

## voorstel aan de raad

|                    |                                                     |
|--------------------|-----------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | Ontwikkelorganisatie Ruimte<br>Peters, M. (Mirelle) |
| Kenmerk            | 4158764/1704280925                                  |
| Vergadering        | Gemeenteraad                                        |
| Vergaderdatum      | 6 juli 2017                                         |
| Jaargang en nummer | 2017 50                                             |
| Geheim             | Nee                                                 |
| Portefeuille       | Verkeer en Mobiliteit                               |

---

### Busbaan Dichterswijk IPvE/FO

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

- 1 Het Integraal Programma van Eisen (IPvE) en Functioneel Ontwerp (FO) Busbaan Dichterswijk vast te stellen, met de busbaan in de middenligging als voorkeursvariant.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

De secretaris,

De burgemeester,

Drs. G.G.H.M. Haanen

Mr. J.H.C. van Zanen

### Conclusie commissie

#### Toezegging wethouder:

De wethouder zegt toe bij de evaluatie de suggestie om een externe partij te betrekken mee te nemen in de opdrachtverlening.

De wethouder zegt toe schriftelijk terug te komen op de vragen van de heer Post en de heer van Schie voor 6 juli a.s.

Status: B

## **Bijlages**

Voorstel: Voorstel\_8452

Bijlage: Context bij bestuursadvies Busbaan Dichterswijk IPvE-FO

Bijlage: IPvE-FO van Zijstweg busbaan Dichterswijk

Bijlage: Reactienota IPvE Busbaan Dichterswijk

## **Eerdere besluitvorming**

Voor de Busbaan Dichterswijk is 2016 een concept Integraal Programma van Eisen (IPvE) en concept Functioneel Ontwerp (FO) opgesteld en vervolgens voor consultatie ter inzage gelegd. Met dit raadsvoorstel worden de reacties en antwoorden daarop samen met het definitieve IPvE/FO ter vaststelling voorgelegd. In dit IPvE staan de functionele randvoorwaarden, uitgangspunten en eisen. Het FO bevat de bijbehorende tekeningen en plantoelichting. De basis van dit IPvE/FO ligt in de Nota van Uitgangspunten (NvU) die het college van burgemeesters en wethouders in juni 2015 heeft vastgesteld. Deze NvU is gezamenlijk met het bewonerscomité Van Zijstweg gemaakt. Om de NvU verder uit te kunnen werken hebben bewonerscomité en gemeente gezamenlijk het ontwerp bureau B+B geselecteerd.

## **Uitvoering**

Alle belanghebbenden die een zienswijze hebben ingediend krijgen de reactienota toegestuurd en de overleggen met stakeholders worden voortgezet.

De vervolgstappen zijn:

- 2017: opstellen Bestemmingsplan en VO, vaststelling door college en raad (alleen Bestemmingsplan, 2018)
- 2018: voorbereiden aanbesteding
- 2019 en 2020: realisatie

## Context

Voor de context zie de bijlage 'Context bij bestuursadvies Busbaan Dichterswijk IPvE-FO'.

## Beslispunt

- 1 Het Integraal Programma van Eisen (IPvE) en Functioneel Ontwerp (FO) Busbaan Dichterswijk vast te stellen, met de busbaan in de middenligging als voorkeursvariant.

### Argumenten

- 1.1 Het ontwerp voldoet aan de uitgangspunten uit de Nota van Uitgangspunten, aan de wet- en regelgeving, aan het gemeentelijk beleid en de gestelde subsidievoorwaarden.  
Naar aanleiding van het ontwerpproces zijn de uitgangspunten van de NvU verder uitgewerkt, geoptimaliseerd en aangevuld. De eisen vanuit wet- en regelgeving, gemeentelijk beleid en subsidievoorwaarden zijn toegevoegd. Gedurende het planproces zijn in co-creatie enkele uitgangspunten anders ingevuld. Dit betreft:
  - a. De maximum snelheid van de auto en bus is vanuit oogpunt van verkeersveiligheid gelijk gesteld aan de maximum snelheid van de auto (beide op 30 km/uur).
  - b. De hovenierswoning blijft definitief behouden.
  - c. Voor de busbaan is niet alleen de zuidligging maar ook een middenligging uitgewerkt.
  - d. De oversteek bij de Fentener van Vlissingkade is verplaatst naar de Veilinghavenkade.
  - e. De Nelson Mandelabrug wordt constructief versterkt en aan beide zijden verbreed met een tweerichtingen fiets- en voetpad.
- 1.2 Met dit ontwerp wordt een belangrijke ontsluitingsroute ingepast in de lokale omgeving.  
In het ontwerp krijgen de auto, fietser, voetganger en bus een goede en veilige route in het gebied en de kwaliteit van het openbaar gebied verbetert aanzienlijk. In het midden van beide wegen ligt de busbaan (twee richtingen), daarnaast één rijstrook per rijrichting en fietspaden (twee richtingen) 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. Dit is goed voor de leefbaarheid en uitstraling en werkt bovendien snelheidsremmend. De maximum snelheid wordt 30 km/uur voor auto én bus. De hovenierswoning blijft staan en villa Jongerius komt goed tot zijn recht. De Nelson Mandelabrug blijft behouden en aan beide kanten verbreed met een fietspad. Het ontwerp is een resultaat van een zorgvuldige afweging van eisen, wensen en belangen van iedereen die in het gebied woont, werkt of passeert. Het is een compact ontwerp dat goed past bij de allure van een binnenstad waarbij de bereikbaarheid van het omliggende gebied goed ge(waar)borgd is.
- 1.3 De hovenierswoning blijft behouden.  
Met het gekozen profiel kan de hovenierswoning blijven staan. Dit past omdat ter hoogte van de hovenierswoning en het trafogebouw aan de overzijde, geknepen is met de profielen voor de bermen, busbaan en fietspad. De bermen worden smaller zonder bomen, de busbaan gaat naar het uiterste minimum van 6.60 m (i.p.v. 7 meter) en het fietspad is 3 meter (i.p.v. 3,5 meter).
- 1.4 Het fietsnetwerk wordt uitgebreid en de weg krijgt op veilige en logische plekken een oversteek voor langzaam verkeer.  
Het netwerk voor langzaam verkeer verbetert aanzienlijk ten opzicht van de huidige situatie.  
Uitgangspunt is een weg die op logische en veilige plekken kan worden overgestoken. Er komen drie oversteken voor fietsers: twee reeds bestaande bij de Croeselaan, en de Kanaalweg en een nieuwe bij de Veilinghavenkade. Dit is mogelijk door het toevoegen van een twee-richtingen fietspad aan de noordzijde van de weg. Bijkomend voordeel is dat met dit fietspad de kruisingen worden ontlast. Dit noordelijke fietspad is niet alleen essentieel voor de oversteekbaarheid van de weg, maar ook voor de bereikbaarheid van dit hele

gebied, met grote woningbouwontwikkelingen in de toekomst. Voor dit noordelijke fietspad is aanvullende grond aangekocht van de Jaarbeurs.

- 1.5 De busbaan in de middenligging past het beste bij de binnenstedelijke context.  
In het FO zijn twee varianten gemaakt: met middenligging en met zuidligging van de busbaan. Beide varianten zijn beoordeeld op de criteria Ruimtelijke Inpassing en Leefbaarheid, Oversteekbaarheid en Verkeersveiligheid en Doorstroom en Verkeer. Zowel bewonerscomité, gemeente als het ontwerp bureau B+B hebben na zorgvuldige afweging een voorkeur voor de middenligging. Bij de afweging tussen een midden- en een zuidligging telt sterk mee dat er sprake is van infrastructuur binnen een stedelijke context (a -zone, 30 km regime, autoluw), waar de ruimte beperkt is en waar de verkeersveiligheid voor kwetsbaar langzaam verkeer prioriteit heeft.
- 1.6 A. Het IPvE/FO voldoet aan de subsidievoorwaarden beschikking HOV Leidsche Rijn.  
Voor een goede inpassing van het HOV netwerk zijn afspraken gemaakt tussen provincie en gemeente. Het ontwerp moet voldoen aan het Technisch Programma van Eisen en de beoogde gemiddelde snelheid van 25 km/uur.  
Het IPvE/FO voldoet aan het TPvE HOV. Hierbij wordt aangesloten op de eisen die hierover zijn opgenomen voor een busbaan in een binnenstedelijke omgeving. De snelheid is een gemiddelde rijsnelheid tussen 'in de spits' en 'buiten de spits', voor het gehele HOV traject Leidsche Rijn, te bepalen ná ingebruikname. In deze fase van het ontwerp kan slechts een indicatie worden gegeven van de te verwachten gemiddelde snelheid.

Via een doorrekening op basis van het verkeersmodel VRU 3.3. variant 203 is de gemiddelde snelheid van het HOV bij de busbaan bepaald. Hierbij is uitgegaan van een VRI instelling die past bij een A-zone waarbij de HOV prioriteit heeft.  
Deze doorrekening laat zien dat de gemiddelde snelheid bij zowel de mid-denligging als de zuidligging 22 km/uur is op de busbanen Transwijk en Dichterswijk. Op basis van de huidige dienstregeling op de gerealiseerde delen van de HOV Zuidradiaal en de berekende gemiddelde snelheid zoals hierboven genoemd, zal de gemiddelde snelheid tijdens de spits op het hele HOV traject van Vleuten tot Utrecht CS 24,4 km/uur bedragen. Aangenomen kan worden dat de bus buiten de spits een hogere gemiddelde snelheid heeft. Daarmee komt het gemiddelde tussen 'tijdens de spits' en 'buiten de spits' uit op de beoogde snelheid van 25 km/uur.

- 1.7 B. Het IPvE/FO voldoet aan de subsidievoorwaarden beschikking HOV Leidsche Rijn.  
Met de provincie is afgesproken dat bij verdere uitwerking van het Ontwerp, samen met provincie en vervoerder QBuzz wordt gekeken naar optimalisatie in het ontwerp ten bate van de soepele doorstroom van het HOV. Deze optimalisatie mogelijkheden zijn gedacht bij de inpassing van de bushalte, een compactere kruising Overste den Oudenlaan/Dr. M.A. Tellegenlaan en de asverspringing van de busbaan bij de kruisingen Kanaalweg en veilinghavenkade.
- 1.8 De bereikbaarheid voor auto past binnen het kader van het Mobiliteitsplan.  
De verkeersafwikkeling is gesimuleerd met een verkeersmodel, gebaseerd op VRU 3.3 variant 2030 (zoals ook toegepast bij de concept omgevingsvisie Beurskwartier – Lombokplein (april 2017) ). De simulatie laat zien dat het verkeer in de avondspits bij alle kruispunten in één keer door groen kan, mét een optimale VRI instelling. In de ochtendspits kunnen de 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 Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen. De doorstroming is voldoende voor een weg in een binnenstedelijke omgeving.  
Tijdens de commissievergadering van Stad en Ruimte van 4 februari 2014 is geadviseerd om voor de eindsituatie uit te gaan van 2x1 rijbanen voor het autoverkeer. Dit betekent dat dit profiel kader stellend is voor de herontwikkeling van omliggende ontwikkelingen. Dit is toen vastgelegd in de Nota van Uitgangspunten Busbaan Dichterswijk (mei 2015) en de Toekomstvisie Utrecht Centrum (maart 2015). Er is al een groot aantal keuzes gemaakt die

leiden tot minder verkeer. Als onderdeel van de herontwikkeling van het Jaarbeursgebied wordt het parkeren op P3 verplaatst naar de andere kant van het Merwedekanaalzone en de Jaarbeurs krijgt een eigen routing voor expeditieverkeer via de nieuw te realiseren expeditiebrug in het verlengde van de Truus van Lierlaan. Het aantal plaatsen in de in aanbouw zijnde Jaarbeursparkeergarage is verminderd van 1500 naar 800. En voor de nieuw te bouwen appartementen op het Beurskwartier komt een zeer stringent parkeerregime.

Bij andere toekomstige ontwikkelingen blijft de gemeente inzetten op het niet toenemen dan wel (verder) verlagen van de verkeersintensiteiten. Hiervoor staat de gemeente deels zelf aan de lat, maar ook andere instellingen en bedrijven hebben hier invloed op.

1.9 Door de ontsluiting Veilinghavenkade voor tweerichtingen te handhaven wordt de wijk ontlast.

In het concept ontwerp stonden drie opties voor de ontsluiting van de Veilinghavenkade: volledig afsluiten, alleen uitgaand verkeer richting Dr. M.A. Tellegenlaan of zowel in als uit van én naar Dr. M.A. Tellegenlaan. Er zijn veel reacties binnengekomen over deze opties. De argumenten die naar voren zijn gebracht in de zienswijzen zijn grotendeels herkenbaar. Daarom gaat de voorkeur uit naar een ontsluiting in het FO waarbij autoverkeer zowel in als uit (richting Dr. M.A. Tellegenlaan) wordt ontsloten. De belangrijkste reden is dat de ca. 1.300 (per etmaal) voertuigen die nu gebruik maken van de aansluiting op de Veilinghavenkade na een afsluiting via andere routes door de wijk hun weg kiezen. En op deze routes is – zoals in de zienswijzen ook veelvuldig is aangegeven – sprake van gemengd verkeer, dus gemotoriseerd verkeer samen met fietsers. Dit geldt ook voor vrachtverkeer dat o.a. de horeca (aan de Veilinghavenkade) en andere bedrijven in deze hoek van de Dichterswijk moeten bevoorraden. Mede om deze reden is er de wens om het verkeer zoveel mogelijk over het hoofdwegennet te laten rijden, voordat ze het woongebied in gaan. De Veilinghavenkade wordt rustiger en leefbaarder en verkeersveiliger. De positieve aspecten bij een volledige afsluiting zijn slechts lokaal. Afsluiten van de Veilinghavenkade is positief voor de doorstroom van auto en bus op Van Zijstweg, maar dit is effect is zeer beperkt, omdat -ook zonder een aansluiting met autoverkeer- er hier een met verkeerslichten geregelde oversteek voor fietsers en voetgangers moet komen.

1.10 De gelijkvloerse kruising Kanaalweg – Dr. M.A. Tellegenlaan is verkeersveilig en een onderdoorgang maakt deze nog veiliger en comfortabeler en verbetert de doorstroming van HOV en auto.

In dit IPvE/FO zijn – op verzoek van de raad - twee varianten uitgewerkt voor de kruising met de Kanaalweg. Dit is een gelijkvloerse variant en een gelijkvloerse variant plus een onderdoorgang. Op dit kruispunt komen fietsstromen uit verschillende richtingen samen. Hiervan gaat grofweg 1/3 fietsers rechtdoor over de Kanaalweg, de rest maakt een afslaande beweging of rijden rechtdoor via dr. M.A. Tellegenlaan-Van Zijstweg. Om deze fietsstromen goed te faciliteren, moeten zo rechtstreeks mogelijke verbindingen komen. Dit betekent dat er hoe dan ook een goede en verkeersveilige kruising moet komen op maaiveld niveau. Het FO Busbaan Dichterswijk voorziet in een veilige gelijkvloerse kruising: de kruising wordt geregeld met verkeerslichten, zowel auto als bus hebben een verkeersregime van 30 km/uur, er is een middenberm van 3,5 meter, er is geen afslaand autoverkeer en het kruispunt wordt ontlast in gebruik doordat er aan beide zijden van de weg een twee-richtingen fietspad ligt (oost-west).

1.11 De kruising Kanaalweg – Dr. M.A. Tellegenlaan kan nog comfortabeler en verkeersveiliger worden wanneer ook een onderdoorgang wordt gerealiseerd.

Om deze kruising nog comfortabeler en verkeersveiliger te maken, kan gekozen worden voor een variant waarbij naast een gelijkvloerse kruising ook een onderdoorgang wordt gerealiseerd die onder de Nelson Mandelabrug en expeditiebrug gaat. Om deze onderdoorgang goed in te passen is in het ontwerp de kade vanaf de Nelson Mandelabrug langs de Villa Jongerius rechtgetrokken. Daarmee wordt de kade voor de Villa breder en dat geeft ruimte voor de onderdoorgang en mogelijkheid om (verblijfs)kwaliteit toe te voegen aan de kade. Een onderdoorgang draagt ook bij aan een vitale en duurzame

verstedelijking: er komt een aaneengesloten openbare groene en recreatieve ruimte voor zowel comfortabel fietsverkeer (woon-werk) als voor sport en recreatie. Daarnaast is met deze onderdoorgang het kruispunt extra verkeersveilig: ondanks dat er op maaiveld een veilig kruispunt wordt gerealiseerd zijn er met een onderdoorgang minder mogelijke conflicten tussen fietsers en auto en bus. Tevens biedt een onderdoorgang meer mogelijkheden voor de instellingen van de verkeerslichten op dit kruispunt. Uiteraard moet dit passen binnen de systematiek van de A-zone (goed voor fietsers, HOV en daarna auto), maar doordat er minder fietsers over de kruising gaan (want die gaan onderlangs) is er ruimte om de instellingen van de verkeerslichten op het kruispunt te optimaliseren, zodat dit (ook) ten goede komt aan de doorstroom van auto en HOV, al is dit effect beperkt. Het college heeft de voorkeur voor een onderdoorgang en gaat tijdens het opstellen van het Voorlopig Ontwerp op zoek naar aanvullende financiering, op basis van een nauwkeurige kostenraming. Besluitvorming over de tunnel leggen we voor aan de raad bij de vaststelling van het Voorlopig Ontwerp, die naar verwachting eind 2017 plaatsvindt.

1.12 Het IPvE/FO is binnen het beschikbaar budget realiseerbaar.

Voor de kostendekking zijn in het MBP 2016 twee budgetten opgenomen. Voor de aanvullende maatregelen Bereikbaarheid Beurskwartier is in het MPB 16,0 miljoen euro aan gemeente geld gereserveerd. Voor de HOV bestaande stad Z90 (is Busbaan Dichterswijk) is er een subsidie van 9,236 miljoen euro van de provincie. Dit budget is toereikend voor het IPvE/FO, waarin de kosten voor realisatie van de busbaan, de aanpassingen aan de Nelson Mandelabrug, de maaiveldoversteek Nelson Mandelabrug, de grondaankoop van de Jaarbeurs en plankosten zijn opgenomen. De kosten voor de onderdoorgang van de Nelson Mandelabrug en expeditiebrug kunnen hieruit niet worden gedekt.

Kanttekeningen

1.1 De kosten van de onderdoorgang zijn nog niet volledig gedekt.

In het IPvE/FO is tevens een keuze voor een maaiveldoversteek Nelson Mandelabrug met onderdoorgang als mogelijkheid opgenomen. De extra kosten van de onderdoorgang worden ingeschat op 9 miljoen euro.

Op basis van het nog op te stellen Voorlopig Ontwerp zal een nauwkeurige kostenraming voor de onderdoorgang kunnen worden opgesteld, waarbij een sobere en doelmatige uitvoering voorop staat. Tegelijkertijd zullen nog financieringsmogelijkheden worden onderzocht.

Dit betekent dat het kunnen maken van een volledig afgewogen keuze van al dan niet een onderdoorgang eerst bij de vaststelling van het Voorlopig Ontwerp en het bestemmingsplan kan worden gemaakt.

## Raadsbesluit

Raadsbesluit

|                    |                                                     |
|--------------------|-----------------------------------------------------|
| Opgesteld door     | Ontwikkelorganisatie Ruimte<br>Peters, M. (Mirelle) |
| Kenmerk            | 4158764/1704280925                                  |
| Vergadering        | Gemeenteraad                                        |
| Vergaderdatum      | 6 juli 2017                                         |
| Jaargang en nummer | 2017 50                                             |
| Portefeuille       | Verkeer en Mobiliteit                               |

---

### Busbaan Dichterswijk IPvE/FO

besluit

- 1 Het Integraal Programma van Eisen (IPvE) en Functioneel Ontwerp (FO) Busbaan Dichterswijk vast te stellen, met de busbaan in de middenligging als voorkeursvariant.

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 6 juli 2017

De griffier

mr. M. van Hall

De voorzitter gemeenteraad

mr. J.H.C. van Zanen