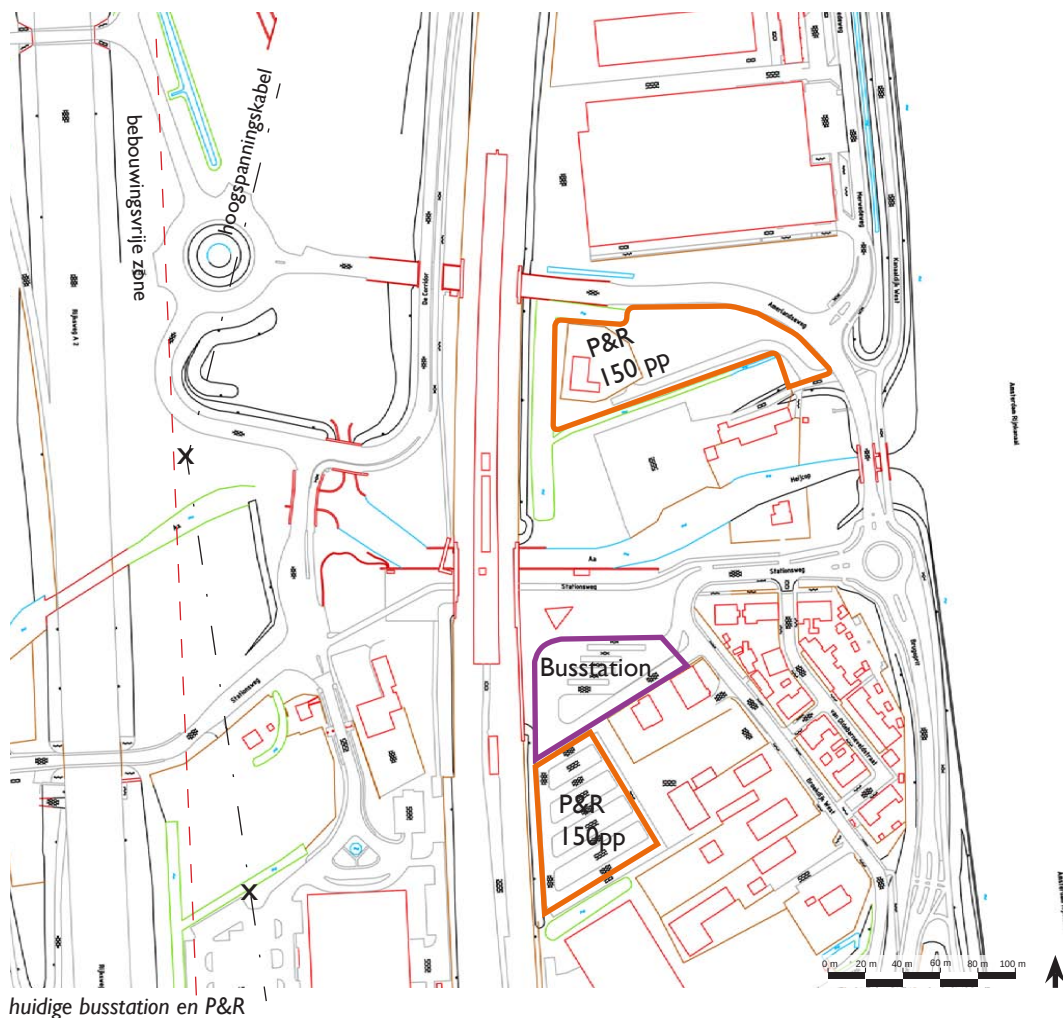


BUSSTATION EN P&R



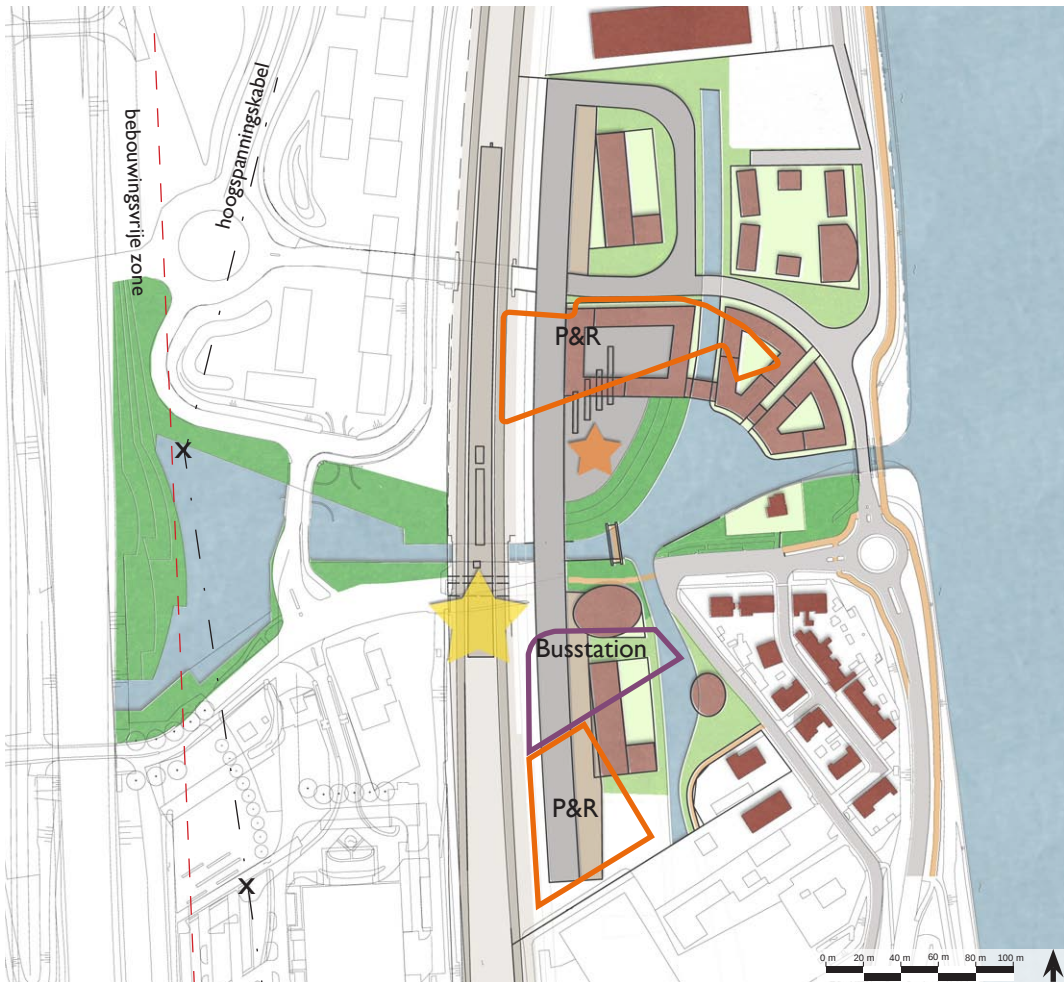
huidige busstation en P&R

Momenteel is de P&R verspreid over 2 locaties. Beide locaties zijn tijdelijk ingericht voor parkeren op maaiveld. In totaal zijn er ongeveer 300 parkeerplaatsen. Het busstation is onlangs aangelegd, en biedt ruimte voor 4 bushaltes en een extra opstelplaats.



het huidige busstation





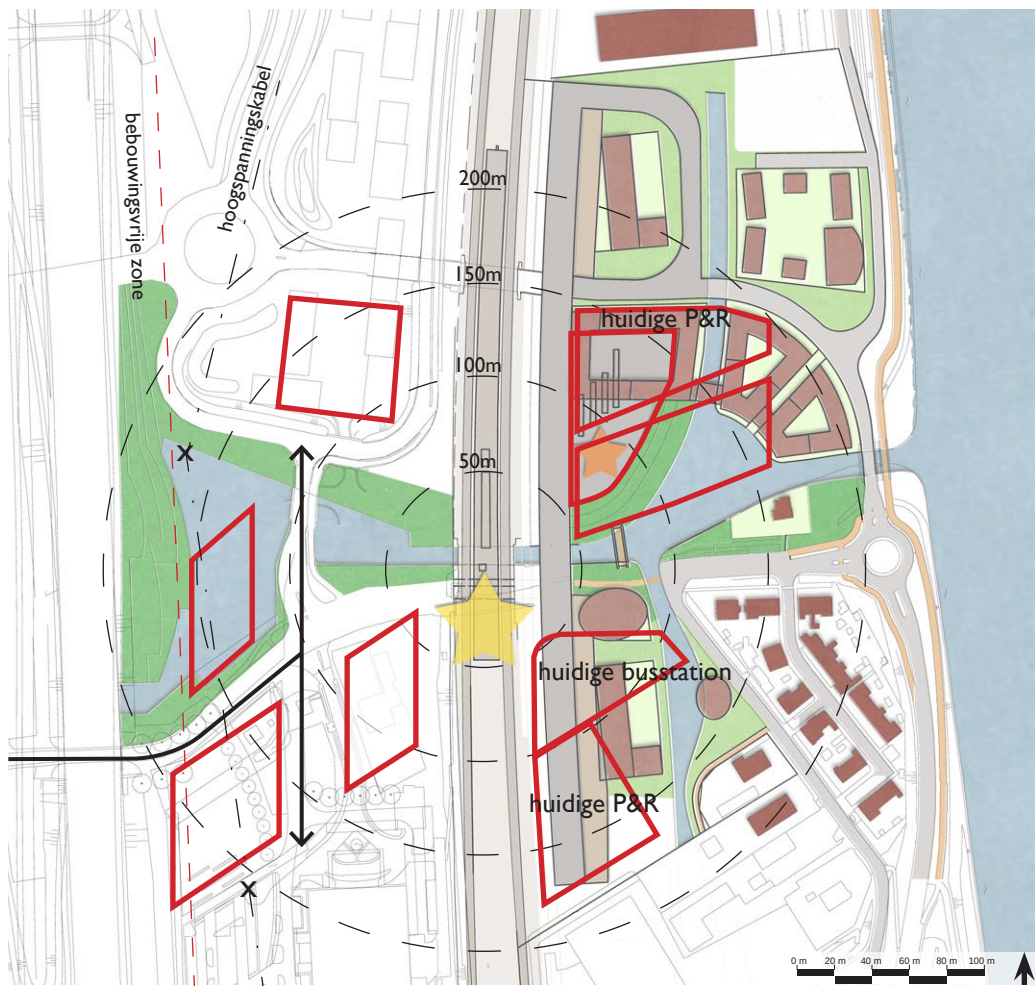
huidige busstation en P&R op de stedelijke visie geprojecteerd

Als het huidige busstation en de P&R op de stedenbouwkundige visie wordt geprojecteerd is te zien dat voor de ontwikkeling van de 1e fase deze functies verplaatst moeten worden. De verhoogde weg kan anders niet gerealiseerd worden. Voor deze functies moeten passende nieuwe locaties gevonden worden, die binnen de stedenbouwkundige visie passen.



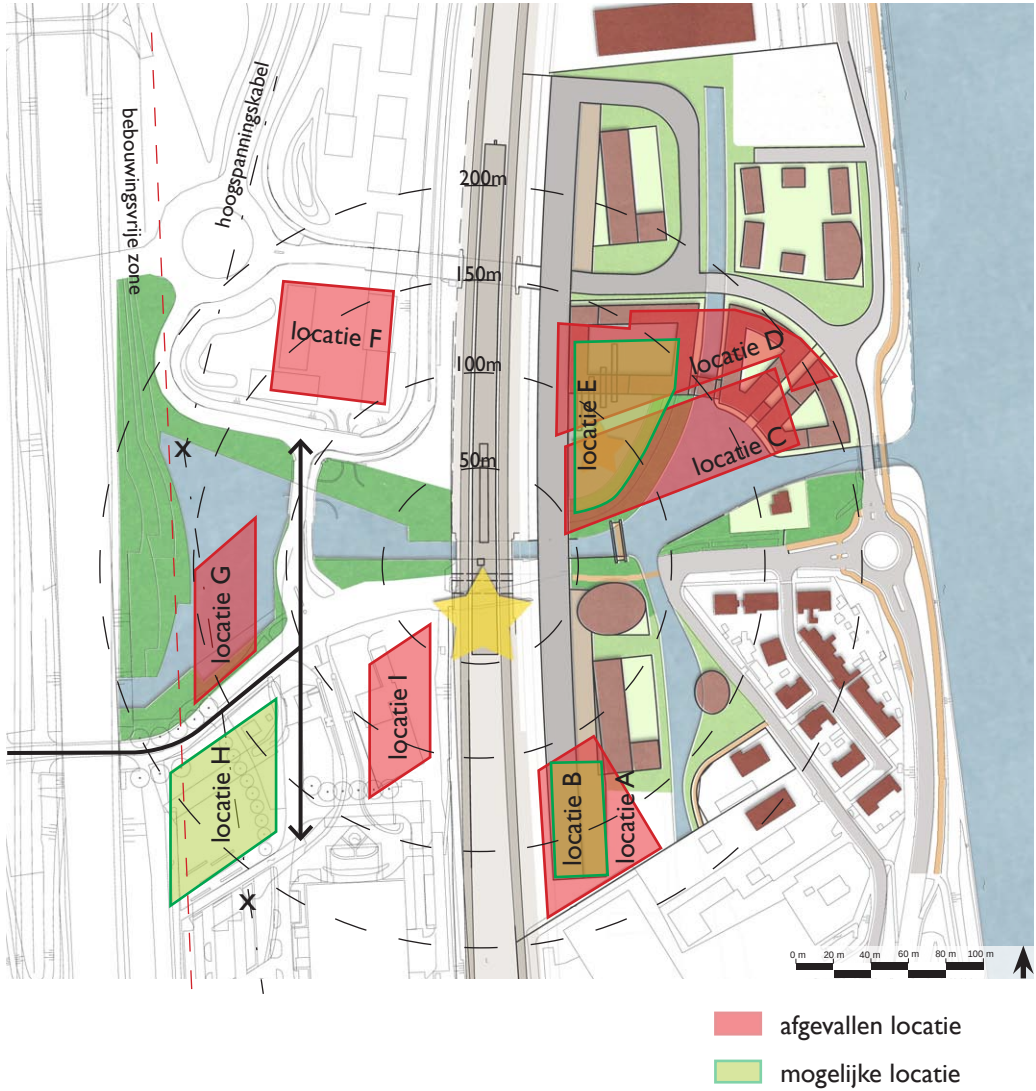
de tijdelijk ingerichte P&R locaties





de onderzochte locaties voor het busstation en de P&R

Rond het treinstation zijn er verschillende locaties mogelijk voor het busstation en de P&R. Deze locaties zijn momenteel of in de toekomst beschikbaar voor een ontwikkeling en liggen binnen 200 meter van het station. Om te onderzoeken of de locaties ook geschikt zijn voor de ontwikkeling van een busstation of P&R is een matrix opgesteld (zie bijlage I), met hierin de belangrijkste randvoorwaarden. Deze randvoorwaarden zijn technische/ meetbare voorwaarden die vanuit de provincie en de gemeente zijn gegeven. De randvoorwaarden zijn opgedeeld in twee delen. Het eerste deel zijn randvoorwaarden waaraan een locatie **moet** voldoen. Als een functie op een bepaalde locatie hier niet aan kan voldoen, komt de functie op de locatie te vervallen. Onder deze randvoorwaarden vallen bijvoorbeeld de beschikbaarheid van de locatie, een betaalbare prijs van de gronden en de mogelijkheid tot het verder herontwikkelen van het gebied. Het tweede deel van de randvoorwaarden zijn minder harde voorwaarden. Voor elke voorwaarde is een functie op een bepaalde locatie een negatief, neutraal of positieve beoordeeld. En hiermee kunnen de voor- en nadelen van de overgebleven locaties op een rij worden gezet. Voorbeelden van deze randvoorwaarden zijn de lengte van de rijroute van de bus en de bereikbaarheid vanuit Breukelen en het achterland van P&R-verkeer. Uiteindelijk zijn er 2 combinaties van locaties naar voren gekomen als mogelijke locatie voor het busstation en P&R. Voor deze locaties is een schetsontwerp gemaakt met impressies van een mogelijke uitwerking hiervan.



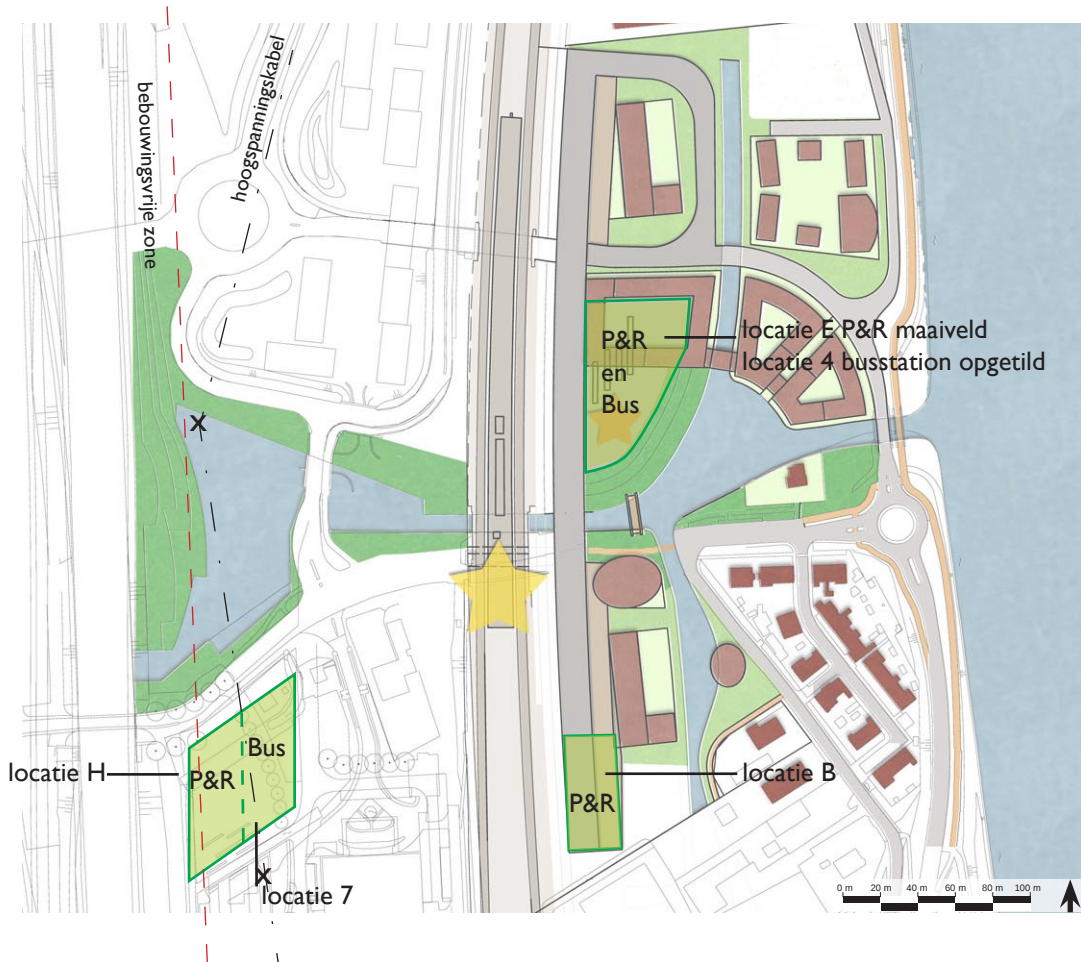
Vanuit de provincie is de wens meegegeven dat de huidige aantal van 280 parkeerplaatsen, moet groeien tot ca. 400 parkeerplaatsen in 2015 (korte termijn). Deze parkeerplaatsen kunnen op twee manieren gerealiseerd worden: op maaiveld parkeren en met een bebouwde voorziening. Daarnaast is het mogelijk om de 400 parkeerplaatsen te verdelen over twee locaties, waarbij een splitsing denkbaar is tussen het oostelijk en de westelijke zijde van het spoor. Voor de P&R is de matrix ook ingevuld. De conclusie is hier links te zien. Hieronder wordt per locatie een toelichting gegeven.

- Locatie A/B voldoet aan het Programma van Eisen. Een voorziening op maaiveld (locatie A) valt af omdat de P&R op deze locatie dan op langere termijn de ontwikkeling van de verhoogde weg belemmert. Echter dient er nader onderzoek te worden gedaan of er een gebouwde voorziening kan worden gerealiseerd waarbij rekening wordt gehouden met de aanleg van de verhoogde weg (locatie B).
- Locatie C valt af omdat het niet in de stedenbouwkundige visie is in te passen. Als op deze locatie een P&R zou komen, zou dit een negatief effect hebben op de openbare ruimte van de groene corridor en het stationsplein.
- Locatie D is afgefallen omdat de verhoogde weg mogelijk niet gerealiseerd kan worden. Daarnaast is het zicht vanaf de locatie ten opzichte van het station minimaal. Hierdoor past de locatie minder binnen het Programma van Eisen (PvE).
- Locatie E valt voornamelijk af omdat hiervoor twee percelen verworven dienen te worden waaronder het perceel voor locatie D. Locatie E is wel de locatie zoals deze in de stedenbouwkundige visie is aangegeven. Hierbij komt het busstation langs de verhoogde weg op +5m. Onder het busstation is ruimte voor een P+R. Indien fase I van Hof van Breukelen wordt gerealiseerd is locatie E een goede locatie indien de toegankelijkheid naar het perron wordt verkort.
- Locatie F is afgefallen omdat de werving van de gronden prijstechnisch naar verwachting te hoog zal zijn voor een P&R doordat het momenteel de bestemming kantoor heeft. Echter wanneer bij realisatie van dit perceel door een private partij ruimte ontstaat voor dubbelgebruik van de parkeervoorziening is dit een alternatieve locatie. Daarbij is de locatie wel op korte termijn beschikbaar.
- Locatie G valt af omdat het midden in de groene corridor ligt en hiermee in conflict is met het in het provinciaal beleid benoemde Ecologische verbindingzone (Evz).
- Locatie H is op korte termijn te verwerven. Resterende gronden kunnen, gezien de hoogspanningsleiding en bebouwingsvrije zone mogelijk alleen worden gebruikt voor parkeren op maaiveld. Nader onderzocht moet worden of een gebouwde voorziening ook tot de mogelijkheden behoort.
- Locatie I is afgefallen omdat niet duidelijk is wanneer de grond beschikbaar komt. Dit kan nog enkele jaren duren. Bovendien zal naar verwachting de prijs van de grond te hoog zijn omdat het een woon/ bedrijfbestemming heeft.

Conclusie:

Zolang fase 2 van Hof van Breukelen niet wordt gerealiseerd is de huidige locatie A een goede locatie voor een P&R voorziening. Daarnaast is locatie H een optie. Echter door de ligging van de hoogspanningslijn en de bebouwingsvrije zone rondom de Rijksweg A2 is dit een goede locatie voor een gedeeltelijke P&R waar waarschijnlijk enkel parkeren op maaiveld mogelijk is. Bij parkeren op het maaiveld zal, gezien het aantal benodigde plaatsen locatie A/B in beeld blijven.

Indien fase I van Hof van Breukelen wordt gerealiseerd is locatie E een goede locatie indien de toegankelijkheid naar het perron wordt verkort.



Er kan naar aanleiding van de onderzochte mogelijkheden voor de locatie van het busstation en de P&R, geconcludeerd worden dat er slechts één logische locatie beschikbaar is voor de P&R is en twee voor het busstation.

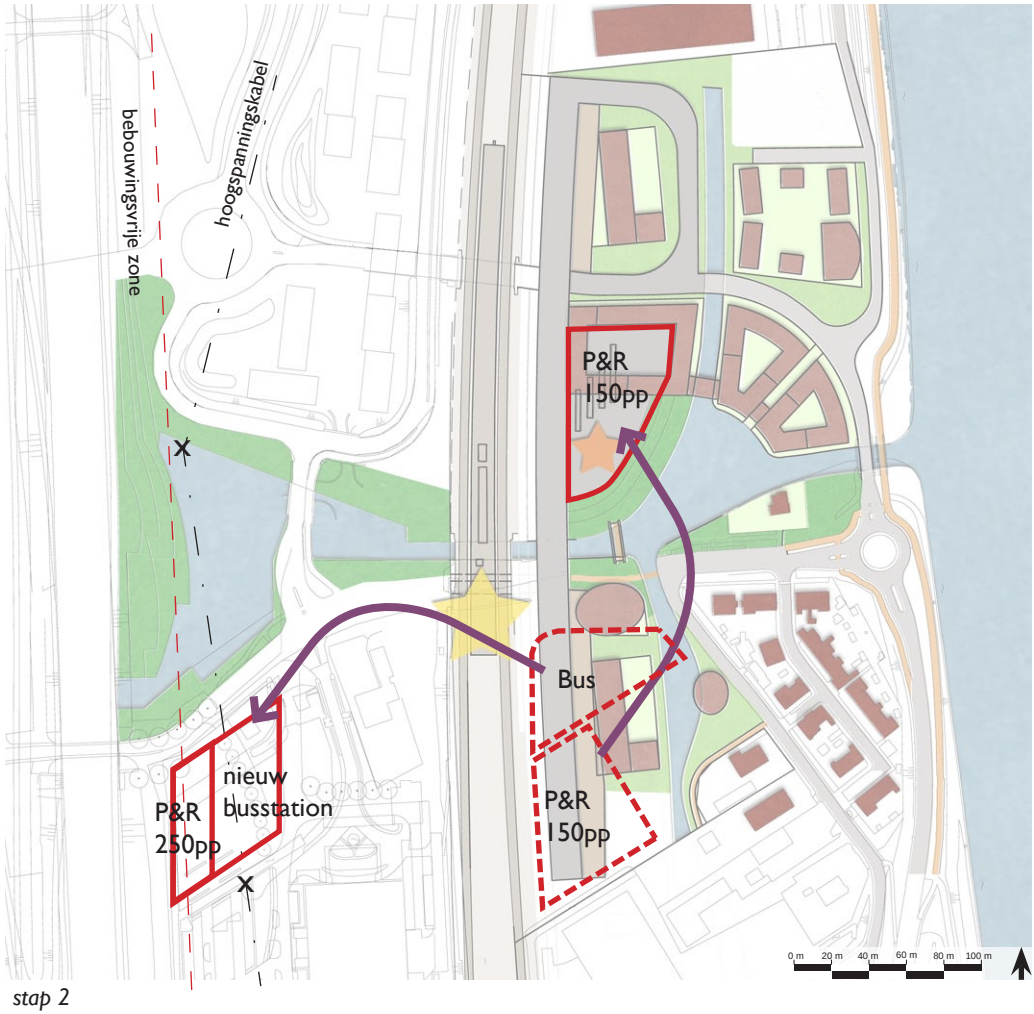
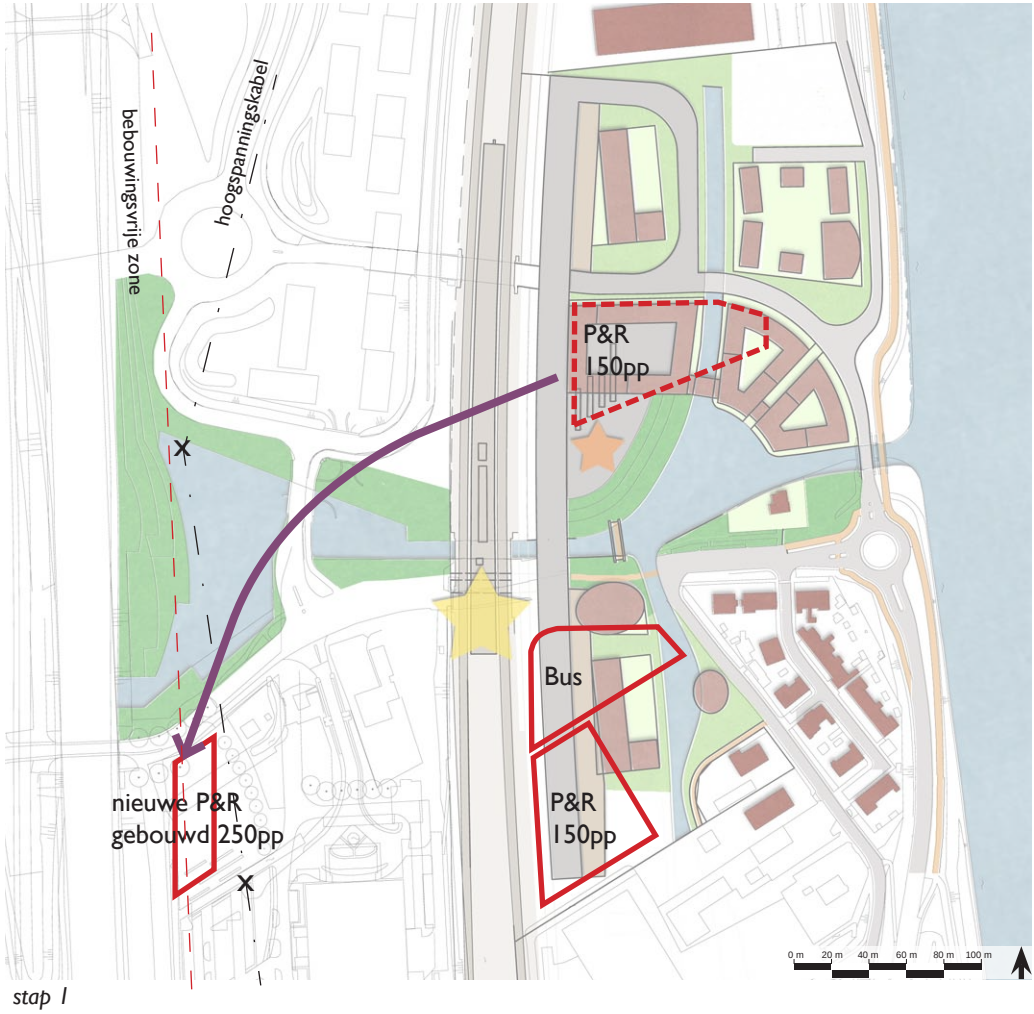
Voor de P&R is aangegeven dat er ruimte gezocht moet worden voor ongeveer 400 parkeerplaatsen. Dit kan gerealiseerd worden door een combinatie van twee locaties te maken.

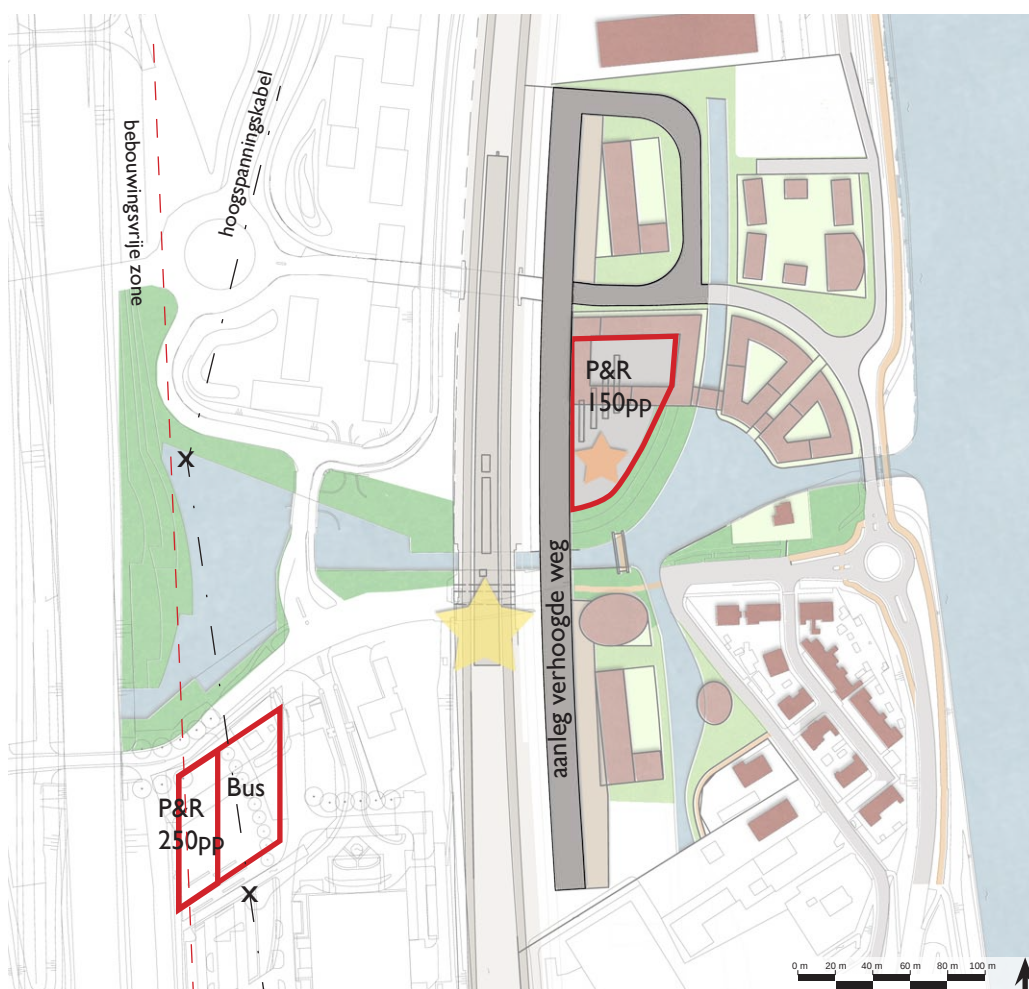
Op locatie B kan een begin gemaakt worden aan de parkeergarage onder de verhoogde weg. Hier kunnen ongeveer 125 parkeerplaatsen gerealiseerd worden in 1,5 laag. Door een parkeergarage op locatie H te plaatsen kunnen 250 parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Op locatie E kan op het maaiveld 150 parkeerplaatsen gerealiseerd worden.

Om samen tot 400 parkeerplaatsen te komen is alleen de combinatie van locatie E en H mogelijk. De combinatie B en H zou samen 375 parkeerplaatsen zijn, en dit is te weinig. Als blijkt dat er beperkende voorwaarden zijn voor locatie H kan het zijn dat alle drie de locaties gebruik moeten worden voor de P&R. Dit is zonder ingrijpende veranderingen mogelijk. Maar voor nu wordt uitgegaan van de combinatie E en H.

Voor het busstation is locatie 7 een optie net als locatie 4. De uiteindelijke keuze voor de locatie hoeft niet nu gemaakt te worden, maar kan ook later genomen worden. Op korte termijn kunnen beide locaties en hebben een zelfde invloed op de toekomstige ontwikkelingen.

Deze opties zijn het uitgangspunt geweest voor de ruimtelijke uitwerking van de locaties. Dus de P&R gesplitst over twee locatie (H en E) en het busstation of op locatie 7 of locatie 4. Op de volgende pagina's zijn de uitwerkingen te zien in twee mogelijkheden.





stap 3

Voor de fasering is er gekeken hoe er op korte termijn ongeveer 400 parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden en waar het busstation naar toe verplaatst moet worden, zodat de verhoogde weg in de toekomst aangelegd kan worden.

Stap 1

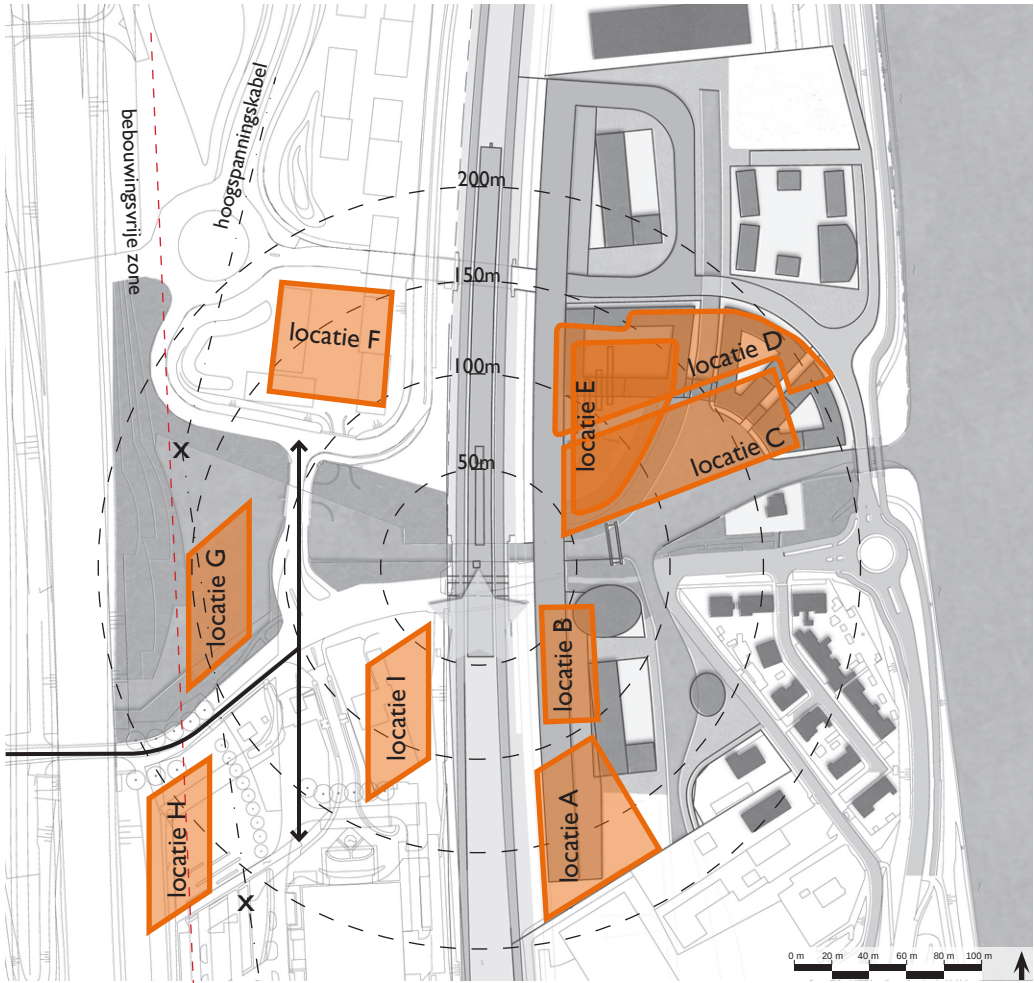
Kavel 6 komt in 2012 vrij. Dan kan de huidige P&R-locatie op kavel 2 verplaatst worden naar deze locatie. Als hier een parkeergarage komt van 2,5 laag, kunnen hier 250 parkeerplaatsen gerealiseerd worden.

Stap 2

Vanaf 2015 komt kavel 3 vrij. Vanaf dan kunnen het busstation en de andere P&R locatie verplaatst worden. Het busstation kan naar kavel 6 naast de nieuwe gebouwde P&R. De huidige P&R kan verplaatst worden naar kavel 2 en 3. Dit kunnen in het begin parkeerplaatsen op maaiveld zijn. Hier kunnen dan 150 parkeerplaatsen komen. Op langere termijn kan hier nog een verdieping op gebouwd worden.

Stap 3

Nu zijn de gronden vrijgemaakt en kan de verhoogde weg aangelegd worden. Als de verhoogde weg klaar is, kan ervoor gekozen worden om het busstation te verplaatsten naast de verhoogde weg (kavel 2 en 3). Er kan ook besloten worden om dit niet te doen, en het busstation op kavel 6 te laten staan.



de onderzochte locaties voor de P&R

LOCATIES P&R

Hof van Breukelen Stationsplein en omgeving

MOGELIJKE LOCATIES P&R

LOCATIE A

loopafstand naar perrontoegang		130 m		
Algemeen		-	0	+
Prijs benodigde gronden				
Korte termijn				
Op korte termijn beschikbaar				
Invloed op ontwikkeling gebied				
Ontsluiting tov hoofdnnetwerk				
Lange termijn				
Invloed op ontwikkeling gebied				
Ontsluiting tov hoofdnnetwerk				
P&R				
Ruimte voor 400 parkeerplaatsen				
Max loopafstand 250 m tot perrontoegang				
Bereikbaarheid vanuit Breukelen				
Bereikbaarheid vanuit achterland				
Verkeer P&R hindert busverkeer				
Looproute tussen P&R en treinstation				
Combineren met Hotel Breukelen				
Secundaire route bij calamiteiten				

LOCATIE B

loopafstand naar perrontoegang		55 m		
Algemeen		-	0	+
Prijs benodigde gronden				
Korte termijn				
Op korte termijn beschikbaar				
Invloed op ontwikkeling gebied				
Ontsluiting tov hoofdnnetwerk				
Lange termijn				
Invloed op ontwikkeling gebied				
Ontsluiting tov hoofdnnetwerk				
P&R				
Ruimte voor 400 parkeerplaatsen				
Max loopafstand 250 m tot perrontoegang				
Bereikbaarheid vanuit Breukelen				
Bereikbaarheid vanuit achterland				
Verkeer P&R hindert busverkeer				
Looproute tussen P&R en treinstation				
Combineren met Hotel Breukelen				
Secundaire route bij calamiteiten				

LOCATIE C

loopafstand naar perrontoegang		65 m		
Algemeen		-	0	+
Prijs benodigde gronden				
Korte termijn				
Op korte termijn beschikbaar				
Invloed op ontwikkeling gebied				
Ontsluiting tov hoofdnnetwerk				
Lange termijn				
Invloed op ontwikkeling gebied				
Ontsluiting tov hoofdnnetwerk				
P&R				
Ruimte voor 400 parkeerplaatsen				
Max loopafstand 250 m tot perrontoegang				
Bereikbaarheid vanuit Breukelen				
Bereikbaarheid vanuit achterland				
Verkeer P&R hindert busverkeer				
Looproute tussen P&R en treinstation				
Combineren met Hotel Breukelen				
Secundaire route bij calamiteiten				

LOCATIE D

loopafstand naar perrontoegang		140 m		
Algemeen		-	0	+
Prijs benodigde gronden				
Korte termijn				
Op korte termijn beschikbaar				
Invloed op ontwikkeling gebied				
Ontsluiting tov hoofdnnetwerk				
Lange termijn				
Invloed op ontwikkeling gebied				
Ontsluiting tov hoofdnnetwerk				
P&R				
Ruimte voor 400 parkeerplaatsen				
Max loopafstand 250 m tot perrontoegang				
Bereikbaarheid vanuit Breukelen				
Bereikbaarheid vanuit achterland				
Verkeer P&R hindert busverkeer				
Looproute tussen P&R en treinstation				
Combineren met Hotel Breukelen				
Secundaire route bij calamiteiten				

LOCATIE E

loopafstand naar perrontoegang		70 m		
Algemeen		-	0	+
Prijs benodigde gronden				
Korte termijn				
Op korte termijn beschikbaar				
Invloed op ontwikkeling gebied				
Ontsluiting tov hoofdnnetwerk				
Lange termijn				
Invloed op ontwikkeling gebied				
Ontsluiting tov hoofdnnetwerk				
P&R				
Ruimte voor 400 parkeerplaatsen				
Max loopafstand 250 m tot perrontoegang				
Bereikbaarheid vanuit Breukelen				
Bereikbaarheid vanuit achterland				
Verkeer P&R hindert busverkeer				
Looproute tussen P&R en treinstation				
Combineren met Hotel Breukelen				
Secundaire route bij calamiteiten				

LOCATIE F

loopafstand naar perrontoegang		170 m		
Algemeen		-	0	+
Prijs benodigde gronden				
Korte termijn				
Op korte termijn beschikbaar				
Invloed op ontwikkeling gebied				
Ontsluiting tov hoofdnnetwerk				
Lange termijn				
Invloed op ontwikkeling gebied				
Ontsluiting tov hoofdnnetwerk				
P&R				
Ruimte voor 400 parkeerplaatsen				
Max loopafstand 250 m tot perrontoegang				
Bereikbaarheid vanuit Breukelen				
Bereikbaarheid vanuit achterland				
Verkeer P&R hindert busverkeer				
Looproute tussen P&R en treinstation				
Combineren met Hotel Breukelen				
Secundaire route bij calamiteiten				

LOCATIE G

loopafstand naar perrontoegang		145 m		
Algemeen		-	0	+
Prijs benodigde gronden				
Korte termijn				
Op korte termijn beschikbaar				
Invloed op ontwikkeling gebied				
Ontsluiting tov hoofdnetwerk				
Lange termijn				
Invloed op ontwikkeling gebied				
Ontsluiting tov hoofdnetwerk				
P&R				
Ruimte voor 400 parkeerplaatsen				
Max loopafstand 250 m tot perrontoegang				
Bereikbaarheid vanuit Breukelen				
Bereikbaarheid vanuit achterland				
Verkeer P&R hindert busverkeer				
Looproute tussen P&R en treinstation				
Combineren met Hotel Breukelen				
Secundaire route bij calamiteiten				

LOCATIE H

loopafstand naar perrontoegang		40 m		
Algemeen		-	0	+
Prijs benodigde gronden				
Korte termijn				
Op korte termijn beschikbaar				
Invloed op ontwikkeling gebied				
Ontsluiting tov hoofdnetwerk				
Lange termijn				
Invloed op ontwikkeling gebied				
Ontsluiting tov hoofdnetwerk				
P&R				
Ruimte voor 400 parkeerplaatsen				
Max loopafstand 250 m tot perrontoegang				
Bereikbaarheid vanuit Breukelen				
Bereikbaarheid vanuit achterland				
Verkeer P&R hindert busverkeer				
Looproute tussen P&R en treinstation				
Combineren met Hotel Breukelen				
Secundaire route bij calamiteiten				

LOCATIE I

loopafstand naar perrontoegang		145 m		
Algemeen		-	0	+
Prijs benodigde gronden				
Korte termijn				
Op korte termijn beschikbaar				
Invloed op ontwikkeling gebied				
Ontsluiting tov hoofdnetwerk				
Lange termijn				
Invloed op ontwikkeling gebied				
Ontsluiting tov hoofdnetwerk				
P&R				
Ruimte voor 400 parkeerplaatsen				
Max loopafstand 250 m tot perrontoegang				
Bereikbaarheid vanuit Breukelen				
Bereikbaarheid vanuit achterland				
Verkeer P&R hindert busverkeer				
Looproute tussen P&R en treinstation				
Combineren met Hotel Breukelen				
Secundaire route bij calamiteiten				



conclusie mogelijke locaties voor de P&R

Algemeen

Onder de algemene beoordelingscriteria vallen die onderdelen die bepalend zijn bij de beoordeling of de locatie überhaupt een optie is of niet. Alleen wanneer de punten een neutrale of positieve beoordeling hebben, kan de locatie meegenomen worden als mogelijke optie. Als er op één van de punten een negatieve beoordeling is, valt deze locatie vooralsnog af als mogelijke locatie, ongeacht de beoordeling van de overige punten.

Invloed op ontwikkeling gebied

Hiermee wordt bedoeld: wat de invloed is van de ontwikkeling op de desbetreffende locatie op de mogelijk verdere ontwikkeling van de stedenbouwkundige visie. geeft de ontwikkeling op de desbetreffende locatie bijvoorbeeld hinder bij het aanleggen van de verhoogde hoofdontsluitingsweg parallel aan het spoor. Of de ontwikkeling op de desbetreffende locatie hinder geeft bij het creëren van een passend stationsplein, een groen hart, etc. is hierbij ook meegenomen en of het binnen het beleid van de overheid past. Een voorbeeld hierbij is de ecologische verbindingszone die langs de Heijcop loopt.

Bij een negatieve beoordeling betekent dit, dat bepaalde cruciale onderdelen van de stedenbouwkundige visie niet meer uitgevoerd kunnen worden. Bij een neutrale beoordeling betekent dit, dat er wel hinder wordt ondervonden bij de verdere ontwikkeling van de stedenbouwkundige visie, maar dat dit met een aanpassing aan de visie wel mogelijk is. Bij een positieve beoordeling betekent dit dat er bij de verdere ontwikkeling van de stedenbouwkundige visie geen hinder ondervonden wordt van een ontwikkeling op de desbetreffende locatie.

Op korte termijn beschikbaar

Onder korte termijn wordt verstaan of de desbetreffende locatie binnen een periode van 2 jaar beschikbaar is voor een eventuele ontwikkeling. Onder beschikbaar wordt bedoeld dat de gronden in eigendom kunnen komen om de ontwikkeling te realiseren. Hierbij is het ook van belang dat de locatie een passende bestemming heeft. Als de bestemming niet passend is voor de realisatie van een busstation of parkeergarage, valt de locatie af.

Locatie ontwikkeling voor de lange termijn

Busstation

Bij een passende locatie voor het busstation is het van belang dat wanneer het busstation verplaatst wordt, dit naar de definitieve locatie is. Vanuit de provincie is aangegeven dat een tijdelijk oplossing geen optie is.

P&R

Voor de locatie van P&R is er gekeken naar een tijdelijke oplossing (korte termijn) en een definitieve oplossing (lange termijn).

Bij een passende locatie van de P&R, is het denkbaar dat hier een tijdelijke oplossing voor wordt bedacht op een tijdelijk locatie. De P&R in een latere fase wordt verplaatst naar een definitieve locatie.

Prijs benodigde gronden

Een aantal locaties zijn momenteel niet in handen van de provincie of gemeente. Bij een eventuele ontwikkeling voor een busstation of een P&R zullen bepaalde gronden aangekocht moeten worden. Voor een aantal gronden is er een vraagprijs bekend, voor een aantal gronden is er een inschatting gemaakt op basis van de huidige bestemming.

Als de desbetreffende locatie naar verhouding 'te duur' is voor een ontwikkeling van een P&R of busstation krijgt deze een negatieve beoordeling. Deze locatie komt dan te vervallen.

Als de gronden 'duur' zijn, krijgt het een neutrale beoordeling.

Als de gronden 'betaalbaar' zijn krijgt het een positieve beoordeling.

Busstation

Het programma van eisen bestaat uit de punten die vanuit de provincie zijn meegegeven. De provincie is uitvoerder van het busstation. Hierbij zijn enkele uitgangspunten samen gevoegd, of weggelaten als de uitgangspunten niet van toepassing zijn op deze fase (bijvoorbeeld het uitgangspunt voor zitgelegenheden bij het busstation).

Ontsluiting van busstation voor de bus

Bij dit punt zijn verschillende uitgangspunten gebundeld, namelijk:

- *Directe en herkenbare aansluiting op gebiedsontsluitende weg*
- *Zo min mogelijk omrijbewegingen bussen*

Hierbij is het van belang hoe de ontsluiting van het busstation voor de bus is op de hoofdontsluitingsweg. Kan een bus bijvoorbeeld direct de hoofdontsluitingsweg op, of moet de bus via zijstraten / meerdere afslagen naar de hoofdontsluitingsweg.

Lengte rijroute bus

Voor de rijroute is de huidige rijroute als uitgangspunt genomen. Als de bushalte op een andere plaats komt te liggen, kan dit betekenen dat de bus een rijroute krijgt die langer of korter wordt. Het merendeel van de bussen komen vanaf Breukelen via de brug over het Amsterdam Rijnkanaal. Als de route langer wordt, betekent dit dat het extra kosten met zich meebrengt. Zo kost bij een verplaatsing van het busstation naar de westzijde van het spoor ongeveer €150.000,- extra per jaar. Deze locatie is dan nog wel een optie, maar de voordelen moeten wel opwegen tegen de extra kosten.

Als de locatie op een zelfde afstand ligt krijgt deze een neutrale beoordeling. Als de locatie dicht bij de brug komt te liggen, krijgt deze een positieve beoordeling.

Menging met ander verkeer op busstation

De oorspronkelijke tekst uit het programma van eisen is: *Geen menging met andere verkeersmodaliteiten op busstation.*

Hierbij is het van belang of er ander verkeer naar het busstation gaat.

Aantal halteperrons: 4+1

De oorspronkelijke tekst uit het programma van eisen is: *Mogelijkheid tot halteren van 4 bussen gelijktijdig + 1 NS bus voor calamiteiten.*

Bij de studie naar de mogelijke locaties voor het busstation is uitgegaan van de huidige afmetingen van het busstation.

Looproute tussen bus- en treinstation

Bij dit punt zijn verschillende uitgangspunten gebundeld, namelijk:

- *Open en overzichtelijke looproute tussen bus- en treinstation (sociale veiligheid)*
- *Korte directe obstakelvrije lijnen*
- *Sociaal veilig (rekening houden met zicht en overstapbewegingen)*
- *Geen oversteekbewegingen voor busreizigers op busstation en looproute naar het station*
- *Ligging zo dicht mogelijk bij stationstoegang met lift (korte looproutes)*
- *Zo min mogelijk hoogteverschil (op busstation zelf, maar ook tussen busstation en treinstation)*

Hierbij wordt gekeken hoe de looproute is tussen bus- en treinstation. Is de route bijvoorbeeld (sociaal) (verkeers) veilig en plezierig om te lopen?

Bijdrage aan ontwikkeling van recreatieknooppunt

Als voorwaarde is vanuit de gemeente aangegeven dat door het verplaatsen van het busstation naar de westzijde van het spoor, de ontwikkeling van een recreatieknooppunt gestimuleerd kan worden. Hierbij wordt gekeken of de desbetreffende locatie een bijdrage aan de stimulatie van het recreatieve knooppunt kan leveren.

P&R

De criteria voor dit thema zijn geformuleerd in het programma van eisen voor P&R, opgesteld door de Provincie Utrecht. Hierbij zijn enkele uitgangspunten samen gevoegd, of weg gelaten wanneer deze niet van toepassing zijn in deze fase (bijvoorbeeld beheer en exploitatie aspecten).

Ruimte voor 400 parkeerplaatsen

Vanuit de provincie is de wens meegegeven dat de het huidige aantal van 280 parkeerplaatsen moet groeien tot ca. 400 parkeerplaatsen in 2015. Deze parkeerplaatsen mogen bebouwd zijn en in meerdere lagen. Het is mogelijk om de 400 parkeerplaatsen te verdelen over 2 locaties, waarbij een splitsing denkbaar is tussen oostelijk en westelijk deel van het spoor. Er dient nog onderzocht te worden, wat de verhouding van het aantal parkeerplaatsen dient te zijn. Voor nu wordt er rekening gehouden met ongeveer 50 – 50 tot 35(westzijde) – 65 (oostzijde). Een nadeel van het opdelen van de P&R zijn de kosten.

Wanneer er 400 parkeerplaatsen op de desbetreffende locatie past krijgt deze een positieve beoordeling. Als hier slechts de helft (200-300pp) op past, krijgt het een neutrale beoordeling. Het kan zijn dat dan op twee locaties (met een neutrale beoordeling) samen wel 400 parkeerplaatsen passen.

Max 250 meter tot perrontoegang

De oorspronkelijke tekst uit het programma van eisen is: *Alle parkeerplaatsen op maximaal 250 meter loopafstand van een perrontoegang ten behoeve van het openbaar vervoer.*

Bereikbaarheid vanuit Breukelen

Bij de bereikbaarheid van de P&R is er enerzijds een opsplitsing gemaakt en anderzijds een samenvoeging.

Er is een opsplitsing gemaakt tussen de bereikbaarheid vanuit Breukelen en vanuit het achterland. In het plangebied is de bottleneck qua verkeer, namelijk de tunnel onder het spoor. Het is wenselijk dat het verkeer vóór deze bottleneck opgevangen kan worden.

Het is een samenvoeging van de volgende 2 uitgangspunten, namelijk:

- P&R zowel goed bereikbaar vanuit Breukelen
- Zo direct mogelijke ontsluiting t.o.v. (regionaal) hoofdwegen

Als de desbetreffende locatie ver van een hoofdweg ligt en extra verkeer door de tunnel heen leidt, krijgt deze een negatieve beoordeling. Als de locatie direct aan een hoofdweg ligt, maar wel verkeer door de tunnel genereert, krijgt deze een neutrale beoordeling. Als de locatie direct aan een hoofdweg ligt, en geen extra verkeer door de tunnel genereert krijgt deze een positieve beoordeling.

Bereikbaarheid vanuit achterland

Hiervoor geldt dezelfde uitleg en beoordeling als bij 'bereikbaarheid vanuit Breukelen', maar dan gezien vanuit het achterland.

Verkeer P&R hindert busverkeer

De oorspronkelijke tekst uit het programma van eisen is: *P&R-verkeer mag geen belemmering vormen voor het busverkeer.*

Looproute tussen P&R en treinstation

De oorspronkelijke tekst uit het programma van eisen is: *Uit oogpunt van sociale veiligheid dient de looproute van station naar P&R-voorziening (v.v.) overzichtelijk te zijn en voldoende verlicht te zijn. Een combinatie met andere stationsvoorzieningen, zoals busstation en fietsenstalling kan, wanneer goed ontworpen, meerwaarde bieden.*

Indien de looproute niet overzichtelijk is en niet gecombineerd kan worden met andere stationsvoorzieningen krijgt deze een negatieve beoordeling.

Indien de looproute overzichtelijke is en niet gecombineerd kan worden met andere

stationsvoorzieningen krijgt deze een neutrale beoordeling.
Indien de looproute overzichtelijke is en gecombineerd kan worden met andere stationsvoorzieningen krijgt deze een positieve beoordeling.

Secundaire route bij calamiteiten

De oorspronkelijke tekst uit het programma van eisen is: *In geval van calamiteiten moet de parkeervoorziening via een secundaire route verlaten kunnen worden.*

Hierbij is het van belang dat het mogelijk is om de parkeervoorzieningen via twee wegen te ontsluiten.

Combineren met Hotel Breukelen

Vanuit de gemeente is meegegeven dat hotel Breukelen niet negatief is over een eventuele combinatie van parkeerplaatsen van het hotel, met P&R. Maar hiervoor moet de desbetreffende locatie wel aangrenzend zijn aan het hotel Breukelen, zodat een eventuele combinatie mogelijk is.