

4. Bereikbaarheid

Bereikbaarheid van het centrum is cruciaal om het centrum goed te laten functioneren, zowel van buiten Leidsche Rijn als vanuit Leidsche Rijn zelf. Dat geldt voor de auto, de fiets, de voetganger, het openbaar vervoer en het laad- en losverkeer. Ook de bereikbaarheid tussen de verschillende deelgebieden binnen Leidsche Rijn Centrum dient optimaal te zijn. Om extra autoverkeer binnen het centrum te beperken geldt dit in mindere mate voor de auto. De verkeersstructuur en de stedenbouwkundige verkaveling zijn integraal ontworpen en worden verder integraal uitgewerkt.

4.1 Auto

De hoofdontsluitingsstructuur van het centrum bestaat uit de volgende wegen:

- de Stadsweg
- de Noordelijke Stadsas
- de Petit Boulevard
- de Verbindingsweg

Stadsweg

De Stadsweg is een belangrijke schakel in de totale ontsluitingsstructuur van Leidsche Rijn, waaronder dus ook Leidsche Rijn Centrum.

Ten noorden van het spoor sluit de Stadsweg aan op de Soestwetering, die aansluit op de nieuwe op/afrit van de A2. In het zuiden sluit de Stadsweg aan op knooppunt Hooggelegen. De Stadsweg ligt tot aan de aansluiting bij de Archeologielaan op de kap van de A2. Ter plaatse van de Archeologielaan daalt de Stadsweg en loopt de weg onder het centrum door. Vanaf de Stadsweg (uit noordelijke richting komend) zijn parkeervoorzieningen te bereiken. Het centrum is via de volgende aansluitingen vanaf de Stadsweg bereikbaar:

- via het kruispunt Stadsweg-Soestwetering-Verbindingsweg
- via de aansluiting met de Archeologielaan (westelijk deel van het centrum)
- via de T-aansluiting ten zuiden van de Archeologielaan (oostelijk deel van het centrum)

Noordelijke Stadsas

De opgave voor het centrum is om de Noordelijke Stadsas met 2x2 rijstroken in te passen. Deze weg loopt parallel aan het spoor en vormt één van de verbindingen tussen Leidsche Rijn en de bestaande stad. Er is voor gekozen om het doorgaande verkeer te splitsen van het bestemmingsverkeer met elk 2x1 rijstrook. De achterliggende gedachte daarbij is dat de Noordelijke Stadsas een dubbele functie heeft. Enerzijds een doorgaande functie voor het verkeer dat van en naar de bestaande stad rijdt en anderzijds een ontsluitende functie voor het centrum. Vanwege zijn hoge verkeersintensiteit zou deze weg een ongewenste tweedeling in het centrum veroorzaken. Het doorgaande deel van de Noordelijke Stadsas, met een intensiteit van tussen de 15.000 en 18.000 voertuigen per etmaal, dient zo rechtstreeks mogelijk te zijn en loopt daarom parallel aan het spoor. Het ontsluitende deel van de Noordelijke Stadsas, met een verwachte intensiteit van rond de 8.000 voertuigen per etmaal. Dit wordt de Petit Boulevard genoemd.

Om een vlotte doorstroming van de Noordelijke Stadsas te bevorderen, kruist deze de Verbindingsweg ongelijkvloers. Dit betekent dat het doorgaande deel van de Noordelijke Stadsas na het kruispunt bij Den Hoet zal stijgen, terwijl het ontsluitende deel van de Noordelijke Stadsas laag blijft. Ter plaatse van dit kruispunt dient de weggebruiker een keuze te maken. Ten oosten van de Stationsknoop komen de Noordelijke Stadsas en de Petit Boulevard weer samen richting de Hogeweide-brug met 2x1 rijstrook.



REFERENTIE PETIT BOULEVARD

Petit Boulevard

De Petit Boulevard heeft een ontsluitende functie voor het centrum. Verkeer vanuit verschillende gebieden binnen Leidsche Rijn benadert via de Petit Boulevard het centrum

- vanuit het westelijk deel van Leidsche Rijn (noordelijk deel Vleuterweide, Vleuten, Het Zand)
- vanuit het noorden (via de Verbindingsweg)
- vanuit het oosten (de bestaande stad)

Via deze weg kan men aan beide zijden van de A2 eveneens een deel van de parkeervoorzieningen bereiken. De Petit Boulevard wordt circa 25 meter breed, met een symmetrisch profiel: aan beide zijden brede trottoirs, daarnaast een vrijliggend fietspad en de straat, gesplitst door een groen middengebied. Dit middengebied en de trottoirs worden geflankeerd door bomenrijen. Aan de Petit Boulevard is ook aan langparkeren gedacht.

Verbindingsweg

De verbindingsweg verbindt de Noordelijke Stadsas met de Stadsweg en de Soestwetering. Vanaf de verbindingsweg wordt het kwadrant ten noorden van het spoor ontsloten.

Weren sluipverkeer door het centrum

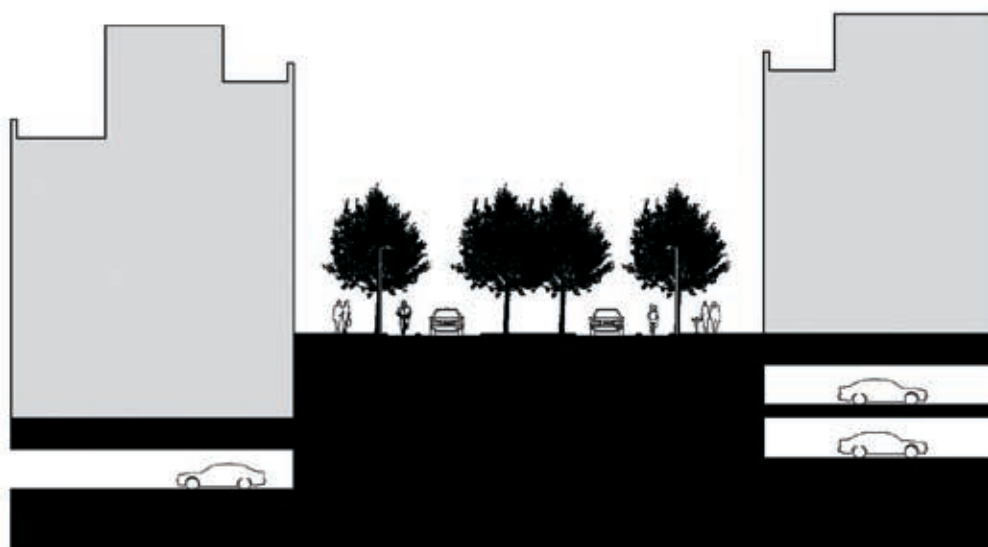
In de verkeersstructuur van Leidsche Rijn is aangegeven dat er geen doorgaand verkeer vanaf de A2 door het centrum van en naar de bestaande stad mag rijden. Om dat tegen te gaan, moet het onaantrekkelijk worden gemaakt om, komende vanaf de Noordelijke Stadsas uit oostelijke richting, af te slaan naar de Verbindingsweg om vervolgens via de Soestwetering de A2 op te rijden en vice versa.

Met de keuze om de Noordelijke Stadsas te splitsen, is het ondoenlijk om een afslagverbod in te stellen. Immers vanaf de Verbindingsweg kan men op de Petit Boulevard komen, die vervolgens wel aansluit op de doorgaande Noordelijke Stadsas. Het is theoretisch mogelijk om via de verbindingsweg en de Petit Boulevard van en naar de bestaande stad te rijden. Dit zal echter in de praktijk niet vaak gebeuren, omdat de alternatieve route via de tijdelijke nieuwe invalsweg (NOUW2) veel sneller en logischer is. De route door Leidsche Rijn Centrum heeft door de hoeveelheid verkeerslichten, veel meer weerstand. Er komt dus geen fysiek afslagverbod, maar de weerstand op de route via het centrum is dusdanig vormgegeven dat doorgaand verkeer niet voor deze route zal kiezen.

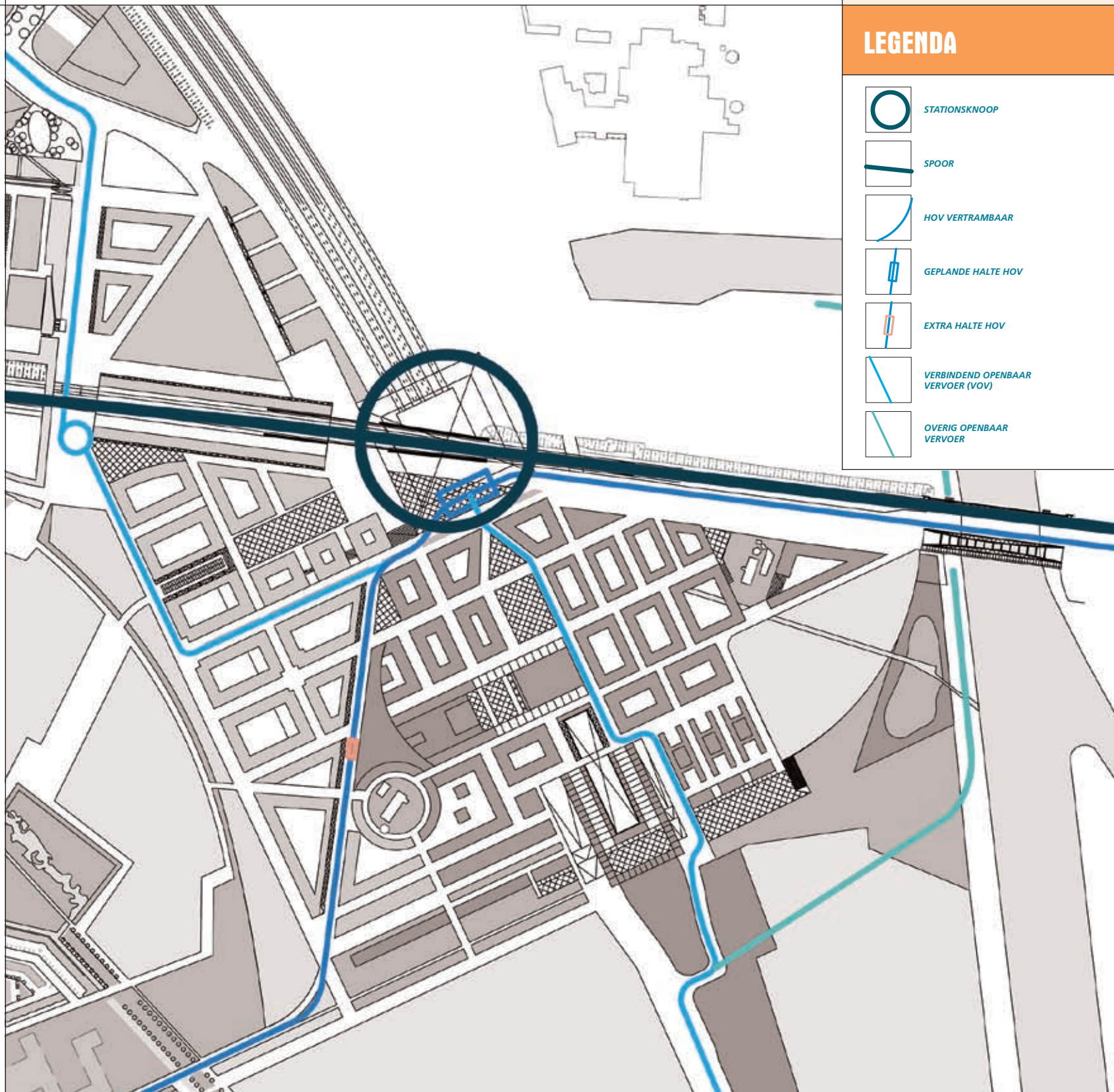
Ontsluiting van de verschillende deelgebieden en de verbinding daartussen

De verschillende deelgebieden worden vanaf de hoofdstructuur ontsloten. Vervolgens kunnen in principe alle straten door auto's worden gebruikt en kunnen woningen, parkeergarages en andere voorzieningen worden bereikt. Van belang daarbij is dat:

- bij de verdere uitwerking van de interne wegenstructuur wordt voorkomen dat snelle doorkoppelingen ontstaan tussen de Stadsweg en de Petit Boulevard.
- het aantal doodlopende straten wordt beperkt in verband met nood- en hulpdiensten, vuilnisauto's etc.
- straten zodanig worden ontworpen dat het autoverkeer zich aanpast aan het tempo van de fietser en de voetganger.



PRINCIPE DWARSDOORSNEDE PETIT BOULEVARD



OVERZICHTSKAART HOV

4.2 Openbaar Vervoer

Station

Het station Leidsche Rijn Centrum is één van de drie stations die straks Leidsche Rijn bedienen; de andere stations zijn Terwijde en Vleuten. De stations bedienen vooralsnog alleen Randstadspoor. Wat betreft Leidsche Rijn Centrum is de nadrukkelijke ambitie dat het ook een Intercitystatus krijgt. De ruimte om de Intercity perrons te kunnen realiseren, is dan ook al meegenomen in het ontwerp voor het station. Een Intercitystatus betekent dat er dan vanaf station Leidsche Rijn Centrum rechtstreekse verbindingen zijn met Rotterdam en Den Haag.

Bij het station worden voorzieningen gerealiseerd voor taxi's, halen & brengen en het stallen van fietsen. Gezien de hoogteverschillen rondom het station wordt het mogelijk om het station zowel vanuit het hoger gelegen deel als het lager gelegen deel te bereiken. Fietsvoorzieningen zijn op beide niveaus aanwezig. Afhankelijk van de status van het station zijn Park & Ride voorzieningen gedacht in de nabijheid van het station. Bij de verdere planuitwerking worden de definitieve aantallen en type parkeervoorzieningen bepaald.

Op het plein voor het station halteren verschillende buslijnen. De bushaltes kunnen op verschillende manieren worden ingepast. Dat kan door een lange bushaltehaven te maken (circa 80 m) in beide richtingen aan weerszijden van de HOV-baan. Alternatief is het maken van verschillende perrons, waarbij naast de HOV-halte rekening moet worden gehouden met de haltes van de andere buslijnen. Tussen het station en de bushaltes loopt de doorgaande verbinding van de Noordelijke Stadsas. De inpassing van de weg, in relatie tot de busreizigers die veilig moeten kunnen overstappen op de trein, wordt bij de uitwerking van de Stationsknoop meegenomen. Daarnaast moet bij de uitwerking aandacht worden besteed aan de inpassing van directe, vanzelfsprekende, aantrekkelijke en sociaal veilige routes.

Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)

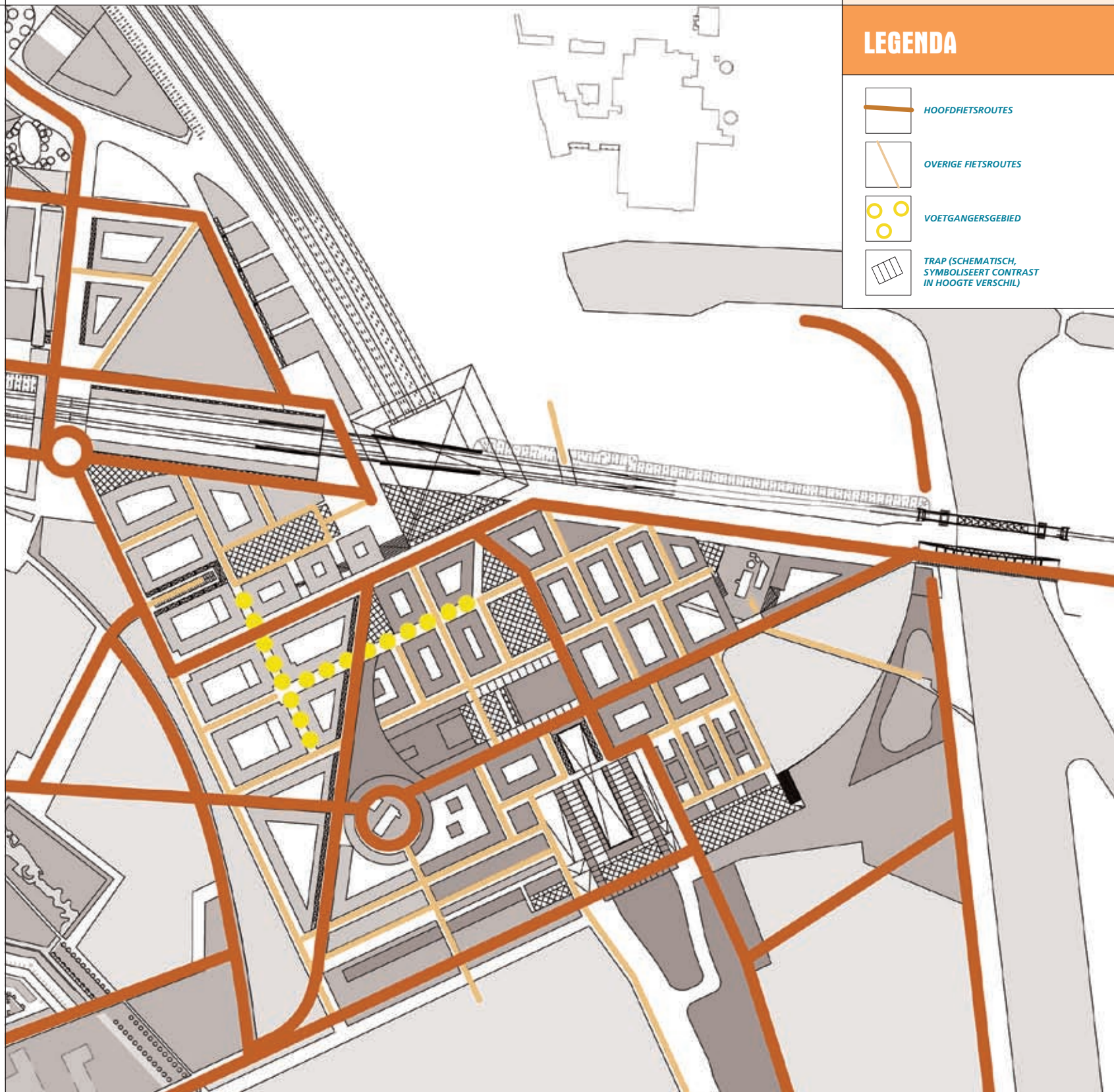
De HOV-baan die door het centrum loopt, verbindt Utrecht Centraal Station met Leidsche Rijn. De HOV rijdt, komende vanaf de Hogeweidebrug door Leidsche Rijn Centrum via Parkwijk, De Meern, Veldhuizen richting Vleuterweide. De HOV-baan loopt diagonaal door het centrum, waardoor een meerwaarde ontstaat. Om die meerwaarde te bereiken is het wel noodzakelijk om tussen de HOV-halte 'Leidsche Rijn College Parkwijk' en de halte bij station Leidsche Rijn Centrum een extra halte toe te voegen.

De argumenten hiervoor zijn:

- Leidsche Rijn Centrum wordt het tweede centrum van Utrecht en kent een stedelijk programma van minimaal 722.000 m² bvo. Met dit zware programma lijkt er meer dan genoeg draagvlak voor een extra halte.
- De nieuwe halte komt in het hart van het winkelgebied en de woon-servicezone te liggen. De in helling oplopende Diagonaal verbindt het Amaliapark met het station. De avenue heeft een asymmetrisch profiel: deze is circa 17 meter breed, met arcades aan de westkant die de voetgangers scheiden van de busbaan, een bommenrij aan de oostkant en met een perspectief op het station.

Overige buslijnen

Naast de HOV-baan zijn er verschillende andere busverbindingen die bij het station en elders in het centrum stoppen. In bijgevoegde figuur zijn deze lijnen weergegeven. Op het stationsplein komen haltes voor deze bussen.



OVERZICHTSKAART FIETS

4.3 Langzaam Verkeer

Fietsroutes

Het uitgangspunt voor de fietsroutes is het fietsroutenetwerk voor Leidsche Rijn. Daarin is de maaswijdte van het fietsnetwerk vastgelegd. In het centrum kan onderscheid worden gemaakt in een aantal routes:

- **de doorgaande routes:** dit zijn de routes waarbij fietsers zo snel mogelijk door het centrum richting de bestaande stad willen fietsen en vice versa;
- **de bestemmingsroutes:** dit zijn de routes die de omliggende gebieden zo snel, aantrekkelijk en comfortabel mogelijk met de belangrijkste bestemmingen in het centrum verbinden;
- **de interne verbindingen in het centrum:** deze zorgen dat je gemakkelijk van de ene plek naar de andere plek in het centrum kan komen;
- **de recreatieve routes:** de routes waar snelheid en doorstroming van ondergeschikt belang zijn.

Uiteraard kunnen verbindingen tegelijkertijd verschillende functies hebben.

De belangrijkste doorgaande routes zijn:

- de Fietsboulevard (een 6,5 meter breed fietspad van 3 kilometer lang van het Amsterdam - Rijnkanaal tot aan het Leidsche Rijn Park. De Fietsboulevard loopt langs boerderij Hofstede ter Weide, langs de culturele trekker, over de A2-kap, langs boerderij Rood Noot en takt aan op de brug).
- route langs de Petit Boulevard (vanaf de Noordelijke Stadsas, sluit ook aan op de Fietsboulevard)
- de route over de Archeologielaan
- route langs de Stadsweg-Petit Boulevard en Verbindingsweg (noord-zuid route)
- route langs de Utrechtse Singel (noord-zuid route)
- route langs de HOV-baan

De doorgaande routes kunnen zowel bestaan uit vrijliggende als niet vrijliggende fietsroutes. Gezien de hoogte die moet worden overbrugd, dient op deze routes rekening te worden gehouden met comfortabele hellingspercentages. Andere kenmerken van deze routes zijn directheid, snelheid en veiligheid.

De belangrijkste bestemmingen in het centrum zijn de winkels, het station, de kantoren en de voorzieningen. Vanuit de omliggende wijken kan men deze vanaf de hierboven beschreven doorgaande routes bereiken. De bestemmingsroutes vallen grotendeels samen met de doorgaande fietsroutes. Bij sommige bestemmingen langs deze routes komen al dan niet bewaakte fietsenstallingen. De overige straten in het centrum worden gebruikt voor intern verkeer. Gezien de hoogteverschillen zullen er soms wel wat steilere hellingen zijn om tegenop te fietsen.

Fietsparkeren

Naast de inpassing van fietsroutes worden ook een aantal stallingsvoorzieningen gerealiseerd. Bij het station wordt een fietsenstalling gerealiseerd. Dit zal een relatief grote fietsparkeervoorziening zijn. Daarnaast worden aan de rand van het voetgangersgebied vanaf de hoofd fietsroutes stallingsmogelijkheden gemaakt. Verder komen er bij de belangrijkste openbare voorzieningen ook stallingsmogelijkheden.

Als uitgangspunt voor het totale aantal te realiseren fietsparkeerplaatsen worden de richtlijnen uit het ASVV¹ (CROW) gehanteerd. Voor een aantal belangrijke voorzieningen zijn deze hieronder weergegeven.

Daarnaast wordt voor kantoren de norm van 1 fietsparkeerplaats op 50 m² bvo aangehouden.

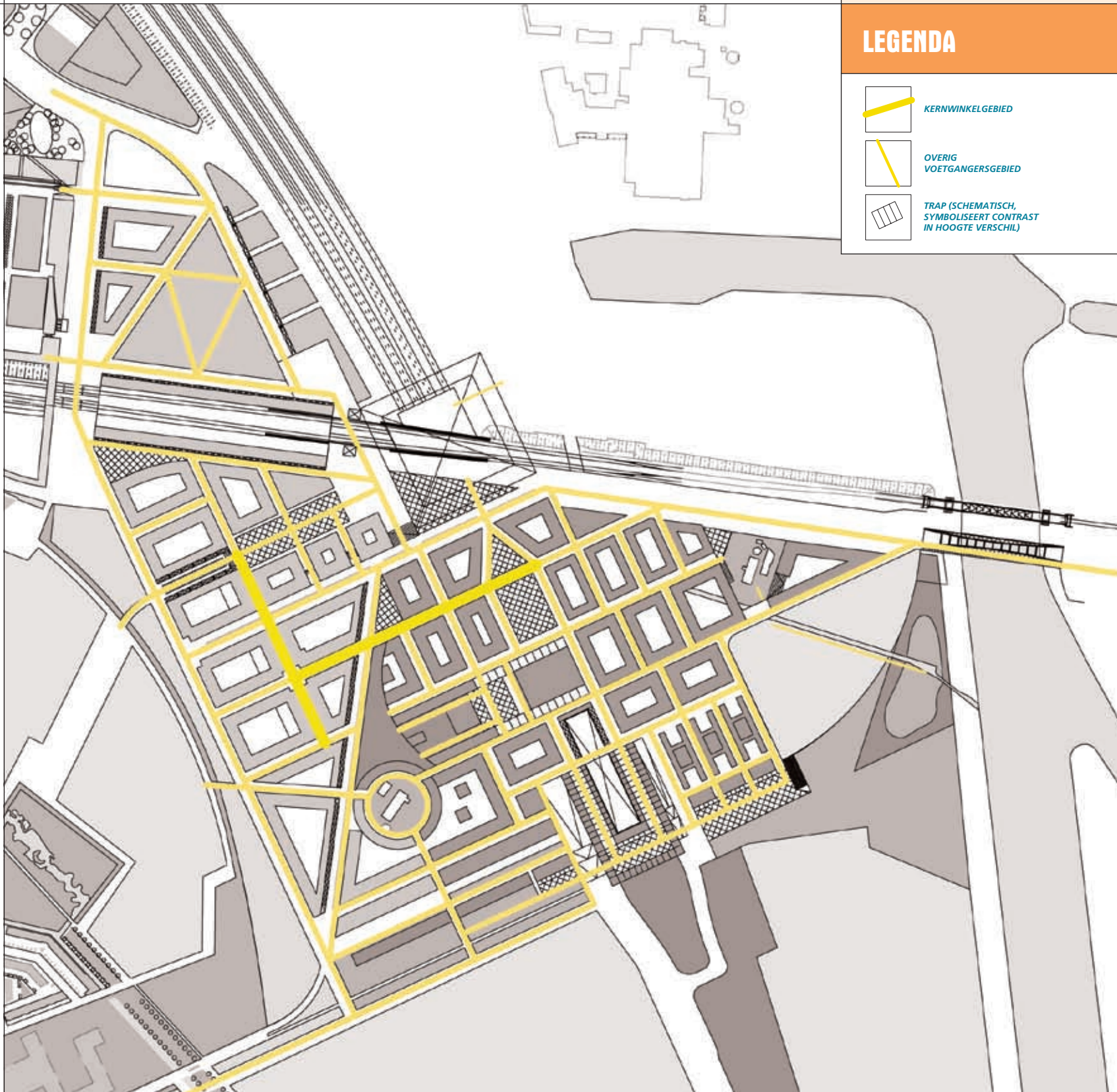
Voor het inpassen van de fietsparkeervoorzieningen zijn verschillende mogelijkheden, namelijk:

- in/onder gebouwen;
- op straat;
- onder het maaiveld (op het niveau van de autoparkeervoorzieningen).

Bij de verdere uitwerking van het centrum zal per voorziening/locatie gekeken worden wat de meest gewenste fietsparkeeroplossing is. Ook zal dan onderscheid gemaakt gaan worden tussen bewaakte en onbewaakte stallingsvoorzieningen.

functie	richtlijn
winkels	5 tot 7 fietsparkeerplaatsen per 100 bvo
uitgaansgelegenheden	25 tot 30 fietsparkeerplaatsen per 100 zitplaatsen
(theater, bioscoop)	60 tot 70 fietsparkeerplaatsen per 100 leerlingen
onderwijs	

¹(ASVV: Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom, 2004)



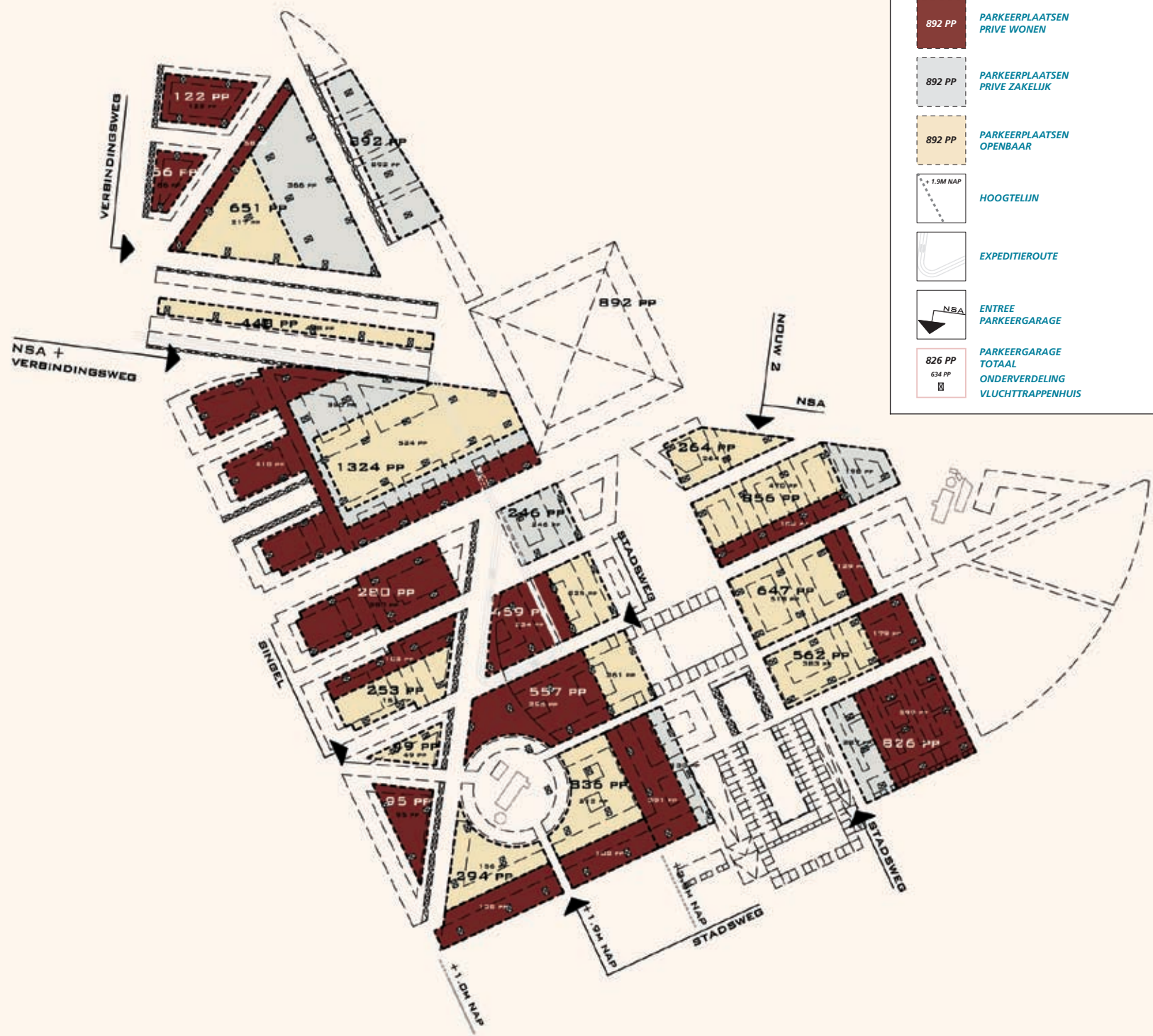
OVERZICHTSKAART VOETGANGER

Voetgangers

Voetgangers kunnen in alle straten in het centrum komen. Om de hoogteverschillen te overbruggen moet men soms een helling nemen en sporadisch gebruikmaken van een trap. De bereikbaarheid voor mindervaliden is gewaarborgd. Op plekken bij belangrijke bestemmingen worden waar noodzakelijk, extra voorzieningen aangelegd. Leidsche Rijn Centrum kent een aantal voetgangerzones: een winkelpromenade en verschillende wandelpromenades aan de rand van Leidsche Rijn Centrum: in het Verlengde Amaliapark, op de Esplanade, bij de Belvédère en aan het Amsterdam - Rijnkanaal. De winkelpromenade, centraal in het kernwinkelgebied, sluit beneden aan op het Stadsplein en boven op het Horecaplein en het A2-plein aan en verbindt met een flauwe helling het hoger en het lager gelegen deel van Leidsche Rijn Centrum.

LEGENDA

- 892 PP PARKEERPLAATSEN PRIVE WONEN
- 892 PP PARKEERPLAATSEN PRIVE ZAKELIJK
- 892 PP PARKEERPLAATSEN OPENBAAR
- 1.9M NAP HOOGTELIJN
- EXPEDITIEROUTE
- NSA ENTREE PARKEERGARAGE
- 826 PP TOTAAL
634 PP ONDERVERDELING
VLUCHTTRAPPENHUIS



OVERZICHTSKAART PARKEREN

4.4 Parkeren

Parkeerbalans

Op basis van het programma en de parkeernormen is de parkeer-behoefte bepaald. De parkeernormen voor woningen zijn vastgelegd in de Actualisatie Ontwikkelingsvisie Centrale Zone 2005 (zie bijlage 1), waarbij onderscheid is gemaakt in het type woning. De parkeernormen voor overige voorzieningen zijn vastgelegd in de Nota Parkeernormen 2004 (bijlage 2). In de onderstaande tabel is globaal aangegeven met welke aantallen rekening moet worden gehouden.

Uit deze globale parkeeraanalyse blijkt dat het parkeren voor de woningen een grote druk legt op het totaal aantal te realiseren parkeerplaatsen. Als uitgangspunt is daarom gekozen om per woning 1 privé-parkeer-plaats aan te leggen en de overige parkeerplaatsen (1500) op te vangen in de openbare voorzieningen. Dit kan omdat de parkeerdruk voor de woningen 's avonds het hoogst is en er op dat moment juist voldoende parkeerplaatsen vrij zijn bij de overige voorzieningen.

Op basis van deze analyse is rekening gehouden met 10.000 parkeer-plaatsen. Het definitieve aantal is afhankelijk van het uiteindelijke programma. Als het uiteindelijke programma bekend is, kan ook gekeken worden of er nog extra mogelijkheden zijn voor dubbelgebruik.

Ligging van de parkeervoorzieningen

Het parkeren zal voor een groot deel onder het hoger gelegen deel van het centrum worden opgelost, waarbij uitgegaan is van 2 parkeerlagen. In de bouwblokken in het lage deel is rekening gehouden met 1 laagse parkeervoorzieningen. Parkeren in de openbare ruimte zal in geringere mate en veelal kortstondig plaats kunnen vinden.

Bereikbaarheid parkeervoorzieningen (ontsluitingsstructuur)

Voor een goede oriëntatie worden de parkeervoorzieningen van Leidsche Rijn Centrum voor het merendeel ontsloten vanaf de openbare ruimte:

- Het lager gelegen deel van Leidsche Rijn Centrum wordt ontsloten via een weg direct ten zuiden van het spoor, de Utrechtse Singel en vanaf de Petit Boulevard.
- De twee belangrijkste ontsluitingen voor het hoger gelegen deel van Leidsche Rijn Centrum liggen aan de Petit Boulevard (noordzijde) en aan de Zuidelijke Stadsentree (zuidzijde).
- Het gebied ten westen van de A2 wordt vanaf de Zuidelijke Stads-entree ontsloten via de Archeologielaan door het Verlengde Amaliapark.
- Het gebied ten oosten van de A2 wordt ontsloten via een T-aansluiting op de Stadsweg direct ten zuiden van het kruispunt met de Archeologie-laan.

Behalve via de openbare ruimte is het in dit deel ook mogelijk om ondergrondse parkeergarages te ontsluiten ten oosten van het A2-gat en in het verlengde van de NOUW2-tunnel. Daarnaast is het mogelijk om voor het gebied ten westen van de A2 door middel van een uitvoeg-strook vanuit het noorden van de Stadsweg een parkeergarage in te gaan. Afhankelijk waar deze ingang komt - in verband met hellingen en invoegmogelijkheden - is het ook mogelijk om de garage in zuidelijke richting via de Stadsweg te verlaten. Bij de verdere planuitwerking zal voor de particuliere en (semi)openbare parkeergarages worden bepaald of, en in welke mate, deze onderling worden verbonden.

functie	parkeerplaatsen volgens norm	dubbelgebruik
wonen (2600)	4100 (35%)	1500
winkels	1800	
horeca	320	
leisure	600	
cultuur	600	
maatsch vz	340	
comm vz	640	
hotel	600	
kantoren	2450	
totaal	11450	10.000



LEGENDA



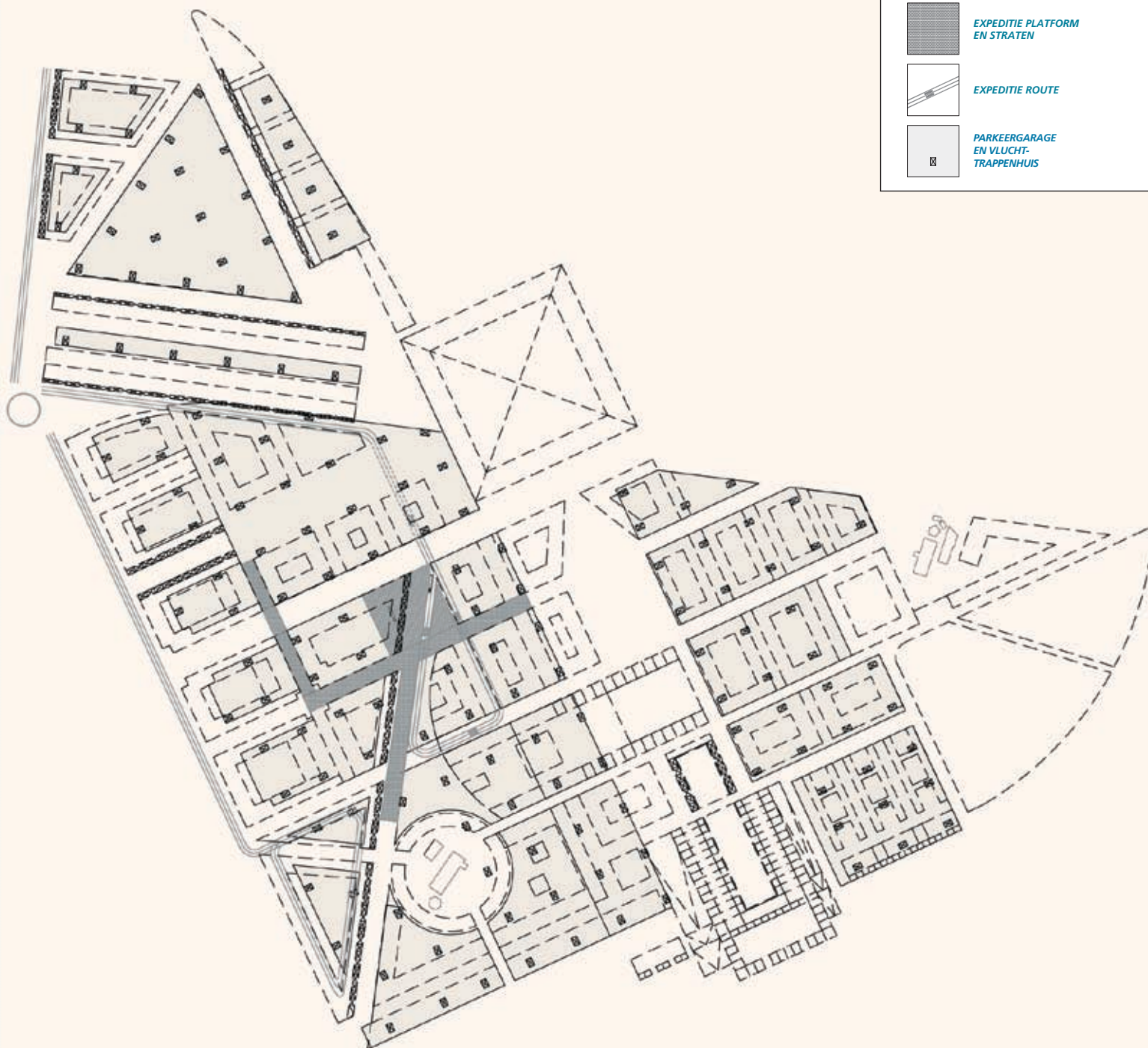
EXPEDITIE PLATFORM
EN STRATEN



EXPEDITIE ROUTE



PARKEERGARAGE
EN VLUCHT-
TRAPPENHUIS



OVERZICHTSKAART LADEN EN LOSSEN

4.5 Laden en Lossen

Kernwinkelgebied

Uitgangspunt voor het kernwinkelgebied is een grote ondergrondse laad & loszone die bereikbaar is vanaf de Verbindingsweg via een ontsluitingsroute ten zuiden van het spoor. Vanaf de laad & loszone worden de goederen met rolcontainers verder getransporteerd. Op deze manier kunnen de winkels in het hoger gelegen deel en een deel van het lager gelegen gebied worden bevoorraad. Het andere deel van het winkelgebied wordt vanuit de openbare ruimte bevoorraad.

Buurtwinkels

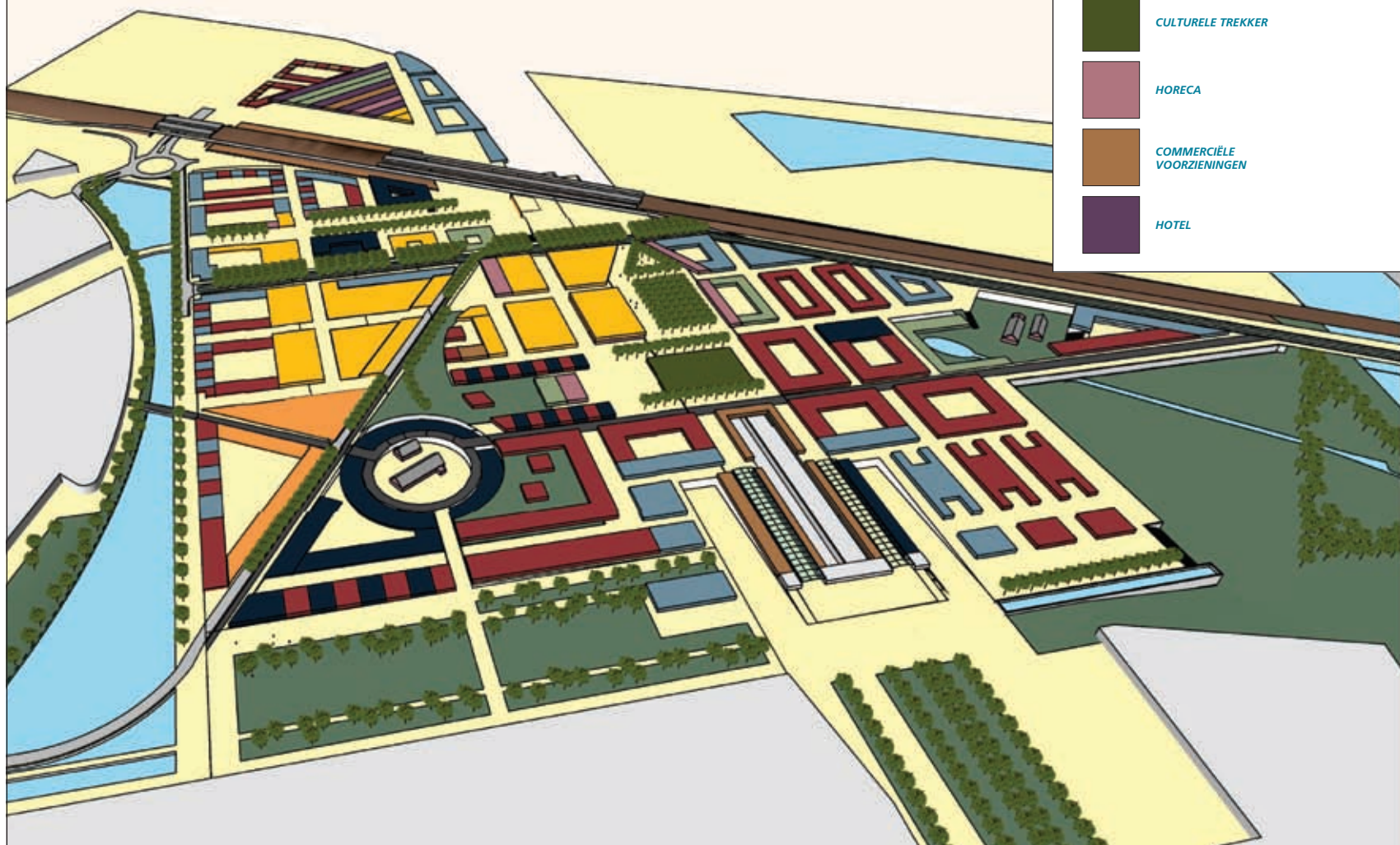
Bevoorrading van de buurtwinkels vindt plaats via de Utrechtse Singel. Om kerende vrachtauto's in dit gebied te voorkomen, kan het vrachtverkeer een rondje rijden. Het vrachtverkeer rijdt aan de ene zijde het bouwblok in en verlaat het bouwblok via de andere zijde.

Overige voorzieningen

Overige voorzieningen aan de oostzijde van het centrum worden bevoorraad via het maaiveld. Vrachtverkeer kan gebruik maken van alle straten die toegankelijk zijn voor autoverkeer. Dat betekent niet dat in iedere straat een truck met oplegger kan komen. Het gaat om vrachtverkeer van gemiddelde omvang. Bij bijvoorbeeld een theater moeten wel grote voertuigen kunnen komen. Bij de uitwerking wordt hier specifiek aandacht aan besteed.

LEGENDA

	WONINGEN
	KANTOREN
	KERNWINKELGEBIED
	DAGELIJKE WINKELVOORZIENINGEN
	MAATSCHAPPELIJKE VOORZIENINGEN
	LEISURE
	CULTURELE TREKKER
	HORECA
	COMMERCIELE VOORZIENINGEN
	HOTEL



OVERZICHTSKAART PROGRAMMA OP DE BEGANE GROND