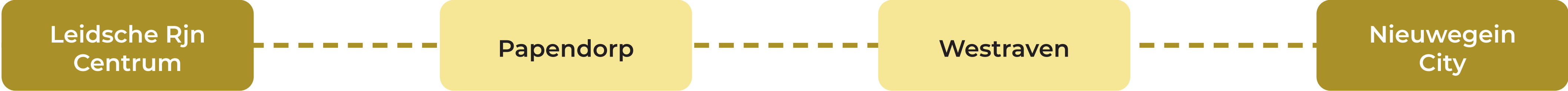


Wiel West is de voorgestelde verbinding tussen Leidsche Rijn Centrum, via Papendorp naar Westraven en/of Nieuwegein City. Deze verbinding bestaat nu uit een aantal buslijnen die vanaf Leidsche Rijn Centrum en Papendorp doorrijden naar óf Station Lunetten via Kanaleneiland, óf via de wijk Galecop naar Nieuwegein City. Er is nu geen rechtstreekse ov-verbinding tussen Leidsche Rijn Centrum, Papendorp en Westraven.

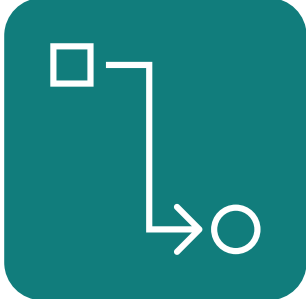
ONDERZOEK

Voor 2030 worden Leidsche Rijn Centrum, de A2-zone en Papendorp verder ontwikkeld met de komst van Mobiliteitshub XL. Net als ook Nieuwegein City en de A12-zone/ Merwedekanaalzone rondom Westraven. Daarom zijn diverse bus- en trammaatregelen onderzocht om het ov op Wiel West te verbeteren, evenals het gebruik van Leidsche Rijn als Intercity- station. We verwachten tot 2030 dat de bussen voldoende ruimte hebben voor het aantal reizigers.



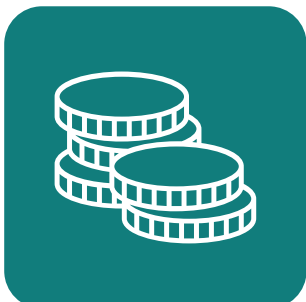
DOELBEREIK

Genoemde maatregelen hebben een positieve bijdrage aan het doelbereik omdat minder reizigers gebruiken van Utrecht Centraal evenals de Uithoflijn. Investerings in Wiel West maken niet direct woningbouw mogelijk, maar verbeteren wel de bereikbaarheid van de gebieden Leidsche Rijn, Papendorp en de A12-zone, waar ontwikkeld wordt. Vanuit deze gebieden verbetert ook de bereikbaarheid van USP.



GEVOLGEN

Door bussen en trams te laten rijden op het Wiel West wordt het Berlijnplein minder goed bereikbaar. Een tramverbinding is het meest ingrijpend. Er is bijvoorbeeld een nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal nodig. En om op station Leidsche Rijn Intercity-treinen te laten stoppen is een nieuw middenperron nodig, maar het heeft vooral impact op het landelijk treinnetwerk en bestaande spoorinfrastructuur. Door met meer bussen per uur te gaan rijden op Wiel West, van Leidsche Rijn een Intercity-station maken, Westraven op te nemen als P+R en met overstapmogelijkheden daar wordt de lijn aantrekkelijk voor reizigers waardoor het aantal groeit. Echter, het aantal reizigers blijft te laag voor een tramverbinding.



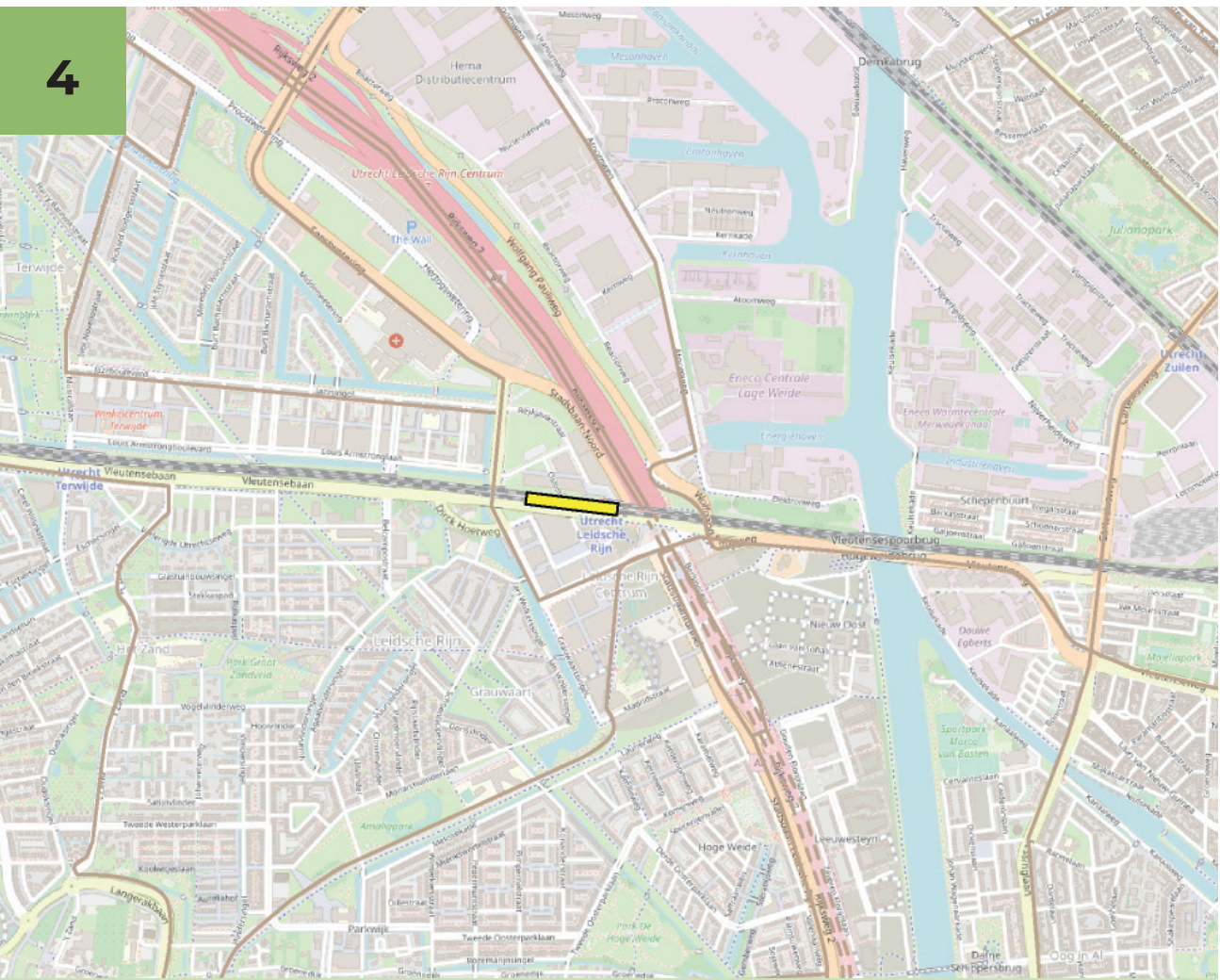
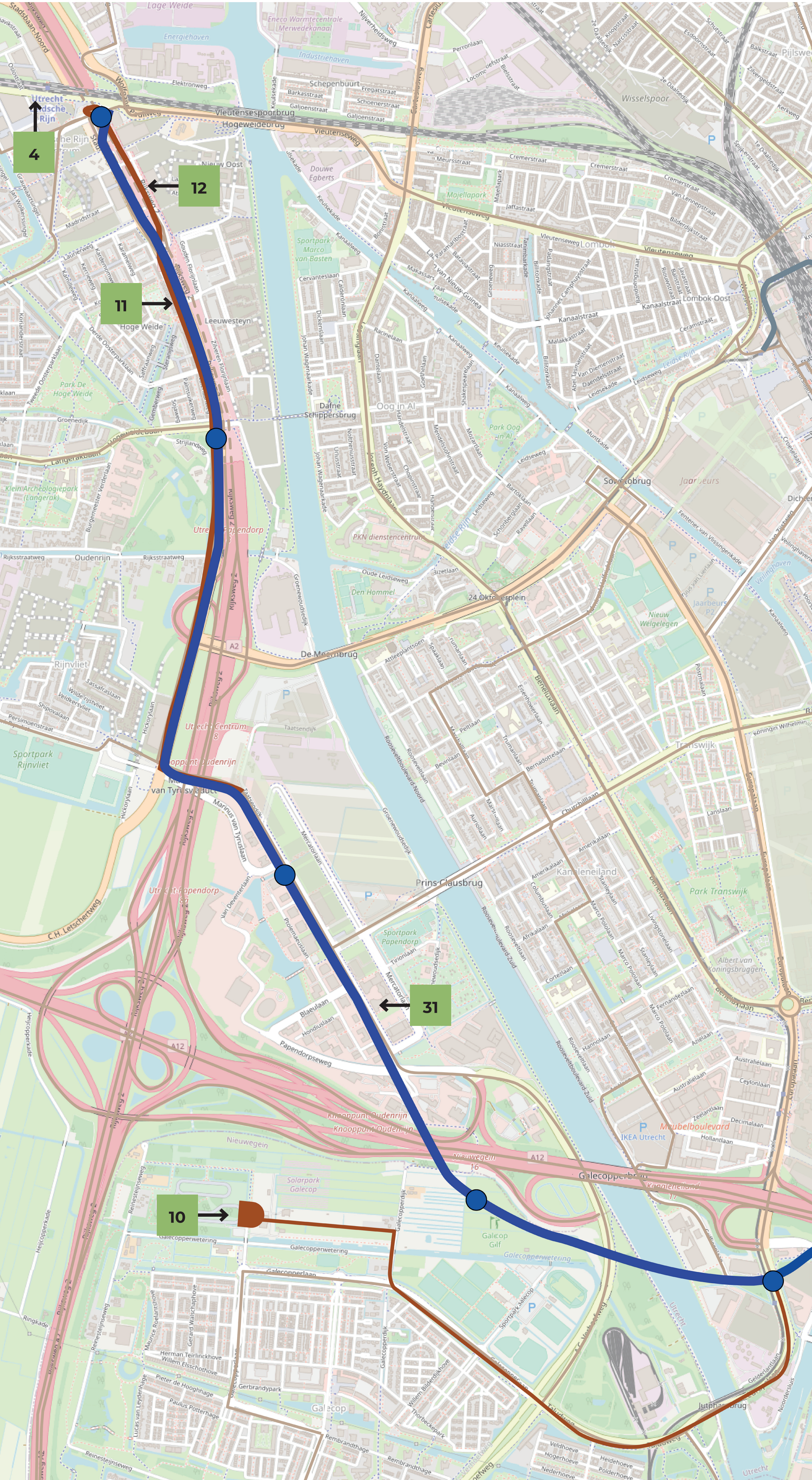
KOSTEN

Hoewel maatregelen voor de bus veelal gebruiken maken van bestaande infrastructuur, moeten er bijvoorbeeld wel kruispunten aangepast worden. De maatregel waarbij dit deel wordt uitgevoerd als sneltram is een stuk duurder. Dit komt bijvoorbeeld omdat er een brug over het Amsterdam-Rijnkanaal en een viaduct bij de A12 moet komen.

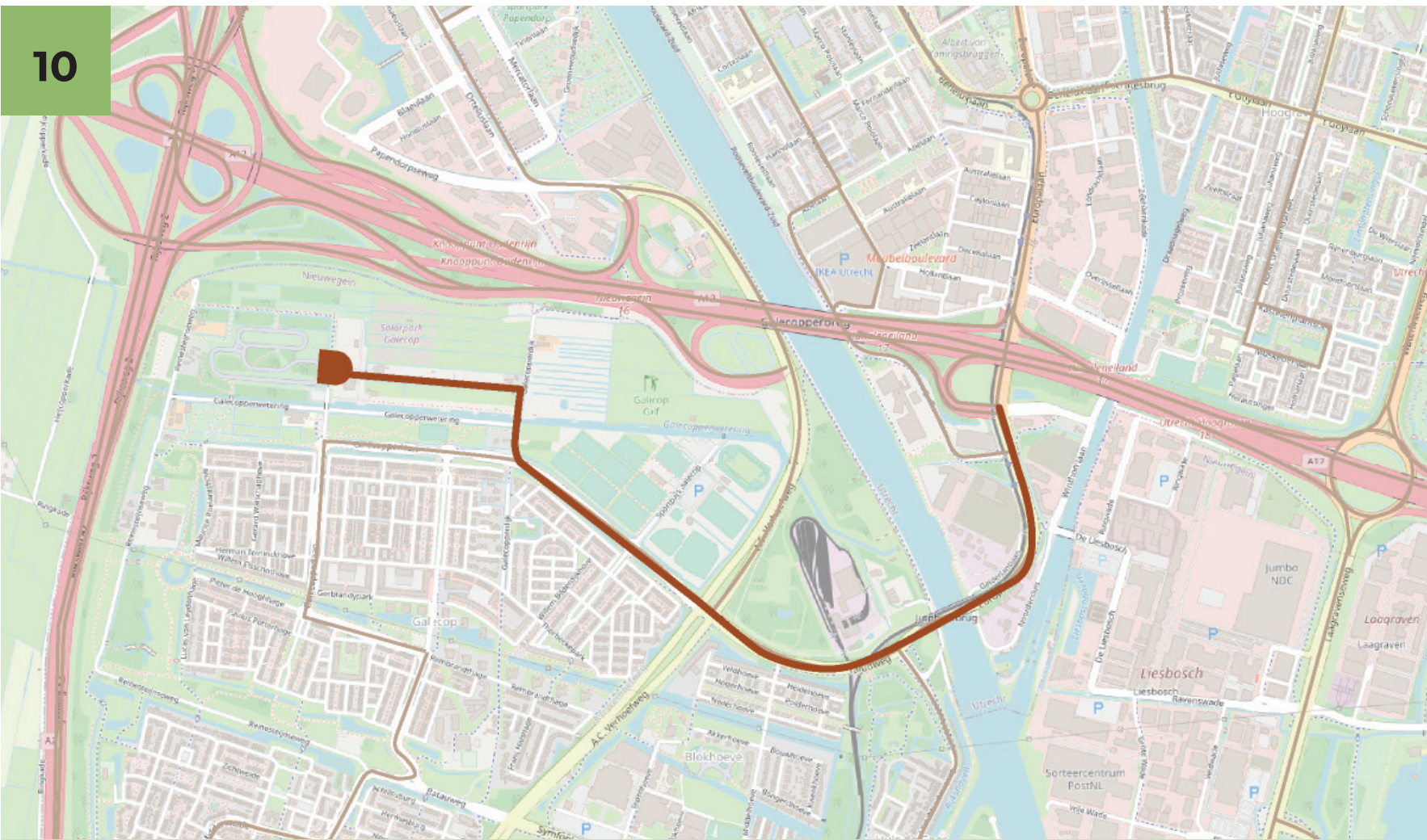


VOORLOPIGE CONCLUSIE

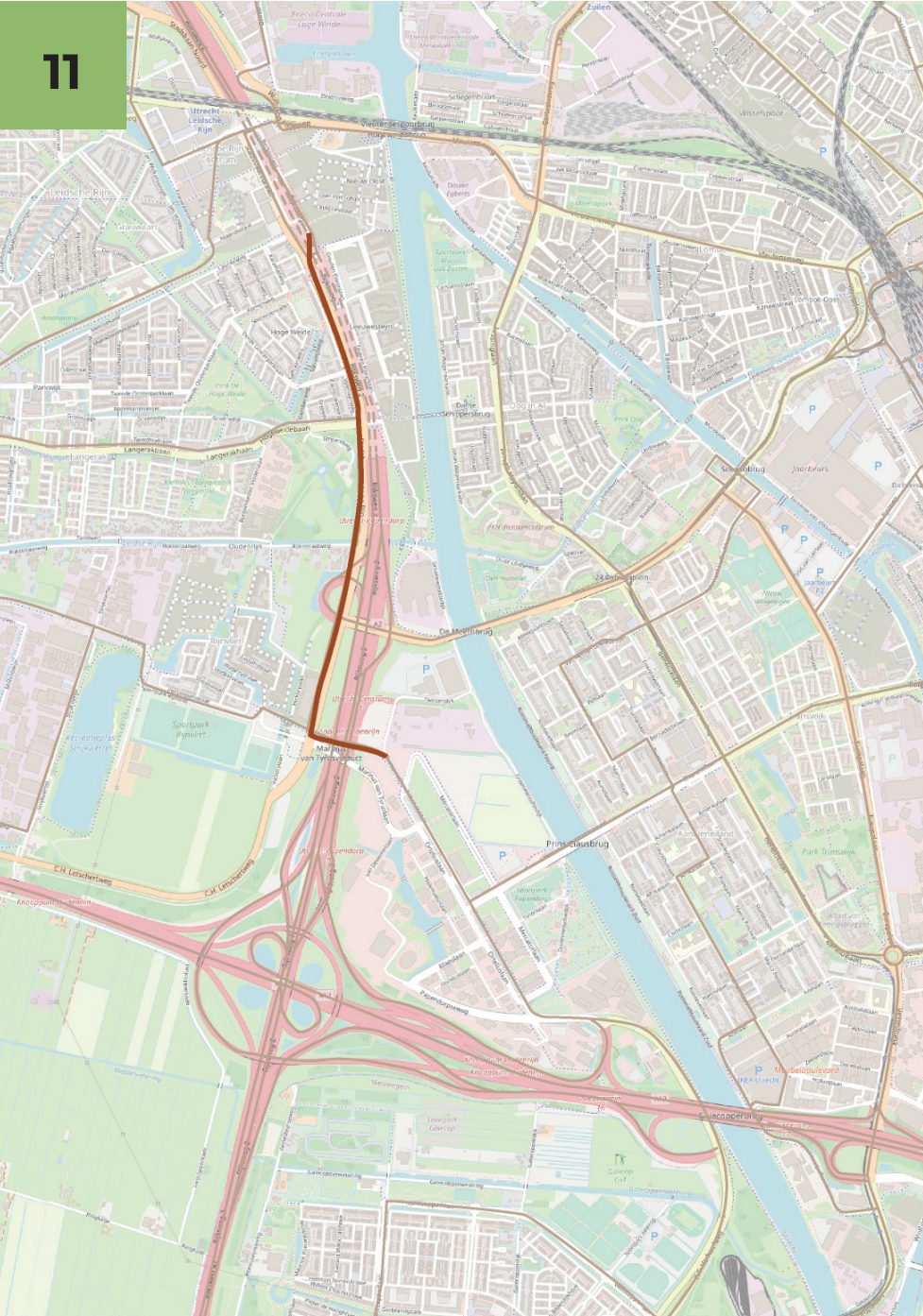
Kansrijk? Nee.
De aanleg van een tramverbinding is een ingrijpende en dure oplossing en lijkt voor het aantal verwachte reizigers hier niet nodig. Ook is de inpassing complex. De huidige bus infrastructuur is nu voldoende. Er zijn nog kleine verbeteringen mogelijk. Het gebruik van Leidsche Rijn als Intercity-station heeft zo'n grote impact op het landelijk treinnetwerk, dat de beslissing over deze maatregel niet past binnen de deze MIRT-verkenning.
Vervolgonderzoek: Nee.



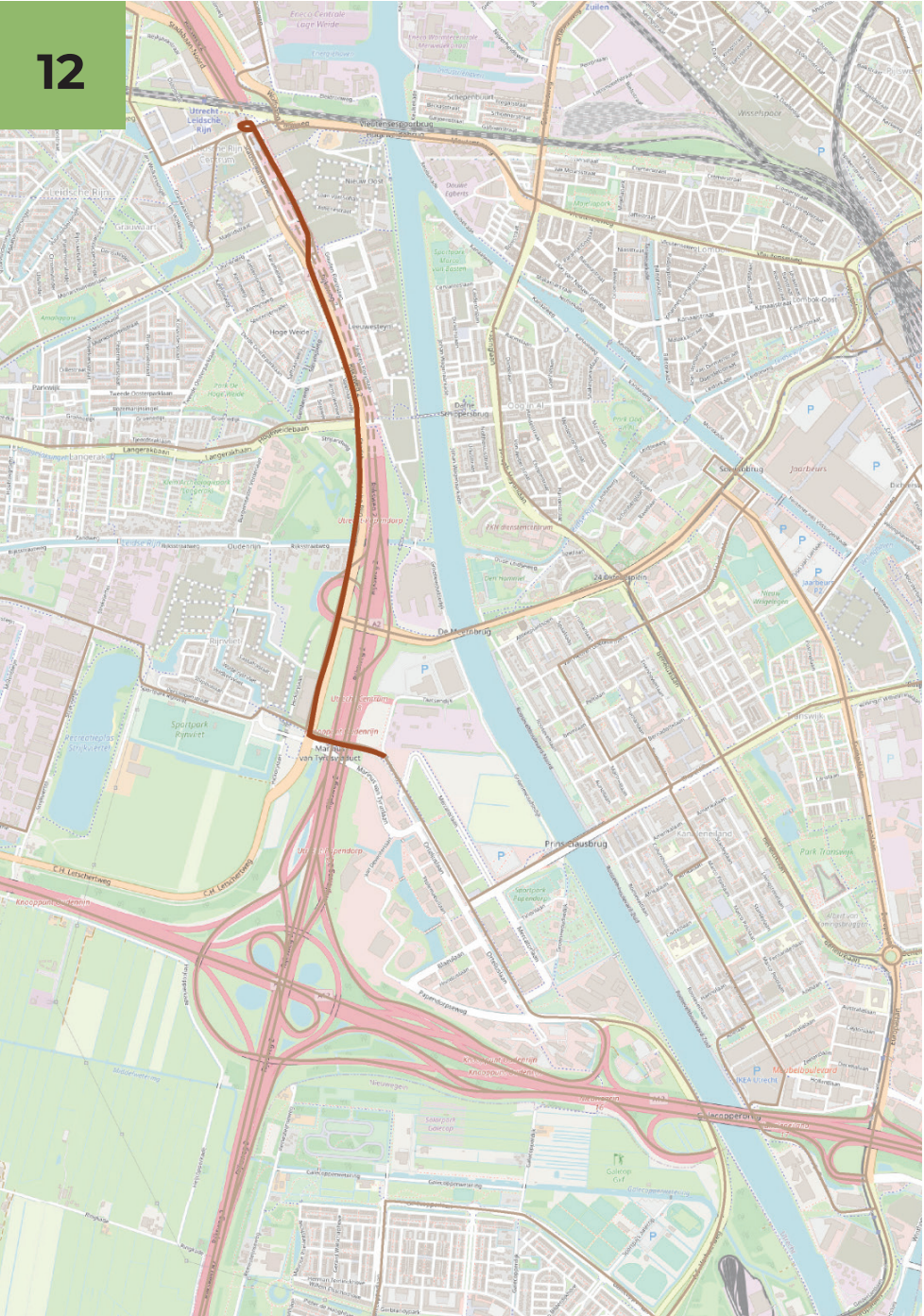
INTERCITY-STATION LEIDSCH E RIJN
Aan de spoorlijn van Utrecht naar Woerden ligt station Leidsche Rijn Centrum. In deze maatregel zullen alle Intercity's hier halteren. Het station wordt hiervoor uitgebreid met een middenperron. In het ontwerp van het bestaande station is hier al rekening mee gehouden.



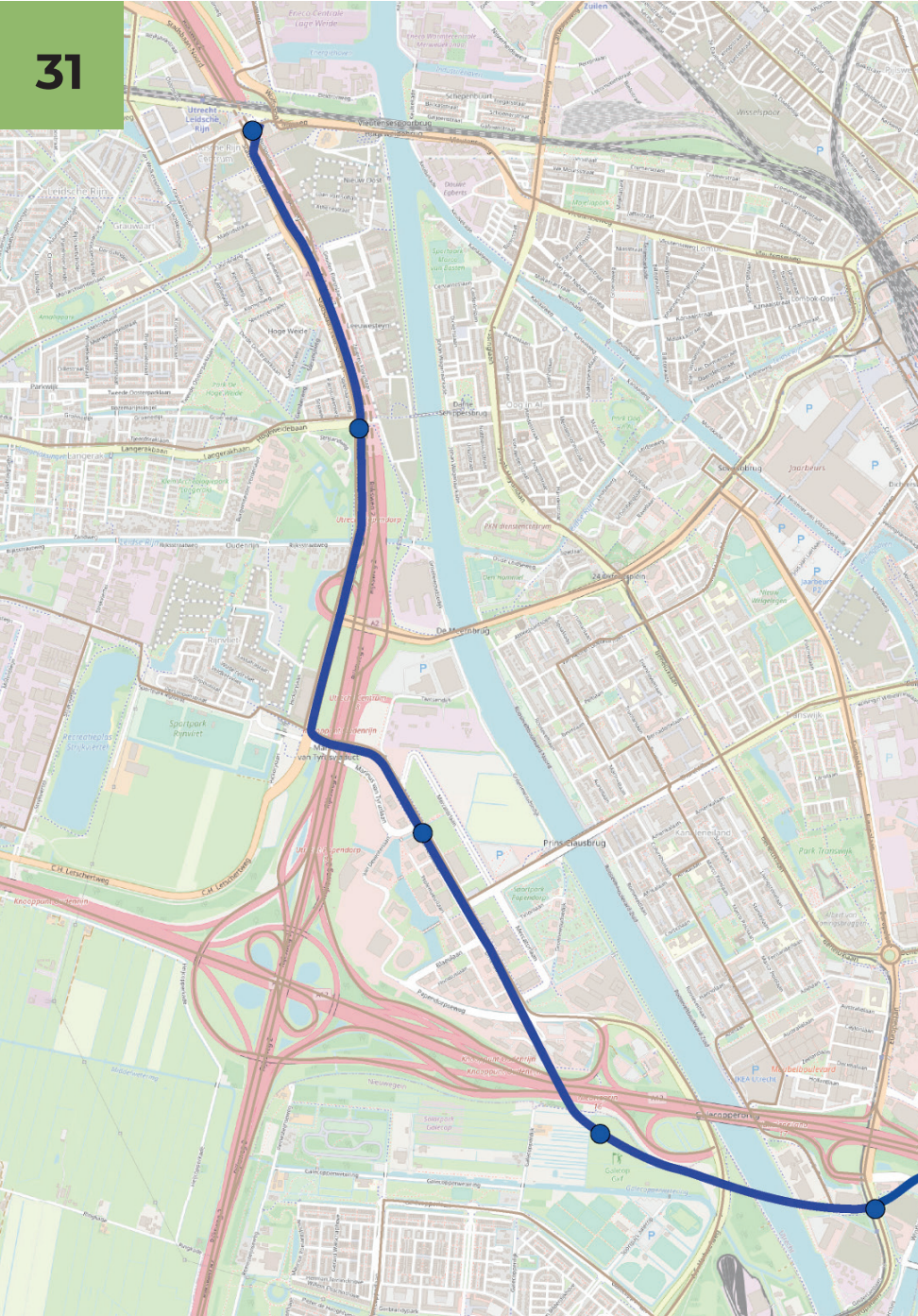
PENDELBUS WESTRAVEN - GALECOPPERZOOM
De Galecopperzoom die in de toekomst ontwikkeld wordt, wordt verbonden met Westraven via een busverbinding. Dit kan een aparte pendelbus zijn of een bestaande buslijn die verder doorrijdt. De bus krijgt een vrije baan en wordt dus niet gehinderd door ander verkeer en eindigt vooralsnog in de Galecopperzoom.



BUSSTROKEN OP STADSBAAN
Ten behoeve van een goede doorstroming van de busverbindingen tussen Leidsche Rijn en Papendorp worden vrije busbanen gemaakt op de Stadsbaan. Delen die er al liggen worden met elkaar verbonden.



BUSSTROKEN OP STADSBAAN EN BERLIJNP LEIN
Voor een goede doorstroming van de busverbindingen tussen Leidsche Rijn en Papendorp worden vrije busbanen gemaakt op de Stadsbaan. Hierdoor is er minder (uitbreidings-)ruimte voor autoverkeer.



TRAM LEIDSCH E RIJN – WESTRAVEN
De tramlijn verbindt de knooppunten aan de rand van de stad en gaat niet via Utrecht Centraal. Deze verbinding wordt zoveel mogelijk aangelegd als vrije trambaan zonder kruisingen en kan zo hoge snelheden en meer trams per uur aan. In de stedelijke gebieden van Leidsche Rijn en Papendorp en USP ligt de tram op straatniveau, gecombineerd met de bussen.