



Gemeente Utrecht

Fietsbrug Amsterdam Rijnkanaal



Integraal Programma van Eisen, juni 2012



Inhoudsopgave

1	Inleiding	5	4	Ontwerpeisen per onderdeel	22
1.1	Aanleiding; raadsbesluit juni 2011	5	4.1	Brug	22
1.2	Vertrekpunt voor dit IPvE	6	4.2	Aanlanding, school, gymzaal	23
1.3	Doel	6	4.2.1	De aanlanding Victor Hugoplantsoen	23
1.4	Participatie	7	4.2.2	School en gymzaal	24
1.5	Plangebied	9	4.3	Woningen	26
1.6	Opbouw IPvE	9	4.4	Plantsoen	27
			4.5	Verkeersruimte	27
2	Kwaliteitseisen stedelijke hoofdfietsverbinding	11	5	Planning, financiering en fasering	28
2.1	Eisen algemeen	11	6	Onderzoeken	29
2.2	Eisen vertaald naar deelgebied Victor Hugoplantsoen	11			
2.3	Eisen vertaald naar deelgebied Leidsche Rijn	12			
3	Kwaliteitseisen inpassing Victor Hugoplantsoen	15			
3.1	Ruimtelijk-functionele hoofdstructuur	15			
3.1.1	Ruimtelijke opbouw	15			
3.1.2	Ruimtelijk-functionele samenhang	16			
3.1.3	Sociale veiligheid	17			
3.1.4	Beeldkwaliteit	19			
3.2	Randvoorwaardenkaart	19			
3.2.1	Bouwcontouren	20			



1 Inleiding

1.1 Aanleiding; raadsbesluit juni 2011

In 2010 is de planontwikkeling van de fietsbrug over het Amsterdam Rijnkanaal ter hoogte van het Victor Hugoplantsoen uitgewerkt in een doorstartdocument. Voor achtergrondinformatie over de nut- en noodzaak van de fietsbrug en de onderbouwing van het gekozen scenario wordt verwezen naar dit document. Begin 2010 heeft het college van burgemeester en wethouders een besluit genomen over dit doorstartdocument. In dit besluit staat waarom het college de fietsbrug wil realiseren, dat deze aan zal landen in het Victor Hugoplantsoen en dat in principe gekozen wordt voor het scenario waarbij de scholen worden verplaatst.

Dit besluit heeft ter inzage gelegen, zodat alle betrokkenen, bewoners en belanghebbenden hun reactie konden geven. Deze reacties hebben geleid tot een twekolommenstuk met enkele aanpassingen in het doorstartdocument (mei 2011) en een raadsvoorstel.

Op 28 juni 2011 heeft de gemeenteraad ingestemd met het raadsvoorstel over de fietsbrug. In het raadsbesluit is dit als volgt omschreven:

In het scenario 'verplaatsen scholen' kunnen fietsers ononderbroken (zonder afstappen) gebruik maken van de fietsverbinding. Het comfort van de brug kan worden geoptimaliseerd, doordat er via de lus maximaal gebruik kan worden gemaakt van extra lengte om het hellingspercentage zo laag mogelijk te maken. De meerwaarde voor de wijk in dit scenario zit met name in stedenbouwkundige en verkeerskundige aspecten. Er wordt letterlijk en figuurlijk ruimte gemaakt voor een goede en veilige inpassing van aanlanding van de brug mogelijk te maken, wat de wijk ten goede komt.

Het scenario 'verplaatsing scholen' voorziet in de verplaatsing van de Eben Haëzerschool naar elders in Utrecht. De ruimte die zo ontstaat, kan worden

benut voor een goede aanlanding van de brug. De gymzaal en Montessorischool worden verplaatst en geïntegreerd en in de aanlanding van de brug herbouwd. In dit scenario kan het plantsoen en de groene as langs het kanaal grotendeels worden gespaard. Daarnaast volgt de hoofdfietsverbinding via de brug een heldere lijn waarbij de brug van veraf zichtbaar is en waardoor een herkenbare route ontstaat. Het -hard dalende- doorgaande fietsverkeer kan ten zuiden van de school worden afgewikkeld, het halen en brengen van kinderen ten noorden van de aanlanding van de fietsbrug. Deze ontvlechting levert een goede verkeersveiligheid op, iets wat in sommige andere scenario's moeilijk vormgegeven kon worden. De sociale veiligheid is gediend bij het bouwen van een aantal woningen langs de aanlanding van de fietsbrug.

Daarnaast is aan de raad toegezegd dat de fietsbrug niet toegankelijk wordt voor brommers en snorfietzen.

Eben-Haëzerschool

Naar aanleiding van een motie is, naast alternatieve locaties voor de Eben-Haëzerschool, ook gekeken naar de ruimtelijke inpassing van de Eben-Haëzerschool samen met Montessorischool in het Victor Hugoplantsoen. Het schoolbestuur van de Eben-Haëzerschool heeft inmiddels laten weten dat hun voorkeur niet langer uitgaat naar herhuisvesting in het Victor Hugoplantsoen, maar naar een gecombineerde nieuwbouw met de KSU in Leidsche Rijn centrum. Het schoolbestuur stemt er mee in dat de gemeente doorgaat met de verdere planvoorbereiding zonder daarbij verder rekening te houden met herhuisvesting van de Eben-Haëzerschool. Dit betekent dat er gunstiger voorwaarden ontstaan voor een goede ruimtelijke inpassing van de fietsbrug en aanlanding in het Victor Hugoplantsoen.

Het college heeft de bereidheid uitgesproken om verplaatsing naar Leidsche Rijn centrum als voorkeurvariant verder uit te werken, mits er voldoende garanties zijn ten aanzien van haalbaarheid en planning. Indien mocht blijken dat niet aan deze uitgangspunten kan worden voldaan dan gaat Educatis ermee akkoord dat verplaatsing naar de locatie Grebbergen als enige terugvaloptie overblijft.

Met de raadsbrief van 17 januari 2012 geeft het College de gemeenteraad hierover geïnformeerd.

1.2 Vertrekpunt voor dit IPvE

Vertrekpunt voor dit IPvE is drieledig:

- Een **comfortabele en aantrekkelijke hoofdfietsverbinding** tussen Leidsche Rijn en bestaande stad;
- Een **zo goed mogelijke inpassing** van fietsbrug en aanlanding en nieuwe schoolbestemming in het Victor Hugoplantsoen met daar waar mogelijk meerwaarde voor de wijk;
- Een **haalbare planontwikkeling (tijd en geld)**.

1.3 Doel

In dit IPvE staat onder welke voorwaarden de brug, aanlanding, school, gymzaal en woningen dienen te worden ontworpen. In een later stadium worden de eisen en wensen uit dit IPvE voor de brug, aanlanding, school en gymzaal nader uitgewerkt in een separaat technisch PvE.

Dit IPvE dient als:

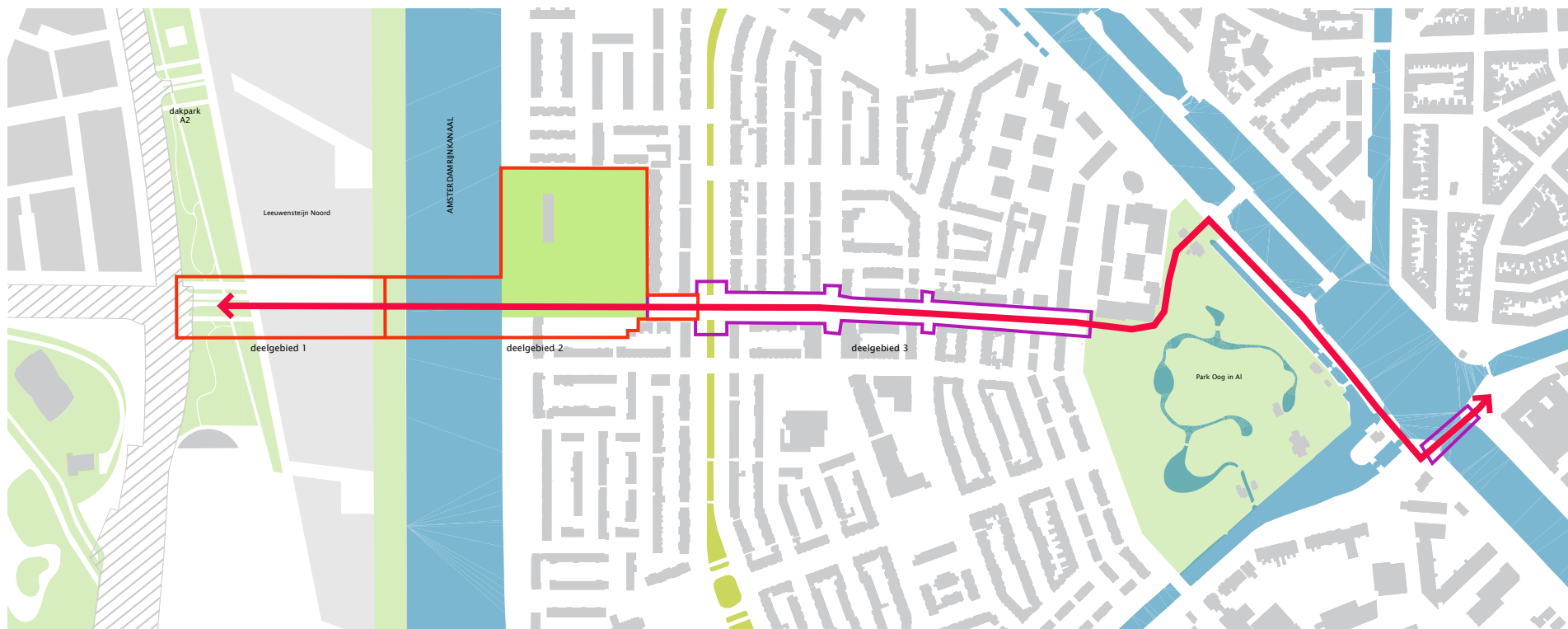
- Basis voor de architectenselectie en ontwerp;
- Onderlegger voor bestemmingsplan.

1.4 Participatie

De inhoud van dit IPvE is tot stand gekomen in samenspraak met de klankbordgroep en het schoolbestuur van OBS Oog in Al, locatie Montessori (Stichting Openbaar Primair Onderwijs Utrecht (SPOU)).

De deelname en betrokkenheid vanuit de klankbordgroep heeft plaatsgevonden op basis van participatieniveau: raadplegen. De klankbordgroep bestaat uit 28 leden en heeft een gemengde samenstelling, met mensen die op en rond het Victor Hugoplantsoen en mensen die langs de fietsroute door Oog in Al wonen. In totaal hebben 10 er bijeenkomsten plaatsgevonden, waarvan een aantal opgesplitst in werkgroepen (fietsroute en Victor Hugoplantsoen).

Met het schoolbestuur is samengewerkt op basis van gelijkwaardigheid. Op basis van de wetgeving is het schoolbestuur bouwheer en daarmee verantwoordelijk voor de nieuwbouw van de school. Vanwege de grote ruimtelijke verwevenheid van de deelplannen fietsbrug en school, wordt er gewerkt aan een overdracht van het bouwheerschap van schoolbestuur aan gemeente, waarbij het schoolbestuur wel mede-sturend blijft op het resultaat voor de school.



Plangebied project

1.5 Plangebied

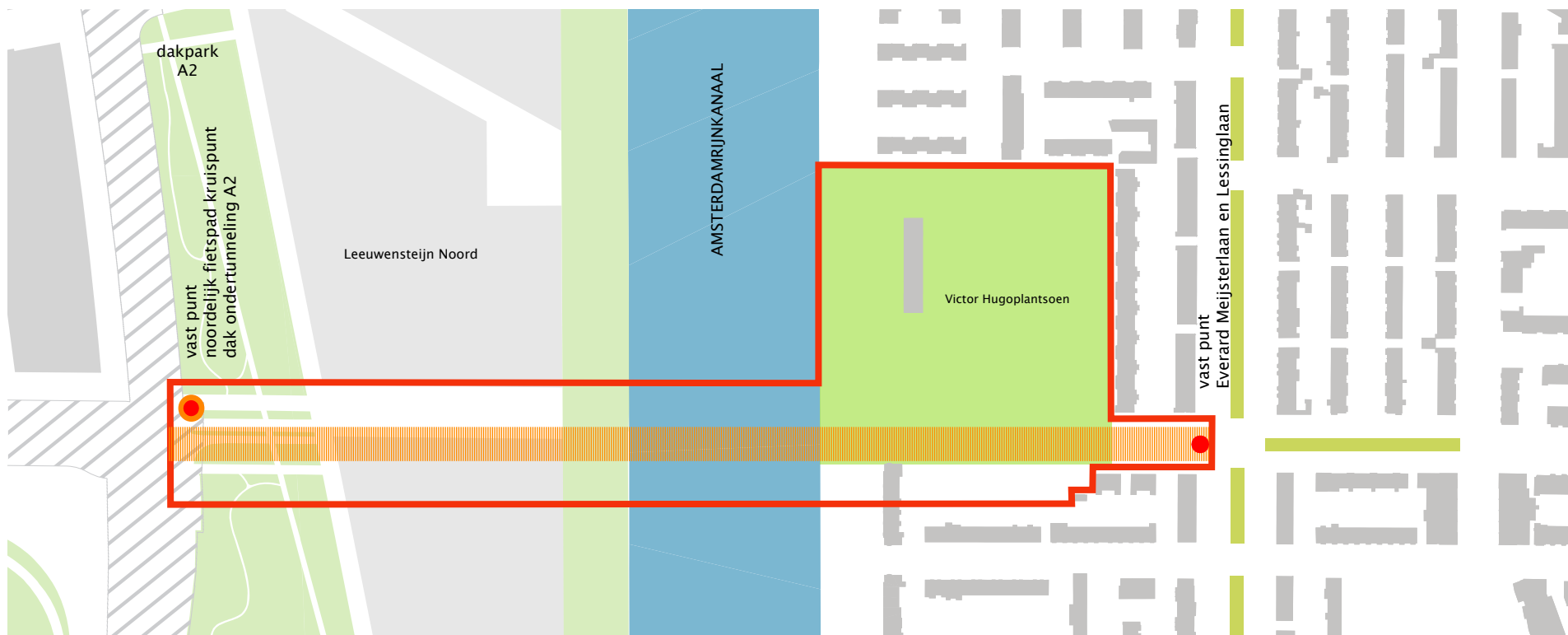
De uitgangspunten van het doorstartdocument zijn voor de aanlanding in Leidsche Rijn (tot aan dak A2) en de brug, aanlanding, school en gymzaal in het Victor Hugoplantsoen uitgewerkt in een Integraal Programma van Eisen Fietsbrug Amsterdam Rijnkanaal. Voor het vervolg van de fietsroute door Oog in Al tot en met de Muntbrug is een apart Integraal Programma van Eisen-Plus Fietsroute Oog in Al opgesteld.

1.6 Opbouw IPvE

In dit IPvE worden de eisen en wensen geformuleerd op drie verschillende schaalniveaus:

- Stedelijk niveau: stedelijke hoofdfietsverbinding;
- Gebiedsniveau: inpassing op en rond het Victor Hugoplantsoen in onderlinge samenhang bezien;
- Per functie of kaartvlak/eenheid uitwerking van eisen en wensen.

Daarnaast worden eisen geformuleerd over de planning en financiële haalbaarheid en te verrichten onderzoeken.



Plangebied IPvE, hoofdfietsverbinding en zichtas

2 Kwaliteitseisen stedelijke hoofdfietsverbinding

Vertrekpunt

Een comfortabele en aantrekkelijke hoofdfietsverbinding tussen Leidsche Rijn en bestaande stad.

2.1 Eisen algemeen

In de Fietsnota "Verder met de fiets" (2002) staan de vijf hoofdeisen voor een stedelijke hoofdfietsverbinding. Deze eisen zijn als volgt samen te vatten:

- **Directheid:** de fietsinfrastructuur biedt de fietser steeds een zo direct mogelijke route (omrijden blijft tot een minimum beperkt). Voor een herkenbare fietsroute is een goede oriëntatie nodig;
- **Comfort:** de fietsinfrastructuur maakt een vlotte en comfortabele doorstroming van het fietsverkeer mogelijk;
- **Veiligheid:** de fietsinfrastructuur waarborgt de verkeersveiligheid van fietsers en overige weggebruikers;
- **Aantrekkelijkheid:** de fietsinfrastructuur is zodanig vormgegeven en in de omgeving geïntegreerd, dat deze samen met de omgeving een harmonieus geheel vormt, waardoor fietsen in deze omgeving aantrekkelijk is;
- **Samenhang:** de fietsinfrastructuur vormt een samenhangend geheel en sluit aan op alle herkomsten en bestemmingen van fietsers (netwerkstructuur).

2.2 Eisen vertaald naar deelgebied Victor Hugoplantsoen

Specifiek voor het Victor Hugoplantsoen zijn bovenstaande eisen verder hieronder verder uitgewerkt en in hoofdstuk 3 en 4 doorvertaald in ontwerpseisen.

Directheid en oriëntatie

- Er dient in het plantsoen voldoende ruimte te zijn voor de brug en aanlanding, voor een herkenbare fietsroute en een logische en heldere oriëntatie van de fietser;
- Er dient een zo direct mogelijke aansluiting te komen tussen twee vaste punten: bestaande infrastructuur op het dak van de A2 in Leidsche Rijn en het kruispunt Lessinglaan/Everard Meijsterlaan;
- Er dient een brede bebouwingsvrije zone te komen voor aanlanding en brug zodat (een deel van) de brug op grotere afstand (tussen het dak van de A2 en de kruising Händelstraat-Everard Meijsterlaan) reeds te zien is. Binnen deze zichtas dienen geen zichtbelemmerende obstakels op de route te liggen.

Veiligheid

- Het fietsverkeer van de hoofdfietsroute dient zoveel mogelijk te worden gescheiden van overig verkeer;
- Om het doorgaande fietsverkeer van het halen en brengen van kinderen bij de school te scheiden, dient de school ten noorden van de fietsroute te worden teruggebouwd;
- Voorkomen moet worden dat fietsers die van de brug komen met te hoge snelheden door het gebied fietsen en zich met te hoge snelheden mengen met andere verkeersgebruikers. In ieder geval moet

er een uitrijstrook van tenminste 25 meter zijn voordat de fietsers zich mengen met ander verkeer;

- De brug (en aanlanding) dient niet toegankelijk te zijn voor bromfietsers en scooters;
- Er dient aandacht te zijn voor de sociale veiligheid voor de fietser op de brug en de aanlanding. Dit betekent met name dat op de brug en de aanlanding fietsers en voetgangers zicht dienen te hebben op de route en op elkaar (de fietser en/of wandelaar moeten elkaar zien aankomen). Ook een goede verlichting is een belangrijke voorwaarde voor sociale veiligheid. Overige aspecten over sociale veiligheid zijn opgenomen in hoofdstuk 3.1.3.

Comfort

- De aanlanding dient een maximaal comfort voor de fietser te hebben, met een zo laag mogelijk hellingspercentage en een optimale x-factor¹. Er dient sprake te zijn van een gemiddeld hellingspercentage van maximaal 3,1%. Nadrukkelijk wordt gevraagd om te zoeken naar een optimalisatie in het fietscomfort door het gemiddelde hellingspercentage te verlagen naar minder dan 3% en de x-factor (lengte/hogteverschil) te verhogen naar 5;
- De aanlanding dient fietsbaar te zijn (de gebruiker hoeft niet af te stappen).

2.3 Eisen vertaald naar deelgebied Leidsche Rijn

Oriëntatie

- Er dient een zo direct mogelijke aansluiting te komen tussen twee vaste punten: bestaande infrastructuur op het dak van de A2 in Leidsche Rijn en het kruispunt Lessinglaan/Everard Meijsterlaan;
- Binnen de zichtas moet de brug op grotere afstand (tussen het dak van de A2 en de kruising Händelstraat-Everard Meijsterlaan) reeds te zien zijn.

Veiligheid

- Er dient aandacht te zijn voor de sociale veiligheid voor de fietser op de brug en de aanlanding. Dit betekent vooral dat op de brug en de aanlanding fietsers en voetgangers zicht dienen te hebben op de route en op elkaar (de fietser en/of wandelaar moeten elkaar zien aankomen). Ook een goede verlichting is een belangrijke voorwaarde voor sociale veiligheid. Overige aspecten over sociale veiligheid zijn opgenomen in hoofdstuk 3.1.3.

Comfort

- Voor een maximaal comfort voor de fietser dient de route vanaf de 1e pijler op de oever aan de Leidsche Rijn zijde op hoogte te blijven tot aan het dak van de A2.

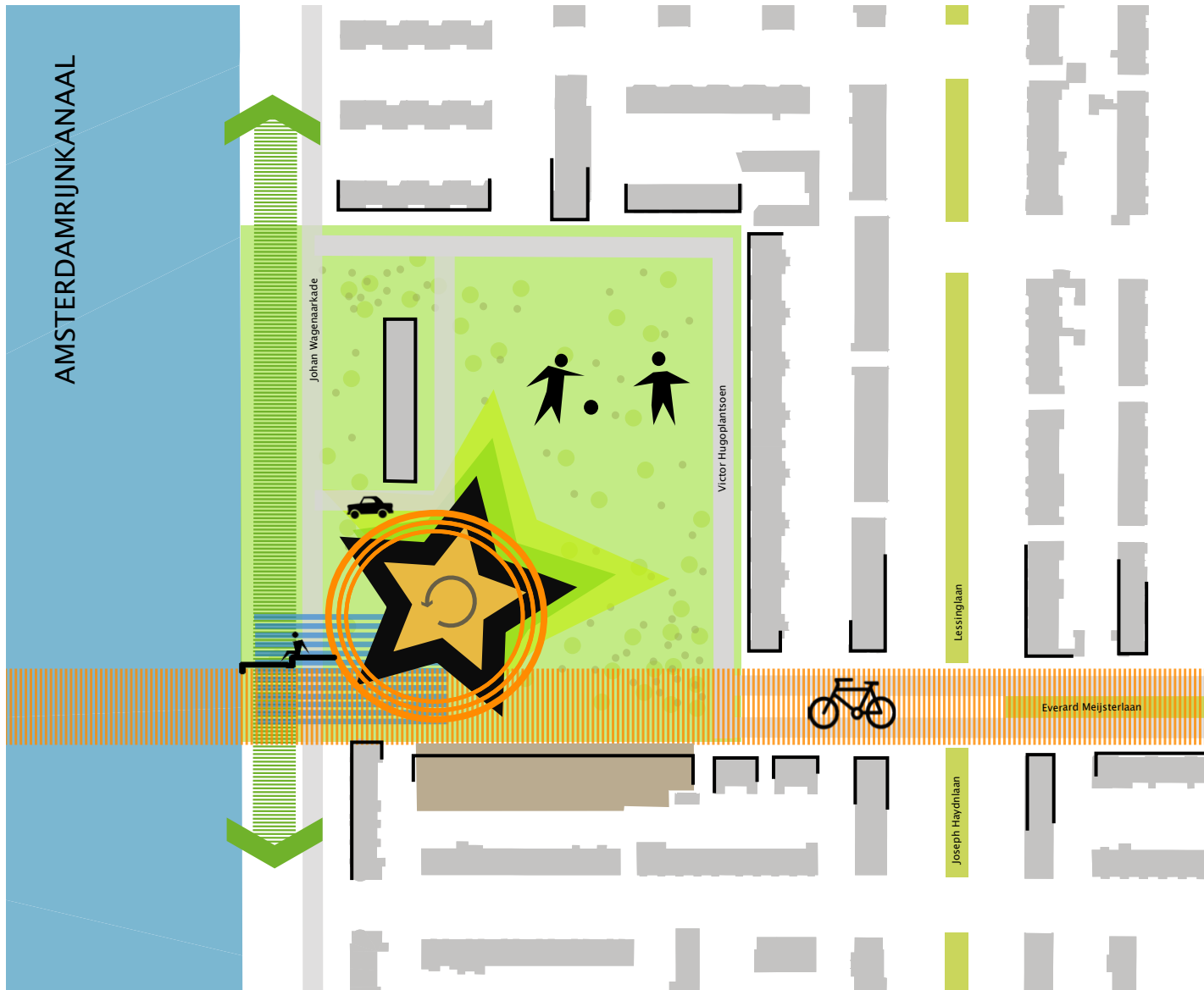
Aantrekkelijkheid

- Dit gedeelte van de route dient functioneel en in vormgeving aan te sluiten bij de brug, om een herkenbare route te waarborgen.

Functionele en technische eisen

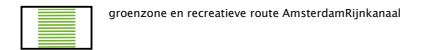
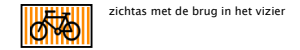
- De totale breedte van dit gedeelte van de route dient maximaal 7 meter te zijn. Voor een fietspad in twee richtingen is minimaal 4 meter nodig, voor het voetpad 2 meter. De rest van de breedte is bestemd voor constructie;
- Het voetpad op de brug dient ter hoogte van Leeuwensteijn Noord een trap naar maaiveld niveau te krijgen;
- Bij het ontwerp dient rekening te worden gehouden met de uitgangspunten uit de Fietsnota "Verder met de fiets" (2002). Hierin staan uitgangspunten voor ontwerpsnelheden, functieprofielen en boogstralen.

AMSTERDAMRIJNKANAAL

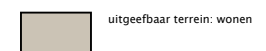
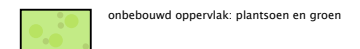
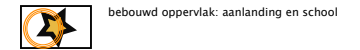


legenda ambitiekaart

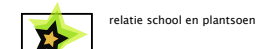
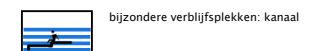
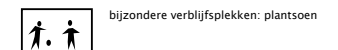
lijnen



zones



aanduidingen en relaties



3 Kwaliteitseisen inpassing Victor Hugoplantsoen

Vertrekpunt

Een **zo goed mogelijke inpassing** van de fietsbrug en aanlanding en nieuwe school en gymzaal in het Victor Hugoplantsoen met waar mogelijk meerwaarde voor de wijk.

De in hoofdstuk 2 genoemde eisen aan de hoofdfietsverbinding (inclusief brug en aanlanding) zijn de basis voor de ruimtelijk-functionele hoofdstructuur in het Victor Hugoplantsoen. Naast de fietsverbinding dient in het plangebied een gevarieerd ruimtelijk programma (school met gymzaal, woningen en plantsoen) ingepast te worden op een manier dat alle gebruikers in het gebied zich veilig en prettig voelen. In dit hoofdstuk wordt dit vertaald in een gewenste ruimtelijke- en functionele hoofdstructuur. In de ambitiekaart is aangegeven hoe het ruimtelijk programma dient te worden ingedeeld.

Indien er sprake is van tegenstrijdige wensen met andere in te passen (verkeers-)functies, dan is de fietsroute leidend, voor zover niet strijdig met de eisen die in dit hoofdstuk zijn gesteld. De ruimte voor brug, aanlanding en vervolgroute bepalen dus de verdere ontwerpkeuzes, tenzij de haalbaarheid van het plan daarmee in het gedrang komt.

3.1 Ruimtelijk-functionele hoofdstructuur

3.1.1 Ruimtelijke opbouw

Bebouwd-onbebouwd

Een heldere begrenzing van het Victor Hugoplantsoen wordt gerealiseerd door nieuwe woningen in het zuidelijk deel van het plangebied toe te

voegen. Het bebouwde gedeelte bestaat uit brug, aanlanding, school (incl. buitenruimte) en gymzaal en concentreert zich aan de zuid-west zijde van het Victor Hugoplantsoen. Het onbebouwde gedeelte bestaat uit plantsoen en verkeersruimte t.b.v. de hoofdfietsverbinding en ontsluiting van het plantsoen. De openbare ruimte ten zuiden van de school en de zone langs het Amsterdam Rijnkanaal heeft een stedelijke betekenis. Het Victor Hugoplantsoen heeft een betekenis voor de buurt.

Compact bouwen

Met de ambitie dat er een nieuwe hoofdfietsverbinding wordt aangelegd, met een maximale openheid en gebruikswaarde van het Victor Hugoplantsoen, dient -binnen de daarvoor aangegeven maximale bouwcontour- zoveel mogelijk gezocht te worden naar een optimalisatie van het ruimtebeslag door het ruimtelijke programma **zo compact mogelijk** in te passen.

- Er dient zoveel mogelijk te worden uitgegaan van behoud van de huidige **schaal en maat** van de ruimte in het Victor Hugoplantsoen, gebouwd. Dit betekent een bouwhoogte van **2 bouwlagen** tot een maximum van 3 bouwlagen (tegen aanlanding aan, binnen op kaart aangegeven zone);
- Er dient zoveel mogelijk **aaneengesloten** te worden gebouwd. Bij uitbreiding naar 3 bouwlagen, dient het schoolgebouw qua **bouwmassa en bouwhoogte** aan te sluiten bij de aanlanding van de brug.

De locatie van de 3-laagse bebouwingscontour ligt in het zuidwestelijk deel van de bouwplot, in de hoek waar de brug aanlandt in Oog in Al en dus op hoogte is. Hierbij is tevens rekening gehouden met de bezonning van de omliggende woningen en buitenruimte.

3.1.2 Ruimtelijk-functionele samenhang

Meervoudig ruimtegebruik bevorderen

Door te streven naar een combinatie van functies (o.a. dubbelgebruik buitenruimte school en plantsoen) wordt efficiënt ruimtegebruik bevorderd en wordt de huidige kwaliteit versterkt.

Samenhang binnen bebouwd programma

Er dient een functionele en ruimtelijke samenhang te worden gecreëerd tussen de verschillende programma-onderdelen.

Groen, bijzondere verblijfsplekken, verbindingen en relaties

Victor Hugoplantsoen

De huidige kwaliteit van het Victor Hugoplantsoen als verblijfsplek voor de wijk/buurt dient te worden versterkt. Gedacht wordt aan een open speelweide in combinatie met spelelementen. Het huidige karakter, met veel groen en openheid, dient zoveel mogelijk gehandhaafd te blijven.

Zone Amsterdam Rijnkanaal

Deze zone maakt deel uit van het zogenaamde 'rondje Stadseiland', een (gewenste) aaneengesloten langzaam verkeersroute langs het Amsterdam Rijnkanaal en het Merwedekanaal. Deze kwaliteit kan bij de inpassing van brug en aanlanding nadrukkelijk benut worden bij de aansluiting ervan op de openbare ruimte.

Verbinding Victor Hugoplantsoen en zone Amsterdam Rijnkanaal

Het verlengde van de Everard Meijsterlaan moet ruimte bieden aan fietsers en voetgangers die vanuit de wijk naar het Amsterdam Rijnkanaal willen gaan.

Deze zone moet bijdragen aan het versterken van de groene verbinding tussen Park Oog in Al en het Victor Hugoplantsoen. Op het punt waar deze verbinding bij het Amsterdam Rijnkanaal uitkomt, dient er voor voetgangers een trap naar de brug te worden gerealiseerd. Dit dient, waar mogelijk, te worden gecombineerd met een bijzondere verblijfsplek aan het water en vraagt aandacht bij de inrichting van de openbare ruimte.

Relatie school en Victor Hugoplantsoen

De school dient een relatie te leggen met het openbare gebied en draagt op die manier bij aan een sociaal veilige omgeving. Het schoolgebouw wordt daarmee als het ware onderdeel van het plantsoen. Eventueel dubbelgebruik van buitenruimte school en plantsoen is wenselijk. Daarnaast wordt de buitenruimte van de school bij voorkeur openbaar toegankelijk.

Verkeersontsluiting

Ontvlechten verkeersstromen

Uitgangspunt, voortvloeiend uit de eisen uit hoofdstuk 2, is dat het doorgaande fietsverkeer op de hoofdfietsverbinding zoveel mogelijk wordt ontvlochten van het lokale bestemmingsverkeer (bewoners en halen-brengen schoolgaande kinderen). De hoofdfietsroute dient te worden geprojecteerd aan de zuidzijde van de school.

Halen en brengen aan noordzijde

Het halen en brengen van de kinderen wordt aan de noordzijde van de school georganiseerd, binnen de daarvoor aangegeven zone. Hierdoor kan het haal & brengverkeer voor de school geheel gescheiden van het fietsverkeer plaatsvinden.

Fietsparkeren

De kinderen die zelfstandig met de fiets komen, moeten vanaf de hoofdfietsroute de fietsenstalling van de school kunnen bereiken.

Langzaam verkeer

Het verlengde van de Everard Meijsterlaan richting het Amsterdam Rijnkanaal moet ruimte bieden aan fietsers en voetgangers die vanuit de wijk naar het Amsterdam Rijnkanaal willen gaan.

Ontsluiting nieuwe woningen

De ontsluiting van de nieuwe woningen (auto- en langzaamverkeer) dient plaats te vinden via het verlengde van de Everard Meijsterlaan.

Rijrichting autoverkeer Victor Hugoplantsoen

Om de aansluiting Lessinglaan - Victor Hugoplantsoen voor fietsers zo verkeersveilig mogelijk in te kunnen richten, wordt voor het Victor Hugoplantsoen een éénrichtingsverkeer ingevoerd, waarbij het autoverkeer vanaf de Lessinglaan het plantsoen in rijdt, en via andere routes de buurt verlaat terug de Lessinglaan/Joseph Haydnlaan op.

Bij de gekozen richting kunnen de verkeersstromen het meest gescheiden worden gehouden omdat het autoverkeer ten noorden van de fietsroute blijft, waarbij de bereikbaarheid van het Victor Hugoplantsoen gewaarborgd blijft. Daarnaast blijkt uit modelstudies en tekeningen dat het optimum in de verkeerslichtenregeling het meest eenvoudig te bereiken is: we streven naar een zo eenvoudig mogelijke instelling om roodlichtnegatie en files te voorkomen en het kruispunt verkeersveilig te maken.

Door het instellen van éénrichtingsverkeer op het Victor Hugoplantsoen wordt het verkeer meer gelijkmatig over de omliggende straten verdeeld. De

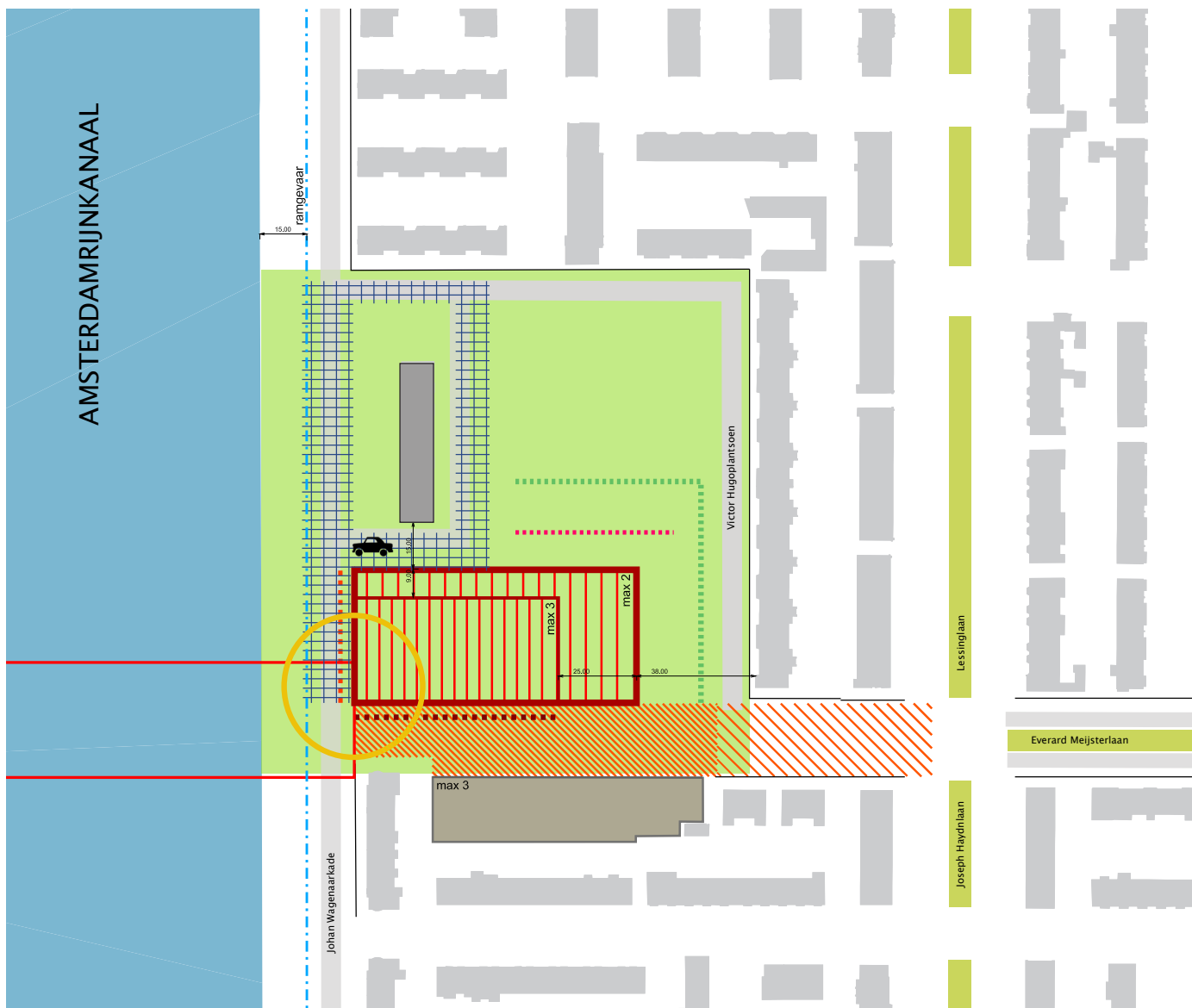
verkeerscapaciteit van de omliggende straten is toereikend om dit verkeer te kunnen verwerken. Hierbij is het van belang dat een belangrijk deel van de huidige verkeersdruk na het verplaatsen van de Eben-Haëzer school – een niet-wijkgebonden school waarvan de meeste kinderen met taxibusjes worden gebracht en gehaald – zal verdwijnen.

3.1.3 Sociale veiligheid




















Er dient een sociaal veilige omgeving gerealiseerd te worden. Een omgeving waarbij het voor alle gebruikers in het gebied (doorgaand fietsverkeer, omwonenden, schoolgaande en spelende kinderen, leerkrachten etc.) prettig is om aanwezig te zijn. In het verlengde van de gewenste ruimtelijk-functionele hoofdstructuur voor het gebied zijn hieronder nog specifieke eisen ten aanzien van sociale veiligheid opgenomen:

- Zichtbaarheid:
 - De openbare ruimte moet overzichtelijk ingericht worden: geen ‘achteraf-plekken’, hoeken en nissen;
 - De brug, aanlanding (en ruimte eronder) en openbare ruimte dient goed verlicht te zijn;
 - Vanuit de woningen moet voldoende zicht zijn op de omliggende openbare ruimte;
 - Bij de verlichting moet rekening worden gehouden met de avond en nachtsituatie (geen licht hinder voor de omgeving);
 - Vanuit de school moet voldoende zicht zijn op de omliggende openbare ruimte;
 - Het zicht vanaf de fietsbrug in het schoolgebouw en in de woningen dient tot het minimum te worden beperkt.

AMSTERDAMRIJNKANAAL



legenda randvoorwaardenkaart

-  contour brug
-  contour aanlanding, school, gymzaal, max. 2 bouwlagen
-  contour aanlanding, school, gymzaal, max. 3 bouwlagen
-  afwijking a: aanlanding op hoogte
-  afwijking b: aanlanding op hoogte
-  afwijking c: school onder aanlanding
-  afwijking d: aanlanding in plantsoen
-  verkeersruimte Victor Hugoplantsoen aanlanding brug
-  verkeersruimte Verlangde Everard Meijsterlaan
-  Victor Hugoplantsoen
-  zoekgebied halen en brengen
-  nieuwe woningen Victor Hugoplantsoen
-  zoekgebied voetgangerstrap van maaiveld naar brug
-  vast punt Leidsche Rijn eindpunt Rijnkennemerlaan
-  vast punt Oog in Al kruispunt Everard Meijsterlaan/ Joseph Haydnlaan
-  groene middenberm met bomen
-  bestaande bebouwing
-  bebouwing in planvorming
-  vlekkenplan bebouwing Leeuwensteijn Noord

Randvoorwaardenkaart

- Veiligheid:
 - Mensen onder de brug dienen geen last te hebben van gebruikers van de brug en andersom;
 - Voorkomen moet worden dat vanaf de brug voorwerpen naar beneden kunnen worden gegooid;
 - De brug met aanlanding mogen de veiligheid en geborgenheid van kinderen in de school en op het schoolplein niet aantasten. Dit betekent dat indien de buitenruimte onder of vlak naast de aanlanding gepositioneerd wordt, de aanlanding de buitenruimte niet mag domineren. Daarnaast dient de ruimte pal onder de brug niet te worden ingericht voor spelen door kinderen.
- Vandalisme, diefstal, graffiti:
 - De brug, aanlanding en school dienen zo te worden ontworpen dat deze niet oneigenlijk gebruikt kunnen worden;
 - Het materiaal van de brug, aanlanding, schoolgebouw en gymzaal dient vandalismebestendig te zijn en makkelijk schoon te maken;
 - De nieuwe woningen dienen samen met de bestaande woningen een gesloten bouwblok te vormen. Achterpaden en tuinen zijn afsluitbaar waardoor de kans op diefstal wordt verkleind.

3.1.4 Beeldkwaliteit

Ten aanzien van de beeldkwaliteit zijn de volgende eisen gesteld:

- Fietsverbinding:
 - De brug en aanlanding dienen een architectonische eenheid te vormen;
 - De brug dient één geheel te vormen met de aanlanding aan beide zijden;
 - De brug, aanlanding en school dienen een samenhangend geheel te vormen;
 - De overwegend kleinschalige bebouwing in Oog in Al vraagt om een brug en aanlanding van een zo beperkt mogelijke omvang. Bij het ontwerp van de aanlanding kan gedacht worden aan het minimaliseren van het aantal steunpunten met een rank vormgegeven wegdek (met aandacht voor de onderzijde van de constructie) en steunpunten.
- School:
 - De school en aanlanding dienen zoveel mogelijk geïntegreerd in het Victor Hugoplantsoen te liggen en als het ware onderdeel uit te maken van de inrichting van het plantsoen;
 - Het schoolgebouw dient zich architectonisch als schoolgebouw te onderscheiden.

3.2 Randvoorwaardenkaart

De gewenste ambities en kwaliteitseisen, zijn de leidraad voor de inpassing en keuzes die daarbij gemaakt worden. De ambitiekaart vindt zijn neerslag in

de randvoorwaardenkaart. Voor de inpassing van het gebouw programma zijn verschillende begrensde vlakken aangegeven, waarbinnen het programma dient plaats te vinden met inachtnaam van de hierbij aangegeven maximale bouwhoogten en rooilijnen.

3.2.1 Bouwcontouren

Bouwcontour brug

Deze bouwcontour is gebaseerd op de gewenste zichttas tussen twee vaste punten, zoals vermeld in hoofdstuk 2. De exacte ligging van de brug komt voort uit een ontwerp voor de gehele route, maar ligt in ieder geval binnen de op de kaart aangegeven zone.

Bouwcontour aanlanding, schoolgebouw en gymzaal

Binnen deze bouwcontour dient de aanlanding, het schoolgebouw (inclusief het verharde deel van de buitenruimte) en de gymzaal gerealiseerd te worden. Voor de school geldt dat rekening moet worden gehouden met (beperkte) toekomstige uitbreidingsmogelijkheden.

Afwijkingen

Indien dit het comfort van de aanlanding (hellingspercentage, x-factor, boogstraal) ten goede komt, is het toegestaan om richting het Victor Hugoplantsoen binnen de daarvoor aangegeven zones af te wijken van de bouwcontour.

- In de zone richting het Victor Hugoplantsoen, oostzijde, is dit alleen toegestaan mits de aanlanding op een maximale hoogte van 1,5 meter boven maaiveld is, en dusdanig ingepast dat deze zich voegt in

het totaalontwerp van het plantsoen;

- In de zone richting het Victor Hugoplantsoen, noordzijde, kan dit ook mits de aanlanding daarbij op zo min mogelijk pijlers staat en het een rank uitzijnde aanlanding op hoogte is;
- In de zone richting Kanaal, kan dit mits de aanlanding zwevend op hoogte is, stoepzone maaiveld handhaven.

Indien dit ten goede komt van compact bouwen, mag de school aan de zuidzijde van de bouwcontour gedeeltelijk en binnen de daarvoor aangegeven zone onder de aanlanding gebouwd worden. Voorwaarde is wel dat de eisen t.a.v. sociale veiligheid gewaarborgd blijven. Tevens blijft gelden dat binnen deze zone de brug op grotere afstand te zien moet zijn (zie hoofdstuk 2.2.). Tot slot dient de school vanaf de hoofdroutes als school herkenbaar te zijn (hoofdstuk 3.1.4).

Zone verlengde Everard Meijsterlaan (verkeersruimte op maaiveld en aanlanding)

Binnen de zone in het verlengde van de Everard Meijsterlaan moet de verbinding tot stand komen tussen de brug op hoogte en de aanlanding binnen de bouwcontour. Daaronder is de verkeersruimte en openbare ruimte op maaiveld. Binnen deze zone is tevens de mogelijkheid om aansluiting tussen het laagste gedeelte van de aanlanding en de hoofdfietsverbinding op maaiveld niveau (Everard Meijsterlaan) te realiseren. Eisen voor deze zone zijn opgenomen onder: eisen aanlanding, hoofdstuk 4.2.1.

Verkeersruimte

De verkeersruimte is bestemd voor de hoofdfietsroute, het autoverkeer en het langzaam verkeer op maaiveld. In hoofdstuk 3.1.1 zijn de kwaliteitseisen voor

de hoofdstructuur van de verkeersontsluiting opgenomen. In hoofdstuk 4.4 staan specifiekere eisen voor de verschillende verkeersstromen.

Victor Hugoplantsoen

De herinrichting van het Victor Hugoplantsoen dient plaats te vinden in nauwe samenhang met de ontwikkeling van de andere planonderdelen. Hierbij dient te worden gestreefd naar oplossingen met mogelijkheid voor meervoudig/ gecombineerd ruimtegebruik.

Bouwcontour woningen

Deze maximale contour geeft aan waarbinnen de woningen gebouwd kunnen worden. De wijze waarop dit gebeurt wordt in een later stadium bepaald.

4 Ontwerpeisen per onderdeel

4.1 Brug

De brug dient een comfortabele en sociaal veilige verbinding te zijn tussen de aanlanding in het Victor Hugoplantsoen en het bestaande fietspad boven op de overkapte A2. De exacte ligging van de brug komt voort uit een ontwerp voor de gehele route, maar ligt in ieder geval in de op de kaart aangegeven zone. De eigenaar en beheerder van het Amsterdam Rijnkanaal is Rijkswaterstaat. Het Amsterdam Rijnkanaal is een hoofdtransportas waar grote schepen met een snelheid van 18 km/uur in driestrooks verkeer over het kanaal varen. De oeververbinding mag geen nieuwe belemmeringen opwerpen voor de scheepvaart en er mogen geen onveilige situaties ontstaan.

Ruimtelijk

Zoals in hoofdstuk 3 is gesteld, vraagt de overwegend kleinschalige bebouwing in Oog in Al om een brug en aanlanding van een zo beperkt mogelijk omvang. De brug en aanlanding moeten voor de fietsers voldoende verlicht zijn, zonder lichthinder voor de omgeving te veroorzaken. Aangezien de brug aan weerszijden aanlandt in een woonwijk dient met een verlichtingsplan aangetoond te worden hoe hier bij het ontwerp rekening mee is gehouden.

Functioneel

- De brug dient toegankelijk te zijn voor fietsers en voetgangers. Het wegdek moet zoveel mogelijk gelijkvloers worden ontworpen, maar dit mag niet ten koste gaan van de verkeersveiligheid van voetgangers en fietsers. Brommers en snorfietsen mogen geen gebruik maken van de brug.

Technisch

- De totale breedte van de brug dient maximaal 7 meter te bedragen. Voor een fietspad in twee richtingen is minimaal 4 meter nodig. Op de brug komt daar aan de ene kant een schrikstrook van 50 cm en aan de andere zijde een voetpad bij. De rest van de breedte is bestemd voor constructie;
- De nieuwe brug dient geen belemmering te vormen voor de scheepvaart en er dienen geen onveilige situaties te ontstaan:
 - De minimale doorvaartbreedte dient 100 meter te zijn (brug overspant het kanaal in één keer);
 - De minimale doorvaarthoogte (obstakelvrij) dient op elk punt van de doorvaartbreedte 8,90 meter te zijn. Indien nodig is het toegestaan om vanaf dat punt (oever) de daling in te zetten;
 - De steunpunten van de brug dienen op minimaal 15 meter van de oever te staan. Een eventuele kortere afstand kan alleen mits Rijkswaterstaat hiermee instemt;
 - In verband met de omliggende woningen en de school moet bij de brug rekening gehouden worden met de akoestische eigenschappen van de materialen.

Nadere technisch eisen voor zowel de brug als de aanlanding komen in een (nog op te stellen) separaat technisch programma van eisen. Daarin staan aanvullende eisen over o.a. ontwerpbelastingen, scheepvaartvoorzieningen en andere maatregelen t.a.v. scheepvaart, materiaalgebruik en beheer en onderhoud.

Wensen

- Indien mogelijk moet rekening worden gehouden met de Visie Kunstwerken Amsterdam Rijnkanaal, opgesteld door Rijkswaterstaat (2006).

4.2 Aanlanding, school, gymzaal

De aanlanding, school en gymzaal dienen binnen de daarvoor aangegeven contouren te worden gerealiseerd.

4.2.1 De aanlanding Victor Hugoplantsoen

Aanvullend op de eisen gesteld in hoofdstuk 2 (hoofdfietsverbinding) en hoofdstuk 3 (kwaliteit inpassing, sociale veiligheid), zijn hieronder specifieke eisen voor de aanlanding zelf opgenomen.

De overwegend kleinschalige bebouwing in Oog in Al vraagt om een brug en aanlanding van een zo beperkt mogelijk omvang. De aanlanding dient logisch en verkeersveilig aan te sluiten op de Everard Meijsterlaan. De aanlanding in het Victor Hugoplantsoen dient als onderling samenhangend geheel met de school en/of het plantsoen te worden ontworpen.

Ruimtelijk

In Oog in Al landt de brug aan in de zone langs het Amsterdam Rijnkanaal. Het vervolg van de aanlanding dient plaats te vinden binnen de daarvoor aangegeven bouwcontour. Afwijkingen op deze bouwcontour is onder voorwaarden toegestaan. Zie hoofdstuk 3.2.1.

Vervolgens dient de aanlanding aan te sluiten op de hoofdfietsverbinding op de Everard Meijsterlaan. Het heeft de voorkeur dat de vormgeving van de aanlanding bijdraagt aan het natuurlijk verlagen van de snelheid zodat de snelheid op maaiveld beperkt is.

Iedere locatie van de aanlanding heeft specifieke ontwerpeisen:

Zone verlengde Everard Meijsterlaan

In de zone tussen de Everard Meijsterlaan en het Amsterdam Rijnkanaal moeten fietsers en voetgangers zich prettig verplaatsen of verblijven. Ook vindt in deze zone de (auto)ontsluiting van de nieuwe woningen plaats. Het uitzicht vanuit deze woningen -en de bestaande hoekwoning aan de Johan Wagenaarkade- is een aandachtspunt bij het ontwerp van de aanlanding. Bij het ontwerp en profiel van de aanlanding dient met dit aspect rekening te worden gehouden door met de ligging (afstand conform bouwcontour) en hoogte (inkijk).

School

Het heeft de voorkeur om de aanlanding deels te integreren met het schoolgebouw. Eisen ten aanzien van compact bouwen zijn opgenomen in hoofdstuk 3.

Plantsoen

Vanuit de inpassing in het plantsoen dient het laagste gedeelte van de aanlanding zich te voegen in het totaalontwerp van het plantsoen.

Functioneel

De functionele eisen voor de aanlanding zijn rechtstreeks afkomstig van de kwaliteitseisen voor een hoofd fietsverbinding, en zijn in hoofdstuk 2 aan bod gekomen.

De brug is bedoeld voor langzaam verkeer, dus expliciet óók voor voetgangers. Dit betekent dat het voetpad op de brug ter hoogte van de Johan Wagenaarkade een verticale aansluiting (trap) dient te krijgen. Op de randvoorwaardenkaart is de zoeklocatie voor deze voetgangerstrap aangeduid. Bij het bepalen van de exacte locatie van de trap dient rekening te worden gehouden met de situering ervan ten opzichte van de nabijgelegen woningen. De woningen mogen geen hinder (sociale veiligheid, geluid) ondervinden.

Eisen zijn:

- Van dusdanige kwaliteit dat het een gebruikerstrap voor een veelgebruikte voetverbinding is;
- Zonder fietsgoot;
- Moet een logische aansluiting zijn op de openbare ruimte op maaiveld.

Technisch

- De totale breedte van de aanlanding dient minimaal 5 meter te bedragen: de minimale breedte van een fietspad in twee richtingen is 4 meter, het voetpad tenminste 1 meter;
- In verband met de omliggende woningen en de school moet bij de aanlanding rekening gehouden worden met de akoestische eigenschappen van de materialen;
- Bij het ontwerp van de aanlanding moet rekening worden gehouden met de uitgangspunten uit de Fietsnota "Verder met de Fiets" (2002). Hierin staan uitgangspunten over ontwerpsnelheden en boogstralen.

Nadere technische eisen voor zowel de brug als de aanlanding komen in een (nog op te stellen) separaat technisch programma van eisen.

4.2.2 School en gymzaal

Voor de OBS Oog in AI, locatie Montessori wordt in het plangebied een nieuwe school met gymzaal gebouwd. De school met gymzaal dient bij voorkeur één architectonisch geheel te vormen. Bij het ontwerp van de school moet rekening worden gehouden met het in de toekomst mogelijk uitbreiden met 4 klaslokalen. Het schoolgebouw en de gymzaal kunnen (onder voorwaarden) geïntegreerd worden met (een deel van) de aanlanding.

Ruimtelijk

De entree van de school dient zich bij voorkeur te oriënteren aan de noordzijde van de bouwplot. De gymzaal dient zelfstandig (afgescheiden van de school) toegankelijk te zijn in verband met gebruik van de gymzaal buiten schooltijd.

Bouwcontour

- Binnen de bouwcontour moeten de school, de gymzaal en de aanlanding gebouwd worden;
- Binnen deze contour moet ook het verharde deel van de buitenruimte aangelegd worden;
- De zuidelijke maximale bouwcontour ligt in het verlengde van de grens openbaar-privé in de Everard Meijsterlaan;
- De westelijke maximale bouwcontour ligt in het verlengde van de grens openbaar-privé in de Johan Wagenaarkade. Daarmee wordt ook voldaan aan de minimale bebouwingafstand van 25 meter uit de

rand van het kanaal, in verband met externe veiligheid (eventueel optredende plasbrand op het kanaal) ;

- De noordelijke maximale bouwcontour ligt op 15 meter van de naastgelegen flat aan de Johan Wagenaarkade;
- De oostelijke maximale bouwcontour ligt op 38 meter van de bestaande flat aan het Victor Hugoplantsoen;
- Afwijkingen op deze bouwcontour is onder voorwaarden toegestaan. Zie hoofdstuk 3.2.1.

Bouwhoogten

- De bouwhoogte van de school dient twee bouwlagen (9 meter), te bedragen;
- Bij toekomstige uitbreiding van de school mag een derde bouwlaag (13,5 meter in totaal) toegevoegd worden binnen de aangeduide zone.

Duurzaamheid

- Bij de nieuwbouw van de school moeten de minimale wettelijke eisen voor duurzaam bouwen gevolgd worden. Indien financieel mogelijk zal worden gestreefd naar een zoveel mogelijk CO₂ neutraal gebouw.

Integratie met aanlanding

- Om te komen tot een zo compact mogelijke oplossing heeft het de voorkeur dat de school (deels) onder de aanlanding worden geschoven. Voorwaarde voor een integrale oplossing is dat:
 - Er geen nadelige effecten zijn voor het onderwijs. Dit betekent dat fietsers en kinderen geen last hebben van elkaar (schoolgaande kinderen mogen niet afgeleid worden);
 - Het niet mogelijk is om vanaf de fietsbrug op de school of het

schoolplein te komen;

- Het past binnen de planning;
- Het past binnen de financiële middelen.

Integratie met omgeving

- De wijze waarop schoolgebouw, aanlanding en openbare ruimte in onderlinge samenhang zijn ontworpen, moet leiden tot een helder en overzichtelijk geheel. De school legt naar alle zijden relaties met het openbaar gebied en draagt op die manier bij aan een sociaal veilige omgeving;
- Het ontwerp van de school (ligging fietsenstalling, ligging entree etc.) dient afgestemd te zijn op de inrichting van de (openbare) buitenruimte.

Functioneel

School

- Het ontwerp van de school moet voldoen aan het nog op te stellen Programma van Eisen. In dit PvE wordt nader ingegaan op de randvoorwaarden voortvloeiend uit de onderwijskundige visie van de OBS Oog in Al, locatie Montessori;
- De school moet ruimte bieden aan voor het huidige geprognosticeerde programma van 12 groepen en 1 speellokaal;
- Het ontwerp moet rekening houden met een mogelijke toekomstige uitbreiding van 4 groepen op de 3e bouwlaag;
- Het ontwerp moet rekening houden met een mogelijke uitbreiding van 90 m² t.b.v. buitenschoolse opvang en peuterspeelzaal;
- De school dient een duidelijke entree te krijgen en een herkenbaar gezicht naar de wijk. Dit kan zowel met vormgeving als met situering

worden opgelost;

- De parkeernormen (vastgelegd in de Nota Partiële herijking parkeernormen 2008) zijn van toepassing.

Schoolplein

Bij de school dient een schoolplein aangelegd te worden voor de onder- en bovenbouw. Op het schoolplein moeten de kinderen veilig en geborgen kunnen spelen. De buitenruimte dient te voldoen aan de volgende eisen:

- De oppervlakte van de verharde buitenruimte bedraagt (minimaal) 600m²;
- De buitenruimte is verhard;
- Het schoolplein bestaat voor een gedeelte voor de onderbouw en een gedeelte voor de bovenbouw, afgescheiden met een laag hek;
- Het schoolplein is zoveel mogelijk aaneengesloten, het mag in maximaal twee compartimenten worden opgesplitst;
- Het schoolplein is bij voorkeur openbaar toegankelijk en staat in verbinding met het plantsoen. Er is wederzijds gebruik mogelijk.

Gymzaal

- De gymzaal wordt gebruikt door de school en door diverse sportverenigingen;
- Goed bereikbaar voor alle gebruikers, te voet, per fiets en indirect per auto;
- Goed bereikbaar voor mensen met een functiebeperking, voor aan- en afvoer van grote materialen, en voor hulpdiensten;
- De parkeernormen (vastgelegd in de Nota Partiële herijking parkeernormen 2008) zijn van toepassing.

Technisch

School en gymzaal

- De school moet voldoen aan de wettelijke gestelde eisen en de verordening voorziening huisvesting onderwijs Gemeente Utrecht;
- Het ontwerp van de school en gymzaal (inclusief materiaalkeuze) moet er aan bijdragen dat graffiti, diefstal en vandalisme (zover mogelijk) wordt voorkomen.

Gymzaal

- De gymzaal moet voldoen aan het programma van eisen, opgesteld door DMO, gemeente Utrecht;
- De gymzaal heeft een totale footprint van 455 m² bvo;
- De hal heeft een netto oppervlak van 12 m x 21 m;
- De netto vrije hoogte van de hal bedraagt 5 meter.

Nadere technische eisen voor zowel de school als de gymzaal komen in een (nog op te stellen) separaat technisch programma van eisen.

4.3 Woningen

Ruimtelijk

De nieuwe woningen aan de zuidzijde van de verlengde Everard Meijsterlaan vormen samen met de bestaande woningen aan de Catharina van Renneslaan een gesloten bouwblok én vormen een heldere begrenzing van het Victor Hugoplantsoen.

- Er is een maximale contour getrokken waarbinnen de woningen gebouwd kunnen worden. De wijze waarop dit gebeurt wordt in een

- later stadium bepaald;
- De bouwhoogte bedraagt maximaal 3 lagen (9 meter).

Functioneel

- Een eerste verkenning heeft uitgewezen dat hier maximaal 15 eengezinswoningen gerealiseerd kunnen worden. Het exacte aantal hangt af van de nog te kiezen woningtype en -grootte;
- De woningen moeten qua bouwstijl aansluiten bij de omgeving;
- De parkeernormen (vastgelegd in de Nota Partiële herijking parkeernormen 2008) zijn van toepassing.

4.4 Plantsoen

De herinrichting van het Victor Hugoplantsoen dient plaats te vinden in nauwe samenhang met de ontwikkeling van de andere planonderdelen. Hierbij dient te worden gestreefd naar oplossingen met mogelijkheid voor meervoudig of gecombineerd ruimtegebruik. De huidige kwaliteit van het Victor Hugoplantsoen als verblijfsplek voor de buurt dient te worden versterkt. Gedacht wordt aan een open speelweide in combinatie met spelelementen.

4.5 Verkeersruimte

Voor de verkeersruimte op maaiveld zijn op de randvoorwaardenkaart verschillende zones aangegeven waarvoor (bovenop de eisen gesteld in hoofdstuk 3) specifieke eisen gelden.

Functioneel

Halen en brengen

Het halen en brengen van de kinderen dient aan de noordzijde van de school te worden vormgegeven, binnen de daarvoor aangegeven zone, zie 3.1.2. De ontsluiting t.b.v. halen en brengen vindt plaats via de Johan Wagenaarkade, Victor Hugoplantsoen, Dickenslaan, Jakob Grimmstraat en Catharina van Renneslaan. Het aantal parkeerplaatsen dient conform de parkeernormen te worden bepaald. De locatie van halen en brengen dient logisch verbonden te zijn met de entree van de school. Een goede bereikbaarheid van de school en gymzaal voor fietsers is een vereiste. Het ligt voor de hand om auto- en fietsparkeren te scheiden waarbij de ontsluiting voor fietsen aan de kant van de wijk wordt georiënteerd.

Everard Meijsterlaan

De aanlanding vervolgt zijn route via de huidige Everard Meijsterlaan. Uitgangspunt is dat het profiel met twee gescheiden stroken en een middenberm meteen na het kruispunt met de Lessinglaan gehandhaafd blijft. Dit komt voort uit de eis dat de fietser het kruispunt rechtstreeks dient over te kunnen steken. In dit gedeelte van de Lessinglaan dienen de fietsrichting samen te komen tot één fietspad richting de aanlanding in het Victor Hugoplantsoen. Voor de maatvoering van dit fietspad zijn de ontwerpvoorschriften uit de Fietsnota van toepassing.

5 Planning, financiering en fasering

Het project moet **binnen de financiële kaders en gestelde planning** realiseerbaar zijn.

Ontwerpkeuzes met te grote financiële of planningsrisico's dienen zoveel mogelijk te worden vermeden. Het volgende is daarbij van belang:

- Aanlanding en schoolgebouw worden alleen geïntegreerd gebouwd als dat de kwaliteit verbetert en het niet ten koste gaat van planning of financiële haalbaarheid. Indien nodig is het programma voor school, gymzaal en aanlanding bouwkundig los van elkaar te realiseren binnen de aangeven bouwcontour;
- Optimalisering van lengte van de overspanning en materiaalkeuze van de brug en aanlanding;
- Woningbouwontwikkeling met voldoende flexibiliteit om op marktwensen te kunnen inspelen;
- Exploitatie van de school moet mogelijk zijn binnen het hiervoor beschikbare normbudget.

Fasering

Binnen het plan dient een optimale fasering mogelijk te zijn zodat extra kosten (bijv. tijdelijke huisvesting scholen en gymzaal) zoveel mogelijk wordt voorkomen.

6 Onderzoeken

Er dient rekening te worden gehouden met enkele randvoorwaarden die voortkomen uit inhoudelijke onderzoeken.

Eisen

Met de volgende eisen moet rekening worden gehouden:

- Geluid
 - Met een akoestisch onderzoek moet de geluidsbelasting op de school, afkomstig van de overkapte A2, verkeer Johan Wagenaarkade, scheepvaart Amsterdam Rijnkanaal en verkeer Lessinglaan worden onderzocht;
 - Naar verwachting moet voor de geluidbelasting afkomstig van de Johan Wagenaarkade een ontheffing worden aangevraagd.
- Luchtkwaliteit
 - Met een luchtonderzoek moet de invloed van verkeer van de overkapte A2, scheepvaart Amsterdam Rijnkanaal en verkeer Johan Wagenaarkade en Lessinglaan op de luchtkwaliteit van de school (als gevoelige bestemming) worden aangetoond dat de normen niet worden overschreden.
- Bodem
 - Conform de Wet Bodembescherming dient een verkennend bodemonderzoek conform NEN 5740 te worden uitgevoerd om te bepalen of de locatie geschikt is voor de geplande functie. Er zijn op dit moment geen bodemverontreinigingen bekend op de locatie.
- Flora en fauna
 - De ontwikkelingen mogen geen aantasting vormen op de hoofdgroenstructuur (oever en groenzone) langs het Amsterdam Rijnkanaal;
 - Het is echter onvermijdelijk dat bomen worden gekapt ten behoeve van de ontwikkeling. Er dient inzichtelijk te worden gemaakt welke bomen worden gekapt en waar deze worden vervangen;
 - Op basis van een quick-scan flora en fauna die wordt uitgevoerd, wordt bepaald of maatregelen moeten worden genomen om de leefomgeving van eventueel beschermde planten of diersoorten bij de sloop en nieuwbouw niet aan te tasten.
- Archeologie
 - Het plangebied valt op de gemeentelijke archeologische waardenkaart in een zone van 'archeologische verwachting'. De locatie ligt in de binnenbocht van de twaalfde-eeuwse rivierbedding van de Oude Rijn. Een archeologisch booronderzoek wordt uitgevoerd (en is verplicht) om te bepalen of de locatie vrijgegeven kan worden voor verstoring.
- Kabels en leidingen
 - Er is een KLIC melding gedaan, de resultaten worden als bijlage in het nog op te stellen Technisch Programma van Eisen opgenomen.



Colofon

Projectmanagement:

Leo Janssen, SO/PMB

Jennie Tissingh, SO/PMB

Projectteam:

Eric Rossen, SO/S&M

Leon Peeters, SO/V&V

Hylke van der Veen, SO

Wouter Dijkmans, DMO

Bas Lamers, DMO

Simon Baars, SW/IBU/BTC

Frank van der Zanden, SW/IBU/OOR

Ton Beuving, SW/IBU/OOR

Mintske Sijsma, SW/IBU/OOR

Diana van Sloten, SW/IBU/OOR

Annemijn Oversier, SO/PMB

Annika Ridderikhoff, SO/PMB

Sjaak Pieterse, SO/PMB

In opdracht van:

StadsOntwikkeling, Programma Fiets, Gemeente Utrecht

Versiedatum:

Juni 2012

Dit is het Integraal Programma van Eisen voor de Fietsbrug over het Amsterdam Rijnkanaal. Dit produkt is vervaardigd in opdracht van StadsOntwikkeling, Programma Fiets van de Gemeente Utrecht.