

Aan de gemeenteraad

Onderwerp Definitief ontwerp Europaplein  
Uw kenmerk  
Ons kenmerk 6893  
Dienst Stadsontwikkeling en -beheer  
Sector Projecten  
Contact Harrie Oppewal tel. 058-233 89 40  
Bijlagen 4  
Datum 15 april 2014, verzonden: 22 APR 2014

Geachte leden van de raad,

Met deze brief bieden wij ons plan (DO) voor een turborotonde met drie fietstunnels voor het Europaplein aan.

Op 15 mei 2013 heeft uw commissie stadsontwikkeling gedebatteerd over de voortgang van het project. Uw commissie sprak in grote meerderheid uit dat het ontwerp verder moest worden uitgewerkt, waarbij de hoogteligging van het plein het belangrijkste aspect zou moeten zijn. Na deze vergadering hebben wij het plan aangepast en is het ontwerp afgerond. Dit ontwerp is nog niet eerder aan uw raad voorgelegd, omdat op 27 mei 2013 de Vereniging Monument Europaplein (VME) een burgerinitiatief indiende waarbij zij uw toestemming vroeg om een gelijkvloerse variant voor het Europaplein uit te werken. Op 2 september 2013 heeft u ingestemd met dit verzoek. Daarna is de gelijkvloerse variant in opdracht van de VME door Bonotraffics uitgewerkt.

De uitgangspunten voor ons ontwerp van een turborotonde met drie fietstunnels en de aanpassingen naar aanleiding van de door u en de commissie van Hûs & Hiem gemaakte opmerkingen zullen wij hier toelichten.

#### Inleiding

De gemeente Leeuwarden investeert samen met de provincie en het rijk in de verbetering van de bereikbaarheid, zodat de positie van Leeuwarden wordt versterkt. Immers, een goede bereikbaarheid is essentieel voor het economisch functioneren van de stad en haar verzorgingsregio.

De provincie Fryslân en Rijkswaterstaat onderschrijven de noodzaak van een goede bereikbaarheid voor het waar maken van de ambities. Dit blijkt onder andere uit het gezamenlijke programma "Leeuwarden Vrij-Baan". Voor het functioneren van het verkeerssysteem in en rond Leeuwarden als geheel is het belangrijk dat het samenhangende pakket van maatregelen van Vrij Baan wordt uitgevoerd. Op die manier kan de stadsring als vliegwiel functioneren.

#### *Knelpunt autoverkeer*

Het Europaplein is één van de laatste verkeersknelpunten die in het kader van Vrij Baan worden aangepakt. De aanleg van de Haak om Leeuwarden en de Noordwesttangent zorgen voor een verschuiving van autoverkeer van de stadsring naar buiten. Daardoor trekt de stadsring het verkeer uit de wijken en binnenring aan. Daarnaast blijft de Harlingerstraatweg en het Europaplein een belangrijke invalsweg voor de stad. De belasting op het Europaplein zal per saldo niet afnemen. Het blijft daardoor beslist noodzakelijk om de doorstroming op het plein te verbeteren.

#### *Veiligheid fietsers*

Het Europaplein is een belangrijk knooppunt in de hoofdfietsstructuur van Leeuwarden. Goede fietsvoorzieningen moeten zorgen voor een veilige en comfortabele afwikkeling van fiets- en autoverkeer. De veiligste oplossing is een ongelijkvloerse kruising. Dit is op andere plaatsen in de stadsring ook toegepast (Drachtsterplein, Oostergoplein, Julianalaan). De provincie Fryslân benadrukte de noodzaak van de ongelijkvloerse reconstructie in haar brief van 13 mei 2013: als de gemeente de fietstunnels niet realiseert, vervalt de provinciale bijdrage aan het project.

#### *Omliggende wijken*

De leefbaarheid en veiligheid in de omliggende wijken verbetert doordat sluipverkeer uit de omliggende wijken naar de stadsring wordt getrokken door meer capaciteit op het Europaplein aan te bieden. De woningen en bedrijven in de wijken moeten goed bereikbaar blijven. Voortdurend overleg met wijkpanels, bewoners en ondernemers heeft voor duidelijkheid gezorgd en geleid tot veel instemmende reacties. Met name gezinnen met jonge schoolgaande kinderen zijn positief over de verbetering van de bereikbaarheid en veiligheid.

#### *Stedenbouwkundige kwaliteit*

Er spelen echter niet alleen verkeerstechnische aspecten. Ook de beleving van het plein en de stedenbouwkundige kwaliteit zijn van belang. Het Europaplein is aangelegd in 1953/1954 en neemt niet alleen verkeerskundig, maar ook stedenbouwkundig een prominente plaats in. Het plein is in de loop der jaren diverse keren aangepast, waarbij de elliptische vorm bewaard is gebleven. De fontein en het middengebied zijn gemeentelijk monument.

In de volgende twee alinea's zullen we beschrijven hoe we met deze diversiteit aan belangen zijn omgegaan en vervolgens zullen we het resultaat hiervan toelichten.

#### *Ontwerpproces*

Op 30 januari 2012 besloot u om het Europaplein te reconstrueren en naast de voorkeursvariant van een turborotonde met twee fietstunnels ook een variant met drie tunnels uit te laten werken.

Het schetsontwerp van de voorkeursvariant is in de eerste helft van 2012 uitgewerkt tot een voorlopig ontwerp. Op 24 september 2012 stelde u het voorlopig ontwerp met drie fietstunnels vast. Het budget werd vastgesteld op totaal € 13,7 miljoen (prijspeil 2015, excl. BTW). Hiervan is € 0,55 miljoen voor de herinrichting van het kruispunt Valeriusstraat - Wagnerstraat/César

Franckstraat en € 13,15 miljoen voor de reconstructie van het Europaplein. Aan dit besluit voegde u twee amendementen toe, met betrekking tot de toegangsweg naar de Schrijversbuurt en het door de raad laten vaststellen van een definitief ontwerp met een positief advies van Hûs & Hiem.

Wij hebben in overleg met bewoners, ondernemers, WTC en grondeigenaren een toegangsweg naar de Schrijversbuurt ontworpen. Het ontwerp is opgenomen in de plantoelichting (bijlage 1).

Gelijktijdig hebben wij voor het ontwerp van het plein een kwaliteitsteam geformeerd bestaande uit deskundigen: Niek Verdonk (supervisor en voorzitter), Marc Visser (directeur Hûs & Hiem) en Dirk Baalman (directeur Het Oversticht, adviesorganisatie ruimtelijke kwaliteit Overijssel), aangevuld met enkele medewerkers uit de ambtelijke organisatie.

In overleg met dit kwaliteitsteam heeft cultuurhistoricus Okko Kloosterman de ruimtelijke kwaliteiten van het Europaplein beschreven (zie bijlage 2). Deze historisch-ruimtelijke analyse fungeerde als kader en randvoorwaarde voor het opstellen van het definitief ontwerp en voor de beoordeling door Hûs & Hiem. Tijdens de eerste besprekingen met het kwaliteitsteam zijn de verschillende varianten nogmaals afgewogen. Het kwaliteitsteam onderschreef de eerdere conclusie voor een turborotonde met fietstunnels en hanteerde dit als uitgangspunt.

Het stedenbouwkundig adviesbureau wUrck kreeg de opdracht om een definitief ontwerp voor het Europaplein te maken. Door de verkeersruimte van het voorlopig ontwerp te minimaliseren ontstonden robuuste groene kwadranten.

Hierop reageerde het kwaliteitsteam positief, wat gold als preadvies aan de Centrale Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit van Hûs & Hiem. Echter, de commissie adviseerde op 28 maart 2013 negatief over het ontwerp (zie bijlage 3). Haar conclusie luidt: "De commissie is van mening dat het ontwerp van het nieuwe verkeersplein met turborotonde niet in het Europaplein is te realiseren zonder de als monumentale waarden aangemerkte (ruimtelijke) karakteristieken van het plein en de meeste in de historisch-ruimtelijk analyse genoemde kernkwaliteiten, onevenredig aan te tasten." In hoofdlijn doelt de commissie op de volgende bezwaren:

- de ronde turborotonde past niet op het elliptische plein;
- door de hoogteligging van de rotonde is het plein geen eenheid meer;
- door het groen in de kwadranten vervaagt de begrenzing van het plein.

Wij legden de ontstane impasse aan u voor en in de commissie Stadsontwikkeling is hier uitvoerig over gedebatteerd. De belangrijkste aspecten die spelen bij de reconstructie van het Europaplein kwamen uitgebreid aan de orde. Nogmaals werd duidelijk dat op deze locatie veel belangen samengevoegd moeten worden tot één integraal ontwerp. Aan de orde kwamen onder andere: de doorstroming van het autoverkeer, de veiligheid en het comfort van de fietsers, het advies van Hûs & Hiem en de ruimtelijke beleving van het plein. Uiteindelijk sprak de commissie Stadsontwikkeling in grote meerderheid uit dat het ontwerp verder moet worden uitgewerkt, waarbij de hoogteligging van het plein het belangrijkste aspect is.

### Optimalisatie naar definitief ontwerp

Na de uitspraak van de commissie Stadsontwikkeling hebben wij ons maximaal ingespannen om het ontwerp te optimaliseren en zo tegemoet te komen aan de opmerkingen van Hüs & Hiem.

### Turborotonde

De beide raadsbesluiten uit 2012 zijn uitgangspunt: reconstructie is noodzakelijk en een turborotonde met drie fietstunnels wordt aangelegd. Hiermee heeft u vastgelegd dat ronde en elliptische vormen op het Europaplein behouden zullen blijven.

### Hoogte

De hoogteligging van de rotonde wordt onder meer bepaald door de ligging van de tunnels. Door te schuiven met de tunnels naar de buitenkant of naar het middelpunt is onderzocht of een evenwichtiger ontwerp kon worden bereikt. Als gevolg van het naar buiten schuiven van de tunnels, zou het middelpunt van de rotonde ongeveer anderhalve meter ten opzichte van het concept definitief ontwerp verder omhoog gaan. Een absoluut ongewenst effect. Door de tunnels in het midden van het plein, vlak naast de rotonde te leggen, zouden ze alle drie sterk buigen en steile wanden krijgen. Een sociaal onveilig ontwerp. De conclusie: in het concept definitief ontwerp liggen de tunnels op de meest optimale plek. In de plantoelichting is dit onderzoek verder toegelicht (bijlage 1).

Met het gegeven dat de tunnels op de juiste plek liggen, is berekend of de rotonde lager kan worden gelegd door afmetingen en hellingspercentages aan te passen, zonder randvoorwaarden voor veiligheid en comfort te overschrijden:

- De constructie van het dek van de tunnels kan door toepassing van bijvoorbeeld voor- of nagespannen beton teruggebracht worden van 50 naar ongeveer 45 cm; een winst van 5 cm. De ervaring bij tunnels in andere Vrij Baan projecten leert dat dit geen gevolgen voor de constructie hoeft te hebben. Toepassing van andere materialen als staal of composiet leveren geen dunnere constructie, en dus geen extra winst op.
- De doorrijhoogte van de tunnels wordt teruggebracht van 2,60m naar 2,50m. Deze winst van 10 cm is mogelijk binnen de ontwerpeisen voor veilige en comfortabele fietstunnels. De tunnels zijn met deze hoogte nog toegankelijk voor onderhoudsvoertuigen.
- Het afschot van de voetpaden, parkeerstroken en parallelwegen wordt steiler: respectievelijk van 2% (allen) naar 2,5%, 2,5% en 3,3%. In de praktijk is dit nauwelijks waarneembaar, terwijl een winst van 10cm ontstaat.
- De hellingen van de fiets- en voetpaden zijn ontworpen volgens de maximum norm van CROW van 5%. Omdat steilere hellingen problemen opleveren voor onder andere rolstoelgebruikers en oncomfortabel is voor fietsers, blijft dit percentage gehandhaafd. Wel worden de korte hellingen voor de tunnels van 3% naar 3,5% gebracht. Hierdoor ontstaat een verlaging van 5cm.
- De eerder geplande aanrijbeveiliging aan de randen van het plein door middel van een buis is vervangen door een betonnen rand. Hierdoor is de aanrijbeveiliging geen obstakel meer in het zicht over het plein en zijn de zichtlijnen verbeterd.

Door deze maatregelen komt het wegdek boven de tunnels op 42 cm boven maaiveld (een verlaging van 37 cm) en de buitenrand van de rotonde op 60 cm boven maaiveld (een verlaging van 45 cm) te liggen. Op het hoogste punt, in het midden van de rotonde komt het wegdek 80 cm boven het maaiveld te liggen en de rand van de fonteinbassin op 1,40m. In de huidige situatie is de rand van het fonteinbassin 60 cm hoog. Hierdoor blijft vanaf het trottoir voor de flats de overkant van het plein duidelijk zichtbaar. In de plantoelichting (bijlage 1) gaan wij hier verder op in.

#### Groen

Het huidige Europaplein is sober ingericht: kenmerkend voor de wederopbouwperiode. Langs de rand van het plein staan zuileiken in de grasberm en in het middeneiland staan twee groepjes kastanjes in het gras. Om te voorkomen dat door het groen in de kwadranten de begrenzing van het plein vervaagt, komt het sobere inrichtingsprincipe terug: het groen bestaat alleen uit gras met bomen. Als verwijzing naar de huidige situatie en als versteviging van de elliptische vorm wordt het talud begrensd door middel van een betonrand. Het wandelpad dat in het conceptontwerp zat, vervalt. Er ontstaat een strakke inrichting met zo veel mogelijk aaneengesloten groen.

#### Financiën

De kosten voor voorbereiding en realisatie van het project passen binnen het door u vastgestelde budget van € 13,7 miljoen. Binnen de raming is een paar verschuivingen ten opzichte van die van het voorlopig ontwerp te zien. Zo zijn de bouwkosten lager uitgevallen, onder andere doordat de totale hoeveelheid aan te brengen damwand fors is teruggebracht. Daarentegen zijn de voorbereidingskosten toegenomen en zijn enkele extra onderdelen toegevoegd, zoals bijvoorbeeld de toegangsweg naar de Schrijversbuurt.

#### Communicatie

Met bewoners van de Schrijversbuurt hebben wij overlegd over het ontwerpen van de extra toegangsweg. Dit heeft geleid tot een breed gedragen plan.

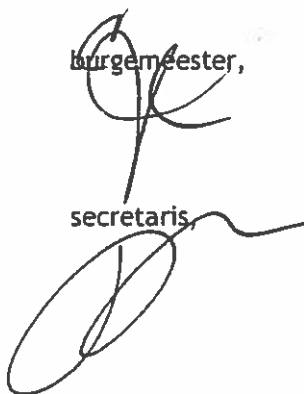
Belangstellenden kunnen tijdens de inloopbijeenkomst op dinsdag 6 mei 2013 kennis nemen van de aanpassingen aan het definitief ontwerp.

Hoogachtend,

burgemeester en wethouders van Leeuwarden,

burgemeester,

secretaris,

The image shows two handwritten signatures. The first signature is for the burgemeester (mayor) and the second is for the secretaris (secretary). Both signatures are written in black ink and are somewhat stylized and cursive.

**Bijlagen:**

1. Dienst SOB, plantoelichting definitief ontwerp, juli 2013
- 1a. wUrck, impressies DO Europaplein, 9 september 2013
- 1b wUrck, impressies DO Europaplein, 9 september 2013
2. ir. J.O.D. Kloosterman, Europaplein Leeuwarden; historisch ruimtelijke analyse, 12 februari 2013
3. Hûs & Hiem, vooroverleg Europaplein, 5 april 2013
4. Provincie Fryslân, Bereikbaarheid Leeuwarden; Europaplein, 26 april 2013