met Overtuin is als contrast met het centrum een laag gelegen gebied gedefinieerd. Het hoogteverschil van bijna 8 meter biedt de mogelijkheid op deze harde grens tussen Overtuin en centrum een stedelijk balkon te realiseren, dat tegelijkertijd een uniek uitzicht biedt over de directe omgeving (met o.a. het Amsterdam-Rijnkanaal) en een zichtrelatie en oriëntatie op de bestaande stad mogelijk maakt (Hogeweidebrug, Keulsekade, noordpunt Oog in Al). Het laaggelegen gebied zet zich langs de Vleutense Wetering door in Leidsche Rijn Centrum, in de omgeving van Boerderij Roodnoot.

De kracht van Overtuin is de mogelijkheid een bijzonder, zich van de omliggende wijken en centrum nadrukkelijk onderscheidend, woonmilieu te creëren. Dat maakt het mogelijk te bouwen voor groepen die wel in de buurt van het centrum willen wonen, maar nadrukkelijk kiezen voor een luw woonklimaat. De te realiseren dichtheid en de manier waarop het programma is gedefinieerd zorgen voor de nodige flexibiliteit. Overtuin is een van de laatst te ontwikkelen en bouwen wijken van Leidsche Rijn. Het is van groot belang om voor die toe-



Het park op de A2

komst ruimte te creëren waarbinnen diverse, op de actuele vraag en ontwikkelingen passende, bouwprogramma's in het gebied mogelijk zijn. Naast een zich van de specifieke centrumsfeer onderscheidend woonmilieu is van belang het gebied voldoende open te houden om de essentiële zichtrelaties te waarborgen. Daarnaast is het van belang dat het gevoel wordt ondersteund dat Leidsche Rijn Centrum door loopt tot aan de Hogeweidebrug. De groenstructuur in het gebied vormt tevens een verwijzing naar Lageweide ten noorden van het spoor. Het gebied wordt ontsloten vanaf de weg tussen de Archeologielaan en Lageweide.

In Overtuin worden - afhankelijk van te zijner tijd te maken nadere keuzes - tussen de 100 en 400 woningen gebouwd. Ten behoeve van de grondexploitatie is rekening gehouden met voornamelijk gestapelde bouw met in de bebouwing geïntegreerd parkeren, voornamelijk in de duurdere prijscategorieën en een beperkt deel sociale woningbouw.
De belangrijkste keuze die te zijner tijd moet worden gemaakt met het dan geldende marktperspectief in het achterhoofd is of Overtuin een wijk met een uitermate groen karakter door een geringe dichtheid (enkele woontorens verspreid over het gebied zodat veel open ruimte ontstaat) of door een geringe spreiding (woningbouw juist geconcentreerd in een deel van het gebied zodat aaneengesloten open ruimte ontstaat). In het gebied kan extra kwaliteit worden toegevoegd door de realisatie van een waterpartij die nodig is als waterberging voor onder meer het centrum.

5.4. Leeuwensteijn-noord

Opgave is de bewoners te laten profiteren van het kanaal én het A2-park in een stedelijk ogende omgeving met adressen aan de straat met relatief veel privé-buitenruimte.

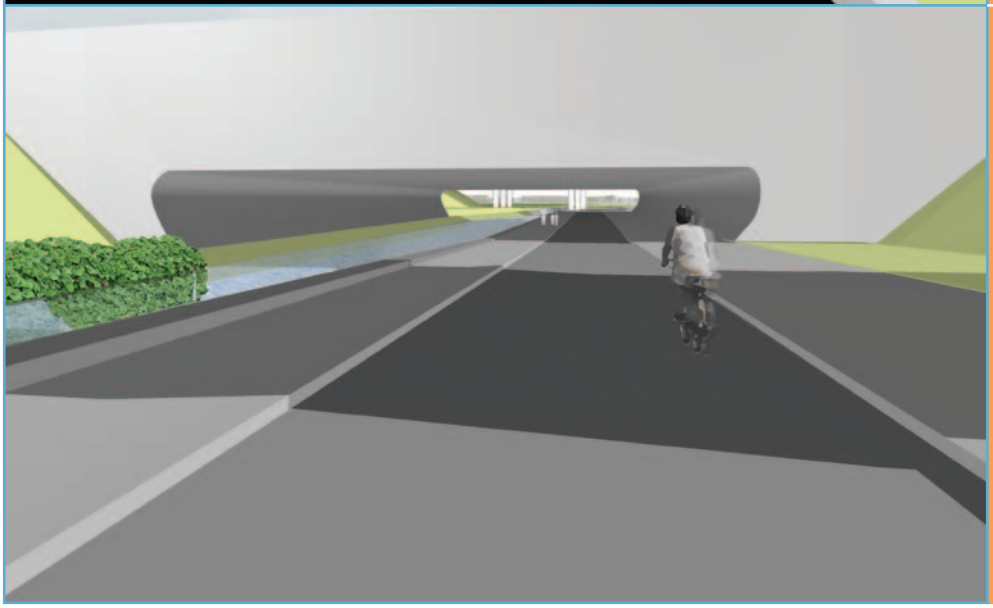
In deze smalle woonbuurt is overal de aanwezigheid van enerzijds het Amsterdam-Rijnkanaal en anderzijds de kap van de A2 voelbaar. Dat geeft dit gebied de potentie van een absolute toplocatie centraal in Utrecht. Dankzij de A2 is het park op de kap overal op korte loopafstand beschikbaar. In het verlengde van de Langerakbaan ligt de aanrijroute naar de fietsbrug naar Oog in Al als een hoog element in het gebied. Voor het overige wordt het gebied gekarakteriseerd door het over relatief korte afstand aflopende maaiveld vanaf het dek van de A2 naar de bijna 8 meter lager gelegen zone van het Amsterdam-Rijnkanaal. Vanuit het hele gebied is er een prachtig uitzicht op het kanaal. Omgekeerd biedt de wijk zicht op Leidsche Rijn vanuit de bestaande stad.

De openbare ruimte in de wijk krijgt een relatief stenig en stedelijke uitstraling. Het openbare groen ligt in Leeuwensteijn-noord niet zo zeer in de woonbuurt zelf maar aan de randen: de oever van het ARK, het A2-park, Overtuin en De Wiel. Flinke privé-buitenruimten of collectieve hoven bieden een veilige plek voor kinderen om dichtbij huis te spelen.
In totaal komen er 1050 à 1150 woningen, met name in de duurdere categorie naast een deel sociale woningbouw. De gedachten gaan uit naar een flink aandeel smalle, hoge stadswoningen in 3 á 4 lagen met ruimte voor flinke privé-buitenruimte naast bijvoorbeeld patiowoningen. Parkeren gebeurt hier deels maaiveld, voor de goedkopere woningen worden parkeerplaatsen op straat gereserveerd.

Het gebied is met de auto bereikbaar via de zuidelijke stadsas/Langerakbaan en de over de kap van de A2 kruisende buurtontsluiting. Sluipverkeer richting LR Centrum of binnenstad



Stadsweg



Onderdoorgang Leidsche Rijn

wordt geweerd. Indien deze wordt gerealiseerd kan langzaam verkeer vanuit Leeuwensteijn-noord via de fietsbrug het Amsterdam-Rijnkanaal over richting bestaande stad.

In Leeuwensteijn-noord worden een kindercluster met een basisschool, kinderopvang, een peuterspeelzaal en een klein buitensportcomplex gevestigd. Het buitensportcomplex is bestemd voor de scholen, de buurt en voor wijkactiviteiten.

5.5. Hogeweide

De opgave voor dit deelgebied is om de kans van de bijzondere hoogteverschillen te benutten in een woonbuurt met bijzonder programma aan de Stadsweg, waarbij het relatief hoge aandeel sociale woningbouw in met name de randen van het gebied zorgvuldig wordt gemengd met de rest van het programma.

De wijk Hogeweide sluit zowel qua ligging als qua programma aan op Parkwijk. De wijk heeft zijn naam te danken aan de weg Hogeweide waarvan het karakteristieke zuidelijke deel bewaard blijft. Daarnaast zal de wijk ook werkelijk hoog liggen. Het midden van de wijk is nu al als gronddepot in gebruik en deze ophoging zal bij ontwikkeling van het gebied worden omgezet in een plateau van 2 tot 3 meter boven maaiveld. Vanaf het plateau, richting de overkapping van de A2 neemt de hoogte verder toe tot bijna 8 meter boven maaiveld. Het woonmilieu op het hoger gelegen middenplateau is iets groener, heeft een iets lagere dichtheid dan het omringende meer stedelijke woonmilieu binnen Hogeweide en richt zich op de (hogere) middeninkomens van vooral (jonge) gezinnen, vaak met kinderen. Het gaat op het middenplateau voornamelijk om grondgebonden eengezinswoningen, maar wellicht ook grondgebonden starterwoningen.

Buiten het middenplateau is het huidige maaiveld het uitgangspunt van waar uit het hoogteverschil naar de A2 geleidelijk zal worden overbrugd. Op deze helling komt een sterk gemengd programma met goedkope koopwoningen en sociale woningbouw. Het woonmilieu kenmerkt zich door wonen nabij Leidsche Rijn Centrum voor midden en lagere inkomens (onder andere kleine huishoudens, starters en jonge gezinnen met kinderen) in wat hogere dichtheden dan op het middenplateau.
Aan de noordelijke en oostelijke randen van Hogeweide langs het centrum en aan de A2 zijn de woningen gestapeld. Mogelijkheden voor functiemenging zullen hier worden gecreëerd door het verruimen van de verdiepingshoogte van de eerste bouwlaag. Naast woningen kan daardoor worden gedacht aan enkele voorzieningen, bedrijven en kleinschalige "zelfstandige" kantoorruimte (units tussen de 150 m² en 500 m² met een eigen entree). In totaal worden in Hogeweide 1250 à 1500 woningen gebouwd.

Aan de Stadsweg wordt geluidhinder van de A2 en Stadsweg opgevangen door toepassing van dove gevels. De bereikbaarheid van het woongebied is door de begrenzing met de Langerakbaan, de Archeologielaan, de Stadsweg en het fietspad langs de Rijnkennemerlaan aan alle kanten prima.

Ten noorden van de Langerakbaan zal het tweede gezondheidscluster van de Centrale Zone worden gevestigd. Dit cluster omvat ook een activiteitencentrum en een kinderdagverblijf. Het gezondheidscluster zal een verzorgende functie vervullen voor Hogeweide, Leeuwensteijn-noord, Rijnvliet en op termijn Leeuwensteijn-zuid.

5.6. Rijnvliet

Opgave voor Rijnvliet is het creëren van woongebied van relatief beperkte omvang met weinig eigen voorzieningen dat voor zichzelf voldoende omgevingskwaliteit krijgt om tot een aantrekkelijk woongebied uit te groeien. Speciale aandacht gaat uit naar de relatie met Langerak, De Meern en De Taats.

Rijnvliet zal in veel opzichten lijken op het aangrenzende Langerak: een groene, ruim opgezette wijk met veel water, ruime woningen en veel privé-groen met parkeren op eigen terrein. De Plaslaan langs de HOV-baan aan de zuidzijde van het gebied vormt een belangrijke ruimtelijk/functionele drager van het plan. Door de omringende bedrijventerreinen en de ruimtelijk enigszins geïsoleerde ligging is het hier noodzakelijk om de ruimtelijke kwaliteit in gebied zelf te creëren. Van belang is dat de kwaliteit van de Strijkviertelplas optimaal wordt benut. Daarnaast wordt de ruimtelijke kwaliteit met name ontleend aan het vele oppervlaktewater dat als gevolg van het watersysteem van Leidsche Rijn en de afwatering van de A2 dient te worden gerealiseerd. In het centrale deel van de buurt zal in de openbare ruimte minder verharding worden toegepast dan in de iets stedelijkere randen.
Met de situering van een sportpark aan de zuidzijde van het gebied wordt een extra kwaliteit toegevoegd doordat een interessante route ontstaat langs de sportvelden naar de Strijkviertelplas.

De buurt bestaat uit grondgebonden woningen en een beperkt aantal meergezinswoningen. Rijnvliet is goed ontsloten vanaf de snelweg en de Stadsweg en is daardoor goed te oriënteren op Leidsche Rijn Centrum, As Kanaleneiland en de Binnenstad.
Het woongebied is met elke vorm van vervoer goed bereikbaar. Het krijgt een eigen HOV-halte. Voor alle vervoerssoorten is Rijnvliet via de Plaslaan bereikbaar vanaf de Stadsweg en het Taatse Viaduct. Voorkomen moet echter worden dat er door het gebied sluipverkeer gaat rijden tussen de Rijksstraatweg en de aansluiting met de Stadsweg.
Er komt onder meer een fietspad over het Taatse Viaduct zodat de oost en westkant van de A2 met elkaar verbonden zijn. Voor langzaam verkeer is tevens een aansluiting op de Rijksstraatweg van belang.
Het programma biedt zowel 2-onder-1 kapwoningen en kleine vrijstaande woningen voor bewoners in de hogere inkomensgroepen als een redelijk aandeel sociale woningbouw. Vanwege de relatief geringe omvang van dit gebied (600 à 750 woningen) wordt het idee uit de Structuurvisie Utrecht om de noordelijke strook van bedrijfsterrein Oudenrijn op termijn om te vormen naar een woningbouwgebied van harte ondersteund. Een bijzondere en bijzonder lastige opgave is daarbij om de aansluiting op het bedrijventerrein Oudenrijn zo soepel mogelijk te doen verlopen, waar mogelijk door de toevoeging van een woonfunctie.
Ten zuiden van de woonbuurt krijgen drie sportverenigingen een nieuwe locatie. Dit zijn de Utrechtse Rugby Club (URC), voetbal en tennisvereniging PVDV en voetbalvereniging UTS. PVDV en UTS zullen voor voetbal en tennis een belangrijke rol vervullen voor de inwoners van het oostelijk deel van Leidsche Rijn. URC is de enige rugbyvereniging in Leidsche Rijn, en zal een verzorgingsbereik voor heel Leidsche Rijn hebben.
Gekozen is om de drie verenigingen te concentreren zodat een gezamenlijk sportpark ontstaat. Door een combinatie met omringend openbaar water en groen ontstaat een aantrekkelijke buffer tussen de woonbuurt en het bedrijventerrein Strijkviertel, waarin tevens een aantrekkelijke wandelroute voor de bewoners van Rijnvliet wordt opgenomen.

5.7. Voorn

Opgave voor het kleine gebied Voorn is om voor het oprukken van Leidsche Rijn een vorm te vinden die respect toont aan het landgoed Park Voorn.

Voorn is gelegen tussen de Leidsche Rijn en de Langerakbaan en omvat het landgoed Park Voorn, het kantorenpark Voorn en het gebied rond de PTT-centrale. Van oorsprong lag het landgoed in het buitengebied. In de afgelopen decennia is Park Voorn langzaam dichter bij de stad komen te liggen. Met de planvorming van Leidsche Rijn, en de Centrale Zone in het bijzonder, komt het park definitief in de stad te liggen. Vanwege het bijzondere en historische karakter van het landgoed is Park Voorn inmiddels aangewezen tot rijksmonument.

De infrastructuurbundel van het nieuwe tracé A2 en de stadsweg loopt deels over Park Voorn. De inpassing van Park Voorn in Leidsche Rijn dient respectvol te geschieden, waarbij een goede overgang tussen het park en de verlegde A2 tot stand komt. Met bebouwingsmogelijkheden in de drie hoekpunten zal de oorspronkelijke vorm van het park worden benadrukt. De bebouwing ter markering van de oostelijke punt van het landgoed Park Voorn ligt in het gebied De Wiel, ten oosten van de verlegde A2.

Ten noorden van het park krijgt in het gebied Voorn de Rijnkennemerlaan z'n beëindiging. Door het gebied Voorn loopt een fietsroute vanaf de Stadsweg via de rand van het park door naar de Rijksstraatweg en Rijnvliet, als rechtstreekse route van en naar Leidsche Rijn Centrum. Langzaam verkeer naar de stad wordt geleid via het gebiedje De Wiel.

In het gebied in de oksel van de aansluiting van de Langerakbaan op de Stadsweg is ruimte voor 75 à 125 gestapelde woningen, te ontsluiten vanuit het gebied. Parkeren vindt onder de woongebouwen plaats. Op termijn verdient de Langerakbaan een afronding waar die overgaat in de verlengde Langerakbaan door een herontwikkeling van de meest noordelijke kantoren aan de Burgemeester Verderlaan in combinatie met enige woningbouw, waarbij tevens de markering van het Park tot z'n recht dient te komen. In het Park zelf is het ruimtelijk denkbaar dat langs de oprijlaan 3 à 4 woningen worden gebouwd

5.8. Leeuwensteijn-zuid

Opgave is het realiseren van een woongebied dat Leidsche Rijn en Kanaleneiland dichter bij elkaar brengt en Leidsche Rijn over een breed front langs het Amsterdam Rijnkanaal een gezicht geeft naar de bestaande stad.

De ontwikkeling van dit deelgebied ligt nog ver in de toekomst. Leeuwensteijn-zuid zou in typologie kunnen aansluiten op Kanaleneiland zoals het zal worden na de stedelijk vernieuwing van, onder meer, de As Kanaleneiland. Veel lucht, licht en ruimte voor moderne gezinnen en jonge starters op de woningmarkt. Het programma (1000 à 1500 woningen) kent een relatief hoog aandeel woningen in de goedkopere prijscategorieën en sociale woningbouw. De verhouding tussen eengezins- en meergezinswoningen is ongeveer 70-30%.
Het gebied zal geen eigen voorzieningencluster (meer) krijgen, bewoners kunnen gebruik maken van het aanbod in de rest van Leidsche Rijn of in Kanaleneiland. Het gebied zal worden ontsloten vanaf het Taatse Viaduct en vanuit Papendorp. Aan de noordzijde ontstaat een verbinding langs het kanaal, die op termijn moet worden doorverbonden met

Leeuwensteijn-noord, maar die vooralsnog vooral zal worden gebruikt voor de ontsluiting van Nedal. Op deze route wordt ruimte gereserveerd voor een OV-verbinding. Nabij het Taatse Viaduct is ruimte voor een Transferium. Vanaf de A2 is dat Transferium aan de noordzijde rechtstreeks te ontsluiten.

5.9 Strijkviertel

De opgave is simpel: maak een aantrekkelijk en bedrijventerrein dat profiteert van de perfecte bereikbaarheid vanaf de A12 en de A2. Speciale aandacht gaat uit naar de mogelijkheid om dit gebied in de toekomst door te verbinden met Rijnenburg.

Strijkviertel is door zijn ligging in de oksel van A2 en A12 een aantrekkelijk gebied voor de vestiging van bedrijven. Door diverse omstandigheden (zie paragraaf 3.4) is de omvang van het bedrijventerrein teruggebracht naar 40 hectare, gelegen tussen de Strijkviertelplas, Sportpark Rijnvliet, de A2 en de Letschertweg. Om de strook langs de A2 te kunnen ontwikkelen zal de huidige Letschertweg gebruikt gaan worden als interne ontsluitingsweg. Het nieuw aan te legen tracé van de Stadsweg vormt de belangrijkste ruimtelijke drager van het gebied. Ten zuiden van Hooggelegen zal de Stadsweg dichter bij de A2 worden gesitueerd dan de huidige Letschertweg. Doordat deze weg hoog aantakt op Hooggelegen en het Taatse Viaduct komt het gebied tussen A2 en Stadsweg eveneens hoog te liggen. Hier is eveneens ruimte voor de ontwikkeling van bedrijven. Optimalisatie van de ontwikkelingsmogelijkheden van dit gebiedje zijn afhankelijk van de mogelijkheden de door het gebied lopende watertransportleiding te verplaatsen of onder het gebied door te boren.

Langs de Plaslaan nabij het Taatse Viaduct in Strijkviertel moet rekening worden gehouden met bebouwing die tevens dienst doet als geluidwering voor het nabij gelegen woongebied Rijnvliet. Deze bebouwing ondersteunt het meer stedelijke karakter van de Plaslaan in het verlengde van De Taats.

6 Realisatie

De Centrale Zone wordt prachtig. Stedelijk, leesbaar, allemaal eigen stukjes Utrecht, mooie woningen. Maar belangrijk is ook dat straks niet de gemeente-belastingen omhoog moeten om tekorten afgedekt te krijgen. En dat functies op tijd worden opgeleverd om in de behoefte te kunnen voorzien wanneer die manifest is. Ook daarover is bij deze actualisatie uiteraard nagedacht. Hoe hou je zo'n complex plan betaalbaar. Wanneer en voor welke prijs. De planning en de grondexploitatie.

6.1. Planning en fasering op hoofdlijnen van de Centrale Zone

6.1.1. De invloed van werken van het Rijk

De planning en fasering van de deelgebieden in de Centrale Zone wordt sterk beïnvloed door grote infrastructurele werken: de integratie van de A2, knooppunt Hooggelegen en de spoorverdubbeling.

De spoorverdubbeling is inmiddels van start gegaan. Zodra het nieuw aan te leggen zuidelijke spoor gereed is (medio 2007) zal de aansluiting van gebieden ter weerszijden van het spoor beter zijn dan in de huidige situatie. De definitieve situatie wordt bereikt in 2011, wanneer het huidige spoor is verbouwd en de feitelijke spoorverdubbeling tot stand is gekomen. Op dat moment kan station Leidsche Rijn Centrum in de dienstregeling worden opgenomen. In overleg met NS en het BRU zal moeten worden bepaald wanneer dat station de Interregiostatus kan verkrijgen. Dat zal in sterke mate afhangen van de voortgang van de ontwikkelingen in Leidsche Rijn Centrum.

Pas nadat de integratie van de A2 is afgerond (medio 2010) kan de huidige A2 in de Centrale Zone buiten bedrijf worden gesteld. Dan pas komt het gebied tussen het nieuwe A2-tracé en het Amsterdam-Rijnkanaal ter beschikking voor ontwikkeling. De eerste woningen in dat gebied kunnen dan ook niet voor 2012 worden opgeleverd.

Maar niet alleen de fysieke aanwezigheid van de A2 zelf vormt een belemmering voor de voortgang van de woningbouwplannen. De geluidhinder die de A2 met zich mee brengt stelt beperkingen aan ontwikkelingen in een zone van 600 meter vanaf de A2. Dat betekent dat met name in deelgebied Hogeweide pas woningen kunnen worden opgeleverd nadat het verkeer over de geïntegreerde A2 wordt afgewikkeld. Mogelijk dat dat moment wat kan worden vervroegd indien de geïntegreerde A2 gefaseerd in gebruik gaat worden genomen.

Ten zuiden van de waterloop de Leidsche Rijn wordt de A2 slechts in beperkte mate verlegd. De ombouw van verkeersplein Hooggelegen en de daar aan gekoppelde realisatie van geluidsvoorzieningen is mede bepalend voor het moment dat woningen kunnen worden opgeleverd in delen van Langerak Zuid.

6.1.2. De invloed van de grondbeschikbaarheid

Een andere factor die van invloed is op de snelheid waarmee de Centrale Zone kan worden ontwikkeld is de beschikbaarheid van de grond. Grote delen van het gebied zijn eigendom van de gemeente. In 2005 zal een definitieve overeenkomst worden vastgesteld tussen de gemeente Utrecht en Domeinen ten aanzien van overdracht van gronden in relatie tot de werkzaamheden aan de A2. Dat betekent dat – afgezien van de gronden die nodig zijn voor de integratie van de A2 zelf – de Centrale Zone tussen De Wetering en de Leidsche Rijn in z'n geheel eigendom is van de gemeente Utrecht, behoudens Park Voorn.
In het oostelijk deel van Grauwaart is sprake van voortgezet gebruik van sportvelden, totdat in Strijkviertel een alternatief complex bespeelbaar is (naar verwachting medio 2008).
Het noordelijk deel van Hogeweide is momenteel in gebruik als tijdelijk voorzieningencentrum, feitelijk vooruitlopend op de ontwikkeling van Leidsche Rijn Centrum. Opheffing van dit tijdelijk gebruik moet dan ook in relatie worden gebracht met de eerste opleveringen in Leidsche Rijn Centrum.

Ten zuiden van de Leidsche Rijn vormt de aanwezigheid van de bedrijven KWS en in mindere mate Nedal een belemmering voor uitvoering van de oorspronkelijke woningbouwplannen

in het gebied tussen A2 en Kanaal. Het blijft de ambitie van de gemeente Utrecht in deze zone ooit tot realisatie van woningbouw te komen. Op dit moment wordt er van uit gegaan dat dit niet binnen de planhorizon van deze actualisatie (2025) tot stand zal komen.

De ontwikkeling van de polder Strijkviertel wordt beïnvloed door het gegeven dat de gemeente daar nauwelijks grond in eigendom heeft. De huidige eigenaren hebben aangegeven partij te willen zijn in de ontwikkeling van het gebied.

6.1.3. De invloed van het onderliggend wegennet

Een andere factor die de planning en fasering van de Centrale Zone beïnvloed is de realisatie van het onderliggend wegennet. De openstelling van de Verbindingsweg is afhankelijk van gereed komen van een nieuwe onderdoorgang in het zuidelijke spoor en wordt niet eerder verwacht dan eind 2008.
De Stadsweg, de belangrijkste hoofdontsluitingsweg van het gebied, kan pas worden gerealiseerd nadat door Rijkswaterstaat het westelijk deel van de overkapping van de A2 is opgeleverd. Openstelling vindt daardoor niet eerder plaats dan in 2009. De Stadsweg is nodig voor de ontsluiting van Hogeweide, Leeuwensteijn-noord en een groot deel van Leidsche Rijn Centrum.
De Noordelijke Stadsas loopt nu tijdelijk over de Verlegde Verlengde Vleutenseweg (tijdelijke voorziening over het nieuwe en oude A2-tracé) maar zal pas op z'n vroegst begin 2011 op z'n definitieve plek kunnen gaan functioneren, nadat de huidige A2 buiten gebruik is gesteld. Het westelijke deel tot aan de verbindingsweg wordt aangelegd zodra de spooronderdoorgang begin 2008 gereed is.
Met de aanleg van het Taatse Viaduct (ontsluiting Papendorp) zal naar verwachting in 2007 kunnen worden gestart. Geprobeerd wordt nog in 2008 de zuidelijke HOV-radiaal geheel of gedeeltelijk in gebruik te nemen.

6.1.4. De invloed van de markt

In de Centrale Zone wordt ongeveer de helft van het kantorenprogramma van Leidsche Rijn gerealiseerd. Gelet op de ontwikkelingen op de kantorenmarkt in de afgelopen jaren en de vooruitzichten voor de komende jaren wordt er nu mee rekening gehouden dat dit programma tot ontwikkeling komt in de komende 20 jaar. Daar zal bij de invulling van de stedenbouwkundige plannen rekening mee worden gehouden. Enerzijds wordt prioriteit gegeven aan de ontwikkeling van locaties die van kantoorontwikkelingen afhankelijk zijn. Anderzijds moet worden geopereerd vanuit het besef dat de markt zich niet of ten dele laat sturen. De aantrekkingskracht van locaties waaraan prioriteit wordt gegeven zal des te meer concurrerend moeten zijn.

Voor de woningbouw geldt een vergelijkbaar verhaal. De Centrale Zone kent vanwege de noodzakelijk na te streven stedelijkheid een relatief hoog percentage gestapelde woningbouw. De producten die op de markt worden gezet zullen concurrerend moeten zijn, zowel qua invulling als omgevingskenmerken. Bovendien zijn de doelgroepen voor die specifieke producten zorgvuldig benoemd op basis van stedelijke behoefte. De Centrale Zone biedt voldoende kansen om die omgevingskenmerken gerealiseerd te krijgen, met name in Leidsche Rijn Centrum, Grauwaart-oost, Overtuin en Hogeweide. Ook in het bestaand stedelijk gebied van Utrecht worden de programma's de komende jaren echter gekenmerkt door een hoog aandeel stapeling. In de Centrale Zone moet er dus rekening mee worden gehouden dat voor het ontwikkelen van locaties waar stapeling onontkoombaar is, voldoende de tijd wordt genomen. Verwacht wordt daarom dat de woningbouwproductie in de Centrale Zone minimaal doorloopt tot 2020.

Daarnaast geldt dat de marktopname van één deelgebied met een omvang als dat van de Centrale Zone in Leidsche Rijn begrensd moet worden tot om en nabij de 800 woningen per jaar. Ook daarmee is in de planning van de deelgebieden rekening gehouden.

6.1.5. De complexiteit van Leidsche Rijn Centrum

Leidsche Rijn Centrum vormt de meest complexe opgave binnen de Centrale Zone. Op het kruispunt van A2 en spoor, met een overmaat aan hoofdinfrastructuur, met een bijzonder programma en bovendien met een hoge ambitie. Allemaal zaken die de planning sterk beïnvloeden In de Visie ´Het levende Centrum` is vastgelegd dat voor in ieder geval bepaalde delen van het gebied het programma op bouwblokniveau verticaal wordt gemengd. Dat is met name bedoeld om de openbare ruimte optimaal te kunnen benutten (publieksfuncties aan de straat). De bouwperiode is daarmee extra sterk afhankelijk van de marktontwikkeling van de individuele programma-onderdelen. Er wordt rekening gehouden met een bouwperiode van meer dan 10 jaar.

Voor het oostelijk deel van het centrum vormt vanaf 2007 de aanwezigheid van de tijdelijke Nieuwe Ontsluiting Utrecht West (NOUW2) een extra complicatie. Om in 2012 te kunnen starten met de ontwikkeling van het gebied zal uiterlijk in 2007 een besluit moeten worden genomen over een definitieve plek van de stedelijke ontsluitingsweg (NOUW3) buiten het plangebied Leidsche Rijn.

De behoefte om stedelijke voorzieningen te realiseren is nu al aanwezig. Vooralsnog is Leidsche Rijn in dat opzicht echter aangewezen op tijdelijke voorzieningen.

6.2. Aanpak

De doorlooptijd van de ontwikkeling van de centrale Zone is lang. Nu wordt voorzien dat er de komende 20 jaar in het gebied rond de A2 volop bouwactiviteiten zullen plaats vinden. Zelfs als deelgebied Leeuwensteijn-zuid (ter plaatse van KWS) buiten beschouwing wordt gelaten. Het laatste deelgebied dat in ontwikkeling wordt genomen is Leeuwensteijn-noord, tussen A2 en het kanaal. Daar worden de eerste opleveringen niet binnen 7 jaar verwacht. Leidsche Rijn Centrum start eerder, maar zal een langere doorlooptijd kennen. Waar het tijdsapect in de ontwikkeling van het gebied zo'n bepalende en strategische rol speelt, is flexibiliteit geboden. Er wordt voor gekozen een zodanig planproces in te richten dat tussentijdse bijstelling goed mogelijk blijft, ook tussen deelgebieden. De eerstvolgende stap zal daarom niet zijn het opstellen van een Stedenbouwkundig Programma van Eisen voor het gehele gebied. Zo'n SPVE heeft namelijk tot doel deelgebieden te benoemen die met een eigen programma en financieel resultaat uit het totaal kunnen worden gelicht.

De Actualisatie heeft een globaal karakter, vergelijkbaar aan de oorspronkelijke Ontwikkelingsvisie uit 1997. Om dat voor de Centrale Zone te kunnen doen is echter veel onderzoek verricht, tot op het niveau van verkavelingsstudies. Niet om die nu vast te leggen, wel om tijdig te kunnen rekenen aan de differentiatie tussen deelgebieden. Deze basisgegevens worden in het interne planproces vastgelegd en de komende jaren beheerd, zodanig dat op elk gewenst moment vanuit het totaal van de Centrale Zone een deelgebied kan worden benoemd waarvoor op basis van een startdocument in een snelle slag een SPVE kan worden opgesteld. De grenzen van een deelgebied worden bepaald in het startdocument. De Gemeenteraad krijgt op die manier niet op 1 moment een SPVE voor de Centrale Zone gepresenteerd, maar gefaseerd over de komende jaren een aantal kleinere SPVE's. De uit te werken deelgebieden en delen van de planstructuur zullen worden afgeleid uit de *Opgavenkaart*.

6.3. Grondexploitatie

In de grondexploitatie die behoort bij deze Actualisatie wordt niet ingegaan op het gebied Leeuwesteijn-zuid. Indien dat gebied tussentijds alsnog in ontwikkeling wordt genomen zal daarvoor een aparte grondexploitatie dienen te worden opgesteld. Op dit moment wordt er van uit gegaan dat in dat deelgebied geen kosten worden gemaakt en geen opbrengsten te verwachten zijn.
De grondexploitatie Centrale Zone kent een looptijd tot 2025. Op prijspeil 1-1-2004 zijn alle beschreven maatregelen voorzien van een kosten- en opbrengstencomponent inclusief bijdragen in de integratie van de A2 en de inpassing van verkeersplein Hooggelegen. Tevens is rekening gehouden met bijdragen in de realisering van een aantal gebouwde parkeervoorzieningen in de gebieden in en rond het centrum. Dit is noodzakelijk vanwege de specifieke situatie, de dichtheid en het opgetilde maaiveld. Net zoals in de Ontwikkelingsvisie 1997 zijn in deze grondexploitatie geen middelen gereserveerd voor de aanleg van de fietsbrug over het Amsterdam Rijnkanaal (regionaal project).
Ruimte voor nog niet in de grondexploitatie opgenomen ontwikkelingen (extra programma) is te vinden in met name het plandeel ten zuiden van Hooggelegen ter weerszijden van de Stadsweg en in Leidsche Rijn Centrum. Op die plek kunnen kantoren en enige woningen worden gebouwd. Voor de kantoren is echter geen ruimte in de markt voorzien. De reservering geldt als ruimte voor de toekomst. Uit het Masterplan Leidsche Rijn Centrum moet blijken of ook in het Centrum ruimte voor de toekomst kan worden gereserveerd. Voor een levensvatbaar centrum is een dergelijke reservering noodzakelijk. Ruimte voor de toekomst is eveneens gelegen in het deel van het plangebied Leidsche Rijn dat na de verlegging van de A2 feitelijk is gelegen in Lageweide. Voor dat plandeel zijn kosten noch opbrengsten naar de grondexploitatie toegerekend.

Voor alle woningbouwgebieden in de Centrale Zone zijn bandbreedtes aangegeven voor het woningbouwprogramma. In paragraaf 2.2. is een overzicht gegeven van het totale woningbouwprogramma voor de zone (exclusief Leeuwensteijn-zuid). Bandbreedtes en totaalprogramma tezamen zijn richtinggevend. In de grondexploitatie is gerekend met een veel nauwkeurigere aanname voor het woningbouwprogramma. Zo is bijvoorbeeld overeenkomstig de visie ´Het levende Centrum` rekening gehouden met een bandbreedte van 2000-3000 woningen in het centrumgebied, terwijl in de bij de actualisatie behorende grondexploitatie is uitgegaan van 2550 woningen. Van belang is dat wordt gestuurd op het totale woningbouwprogramma, dat in de deelgebieden binnen de bandbreedtes wordt geopereerd en dat voor het totale gebied het beoogde saldoresultaat wordt gehaald.

Op basis van bovenstaande aannames en rekening houdend met de in de lopende grondexploitatie verdisconteerde bijdrage van dit plandeel aan de kostendekking in de overall-planexploitatie is voor de Centrale Zone - ondanks de geringere woningbouwcapaciteit door het uitschuiven van Leeuwesteijn-zuid, ondanks het verder uitfaseren van het kantoorprogramma en ondanks het naar beneden bijstellen van het metrage bedrijfsterrein - sprake van een sluitende grondexploitatie.

Colofon

Aan de totstandkoming van dit rapport is o.a. meegewerkt door:

Projectgroep Centrale Zone:

Kika Aalberts	Adviseur, DSO afdeling Wonen
Jan Bont	Planner, Triode
Lucy Brand,	Stedelijke Accountmanager, DSO afdeling Wonen
Rob Hendriks	Procesmanager Openbare Ruimte, PBLRU
Lars Kleiverda	Stedenbouwkundige, PBLRU
Jeen Kootstra	Projectleider Centrum, PBLRU
Erik Leisink	Adviseur (niet-)commerciële voorzieningen, PBLRU
René de Klerk	Vastgoedadviseur, OGU afdeling Verwervingen
Eddo van der Meulen	Planeconoom, PBLRU
Paul Scheublin	Projectmanager A2 Integratie, PBLRU
Nico van Selm	Planeconoom, OGU
Pieter van Sluijs	Projectleider, PBLRU
Martine Sluijter	Verkeerskundig adviseur Regiestaf Leidsche Rijn, DSO afdeling Verkeer
Paul Vreeken	Programmamanager Regiestaf, PBLRU
Edward Willems	Projectmanager, DSB - IBU

Inhoudelijke bijdragen:

Arianne Broere	Stedelijk adviseur Wonen, DSO afdeling Wonen
Bert Coenen	Projectmanager Infrastructuur, PBLRU
Hans van Dijkhuizen	Adviseur Geluid, DSO afdeling Milieu
Wim Greijn	Accountmanager, DSO afdeling APM
Nora Hugenholtz	Projectmanager Centrum, PBLRU
Arjan Kool	Landschapsarchitect, Veenenbos en Bosch
Ron Linschoten	Verkeerskundige, Grontmij
Marijke Mosheuvel	Accountmanager DSO afdeling Milieu
Marius Palsma	Senior adviseur Stedelijk Water, DSB afdeling IBU
René Snijders	Verkeerskundige, Grontmij
Rob Posthouwer	Senior beleidsmedewerker - adviseur, DSO afdeling Wonen
Harm Veenenbosch	Landschapsarchitect, Veenenbosch en Bos
Wouter van der Poel	Directeur, PBLRU

Kaart- en fotomateriaal:

Kevin van den Brom	CAD-tekenaar, PBLRU
Lars Kleiverda	Stedenbouwkundige, PBLRU
Harm Veenenbosch	Landschapsarchitect, Veenenbos en Bosch

Grafische vormgeving:

Hans Smeijsters	Grafisch ontwerper, Hans Smeijsters | Grafisch Ontwerp

Redactie:

Jurjen van Keulen	Senior communicatieadviseur, PBLRU
Olof Koekebakker	redacteur / tekstschrijver
Erik Leisink	Adviseur (niet-)commerciële voorzieningen, PBLRU
Paul Vreeken	Programmamanager Regiestaf, PBLRU

Met dank aan:

Jo Coenen	Architect, Jo Coenen & Co Architecten
Anne Bregje Snijders	Architect, Jo Coenen & Co Architecten

Datum: November 2005

Voor vragen over dit rapport kunt u contact opnemen met de heer Paul Vreeken op telefoonnummer 030 - 286 4800 of e-mail P.Vreeken@Utrecht.nl