

Raadsinformatiebrief

Onderwerp	: Infrastructurele maatregelen openbaar vervoer DAV-concessie
Aanleiding	: Brief van de provincie, de mogelijkheid voor gecombineerde uitvoering met geplande werkzaamheden RWS aan de Grote Beer en huidige ontwerpen.
Datum	: 20 februari 2018
Doel	: Het ter kennisname verstrekken van informatie
Portefeuillehouder	: Wethouder A. Kraijo (078) 770 6004 a.kraijo@alblasserdam.nl
Primaathouder	: P. van der Hoek (078) 770 6111 p.vanderhoek@alblasserdam.nl

Op 21 december 2017 hebben we een brief ontvangen van de provincie met het verzoek om medewerking bij realisatie HOV/R-net maatregelen en de provincie de uitvoeringsrol hiervan te geven, naar aanleiding van de stuurgroep van 13 december. In de brief wordt gevraagd om hier uiterlijk 15 februari antwoord op te geven. In mondeling overleg is 22 februari afgesproken. De brief is als bijlage toegevoegd aan deze raadsinformatiebrief.

Rijkswaterstaat heeft in april onderhoudswerkzaamheden gepland voor de N915, waaronder de Grote Beer. De kans bestaat om de uitvoering van busbanen en de aansluiting van het toekomstige busstation in het werk van Rijkswaterstaat op te nemen. Dit biedt de kans om werk met werk te maken en de weg maar één keer af te moeten sluiten. In dat geval moeten de plannen voor het openbaar vervoer versneld worden voorbereid en is akkoord van het college noodzakelijk.

Over de benodigde HOV/R-net maatregelen vindt regelmatig overleg plaats. Voor de no-regretmaatregelen (1e fase) in Alblasserdam betreft dit busbanen bij de kruising Grote Beer / Edisonweg en aanpassing van bushaltes tot het niveau van R-net. Deze maatregelen moeten voor de nieuwe concessieperiode, voor december 2018, zijn uitgevoerd. In de bijlage zijn de bijbehorende ontwerpen toegevoegd.

Ook vindt overleg plaats over een nieuw busstation bij de kruising Grote Beer / De Helling. De realisatie hiervan staat in een latere fase (na december 2018) gepland. Hier moet namelijk de nodige ruimtelijke procedures voor worden gevoerd.

Op dit moment is wel bekend dat de positie aan de zuidoostkant van de kruising de meest optimale ligging is en dat voor het busstation een extra aansluiting op de Grote Beer gewenst is. Vanwege de geplande onderhoudswerkzaamheden aan de Grote Beer bestaat de mogelijkheid om de extra aansluiting voor het toekomstige busstation meteen uit te voeren. Hierover vindt overleg plaats met Rijkswaterstaat, de provincie en de gemeente.

In de bijlage bij dit advies is een globaal schetsontwerp van het busstation, inclusief de benodigde extra aansluiting, toegevoegd. De positie is aan de zuidoostkant van de kruising. De exacte positionering en vormgeving van het busstation moet nog verder worden uitgewerkt. Hierbij zal afstemming plaatsvinden met de visie Grote Beer.

Besluiten

Naar aanleiding van de bovenstaande ontwikkelingen heeft het college de volgende besluiten genomen.

1. *Ingestemd met het verzoek van de provincie Zuid-Holland om medewerking te verlenen aan realisatie van de HOV/R-net maatregelen en de provincie de uitvoeringsrol hiervan te geven; en dit naar de provincie geantwoord;*
2. *Ingestemd met de 'fase 1 maatregelen' (no-regretmaatregelen), hetgeen dit jaar uitgevoerd moet worden en wat deels meegenomen kan worden bij de werkzaamheden van Rijkswaterstaat aan de Grote Beer dat gepland staat in april aanstaande; zijnde:*
 - a. *Aanleg busbaan Grote Beer - Edisonweg van Alblasserdam rechtsaf naar Papendrecht;*
 - b. *Aanleg busbaan Edisonweg van Papendrecht naar Alblasserdam;*
 - c. *Aanpassing drie bushaltes bij Grote Beer / De Helling tot R-nethaltes; (tijdelijk voor de periode tot dat het busstation is gerealiseerd)*
 - d. *Aanpassing bushaltes Blokweerweg en Abraham Kuiperstraat tot R-nethaltes;*
 - e. *Aanpassing bushalte Rijnstraat tot R-nethalte;*
3. *Ingestemd met het opheffen van het fietspad langs de oostzijde van de Edisonweg (ten behoeve van de busbaan en behoud van de bomen, maatregel 2b)*
4. *Ingestemd met extra aansluiting Grote Beer voor het toekomstig busstation en de uitvoering van deze aansluiting mee te nemen in het onderhoudswerk van Rijkswaterstaat aan de Grote Beer dat gepland staat voor april aanstaande.*
5. *Ingestemd met de positie van het busstation aan de zuidoostzijde van de kruising Grote Beer / De Helling; en verdere uitwerking te geven aan de exacte positionering en vormgeving ervan in afstemming met de visie Grote Beer*

Argumenten

- 1.1 *Dit geeft antwoord op de brief van de provincie waarop voor 22 februari op gereageerd moet worden.*

De provincie doet in een brief van 21 december 2018 aan de gemeente een verzoek om medewerking te verlenen aan de realisatie van de HOV/R-net maatregelen en de provincie hiervan de uitvoeringsrol te geven. In de brief wordt gevraagd om uiterlijk 15 februari te reageren. In mondeling overleg is een reactie voor 22 februari afgesproken. De uitvoeringsrol betreft het gehele proces om de maatregelen te realiseren. Daarbij hoort ook de voorbereidingen, vergunningen en dergelijke die nodig zijn voor de uitvoering. Voor zover van toepassing blijft de gemeente verantwoordelijk voor de benodigde besluitvorming over eventueel benodigde vergunningen en procedures waarvan de bevoegdheid bij de gemeente ligt.

- 1.2 *De maatregelen zijn nodig voor nieuwe DAV-concessie*

In december 2018 gaat de nieuwe concessie van start voor het openbaar vervoer in Drechtsteden, Alblasserwaard en Vijfheerenlanden (DAV-concessie). Op dit moment loopt de aanbestedingsprocedure. In januari is de concessie gegund aan de vervoerder Qbuzz. Tot eind februari loopt een bezwaarmogelijkheid. Daarna wordt de aanbidding van de vervoerder bekend gemaakt en weten we wat de nieuwe lijnennet en dienstregeling wordt.

Onderdeel van de aanbesteding is de introductie van HOV/R-net: een netwerk van snel, frequent, comfortabel en betrouwbaar openbaar vervoer. Om dit mogelijk te maken zijn infrastructurele maatregelen nodig.

De provincie werkt met de regio's en de gemeenten aan de zogenaamde 'no-regretmaatregelen' of fase 1 maatregelen. Deze maatregelen zijn wenselijk ongeacht de aanbidding van de vervoerder. De provincie heeft een inspanningsverplichting naar de vervoerder opgenomen om deze maatregelen voor de nieuwe concessieperiode, voor december 2018, uitgevoerd te hebben.

Verder volgen fase 2 en 3 maatregelen. Deze maatregelen worden in het voorjaar 2018 opgestart, als de aanbidding van de vervoerder bekend is. Een deel van deze maatregelen wordt in de nieuwe concessieperiode uitgevoerd.

1.3 Het voorstel past in het ingezet beleid

Op 11 oktober 2016 is het college geïnformeerd over het provinciaal beleidskader openbaar vervoer DAV dat door de provinciale staten is vastgesteld. Tevens is dit middels een raadsinformatiebrief behandeld in de gemeenteraad.

Gestreefd wordt naar een regionaal openbaar vervoer systeem dat klaar is voor de toekomst en dat aansluit bij de wensen van de inwoners en bedrijven in de regio.

In het beleidskader wordt ingezet op HOV/R-net en een nieuwe busstation bij Alblasserdam.

1.4 Het verzoek van de provincie komt uit de stuurgroep DAV van 13 december 2017

In de stuurgroep DAV van 13 december 2017 hebben de regio-portefeuillehouders en de gedeputeerde met elkaar besproken welke stappen nodig zijn om de fase 1 'no-regretmaatregelen' tijdig gerealiseerd te krijgen. Mede omdat door het naar achteren schuiven van de gunning van de concessie de tijd begint te dringen, is een ontwikkelstrategie afgesproken die tussen provincie, regio en gemeenten en andere betrokken partijen helder maakt wie nu welke uitvoeringsrol kan en wil vervullen.

De stuurgroep DAV heeft zich op 13 december 2017 in het kader van de ontwikkelstrategie ook gebogen over de vraag wie de uitvoering op zich neemt van de maatregelen op gemeentegrond en waarvan de gemeente als wegbeheerder dus in principe zelf verantwoordelijk is.

Vanuit drie mogelijke scenario's hebben de regio-portefeuillehouders en gedeputeerde op 13 december een voorkeur uitgesproken voor de variant "provincie, tenzij". Met deze preferente aanpak wordt bedoeld dat in principe de provincie de uitvoering op zich neemt van de maatregelen op gemeentegrond, tenzij er dringende redenen zijn (bijv. financieel of planningtechnisch) dat een gemeente dit zelf zou dienen te doen.

Reden voor deze keuze is de slagkracht van de provincie door de werkzaamheden zoveel mogelijk gecombineerd voor te bereiden en uit te voeren en de ervaring met de implementatie van HOV/R-net die in andere buscorridors in Zuid-Holland is opgedaan.

1.5 De provincie is trekker en financier van de DAV-concessie

Het openbaar vervoer is een bevoegdheid van de provincie. De provincie begeleidt het aanbestedingstraject en is opdrachtgever aan de vervoerder. Hierbij vindt met grote regelmaat afstemming plaats met de regio en de gemeente.

Voor de kosten die nodig zijn voor het inzetten van HOV/R-net, inclusief de infrastructurele maatregelen, heeft de provincie financiële middelen beschikbaar.

1.6 Uitvoering door provincie biedt (meer) garantie dat de maatregelen op tijd en correct worden uitgevoerd;

De maatregelen voor het R-net moeten voldoen aan bijbehorende uitvoeringsvoorschriften. De provincie heeft hier ervaring mee en is hier beter bekend mee dan de gemeente. Om die reden is het beter dat de provincie de uitvoeringsrol op zich neemt. Tevens heeft de provincie belang dat de maatregel tijdig wordt uitgevoerd en zal de uitvoeringstermijn daardoor beter worden bewaakt.

1.7 Uitvoering door de provincie voorkomt administratieve afhandeling van financiële middelen; het voorkomt een traject van subsidieaanvraag en – verantwoording;

Indien de gemeente de uitvoering op zich neemt dan is moet de financiële middelen geregeld worden via de subsidieregeling. Hierbij moet de gemeente een subsidieaanvraag doen en moeten de kosten voor de maatregel na oplevering financieel verantwoord worden. Dit is erg arbeidsintensief. Met uitvoering door de provincie zijn deze handelingen niet nodig.

1.8 Bij de gemeente ontbreekt ambtelijk capaciteit om de maatregelen zelf binnen de gestelde termijnen uit te voeren

Binnen de huidige planning van projecten is bij de gemeente geen ruimte gereserveerd voor de voorbereiding en uitvoering van deze maatregelen. Indien de gemeente de uitvoering op zich zou nemen dan gaat dit ten kosten van andere projecten en dat is niet wenselijk. Mede om die reden is het beter dat de uitvoeringsrol bij de provincie komt te liggen.

1.9 De provincie, regio en gemeente trekken samen op in het gehele proces; de gemeente heeft voldoende inbreng op de plannen

Gedurende het gehele proces voor de nieuwe concessie vindt met grote regelmaat afstemming plaats tussen de provincie, regio en gemeente. Ook met Rijkswaterstaat is geregeld overleg. De ervaring van het afgelopen traject biedt voldoende vertrouwen dat de gemeente ook bij de uitvoering voldoende ruimte krijgt voor inbreng waar dat nodig en mogelijk is.

2.1 De no-regretmaatregelen (1^e fase) moeten voor december 2018 zijn uitgevoerd

De provincie heeft naar de vervoerder een verplichting om de no-regretmaatregelen uitgevoerd te hebben voordat de nieuwe concessie termijn, in december 2018, van start gaat. Voor betreffende de busbanen op en nabij de Grote Beer kan de uitvoering hiervan meeliften met de onderhoudswerkzaamheden van Rijkswaterstaat die in april gepland staat.

2.2 De maatregelen bieden een betere doorstroming voor de bus en biedt garantie op een snel, frequent, comfortabel en betrouwbaar openbaar vervoer

Met Alblasserdam als centraal overstappunt worden de wegen van de grote Beer en de Edisonweg intensiever door het openbaar vervoer gebruikt. Voor het R-net is het van belang dat de bussen vlotte doorstroming krijgen. Mede gelet op de verkeersdruk op deze wegen is het noodzakelijk om busbanen aan te leggen.

Op de Grote Beer komt een busbaan vanaf de kruising met de op/afrit A15 naar de kruising met de Edisonweg. Deze busbaan wordt na de kruising op de Edisonweg in zuidelijke richting (naar Papendrecht) doorgezet.

Op de Grote Beer wordt de weg verbreed, deels aan de rechterberm en grotendeels naar de middenberm. De bestaande voorsorteerstroken verschuiven naar de middenberm. De huidige rechtsafstrook komt vrij voor de busbaan. Na de kruising wordt de Edisonweg aan de rechterberm verbreed. Met de reconstructie van het nieuwe fietspad is hier al ruimte voor gereserveerd.

In tegengestelde richting komt een busbaan langs de oostzijde van de Edisonweg voor bussen vanuit Papendrecht.

De busbaan komt te liggen op het bestaande fietspad. Met de komst van het nieuwe tweerichtingsfietspad langs de westzijde, is de functie van het fietspad aan de

oostzijde komen te vervallen. Daarmee bestaat de mogelijkheid om het fietspad op te heffen. In dat geval kunnen de bomen bespaart blijven. In het andere geval dient het fietspad te worden verschoven en moeten de bomen gekapt worden. In dit advies wordt uitgegaan van opheffing fietspad.

2.3 De maatregelen voldoen aan de voorwaarden voor een R-nethalte en is een vereiste voor inzet van R-net; dit zorgt voor een duidelijke herkenbaarheid van R-net

De bushaltes waar de R-net bussen gaan stoppen krijgen een speciale vormgeving en worden voorzien van de benodigde voorzieningen zoals fietsenstallingen. De vormgeving van de haltes moet voldoen aan uitvoeringsvoorwaarden, die gelijk zijn aan de bestaande R-net haltes elders in de provincie. De uniformiteit in vormgeving zorgt voor duidelijke herkenbaarheid van R-net.

2.4 De maatregelen hebben geen of minimale gevolgen op de huidige inrichting en op het overige verkeer

Met betrekking tot de busbanen blijft de verkeersafwikkeling voor het overige verkeer gewaarborgd. De maatregelen zijn afgestemd met Rijkswaterstaat, beheerder van de N915 (Grote Beer) en van de verkeersregelininstallaties. Hierbij is in voldoende mate gekeken naar de algehele verkeersafwikkeling, mede gelet op het feit dat dit een alternatieve route is voor de Noordtunnel.

Met betrekking tot de maatregelen aan de bushaltes zijn de ingrepen beperkt. Deze maatregelen hebben minimale invloed op de huidige inrichting.

3.1 Met het opheffen van het fietspad kunnen de bomen langs de weg blijven staan

Voor de komst van de busbaan aan de oostzijde van de Edisonweg moet het naastgelegen fietspad worden opgeheven of worden verschoven. Met het opheffen van het fietspad kan de naastgelegen bomenrij blijven staan. Anders moet het fietspad verschoven worden en moeten de bomen gekapt worden (en nieuwe bomen worden geplant)

3.2 Met de komst van het tweerichtingsfietspad langs de westzijde is de functie van het fietspad langs de oostzijde komen te vervallen

Het fietspad heeft inmiddels geen functie meer doordat aan de overzijde een tweerichtingsfietspad is aangelegd (project Beneden Merwederoute en in het kader van Beter Benutten). De verwachting is dat dit fietspad niet of nauwelijks wordt gebruikt. Fietsers kunnen bij de kruising met de Van Wenaeweg en bij de kruising met de Grote Beer oversteken. Aan het fietspad zitten geen bestemmingen.

4.1 Door nu in te stemmen met de extra aansluiting van het toekomstige busstation op de Grote Beer kan de uitvoering hiervan worden meegenomen bij de onderhoudswerkzaamheden van Rijkswaterstaat aan de Grote Beer dat staat gepland in april aanstaande.

Voor het toekomstige busstation is een extra aansluiting wenselijk op de Grote Beer. Deze aansluiting is mogelijk ten oosten van de kruising Grote Beer / De Helling waar de huidige voorsorteerstroken beginnen.

Omdat bij Rijkswaterstaat werkzaamheden staan ingepland in april bestaat de mogelijkheid om deze extra aansluiting meteen daarbij uit te voeren. Hiermee kan werk met werk worden gemaakt en dit voorkomt onnodige extra wegafsluitingen en verkeershinder.

4.2 Een enkele ontsluiting via de Staalindustrieweg en De Helling heeft te grote gevolgen voor de afwikkeling van het busverkeer en overige verkeer;

Wanneer het busstation alleen een ontsluiting krijgt op de Staalindustrieweg dan komt er een grote belasting op de aansluiting van de Staalindustrieweg naar de kruising. Deze verbinding naar de kruising wordt in de huidige situatie gebruikt als ontsluiting van het bedrijventerrein. Om deze reden is gekeken naar de mogelijkheid om een

tweede ontsluiting te maken van voor het busverkeer, hetgeen mogelijk is met een extra aansluiting op de Grote Beer.

4.3 Een aansluiting op de Grote Beer is acceptabel en inpasbaar, mits alleen voor uitgaande bussen richting Papendrecht en ingaande bussen vanuit beide richtingen
Gelet op de complexiteit is de aansluiting alleen voor busverkeer en niet voor alle afslaanbewegingen. Van het busstation linksaf naar de kruising is niet toegestaan. De bussen mogen wel vanaf de kruising rechtsaf naar het busstation, van het busstation rechtsaf naar Papendrecht en van Papendrecht linksaf naar het busstation. Voor de laatstgenoemde rijrichting (van Papendrecht linksaf naar het busstation) komt een busverkeerslicht, met afstemming op de verkeerslichten van de kruising.

4.4 Een aansluiting moet op voldoende afstand van de kruising komen te liggen
De aansluiting op de Grote Beer moet op voldoende afstand van de kruising en op correcte ligging ten opzichte van de voorsorteerstroken, en met goede afstemming op de verkeersregelinstallatie. De locatie van de aansluiting, zoals deze op bijgevoegde tekening staat, is daardoor redelijk vast.

4.5 Een aansluiting op de Grote Beer biedt een betere afwikkeling van het verkeer;
Met de extra aansluiting op de Grote Beer kan de afwikkeling van de Staalindustrieweg naar de kruising voldoende gewaarborgd blijven. Bij de nieuwe aansluiting wordt de verkeersstroom van het kruisende busverkeer afgesteld op de verkeerslichten van de kruising. Het overige verkeer heeft hierdoor geen extra oponthoud.

5.1 De positie van het busstation aan de zuidoostzijde van de kruising is het meest gunstige vanwege het bieden van een goede aansluiting;
Aan de zuidoostzijde van de kruising kan het busstation aangesloten worden op de Staalindustrieweg en bestaat de mogelijkheid om op een veilige en verantwoorde wijze een extra aansluiting te maken op de Grote Beer voor het busverkeer.

De andere locaties rondom de kruising bieden onvoldoende ruimte of kunnen niet op een veilige en verantwoorde wijze worden aangesloten op het bestaande wegennet. Bij de noordwesthoek zou een nieuwe aansluiting te dicht bij de kruising komen. Met de benodigde voorsorteerstroken is dit niet inpasbaar. Dit geldt ook deels voor de noordoosthoek, waarbij ook nog geldt dat hier de calamiteitenruimte niet mag worden opgeheven. De zuidwesthoek is te smal voor een goede invulling van het busstation, mede vanwege de draaicirkels van de bus. Tevens kan hier geen extra aansluiting worden gemaakt op de Grote Beer omdat de weg hier omhoog gaat naar de Brug over de Noord.

5.2 De positie aan de zuidoostzijde van de kruising biedt de meeste ruimte en mogelijkheden voor een goede inrichting en afwikkeling van het busstation;
Bij de studie voor het busstation is geconstateerd dat de zuidoosthoek de meest geschikte locatie is. Het betreft hier nog alleen de ligging ten opzichte van de kruising. De exacte ligging binnen dit gebied staat nog niet vast. Dat moet samen met de invulling van het busstation nog verder uitgewerkt worden.

Wel is geconstateerd dat de locatie ten zuidoosten van de kruising de meeste ruimte biedt en daarmee ook de meeste mogelijkheden voor een goede invulling. De benodigde ruimte voor het busstation betreft ongeveer de helft van de beschikbare ruimte.

Voor de toekomst biedt deze locatie uitbreidingsmogelijkheden voor andere bijpassende ruimtelijke ontwikkelingen, zoals een fastfoodrestaurant, een eventueel transferium (als aanvulling op het havengebied), een politiebureau of iets anders.

De locatie is gunstig gelegen ten opzichte van het bestaande fietsnetwerk. De locatie ligt naast de nieuwe fietspad langs de Kabelbaan en langs de Staalindustrieweg. Het biedt daarmee een goed ontsluiting voor fietsers vanuit Alblasserdam, Papendrecht of elders uit de regio. Tevens is de ligging gunstig ten opzichte van de Brug over de Noord en het fietspad langs de Grote Beer.

5.3 De verdere uitwerking voor de exacte positionering en vormgeving van het busstation wordt afgestemd met de visie Grote Beer. Met de ligging aan de zuidoostzijde van de kruising blijven volop mogelijkheden open voor andere ruimtelijke ontwikkelingen in dit gebied.

Het busstation hoeft niet in de weg te staan voor andere ruimtelijke ontwikkelingen. Het busstation is in te passen in de visie Grote Beer. Hierover vindt afstemming plaats met de afdeling RMO. De verwachting is dat het busstation kansen biedt voor de andere ontwikkeling.

Bovendien gaat de keus op dit moment alleen over de positie ten zuidoosten van de kruising, in verband met de benodigde keuze voor een extra aansluiting.

Voor de duidelijkheid wordt hiermee nog geen precieze ligging van het busstation vastgelegd. De exacte omvang en precieze ligging kan nog schuiven. Op de tekening is alleen een globale schets van het busstation weergegeven om een beeld te krijgen van het ruimtebeslag. De precieze ligging kan nog schuiven. Ook moet nog een inrichtingsplan worden opgesteld. Hierbij is nog volop ruimte om wensen mee te geven.

In afstemming met de visie op de ruimtelijke ontwikkelingen van het gebied moet worden gezien wat de precieze situatie van het busstation moet worden en welke inrichtingen van het busstation hierbij mogelijk is. Ook de positie van de bushaltes (nu met acht haltes op twee eilanden) kan nog wijzigen.

Het huidige oppervlak is bepaald door het aantal R-net lijnen en het verwachte aantal overige buslijnen dat bij de halte zal gaan stoppen, alsmede op basis van ervaring van vergelijkbare busstations. De exacte invulling van het busstation hangt af van de aanbidding van de vervoerder dat dit voorjaar bekend wordt.

5.4 In Alblasserdam komen alle (R-net) buslijnen bij elkaar en ontstaat de behoefte voor een goede overstapmogelijkheid tussen de buslijnen en de mogelijkheid van ketenmobiliteit

In het netwerk voor R-net wordt gedacht aan lijnen tussen Rotterdam Zuidplein / Kralingse Zoom en Sliedrecht, tussen Rotterdam en Alblasserdam en tussen Alblasserdam en Dordrecht. Deze lijnen komen samen ter hoogte van Alblasserdam en om die reden is bij Alblasserdam behoefte aan een busstation. Ook het onderliggende buslijnenet kan hier stoppen met overstap op het R-net. Daarnaast is ketenmobiliteit mogelijk; van fiets op bus of van auto op bus.

Kantttekeningen

1.1 Voor de busbaan en de aansluiting van het busstation moeten bomen langs de Grote Beer gekapt worden; tegen de kapvergunning kan bezwaar worden gemaakt.

Het betreft in dit geval bomen langs de Grote Beer, in eigendom en beheer bij Rijkswaterstaat. De kapvergunning wordt aangevraagd door de provincie met toestemming/mandaat van Rijkswaterstaat.

De plannen zijn afgestemd binnen de afdeling Buitenruimte en bij beoordeling van de kapvergunning zal positief worden gegeven. Hierbij geldt wel een herplantplicht. Bij de invulling van het busstation bestaat de mogelijkheid om nieuwe bomen te planten.

Financiën

De maatregelen worden genomen in het kader van de DAV-concessie. De provincie heeft hiervoor financiële middelen voor beschikbaar. De maatregelen hebben op dit moment geen consequenties voor de gemeentelijke begroting.

Bij de nadere uitwerking moet blijken of er ook andere niet-ov-gerelateerde maatregelen wenselijk zijn; en in hoeverre daar (lokaal of regionaal) budget voor vrij gemaakt kan worden.

De onderhoudskosten van de maatregelen komen voor rekening van de wegbeheerder. Dit is deels voor Rijkswaterstaat, betreffende de maatregelen op de Grote Beer. De onderhoudskosten voor de no-regretmaatregelen voor de gemeente zijn beperkt.

De onderhoudskosten voor het toekomstige busstation zijn op dit moment nog niet bekend. Dit moet nog besproken worden bij de verdere uitwerking van het busstation.

Vanuit de gemeente is ambtelijk inzet nodig vanuit de afdeling Buitenruimte (voornamelijk vanuit verkeer). Deze inzet past binnen de beschikbare uren voor verkeer. De ambtelijke inzet vanuit RO zijn voor de no-regretmaatregelen beperkt.

Voor het vervolgproces van het busstation zijn uren van RO nodig. Op dit moment is nog niet bekend hoeveel. Dat hangt mede af van het verdere proces.

Uitvoering

Met dit besluit is de uitvoering aan de provincie overgelaten.

Communicatie

Voorafgaand aan de uitvoering van de maatregelen zal communicatie plaatsvinden via de gebruikelijke kanalen.

Met de afdeling communicatie vindt afstemming plaats over eventuele participatie bij de verdere studie voor invulling van het busstation.

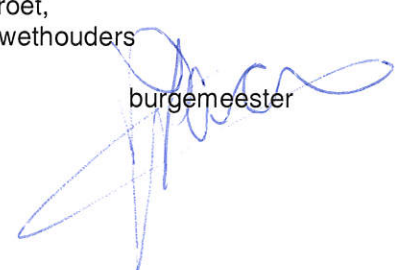
Bijlagen

- Brief van de provincie met verzoek om medewerking bij realisatie HOV/R-net maatregelen naar aanleiding van stuurgroep DAV 13 december 2017
- Ontwerpen fase 1 'no-regretmaatregelen'
- Globaal ontwerp positie en ontsluiting busstation

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders



secretaris



burgemeester