

Bestuursdienst  
Telefoon (050) 367 81 11/ J.F. Dijkstra  
Onderwerp P+ R Europapark



Bezoekadres  
Waagstraat 1

Postadres  
Postbus 20001  
9700 PB Groningen

De leden van de raad van de gemeente  
Groningen  
te  
GRONINGEN

In uw antwoord  
graag datum en  
kenmerk vermelden

Wij zijn met het  
openbaar vervoer  
bereikbaar,  
buslijnen  
1, 2, 3, 5, 6, 11, 13, 16

Datum **25 MRT 2011**

Bijlage(n) 1

Ons kenmerk RO11.2536102

Uw brief van

Uw kenmerk

Informatie over  
vertrektijden krijgt u  
via telefoon 0900-92 92

Geachte heer, mevrouw,

Met deze brief informeren we u over ons besluit om de aansluiting van P+R Europapark via variant 3 aan te leggen. Dit besluit volgt op een door ons gevoerd participatieproces en een interne afweging. In deze brief gaan we in op

- eerdere besluitvorming
- participatieproces en keuze voor variant 3
- aandachtspunten
- planning
- financiën en risico's.

### **Eerdere besluitvorming**

U heeft oktober 2010 besloten tot de aanleg van de aansluiting van P+R Europapark op de Europaweg en het upgraden van het P+R-terrein. U heeft daartoe een krediet van € 3 miljoen ter beschikking gesteld. In dit raadsvoorstel hebben we u geïnformeerd over de uitgangspunten, het beoogde proces, de financiën en de risico's. U heeft vervolgens besloten akkoord te gaan met een alternatief (en sneller) participatietraject met het oog op de gewenste snelle aanleg van de aansluiting. Daarbij heeft u de mogelijkheid opgehouden om ons – bij geconstateerde grote tegengestelde belangen – alsnog een volledig inspraaktraject te laten organiseren. Behalve snelheid was een aanvullend argument dat op de aansluiting zelf al eerder inspraak mogelijk was, namelijk bij de parkeernota die januari 2010 door uw raad is vastgesteld.

### **Participatieproces en keuze voor variant 3, een compacte kruising**

We hebben de bij het raadsvoorstel gepresenteerde varianten met de in het raadsvoorstel genoemde externe stakeholders besproken: de Vereniging Bedrijvenpark Zuidoost (VBZO), hulpverleningsdiensten (mede vanwege afspraken over logistiek

tijdens evenementen in de Euroborg), Euroborgplatform, PON (Porsche etc, eigenaar voormalig Van Gend & Loosterrein), Enexis (heeft trafohuisje naast de P+R), belanghebbenden tippelzone en UMCG. Daarnaast hebben we onze eigen analyse gemaakt en daarbij ook met ons OV-bureau bekeken op welke manier de reiziger het beste bediend zou kunnen worden.

Uit het participatieproces kwamen twee zorgen aan het licht, te weten het comfort voor de busreiziger en de oversteekbaarheid voor voetgangers tijdens wedstrijden van FC Groningen bij elk van de varianten. Daarnaast werden positieve zaken genoemd en/of aandachtspunten in de detaillering.

*Afweging variant 2 en 3: comfort voor de busreiziger*

Met ons OV-bureau hebben we zoals gezegd bekeken naar de optimale wijze waarop de busreiziger wordt bediend. Daarbij hebben we gekeken naar een oplossing die zou moeten functioneren in het geval P3 het eindpunt is van de P+R-lijn (zoals nu in de exploitatiemodellen staat), maar ook in het geval P3 een tussenstop is richting eindpunt Station Europapark.

Op basis van deze analyse hebben we variant 1 in een vroegtijdig stadium afgeschreven. Zie de bijlage voor een inhoudelijke toelichting daarop. Vervolgens bleven varianten 2 en 3 over.

**Variant 2** behelst een dubbele aansluiting op de Europaweg, waardoor het kruispunt 'opgerekt' wordt in noordelijke richting. De noordelijke aansluiting zou dan alleen voor bussen zijn, de zuidelijke voor al het verkeer. Deze laatste aansluiting ligt in het verlengde van de Boumaboulevard. Zie bijlage voor het schetsontwerp.

**Variant 3** behelst een compacte kruising. De enige aansluiting met de P+R ligt in het verlengde van de Boumaboulevard.

In de bijlage beschrijven we de varianten verder en geven we ook aan dat variant 3 de voorkeur heeft. Daarbij hebben we gekeken naar een aantal componenten:

- ruimtelijk (betere benutting ruimte, compacter busplein, rustiger beeld langs de Europaweg),
- ecologie en groen (minder doorsnijding groene structuur Europaweg) en
- toekomstvastheid (de optie laat ruimte voor een toekomstige fietsroute langs de Europaweg).

Omdat varianten 2 en 3 voor andere stakeholders niet echt onderscheidend waren (alleen de politie had een lichte voorkeur voor variant 3 omdat het een overzichtelijker kruispunt oplevert) hebben we ons geconcentreerd op de optimale uitwerking van deze twee varianten met speciale aandacht voor het comfort voor de P+R-busreiziger.

We kiezen vervolgens voor een aangepaste versie van variant 3. Ten opzichte van de variant uit de afwegingsnotitie creëren we extra bufferruimte voor de P+R-bus en leggen we een extra rijstrook/busbaan aan vanaf de P+R richting stad. We willen graag voor de zomer aanbesteden; om deze planning te kunnen halen nemen we de uitwerking van deze aanpassingen daarom mee in de besteksvoorbereidingsfase.

Verder hebben we een extern bureau opdracht gegeven om varianten 2 en 3 te beoordelen op doorrijtijden bij de verkeersregelinstallatie. Op basis van die onderzoeksresultaten kunnen we straks de VRI instellen op eventuele prioritering en kunnen we een inschatting maken van het verwachte gebruik van de doorsteek Bornholmstraat. In het geval er veel ongewenst sluipverkeer gebruik gaat maken van die doorsteek, waardoor het busverkeer wordt belemmerd, zullen we overwegen we deze doorsteek voor autoverkeer onmogelijk te maken. Bussen en fietsers zullen er dan nog wel gebruik van kunnen maken.

Overigens accepteren we met de keus voor een aangepaste variant 3 een psychologisch nadeel voor de doorgaande busreiziger: als de P+R-buslijn straks inderdaad door gaat rijden naar Station Europapark werkt het psychologisch nadelig als een busreiziger van A naar B twee keer hetzelfde kruispunt moet aandoen, zoals hier.

#### *Oversteken voetgangers tijdens wedstrijden FC Groningen*

Tijdens onze gesprekken kwam naar voren dat FC Groningen en de politie zich zorgen maken over het feit dat er een aansluiting komt in het verlengde van de Boumaboulevard. Men verwacht dat voetgangers – ook al verbied je het ze – de Europaweg zullen oversteken voor en na wedstrijden en dat daarmee de doorstroming op de Europaweg wordt beperkt. Voor de duidelijkheid: deze zorg staat los van de keus om er al dan niet een langzaamverkeersroute aan te leggen, omdat ook met slechts een auto/bus-aansluiting grote groepen voetgangers nog steeds deze korte route zullen kiezen.

We nemen deze zorg serieus, maar kunnen hem niet direct wegnemen. We zullen verder met FC Groningen en de politie in gesprek gaan om de situatie in de toekomst te beheersen. Daarbij zullen maatregelen aan de orde komen als tijdelijke fysieke afsluitingen voor voetgangers, de inzet van verkeersregelaars/politiefunctionarissen en het mogelijk afsluiten van de Europaweg-oostzijde en de voetgangers daarmee juist faciliteren. Op een later moment informeren we u over de uitkomsten van deze gesprekken.

#### **Aandachtspunten**

Bij de uitwerking noemen we nog een aantal aandachtspunten.

### *Bereikbaarheid (en veiligheid) Enexis*

Enexis gaf aan blij te zijn met de plannen omdat hun transformatorstation aan de Bornholmstraat nu bereikbaar zal zijn via de nieuwe route in plaats van – zoals nu – via de afwerkplek van de tippelzone. Aan de andere kant heeft Enexis zijn zorgen geuit over de aanleg van een fiets/voetpad naast hun grote schakelstation aan de Europaweg. We praten met Enexis verder over aanvullende maatregelen om de veiligheid en bereikbaarheid van het station te garanderen.

### *Aansluiting Bornholmstraat*

Het heeft zoals aangegeven onze voorkeur het gebruik van deze aansluiting door automobilisten beperkt te houden (voorkomen sluijverkeer). De Lubeckweg zal de logische parallelroute voor oostwestverkeer moeten zijn. Dit willen we onder andere omdat we anders verwachten dat de bus zich lastig vanuit de bushalte bij de P+R tussen het overige verkeer zal kunnen voegen. We zullen in eerste instantie de doorgaande verbinding wel mogelijk maken, maar houden de optie zoals gezegd open om eventueel een busluis in de route aan te brengen.

De aansluiting op de Bornholmstraat past niet in het bestemmingsplan, maar we willen via een omgevingsvergunning de aanleg mogelijk maken. Daarbij zorgen we voor instandhouding van de ecologische route onder andere door een ecologische verbinding aan te leggen door de route. Bij de planvorming van Pon/Porsche is de ecologische route al verplaatst van de Bornholmstraat naar de strook tussen Pon en de skivijver. Daar zal deze ecologische verbinding ook worden aangebracht.

### *Configuratie kruispunt: bereikbaarheid FC Groningen*

Zoals eerder mondeling gemeld in de raadscommissie Beheer & Verkeer zijn we bezig de bereikbaarheid van FC Groningen tijdens wedstrijden te verbeteren en daarmee ook de doorstroming op de omliggende (ring)wegen. We hebben u geïnformeerd over een proef, maar we bekijken met de andere belanghebbenden als FC Groningen, politie en Euroborgondernemers of er structurele oplossingen haalbaar zijn. Bij de keus voor de configuratie van het kruispunt Boumaboulevard/Europaweg houden we rekening met eventuele maatregelen door drie rijstroken in de richting Westerbroek voor rechtdoor- en rechtsafslaandverkeer aan te houden.

### *Boomeffectanalyse*

We werken nog aan een boomeffectanalyse. Zodra we die hebben zullen we hem u doen toekomen.

## **Planning**

We gaan uit van de planning zoals in het raadsvoorstel van oktober is verwoord. Aanbesteding voor de zomer, uitvoering in het najaar, oplevering rond de jaarwisseling. Voorafgaand aan deze aanbesteding zullen we al gestart zijn met het dempen van het deel van de skivijver dat gedempt moet worden. Dit omdat dan al de grond gezet kan zijn, als de aannemer in het najaar start.

Bij de planning houden we rekening met omliggende werken als de nieuwbouw SOZawe en Alfacollege en de bouw van Station Europapark en daarmee met de bereikbaarheid van het Europapark. We zullen ook rekening houden met de bereikbaarheid bij wedstrijden van FC Groningen. Er vinden in dezelfde periode meer werkzaamheden plaats op de Europaweg, zoals de aanleg van het kruispunt Eemspoort/Roodehaan, asfalteringswerkzaamheden op de Europaweg en werkzaamheden aan de Gideonbrug. De werkzaamheden zullen zoveel mogelijk op elkaar worden afgestemd.

### **Financiën en risico's**

De geraamde kosten blijven binnen de begroting en het krediet zoals door u is verstrekt. We noemen de volgende risico's bij het vervolg:

- tegenvallende aanbesteding;
- noodzakelijke extra werkzaamheden, bijvoorbeeld om de veiligheid van het Enexisschakelstation te garanderen.

Mochten er tegenvallers optreden dan zullen we de consequenties in beeld brengen en er bij u op terugkomen.

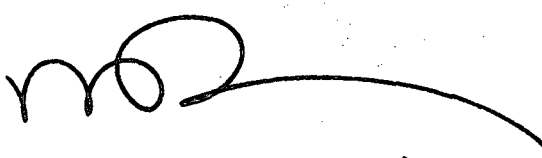
We hopen u met deze brief voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,  
dr. J.P. (Peter) Rehwinkel



de secretaris,  
drs. M.A. (Maarten) Ruys



**Datum** : 2 maart 2011

**Onderwerp** Variantenstudie P+R Europapark

### **Inleiding**

Het stimuleren van P+R is speerpunt binnen het gemeentelijke verkeers- en vervoersbeleid teneinde de automobilititeit in de binnenstad (parkeernota 2010). Voor het verkeer vanuit de richting Hoogezand-Sappemeer is P+R Europapark met ca. 600 parkeerplaatsen de aangewezen locatie. Goede verbindingen met de (hoofd-)invalswegen, een comfortabele overstap en goede OV-verbindingen (met binnenstad e.o.) zijn belangrijke randvoorwaarden voor het functioneren van elk P+R-terrein. Bij het huidige P+R-terrein Europapark ontbreekt een directe aansluiting op de Europaweg. Omdat de Europaweg tot begin 2009 als Rijksweg (oude A7) fungeerde, is het niet mogelijk geweest om vanaf het begin een directe ontsluiting te realiseren. Wel is bij de inrichting van het P+R-terrein rekening gehouden met deze toekomstige ontwikkeling.

### **Meer dan aansluiten alleen**

Naast de ombouw van de kruising Boumaboulevard - Europaweg is tevens een doorkoppeling voorzien met de Bornholmstraat. Deze wegverbinding heeft een functie voor:

- het OV: de realisatie van directe busverbindingen tussen Bedrijventerrein Zuidoost – P+R-terrein – NS Station Europapark;
- het autoverkeer: toegankelijk maken van het P+R-terrein zowel vanaf Europaweg als vanaf Bornholmstraat (2x). Voorkomen moet worden dat deze doorkoppeling aantrekkelijk wordt voor doorgaand verkeer;
- het fietsverkeer: koppeling wordt onderdeel van de (hoofd)fietsstructuur, waarbij een verbinding wordt gemaakt tussen de Bornholmstraat en Boumaboulevard/Station Europapark/Helperzoom. Op lange termijn bestaat de mogelijkheid dat deze verbinding over het bedrijventerrein Zuidoost richting Meerstad wordt voorgezet.

De toekomstige aansluiting op de Europaweg wordt tevens de halteplaats voor een groot aantal busroutes (P+R-citybus, streek- en stadslijnen). Vanwege de P+R-functie wordt ingezet op hoogwaardige haltevoorzieningen met directe, veilige en comfortabele loopverbindingen met het P+R-terrein en de Euroborg (o.a. Noorderpoortcollege).

Bij de aansluiting op de Europaweg zal een directe en veilige oversteekvoorziening voor voetgangers en fietsers worden aangebracht.

Voorts zal ook de kwaliteit van het P+R-terrein conform het vigerende beleid worden opgewaarderd. Het gaat om het aanbrengen van aanvullende voorzieningen, zoals: toilet, fietsenstallingen, verlichting en bewakingscamera's. Een goede referentie hierbij is de onlangs gerealiseerde P+R Hoogkerk.

Bij de planvorming wordt ook geanticipeerd op een mogelijke toekomstige uitbreiding van de parkeercapaciteit aan de noordzijde tot een totale capaciteit van ca. 1.000 pp. Deze uitbreiding

maakt nu geen onderdeel uit van het plan zelf, maar kan later afhankelijk van het gebruik gefaseerd worden uitgevoerd.

### **Ontwerputgangspunten**

Voor het ontwerp zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De aansluiting op Europaweg is gepositioneerd in het verlengde van de Boumaboulevard, waardoor één compacte kruising met 4 takken ontstaat. Dit biedt voordelen voor de verkeersafwikkeling, omdat met een relatief eenvoudige verkeerslichtenregeling kan worden volstaan. De huidige verkeerslichtenregeling is immers al gekoppeld met het nabijgelegen kruispunt Van Elmpstraat, waardoor een extra T-kruising op de Europaweg de complexiteit van de regeling zal vergroten;
- De ligging van de route voor de 2<sup>de</sup> aansluiting op de Bornholmstraat is gebaseerd op een oud schetsontwerp en ligt inmiddels vast vanwege grondtransacties die inmiddels hebben plaatsgevonden;
- Het zoekgebied voor het entree- en busplein (bushaltes en voorzieningen) wordt aan de zuidzijde begrensd door een rechte lijn in het verlengde van de Boumaboulevard en aan de noordzijde door een rechte lijn in het verlengde van de nieuwe verbinding met de Bornholmstraat. Zowel vanuit ruimtelijke als logistieke overwegingen is dit een logisch zoekgebied. Ook leidt dit tot efficiënt ruimtegebruik, zodat de overblijvende ruimte optimaal benut kan worden voor parkeren;
- De groenzone langs de Europaweg (dubbele bomenrij in brede berm met sloot) is onderdeel van het groenstructuurplan (basisgroenstructuur) en blijft zoveel mogelijk gehandhaafd;
- De bestaande ecologische verbinding tussen het P+R terrein en de PON/tippelzone dient te worden gehandhaafd. Onder de weg wordt voor deze verbinding een faunapassage aangebracht;
- Het fietsverkeer tussen de Boumaboulevard en Bornholmstraat wordt via een fietspad gescheiden van het autoverkeer afgewikkeld;
- Binnen de studie 'doorstroming OV Europaweg' wordt uitgegaan dat geen separate busbaan wordt aangelegd op het gedeelte tussen de Boumaboulevard en het Europaplein. Wel geldt geconditioneerde prioriteit voor het openbaar vervoer in de verkeerslichtenregeling.

Wat de opgave complex maakt, zijn de aanwezige hoogteverschillen binnen het studiegebied. Het parkeerterrein ligt circa 2,00 tot 2,50 m lager dan de Europaweg en gebied rond de Boumaboulevard.

### **Drie varianten**

Op structuurniveau zijn in eerste instantie drie varianten onderzocht die op de volgende pagina's nader worden toegelicht.

### **Variante 1. Eilandperron op niveau parkeerterrein**

Bij deze variant is gekozen voor een OV-plein op het niveau van de parkeerpleinen. De wandelpromenades sluiten hierdoor op een vanzelfsprekende manier aan zonder hoogteverschillen. De aansluiting op de Europaweg ligt tegenover de Boumaboulevard en gaat in een helling van maximaal 3,0 % naar beneden. Bussen halteren en keren rond een eilandperron.

#### **Beoordeling**

*Openbaar vervoer:* alle richtingen zijn mogelijk, bushaltes liggen op een aparte plek relatief ver van de Europaweg en Euroborg, lange omrijbewegingen voor buslijnen die Europaweg volgen (P+R Citybus en streeklijnen), langs het eiland is voldoende ruimte voor 2 haltes per richting, veel ruimte aanwezig voor voorzieningen.

*Auto:* bereikbaarheid parkeerterrein helder, voor doorgaand verkeer is het meer zoeken, haakse bochten verlagen snelheid, één compact kruispunt Europaweg

*Fiets:* aanliggend fietspad heeft hellingspercentage van ca. 3,0%, veel ruimte voor fietsenstallingen, voor fietsers echter minder goed bereikbaar, koppeling met gewenste fietsroute Europaweg niet helder

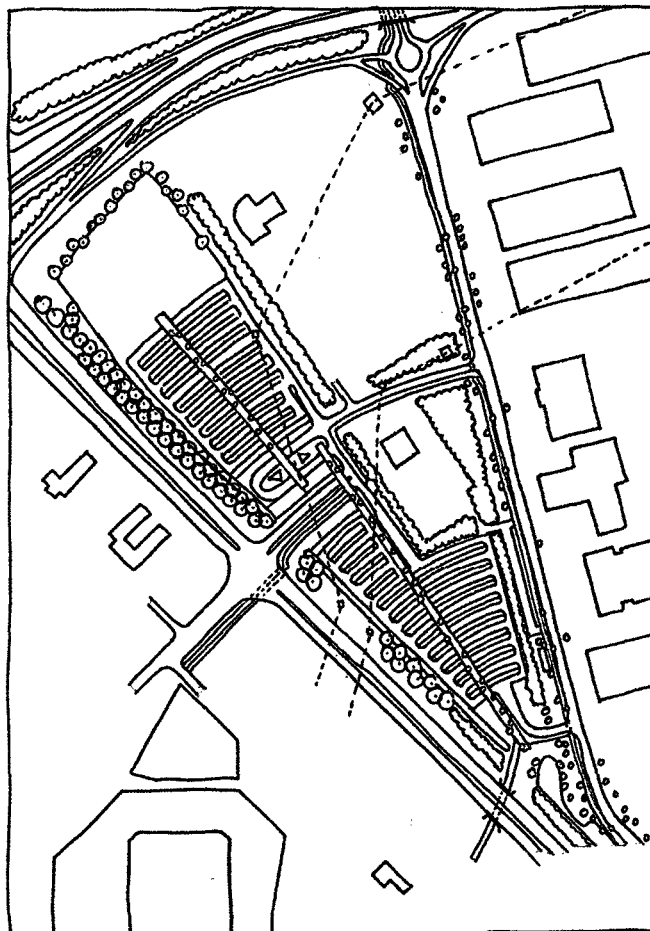
*Voetganger:* goede koppeling met P+R, op één niveau, duidelijke aanlanding wandelpromenades op buseiland, voetverbinding met Boumaboulevard is indirect

*Verkeersveiligheid:* oversteek voetgangers veilig ivm lage snelheden autoverkeer, route naar fietsenstalling via 2 oversteken

*Logica:* op zich heldere verdeling van gebieden (parkeren, OV-eiland, infra), maar hellingbaan zorgt voor scheiding van de beide parkeerterreinen

*Groen:* één doorsnijding van de groenzone langs de Europaweg

*Ruimte:* gedeelte van het bestaande parkeerterrein zal aangepast moeten worden, OV-eiland is ruim van opzet, voorzieningen liggen geconcentreerd bij elkaar





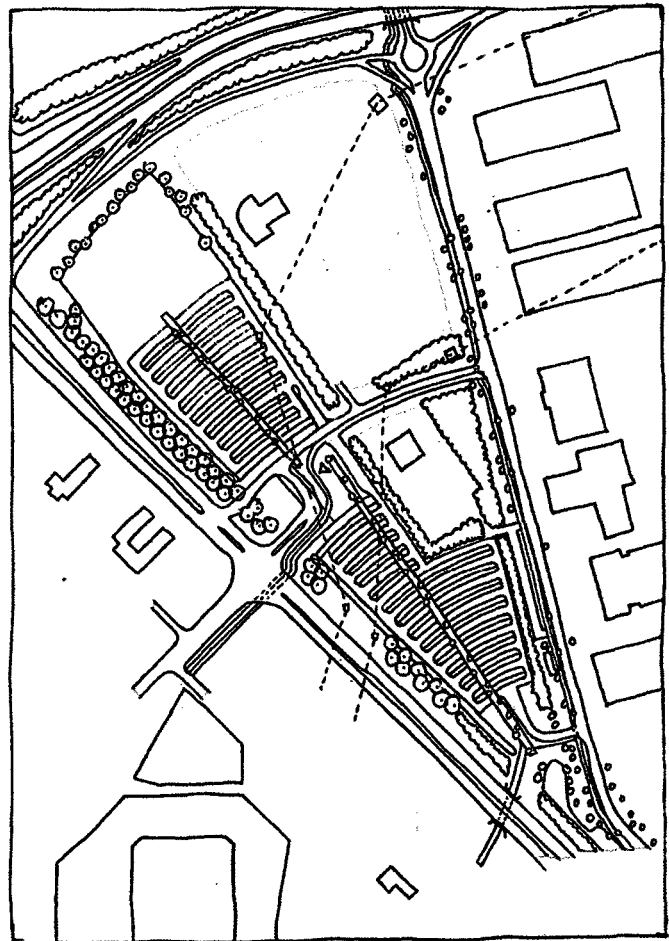
## **Variante 2. Busbaan en halfverhoogde bushaltes**

Bij deze variant takt de busroute rechtstreeks aan op Europaweg-noord via een busbaan. Het autoverkeer sluit aan tegenover de Boumaboulevard. Door de extra aansluiting op de Europaweg ontstaan voor de bussen directere routes met de Europaweg. De halteplaatsen liggen ongeveer 1 meter hoger dan het parkeerterrein; P+R-gebruikers zijn genoodzaakt via een helling de halte bereiken.

### **Beoordeling**

*Openbaar vervoer:* alle richtingen zijn mogelijk, busroutes via Europaweg (P+R Citybus en streeklijnen) zijn directer via een U-bocht ipv een keulus, onvoldoende ruimte voor 2 haltes achterelkaar, voldoende ruimte voor voorzieningen.

*Auto:* bereikbaarheid parkeerterrein is helder, 'bajonetkruising Europaweg' kan doorstroming verslechteren (door complexe regeling en tevens koppeling met Elmpstraat)



*Fiets:* vrijliggend fietspad met eigen hellingspercentage van ca. 2,5 %, directe koppeling met (stallings)voorzieningen; op het plein beperkte ruimte voor stallingsvoorzieningen; koppeling met gewenste fietsroute langs Europaweg niet helder

*Voetganger:* koppeling met P+R minder door hoogteverschil (ca. 1 meter), hoogteverschil oplossen met hellingen, duidelijke aanlanding wandelpromenades op pleinruimte

*Verkeersveiligheid:* overstek voetgangers in rechtstand is minder veilig, routes naar fietsenstalling zonder oversteken

*Logica:* OV-plein is minder herkenbaar, de route Boumaboulevard – Bornholmstraat is minder logisch door de bajonetbeweging

*Groen:* twee doorsnijdingen van de groenzone langs de Europaweg

*Ruimte:* onbenutte restruimte tussen infra, OV-plek is krap, minder flexibel, slechts 1 halte per richting mogelijk.

### **Variante 3. Vloeiende aansluiting en parallelle haltevoorzieningen**

Bij deze variant is er parallel aan de ontsluitingsweg een plek gemaakt voor het halteren van de bussen, een busplein. Het busplein ligt in de helling; P+R-gebruikers moeten via een flauwe helling de halteplek bereiken.

#### **Beoordeling**

*Openbaar vervoer:* alle richtingen zijn mogelijk, bushaltes hebben een aparte plek los van de weg, haltes liggen in de helling, keermogelijkheid minder direct en (te) krap gedimensioneerd, elke kant 1 halte (één kant is er ruimte voor 2 haltes), ruimte voor voorzieningen beperkt, plek voorzieningen logisch ook t.o.v Boumaboulevard

*Auto:* bereikbaarheid parkeerterrein helder, route doorgaand verkeer is direct en comfortabel, één compact kruising op Europaweg

*Fiets:* vrijliggend fietspad met eigen hellingspercentage van 2,5%, directe koppeling met (stallings)voorzieningen, op het plein beperkte fietsstallingsruimte, relatief eenvoudige koppeling aan te brengen met gewenste fietsroute langs Europaweg

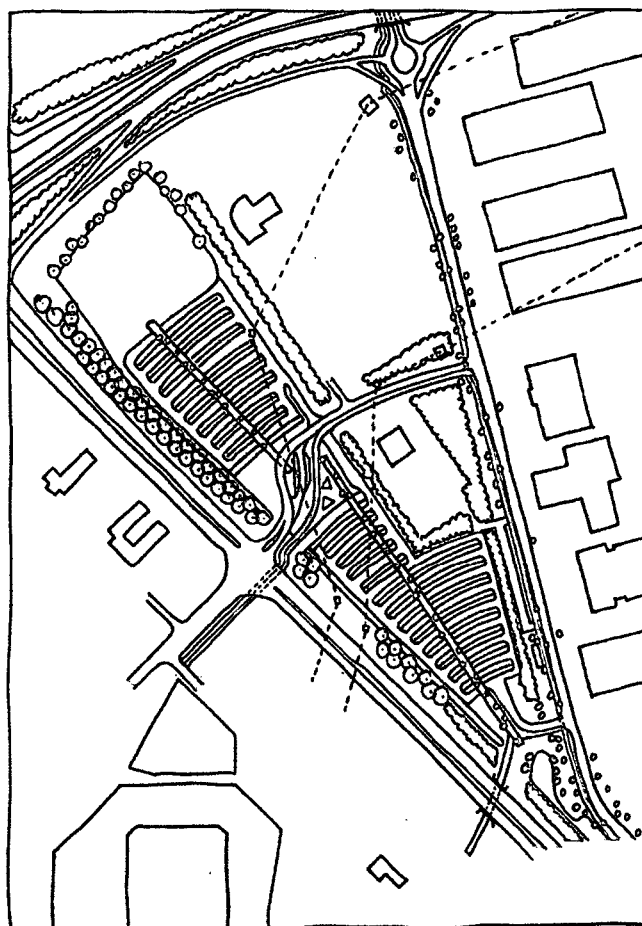
*Voetganger:* koppeling met P+R minder door hoogteverschil (ca. 1 meter), hoogteverschil oplossen met hellingen, minder duidelijke aanlanding van de wandelpromenades op pleinruimte

*Verkeersveiligheid:* één oversteek voetgangers in de bocht, mogelijk onveilig ivm zicht, route naar fietsenstalling zonder oversteek

*Logica:* heldere verdeling van gebieden (parkeren, apart busplein en infra); goede verbinding met Boumaboulevard

*Groen:* één doorsteek door de groenzone, binnen het plangebied meer ruimte voor groen

*Ruimte:* busplein is compact van opzet, voorzieningen liggen geconcentreerd bij elkaar, bij uitbreiding bushaltes minder ruimte voor voorzieningen



### **Keuze voor uitwerking: variant 2 en 3**

Er is gekozen om de varianten 2 en 3 nader uit te werken. Variant 1 (eilandperron op niveau parkeerterrein) is afgefallen, omdat deze variant te nadelig uitpakt voor alle busroutes. Enerzijds worden de bussen die de Europaweg blijven volgen, geconfronteerd met grote omrijlengtes (kost veel tijd en daardoor onacceptabele exploitatieverliezen) en anderzijds moeten ook de bussen die via de Bornholmstraat rijden een extra lus maken. Daarnaast zorgt de hellingbaan voor een geïsoleerde ligging t.o.v het grootste deel van het parkeerterrein.

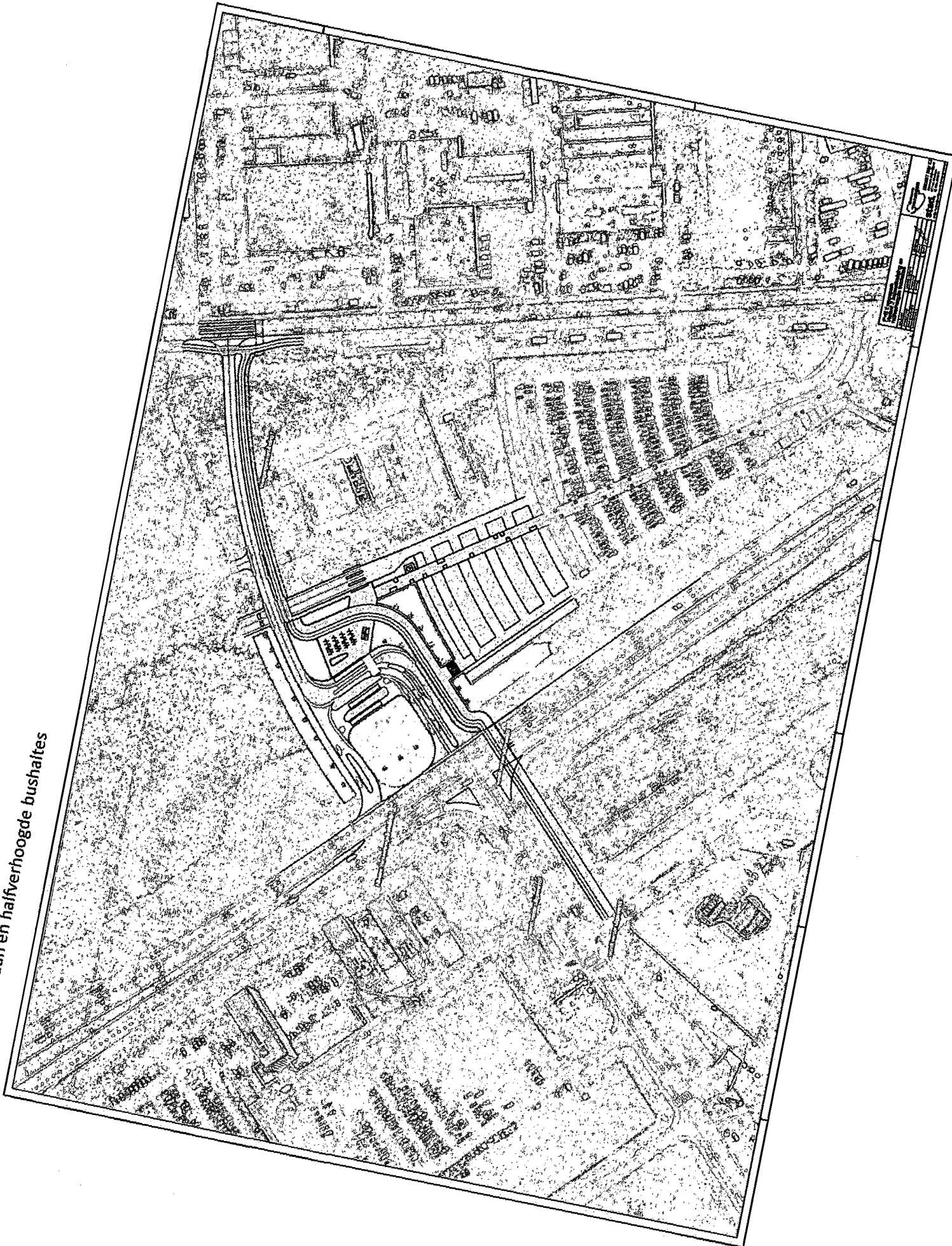
### **Verkeersstructuur**

De nieuwe aansluiting op de Europaweg zal de ontsluiting van de P+R Europapark en bereikbaarheid van het Europapark verbeteren. Deze verbinding zal ervoor zorgen dat het auto/fiets/voetgangers verkeer een directere verbinding krijgt met het Europapark en het bedrijventerrein (Bornholmstraat). Het kruispunt krijgt vier 'takken' waardoor een volwaardig kruispunt wordt gerealiseerd. Onderdeel van de nieuwe aansluiting zijn de haltevoorzieningen die een functie vervullen voor de P+R buslijn en de passerende streek- en stadslijnen.

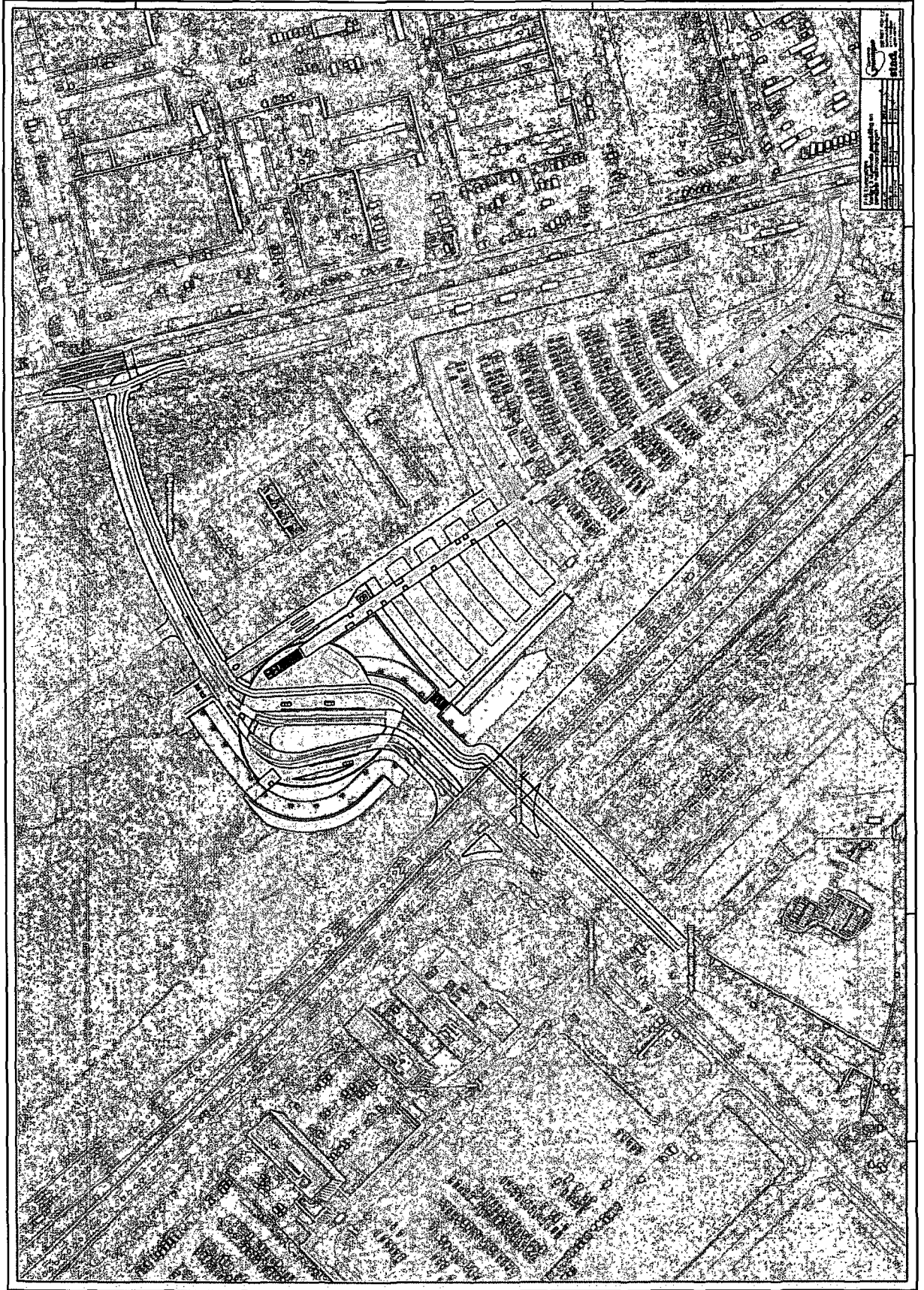
### **Ruimtelijk**

Bij uitwerking van beide varianten zal de groenzone langs de Europaweg zoveel mogelijk gehandhaafd blijven en waar mogelijk versterkt worden (de bestaande bomenrijen worden aangevuld) en de sloot wordt zoveel mogelijk doorgetrokken tot aan de vijver. Het hoogteverschil tussen infra-busplein en de parkeervelden wordt in natuurlijke, groene taluds opgelost. De bestaande en toekomstige wandelboulevards van de parkeerterreinen zullen op een logische wijze op het busplein aansluiten.

**Variante 2** Busbaan en halfverhoogde bushaltes



**Variant 3** Vloeiende aansluiting en parallelle haltevoorzieningen



## **Beoordeling**

Op dit moment wordt van beide varianten een simulatie gemaakt met als doel de afwikkeling van het openbaar vervoer en het autoverkeer op een objectieve wijze te beoordelen; deze conclusies ontbreken dus.

## **Verkeerskundig**

### *Variant 2*

- De aansluiting van de busbaan op Europaweg dient met verkeerslichten te worden geregeld. Er is binnen het bestaande asfaltprofiel niet voldoende ruimte aanwezig om voor de bus een apart linksafvak te maken. Deze regeling dient te worden gekoppeld met de verkeerslichten van de 4 takskruising Boumaboulevard / aansluiting P+R-terrein. Dit leidt tot een complexe regeling en kan negatieve gevolgen hebben voor de totale verkeersafwikkeling;
- Haakse verkeersbewegingen nodigt minder uit tot extra verkeer tussen de Bornholmstraat en de Europaweg;
- Niet alle looproutes zijn direct en logisch gelegen. Dit geldt vooral voor de loopverbinding tussen de bushaltes en de bestemmingen langs de Boumaboulevard. Bovendien is het niet goed mogelijk om de veiligheid van de oversteeklocaties te borgen met een middengeleider;

### *Variant 3*

- Eén compacte kruising op Europaweg leidt tot relatief eenvoudige verkeerslichtenregeling, wat gunstig is voor de verkeersafwikkeling van het autoverkeer;
- Het risico van een hoog autogebruik op de route tussen Bornholmstraat en Europaweg is groter, omdat sprake is van een vloeiende wegverbinding. Door de hulpverleningsdiensten wordt deze vloeiende beweging positief juist beoordeeld (vooral geredeneerd vanuit de standplaats van de brandweer aan de Sontweg);
- Looproutes tussen de bushaltes enerzijds en de parkeerterreinen en de bestemming rondom de Boumaboulevard anderzijds zijn direct en logisch gelegen. Ook worden de autoroutes op logische plekken overgestoken en zijn veilig uitgevoerd met een middengeleider;

## **Vervoerskundig (OV)**

### *Variant 2*

- Routing (P+R citybus, streek- en stadsbussen) en tijdverlies zijn nog in onderzoek
- Passagiers moeten vanaf uitstaphalte P+R bus de rijbaan oversteken. Het instappen van de OV-reiziger vindt wel direct langs het plein plaats, maar omdat slechts ruimte is voor één bushalte zal een deel van de reizigers de rijbaan moeten oversteken naar het tweede perron. Indien reizigers op het laatste moment de bus nog willen halen, kan dit tot gevaarlijke situatie leiden.

### *Variant 3*

- Routing (P+R citybus, streek- en stadsbussen) en tijdverlies zijn nog in onderzoek
- In- en uitstaphalte P+R bussen liggen direct langs het plein. Zolang het noordelijke P+R terrein nog niet is ontwikkeld hoeven de voetgangers geen autoverbindingen over te steken. Dit geldt eveneens voor de halterende streekbussen en de stadsbus richting de Bornholmstraat. De halte aan de overzijde wordt alleen gebruikt voor de stadsbus richting de Boumaboulevard.

## **Ruimte**

### *Variant 2*

De groenzone langs de Europaweg wordt twee keer doorsneden, dit gaat ten koste van 12 grote populieren (*Populus canescens*). De sloot en talud kunnen over een lange lengte niet worden ingepast. Dit komt de continuïteit van het ruimtelijk beeld van de Europaweg niet ten goede. Het busplein is een onduidelijke plek tussen autostructuur en fietsstructuur, er is beperkte ruimte voor het wachten en extra voorzieningen. Tussen infrastructuur ligt een onbruikbare restruimte. Een groot gebied tussen de parkeerterreinen zal opgehoogd moeten worden.

### *Variant 3*

De groenzone langs de Europaweg wordt één keer doorsneden, dit gaat ten koste van 9 grote populieren (*Populus canescens*). De sloot en talud kunnen doorgezet worden, het ruimtelijk beeld van de Europaweg kan consequent worden doorgetrokken. Het busplein is een duidelijk herkenbare plek, vormgegeven rond de doorgaande verkeersstructuur. Op het plein is voldoende ruimte voor het wachten en extra voorzieningen. De wandelboulevards sluiten logisch aan op het plein.

## **Financiën**

Van beide varianten zijn globaal de uitvoeringskosten geraamd. De verschillen zijn echter klein en is dus in de afweging niet onderscheidend.

## **Conclusie**

Op basis van bovenstaande ligt de voorkeur bij variant 3. Het heeft de ruimtelijke en vervoerskundige voorkeur. Het grootste risico ligt in de aantrekkingskracht van de verbinding met de Bornholmstraat, waarbij de kans bestaat dat deze (ongewenst) als sluiproute gaat fungeren. Deze situatie kan gemonitord worden en mocht het een probleem worden, dan kunnen aanvullende maatregelen worden genomen.