

voorstel aan de raad

Opgesteld door	Ontwikkelorganisatie Ruimte Peters, M. (Mirelle)
Kenmerk	4158764
Vergadering	
Vergaderdatum	
Geheim	Nee
Beleidsveld	Wijk Zuidwest Verkeer en Mobiliteit

Vaststelling Voorlopig Ontwerp en Bestemmingsplan busbaan Dichterswijk

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor het volgende te besluiten:

- 1 Het Voorlopig Ontwerp Busbaan Dichterswijk vast te stellen als kader waarbinnen voorbereiding en uitwerking van de busbaan Dichterswijk dient plaats te vinden.
- 2 De reserveringen Bereikbaarheidsimpuls Merwedekanaalzone in de Voorjaarsnota 2017 toe te wijzen als dekking van de fietsonderdoorgang bij de Nelson Mandelabrug.
- 3 Het budget voor de uitvoering van de HOV Zuidradiaal, trajectdeel Z90 (busbaan Dichterswijk) als genoemd in de financiële bijlage, vrij te geven.
- 4 De tijdelijke geheimhouding die het college heeft opgelegd op de Financiële bijlage te bekrachtigen op grond van artikel 25 lid 3 Gemeentewet.
- 5 In te stemmen met de beantwoording van de zienswijzen in het vaststellingsrapport.
- 6 Geen exploitatieplan vast te stellen.
- 7 Het bestemmingsplan HOV baan Dichterswijk dat is vastgelegd in het digitale bestand NL.IMRO.0344.BPHOVBAANDICHTERSW-VA01.gml met ondergrond NL.IMRO.0344.BPHOVBAANDICHTERSW-VA01.dgn vast te stellen.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris,

De burgemeester,

Drs. G.G.H.M. Haanen

Mr. J.H.C. van Zanen

Conclusie commissie

Bijlages

Voorstel: Voorstel_9479

Bijlage: Voorlopig Ontwerp van Zijstweg busbaan Dichterswijk

Bijlage: Reactienota VO Busbaan Dichterswijk

Bijlage: Bestemmingsplan HOV-baan Dichterswijk_Regels

Bijlage: Bestemmingsplan HOV-baan Dichterswijk_Toelichting

Bijlage: Bestemmingsplan HOV-baan Dichterswijk, verbeelding

Bijlage: Vaststellingsrapport incl. anonieme zienswijzen

Bijlage: Nieuwsbericht busbaan Dichterswijk_concept

Bijlage: GEHEIM financiële bijlage

Eerdere besluitvorming

- Raadsbesluit 'Aanleg van netwerk voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer in de vorm van vrije busbanen', 1999
- Raadsbesluit vaststelling Masterplan Stationsgebied uit 2003, waarin is aangegeven dat de Overste den Oudenlaan, de Dr. M.A. Tellegenlaan en de Van Zijstweg moeten worden aangepast ten behoeve van de bereikbaarheid van het stationsgebied.
- Collegebesluit 'Nota van Uitgangspunten', juni 2015
- Raadsbesluit 'Integraal Programma van Eisen / Functioneel Ontwerp', 6 juli 2017
- Collegebesluit 'vrijgave ter inzage legging concept VO en ontwerp bestemmingsplan', 12 december 2017

Uitvoering

Tegen het besluit van de raad kan beroep worden ingesteld bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Na vaststelling wordt het vaststellingsbesluit gepubliceerd in "DUIC", de Staatscourant en op het internet op de websites www.utrecht.nl/bestemmingsplannen en www.ruimtelijkeplannen.nl. Het bestemmingsplan wordt inclusief het vaststellingsbesluit gedurende zes weken ter inzage gelegd. Belanghebbenden kunnen tegen het vaststellingsbesluit beroep instellen bij de Raad van State.

Op basis van het vastgestelde VO wordt de vraagspecificatie opgesteld voor de aanbestedingsprocedure van een D&C contract, waarna na opstellen van het Definitief Ontwerp en Uitvoeringsontwerp (door de aannemer), in 2019 en 2020 de realisatie volgt. Om overlast voor de omgeving tijdens uitvoering te beperken wordt een deel van het ontwerp (kruising Overste den Oudenlaan) reeds tegelijk met busbaan Transwijk aangelegd (realisatie begin 2019).

Planning:

- Besluitvorming BP inclusief krediet in raad: maart 2018 – mei 2018
- Voorbereiding aanbesteding: 1e helft 2018
- Aanbesteding aannemer: 2e helft 2018
- Start realisatie: medio 2019
- Oplevering: 4e kwartaal 2020

Context

Voorlopig ontwerp en bestemmingsplan

Het concept Voorlopig Ontwerp (VO) Busbaan Dichterswijk en het ontwerp Bestemmingsplan HOV baan Dichterswijk (BP) hebben van 12 december 2017 tot en met 1 februari 2018 ter inzage gelegen. Met deze busbaan wordt de allerlaatste schakel gerealiseerd in het HOV netwerk voor een betrouwbare en comfortabele openbaar vervoer verbinding met een vrijliggende HOV-busbaan. De nieuwe infrastructuur van de Van Zijstweg – Dr. M.A. Tellegenlaan wordt zodanig ingepast dat een veilige verkeerssituatie wordt geboden aan alle verkeersdeelnemers, vooral fietsers en voetgangers. Daarbij zijn leefbaarheid voor bewoners en ondernemers in de buurt en een goede bereikbaarheid met doorstroming van het bus- autoverkeer belangrijk.

In het IPvE/FO (raadsbesluit 6 juli 2017) is vastgelegd dat de busbaan in het midden komt te liggen. Aan beide zijden ligt één rijstrook voor gemotoriseerd verkeer per rijrichting en komen er fietspaden (tweerichtingen) aan beide zijden. Aan de zuidkant komt een voetpad en er zijn goede en veilige oversteken voor fiets en voetganger. Tussen de rijbaan en het fietspad komt een berm met bomen. De maximum snelheid wordt 30 km/u voor auto én bus. De N. Mandelabrug blijft behouden, wordt constructief versterkt en aan beide kanten verbreed met een fietspad. Ook komt er een fietsonderdoorgang onder de N. Mandelabrug en de toekomstige expeditiebrug Jaarbeurs door. Bij de vaststelling van het IPvE is de voorkeur voor een onderdoorgang uitgesproken en is aangegeven de besluitvorming over de fietsonderdoorgang aan de raad voor te leggen middels vaststelling van het Voorlopig Ontwerp.

Doelstelling en plangebied

Dit VO is het kader voor de selectie van een aannemer en vormt de basis voor het bestemmingsplan. Met het bestemmingsplan wordt de HOV-baan Van Zijstweg - Dr. M.A. Tellegenlaan, vanaf de Croeselaan en de verkeerskundige aanpassingen ten behoeve van de doorstroming naar en bereikbaarheid van het stationsgebied, planologisch-juridisch mogelijk gemaakt. Het plangebied omvat de toekomstige busbaan, autowegen en langzaam verkeer-infrastructuur en de daarbij behorende aanpassingen in haar directe omgeving in de openbare ruimte. Het traject loopt vanaf de kruising Croeselaan – Van Zijstweg via de Van Zijstweg en de Dr. M.A. Tellegenlaan, bijna tot aan de kruising met de Overste den Oudenlaan.

Participatie en resultaten terinzagelegging

Tijdens het ontwerpproces is een ontwerpessie geweest met stakeholders en heeft regelmatig afstemming plaatsgevonden. Vervolgens lag het concept VO gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage. Op 11 januari 2018 is een inloopbijeenkomst gehouden. Er zijn 6 zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan bij de raad binnengekomen. De zienswijzen zijn opgenomen in het vaststellingsrapport bestemmingsplan HOV baan Dichterswijk. In het vaststellingsrapport is een samenvatting van de zienswijzen opgenomen, gevolgd door de gemeentelijke reactie van de gemeente. De zienswijzen geven geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Er zijn 7 reacties op het concept VO binnengekomen. Deze reacties zijn opgenomen in een reactienota en van antwoord voorzien. Op basis van de reacties en de vragen tijdens de inloopavond, is het ontwerp op een aantal punten aangepast. Het betreft voornamelijk verkeerskundige optimalisaties. In de reactienota staat welke wijzigingen dit zijn. De wijkraad heeft geen schriftelijk advies uitgebracht over het ontwerpbestemmingsplan en het concept VO.

Beslispunt

- 1 Het Voorlopig Ontwerp Busbaan Dichterswijk vast te stellen als kader waarbinnen voorbereiding en uitwerking van de busbaan Dichterswijk dient plaats te vinden.

Argumenten

1.1 Met deze busbaan wordt de allerlaatste schakel gerealiseerd in het HOV netwerk voor een betrouwbare en comfortabele openbaar vervoer verbinding met een vrijliggende HOV-busbaan.

Met deze busbaan wordt de allerlaatste schakel gerealiseerd in het HOV netwerk voor een betrouwbare en comfortabele openbaar vervoer verbinding met een vrijliggende HOV-busbaan. De nieuwe infrastructuur van de Van Zijstweg – Dr. M.A. Tellegenlaan wordt zodanig ingepast dat een veilige verkeerssituatie wordt geboden aan alle verkeersdeelnemers, vooral fietsers en voetgangers. Daarbij zijn leefbaarheid voor bewoners en ondernemers in de buurt en een goede bereikbaarheid met doorstroming van het bus- autoverkeer belangrijk.

1.2 Het ontwerp voldoet aan de uitgangspunten van het door de raad vastgesteld Integraal Programma van Eisen/Functioneel Ontwerp (IPvE/FO), aan de wet- en regelgeving, aan het gemeentelijk beleid en de gestelde subsidievoorwaarden aan het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV).

Uitwerking van FO in VO bestaat uit nadere detaillering en optimalisatie. Het kruispunt O. d. Oudenlaan/Dr. M.A. Tellegenlaan is compacter vormgegeven en de overgang van 50 naar 30 km zone is bepaald. Het karakter van een 30 km/u weg wordt ondersteund door het smalle profiel, de inrichting van de berm (onderbeplanting en bomen) en verkeersmaatregelen bij m.n. de kruisvlakken. De inpassing van de bushalte op de Dr. M.A. Tellegenlaan en de oversteek naar en van de bushalte is geoptimaliseerd t.b.v. comfort en veiligheid voor de HOV-baan. Het kruispunt Croeselaan is afgestemd op het laatste (jan. 2018) ontwerp van Croeselaan Zuid. Er heeft een verkeerskundige detaillering plaatsgevonden (belijning, VRI, bebording) en keuzes zijn gemaakt voor beplanting, verlichting en materiaalgebruik.

Voor de N. Mandelabrug is, na variantenafweging, een voorkeursvariant voor de verbreding uitgewerkt in een VO. De brug én het wegdek blijft behouden, de bestaande torens en contragewicht worden aangepast en de brug wordt verbreed met dek van licht materiaal. De definitieve ligging van de onderdoorgang is zodanig bepaald, dat die goed aansluit bij de bruggen en het ontwerp op maaiveld waardoor er een sociaal veilige onderdoorgang kan worden gemaakt.

De verkeersafwikkeling bij ontwerp is gesimuleerd met een verkeersmodel o.b.v. VRU 3.3 variant 2030 (waarin meest recente keuzes voor ontwikkelingen aan de westzijde v.h. Stationsgebied zijn verwerkt). De simulatie laat hetzelfde beeld zien als bij de analyse o.b.v. het IPvE/FO. Het verkeer kan in de avondspits bij alle kruispunten in één keer door groen mét een optimale VRI instelling. In de ochtendspits kunnen auto's komende vanaf Van Zijstweg en Croeselaan Zuid gedurende het drukste uur in de spits bij het kruispunt Croeselaan/Van Zijstweg niet in één keer door groen. De verkeersafwikkeling tijdens de spits past binnen het kader van het Mobiliteitsplan SRSRSB. De doorstroming is voldoende voor een weg in een binnenstedelijke omgeving.

1.3 Het ontwerp is gewijzigd naar aanleiding van binnengekomen reacties.

Op het concept VO zijn 7 reacties binnengekomen. Naar aanleiding van deze schriftelijke reacties, de reacties tijdens de inloopbijeenkomst en nadere afstemming met stakeholders, is het concept VO op enkele punten aangepast. In de rapportage staat in meer detail beschreven welke aanpassingen zijn gedaan, en waarom. Zo is het ontwerp bus en rijbaan aangepast voor rijbaanbreedtes, bochten (rijcurves) en minder 'slingers' (boogstralen) naar aanleiding van de reactie van onder andere de Provincie. Dit is gunstiger voor de doorstroming en het comfort voor auto en bus en bereikbaarheid voor nood - en hulpdiensten. Ook is een nadere invulling gegeven van het materiaal van de trottoirs (gebakken klinkers ter hoogte van Van Zijstweg / alluregebied). En is de rechtsaffer richting Veilinghavenkade iets ingekort.

1.4 Het ontwerp is afgestemd met de provincie.

In het IPvE/FO is geconcludeerd dat de gemiddelde HOV snelheid tijdens de spits op het hele HOV traject van Vleuten tot Utrecht CS past binnen de subsidievoorwaarden. Samen met de provincie is in de volgende fase gekeken naar verbetermaatregelen op de

doorstroom van de bus. In het ontwerp zijn optimalisaties doorgevoerd die bijdragen aan een comfortabel HOV netwerk. De inpassing van de bushalte Dr. M.A. Tellegenlaan is verbeterd, de kruising O. d. Oudenlaan / Dr. M.A. Tellegenlaan is compacter vormgegeven en de asverspringing van de busbaan bij de kruisvakken zijn vloeiender. Dit heeft geleid tot een gemiddelde snelheid van 22,9 km/u. Dat is een verbetering t.o.v. het FO (22 km/u). De provincie heeft aangegeven dat niet alle bussen halteren bij de geplande bushalte op de Dr. M.A. Tellegenlaan. Door de busintensiteiten per etmaal rijden bussen kort achter elkaar. Als de voorste halteert bij de bushalte, moet de bus daarachter wachten. Vanuit oogpunt van comfort en doorstroom is deze situatie niet wenselijk en verdient het aanbeveling te onderzoeken of dit knelpunt in de praktijk daadwerkelijk optreedt én wat de oplossingsmogelijkheden kunnen zijn. Oplossingen kunnen worden gevonden in maatregelen op gebied van verkeersmanagement en/of door fysieke maatregelen met een haltekom (aan één of aan beide zijden van de weg). Inpassing van een haltekom is een forse ingreep op het profiel, omdat alles tot de minimale maat terug moet. Met de provincie is afgesproken dat voor de HOV een zo exact mogelijk simulatie wordt gemaakt van de doorstroom van bussen bij deze bushalte en of er dan ook daadwerkelijk sprake is van vertraging door halteren. Ook wordt onderzocht of er met dienstregeling of VRI instelling gestuurd kan worden op gewenste volgorde of een onderlinge afstand tussen bussen. Mocht dit niet kunnen, dan is een haltekom (aan één of aan beide zijden) een terugvalscenario. Dit terugvalscenario wordt uitgewerkt tot een ontwerp, dat kan worden opgedragen aan de aannemer.

1.5 Het ontwerp sluit aan op omliggende ontwikkelingen in de omgeving.

De ontwikkelingen in de omgeving zijn: busbaan Transwijk, woningbouwontwikkeling Defensierrein inclusief Villa Jongerius, woningbouwontwikkeling Beurskwartier, Hovenierswoning en herinrichting Croeselaan. Het ontwerp is hierop afgestemd, met dien verstande dat nog niet voor alle ontwikkelingen de planvorming een definitief karakter heeft. Een wijziging aan het ontwerp busbaan Dichterswijk - op basis van een concreet voorstel vanuit een omliggende ontwikkeling - zal overgenomen worden indien dit past binnen de kaders van het door de raad vastgestelde IPvE/FO en de daaraan verbonden voorbereidings- en uitvoeringskosten voor rekening komen van de ontwikkeling.

1.6 Met dit ontwerp is de fietsonderdoorgang onder de Nelson Mandelabrug en expeditiebrug door, definitief ingepast.

Bij vaststelling van het IPvE/FO is vastgesteld dat het college een voorkeur heeft voor een onderdoorgang onder de Nelson Mandelabrug en expeditiebrug door. Hiermee wordt de kruising Kanaalweg – Dr.M.A. Tellegenlaan verkeersveiliger en comfortabeler. De onderdoorgang is een toevoeging op de gelijkvloerse kruising op die plek. In het VO is de onderdoorgang technisch én ruimtelijk uitgewerkt en is de definitieve ligging bepaald, zodat die goed aansluit bij de Nelson Mandelabrug, de geplande expeditiebrug en het ontwerp op maaiveld waardoor er een sociaal veilige onderdoorgang kan worden gemaakt.

1.7 Het VO is binnen het beschikbaar gestelde budget realiseerbaar.

Op basis van dit VO, waarin de fietsonderdoorgang is opgenomen, is een nieuwe kostenraming gemaakt en is naar aanvullende budgetten gezocht. Deze raming past binnen het geautoriseerde BDU-middelen voor het gehele HOV-netwerk en de busbaan Dichterswijk (Z90) in het bijzonder en de reservering in de Voorjaarsnota 2017 van 3 miljoen euro voor de Bereikbaarheidsimpuls Merwedekanaalzone. Zie de geheime financiële bijlage.

1.8 Het VO biedt voldoende houvast voor de selectie van een aannemer.

Dit VO is het kader waarbinnen verdere voorbereiding en uitwerking van het project dient plaats te vinden. Op basis van dit VO wordt een vraagspecificatie opgesteld. In de vraagspecificatie staan alle eisen die nodig zijn om dit ontwerp tot uitvoering te brengen en het is daarbij onderdeel van de contractstukken met de nog te selecteren aannemer. De aannemer moet op basis van de vraagspecificatie het VO nader uitwerken in een Definitief Ontwerp (DO) en Uitvoeringsontwerp (UO), alsmede het opstellen van een BLVC-plan en voert daarna de werkzaamheden uit. Met deze opzet willen we optimaal gebruiken maken

van de kennis en kunde van de markt met betrekking tot de bouwwijze van de fietsonderdoorgang en aanpassing van de Nelson Mandelabrug, alsmede de faseringsmethode tijdens de uitvoering in relatie tot consequenties voor de bereikbaarheid voor auto, HOV, fiets en voetganger.

Beslispunt

- 2 De reserveringen Bereikbaarheidsimpuls Merwedekanaalzone in de Voorjaarsnota 2017 toe te wijzen als dekking van de fietsonderdoorgang bij de Nelson Mandelabrug.

Argumenten

- 2.1 In de Voorjaarsnota 2017 is de wens opgenomen om de gereserveerde middelen voor de Bereikbaarheidsimpuls Merwedekanaalzone bij voorkeur in te zetten voor de realisatie van de fietsonderdoorgang bij de Nelson Mandelabrug.
Met de toekenning van deze middelen, de inzet van de Brede Doel Uitkeringen (BDU) voor het HOV-netwerk en de middelen voor Bereikbaarheid Stationsgebied, is de financiering van de fietsonderdoorgang gedekt en is het bestemmingsplan economisch uitvoerbaar.

Beslispunt

- 3 Het budget voor de uitvoering van de HOV Zuidradiaal, trajectdeel Z90 (busbaan Dichterswijk) als genoemd in de financiële bijlage, vrij te geven.

Argumenten

- 3.1 Met dit budget is het mogelijk om de busbaan met fietsonderdoorgang te realiseren overeenkomstig de kaders die de raad hiervoor heeft vastgesteld.
Het totale budget is in de (geheime) financiële bijlage vastgelegd. De kosten om te komen tot de aanleg van de HOV-busbaan met onderdoorgang en de aangrenzende wegen, fietspaden en de aansluitingen in de directe omgeving alsmede de herinrichting van het openbaar groen, passen binnen deze financiële kaders.
- 3.2 Met de vrijgave van het budget kan de aanbestedingsprocedure voor het project worden gestart.
De procedure van de Europese aanbesteding zal worden gestart zal worden afgerond nadat het bestemmingsplan is vastgesteld en het benodigde krediet vrijgegeven.
- 3.3 Het budget Busbaan Transwijk heeft de kosten van de kruising Overste den Oudenlaan / Dr. M.A. Tellegenlaan niet expliciet aan Busbaan Dichterswijk HOV Z90 toegewezen.
Voor de kruising Overste den Oudenlaan / Dr. M.A. Tellegenlaan is eerder al, vanuit busbaan Transwijk, een ontwerp (passtuk) gemaakt. Met het Voorlopig Ontwerp Busbaan Dichterswijk is het ontwerp van deze kruising geoptimaliseerd. De compactere vormgeving komt ten goede aan de doorstroom van auto en HOV. Om de overlast voor de omgeving zo veel mogelijk te beperken, is ervoor gekozen om de uitvoering van deze kruising reeds als onderdeel van de realisatie van Busbaan Transwijk uit te laten voeren (2019), op basis van meest recente ontwerp. Daarmee hoeft de kruising maar één keer te worden aangepast. En kunnen de hierop bespaarde kosten ingezet worden voor de financiering van de fietsonderdoorgang.
Voor de kruising Dr M.A. Tellegenlaan met de Overste den Oudenlaan is het bestemmingsplan 'HOV baan Transwijk, Kanaleneiland' van kracht (vastgesteld door de gemeenteraad op 4 februari 2016). Dit bestemmingsplan maakt de uitvoering van het VO mogelijk.

Beslispunt

- 4 De tijdelijke geheimhouding die het college heeft opgelegd op de Financiële bijlage te bekrachtigen op grond van artikel 25 lid 3 Gemeentewet.

Argumenten

- 4.1 Geheimhouding van de financiële bijlage is van belang met het oog op de toekomstige aanbesteding.

Openbaarmaking van de financiële bijlage kan het financiële belang van de gemeente schaden bij de toekomstige aanbesteding en kan derden onevenredig bevoordelen. Tijdelijke geheimhouding, tot en met ingebruikname van de busbaan Dichterswijk, kan daarom worden opgelegd op grond van artikel 10 lid 2 onder b en g van de Wet openbaarheid van bestuur (Wob).

Beslispunt

- 5 In te stemmen met de beantwoording van de zienswijzen in het vaststellingsrapport.

Argumenten

- 5.1 Door expliciet in te stemmen met de beantwoording van de zienswijzen in het vaststellingsrapport is duidelijk dat door de raad een afweging wordt gemaakt over de zienswijzen.

De zienswijze richt zich op het behouden van de bereikbaarheid van de HWC aan de Kanaalweg voor middel - en zwaar vrachtverkeer. Daarnaast uit de Rabobank haar zorg over de bereikbaarheid van haar kantoor. Vanuit bewoners is er zorg voor de rijsnelheid en worden concrete suggesties gedaan voor aanpassing van het ontwerp.

Beslispunt

- 6 Geen exploitatieplan vast te stellen.

Argumenten

- 6.1 Voor de aanleg van de HOV-busbaan Dichterswijk is geen sprake van een kostenverhaal. Nu geen sprake is van kostenverhaal is het niet noodzakelijk dat een exploitatieplan wordt vastgesteld.

Beslispunt

- 7 Het bestemmingsplan HOV baan Dichterswijk dat is vastgelegd in het digitale bestand NL.IMRO.0344.BPHOVBAANDICHTERSW-VA01.gml met ondergrond NL.IMRO.0344.BPHOVBAANDICHTERSW-VA01.dgn vast te stellen.

Argumenten

- 7.1 Met deze busbaan wordt de allerlaatste schakel gerealiseerd in het HOV netwerk. Met deze busbaan wordt de allerlaatste schakel gerealiseerd in het HOV netwerk voor een betrouwbare en comfortabele openbaar vervoer verbinding met een vrijliggende HOV-busbaan. De nieuwe infrastructuur van de Van Zijstweg – Dr. M.A. Tellegenlaan wordt zodanig ingepast dat een veilige verkeerssituatie wordt geboden aan alle verkeersdeelnemers, met name fietsers en voetgangers. Daarbij zijn de leefbaarheid voor bewoners en ondernemers in de buurt en een goede bereikbaarheid met doorstroming van



Gemeente Utrecht

het bus- autoverkeer belangrijk. Deze trajectdelen zijn de belangrijke invalroute naar het Busstation West, Railstation Utrecht-Centraal en het stationsgebied, inclusief Jaarbeurspleingarage. Busbaan Transwijk (Z80) bestaat uit de Overste den Oudenlaan – Anne Frankplein en Koningin Wilhelminalaan – 5 Meiplein – Churchilllaan. Busbaan Dichterswijk (Z90) sluit hierop aan en bestaat uit de Dr. M.A. Tellegenlaan, de Van Zijstweg en de aansluitingen op zowel de Overste den Oudenlaan als de Croeselaan.

7.2 Het bestemmingsplan voldoet aan het IPvE/FO zoals vastgesteld d.d. 6 juli 2017 en het VO voor de HOV verbinding.

De randvoorwaarden uit het IPvE/FO zijn in het bestemmingsplan verwerkt. Het gaat daarbij om de indeling van het profiel waarbij de bus in het midden rijdt, het maken van ruimte voor fietspaden en veilige oversteken, een onderdoorgang voor fietsers onder de Nelson Mandelabrug en het verlagen van de rijsnelheid naar 30km/uur. De reacties op het VO en de verdere uitwerkingszaken passen in het bestemmingsplan.

Opgesteld door Ontwikkelorganisatie Ruimte
Peters, M. (Mirelle)
Kenmerk 4158764
Vergadering
Vergaderdatum
Jaargang en nummer
Beleidsveld Wijk Zuidwest
Verkeer en Mobiliteit

Vaststelling Voorlopig Ontwerp en Bestemmingsplan busbaan Dichterswijk

besluit

- 1 Het Voorlopig Ontwerp Busbaan Dichterswijk vast te stellen als kader waarbinnen voorbereiding en uitwerking van de busbaan Dichterswijk dient plaats te vinden.
- 2 De reserveringen Bereikbaarheidsimpuls Merwedekanaalzone in de Voorjaarsnota 2017 toe te wijzen als dekking van de fietsonderdoorgang bij de Nelson Mandelabrug.
- 3 Het budget voor de uitvoering van de HOV Zuidradiaal, trajectdeel Z90 (busbaan Dichterswijk) als genoemd in de financiële bijlage, vrij te geven.
- 4 De tijdelijke geheimhouding die het college heeft opgelegd op de Financiële bijlage te bekrachtigen op grond van artikel 25 lid 3 Gemeentewet.
- 5 In te stemmen met de beantwoording van de zienswijzen in het vaststellingsrapport.
- 6 Geen exploitatieplan vast te stellen.
- 7 Het bestemmingsplan HOV baan Dichterswijk dat is vastgelegd in het digitale bestand NL.IMRO.0344.BPHOVBAANDICHTERSW-VA01.gml met ondergrond NL.IMRO.0344.BPHOVBAANDICHTERSW-VA01.dgn vast te stellen.

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op

De griffier
mr. M. van Hall

De voorzitter gemeenteraad
mr. J.H.C. van Zanen