

Startdocument

Fietsroutes “Om de Zuid”

Inhoudsopgave

1. Inleiding	2
2. Projectdefinitie	3
2.1 <i>De doelstelling van het project</i>	3
2.2 <i>Het projectresultaat</i>	5
2.3 <i>Afbakening, uitgangspunten en vraagstukken</i>	5
3. Aanpak	8
3.1 <i>Organisatie</i>	8
3.2 <i>Communicatie, participatie en omgevingsmanagement</i>	8
3.3 <i>Onderzoeken</i>	9
3.4 <i>Besluitvorming</i>	10
4 Beheersplan	10
4.1 <i>Financien</i>	10
4.2 <i>Tijd</i>	11
4.3 <i>Kwaliteit en randvoorwaarden</i>	12
4.4 <i>De projectorganisatie</i>	12
4.5 <i>Raakvlakkenmanagement</i>	13
4.7 <i>Risico's en beheersmaatregelen</i>	14
4.8 <i>Rapportage & informatie</i>	14

1. Inleiding

Op weg naar 2040 werken het Rijk, de Provincie Utrecht en de regio in U Ned verband samen aan een gezonde groei van de regio Utrecht, die in balans met een goede bereikbaarheid en leefbaarheid. Hiervoor worden projecten voorbereid voor de korte, middellange en lange termijn. Rijk en regio zien hierbij de noodzaak om tot 2025 al een aantal “no regret maatregelen” te nemen om onder andere de huidige ontwikkellocaties mogelijk te maken. Deze maatregelen zijn in alle toekomstige verstedelijkingsscenario’s zinvol.

In onderstaande afbeelding is een overzicht opgenomen van het totale pakket No Regret maatregelen. De fietsmaatregelen “Om de Zuid” (rood omcirkeld in de afbeelding), inclusief deel route richting Bunnik, bestaan uit de volgende deelmaatregelen (projecten):

1. Een nieuwe fietsroute van Lunetten via het Beatrixpark naar Galgenwaard (route 4).
2. Aanpassen bestaande fietsroute Bolognalaan (route 2, Utrecht – Bunnik).
3. Aanpassen van fietsroute bij Platolaan – USP (route 4).
4. Maatregelen Jutfaseweg inclusief aansluiting Socrateslaan (route 4).
5. Maatregelen tussen Balijeburg en de Albatrosbrug (route 4).

De deelmaatregelen van de fietsroutes vallen (deels) samen met projecten die al zijn gestart. Voor de nieuwe fietsroute van Lunetten via Beatrixpark naar Galgenwaard wordt wel een nieuw project gestart. De fietsroute gaat overigens wel deels door gebieden met planontwikkeling zoals Lunettenpark en de gebiedsontwikkeling Galgenwaard. Voor de overige deelmaatregelen wordt in deze fase onderzocht of uitbreiding van de scope bij deze projecten nodig is. Voor de Jutfaseweg is dit inmiddels gedaan. Volledigheidshalve zijn alle deelmaatregelen van de fietsroutes Om de Zuid opgenomen in het startdocument.

In dit startdocument wordt ingegaan op o.a. het projectresultaat voor alle routes, de afbakening, de uitgangspunten, vraagstukken en het participatietraject.



2. Projectdefinitie

2.1 De doelstelling van het project

Doel en beoogd effect

De doelstelling vanuit het programma U Ned van de fietsmaatregelen “Om de Zuid”, inclusief deel van de route richting Bunnik, is het verbeteren van de bereikbaarheid van Utrecht Science Park (USP), het ontlasten van Utrecht Centraal en het mogelijk maken van huidige plannen voor woon- en werklocaties in en rondom Utrecht. De fietsmaatregelen zijn (ontbrekende) “schakels” in het stedelijke en regionale fietsnetwerk. Met de maatregelen worden de onderstaande effecten bereikt:

- De fiets is een goed alternatief voor andere vervoerwijzen en ontlast daarmee het openbaar vervoer en het wegennet.
- Door fietsroutes ten zuiden van het stationsgebied en centrum te verbeteren, ontstaan aantrekkelijke en snellere alternatieve fietsroutes vanuit het zuiden (Nieuwegein), zuidwesten en westen (Leidsche Rijn) naar het USP. Daarmee wordt de omgeving van Utrecht Centraal en de binnenstadsas ontlast.
- Door het verbeteren van de fietsroute tussen station Utrecht Vaartsche Rijn en het USP én tussen station Bunnik en USP ontstaan alternatieven waarmee Utrecht Centraal, de omgeving van Utrecht Centraal en de binnenstadsas worden ontlast.
- De maatregelen zorgen voor een betere fietsverbinding tussen de nieuwe verstedelijkingslocatie Merwedekanaalzone (MWKZ) en het USP.

De doelstellingen en effecten, zoals vanuit programma U Ned zijn opgesteld, sluiten aan bij doelen en gewenste effecten zoals is omschreven in het Mobiliteitsplan 2040. Het [Mobiliteitsplan 2040](#) is 15 juli 2021 door de gemeenteraad vastgesteld.

Context van de maatregelen en omgeving

Mobiliteit

Utrecht zet onverminderd in op gezond en slim verplaatsen. Om de groeiende stad gezond en bereikbaar te houden wordt ingezet op de schaa sprong fiets¹. Hierbij wordt onder andere ingezet op:

- Het spreiden van de fietsstromen door het uitbreiden van het netwerk met nieuwe schakels.
- Aanpassen fietsroutes in de omgeving om de groei van fietsstromen veilig, zonder hinder en overlast, passend bij de omgeving te faciliteren. Het gaat deels om verbreding, deels om weginrichting en oversteekbaarheid.
- Het spreiden van stromen door de prioriteit voor de fietser te verbeteren bij fietsroutes met kruisingen met onder andere stedelijke verbindingswegen en door waar mogelijk te kiezen voor rotondes of voorrangspelen.

¹ Mobiliteitsplan 2040

Ontwikkelperspectief Maarschalkerweerd

De fietsroute (schakel) “Lunetten–Galgenwaard” is ook opgenomen in het Ontwikkelperspectief Maarschalkerweerd. Dit ontwikkelperspectief is op 9 juli 2020 door de gemeenteraad vastgesteld. In het Ontwikkelperspectief Maarschalkerweerd is een transitie van auto naar schone mobiliteit opgenomen met een fijnmazig netwerk voor voetgangers en fietsers zodanig ingericht dat ze op een aangename, aantrekkelijke manier in en door het gebied kunnen bewegen. Op plaatsen waar voet- en fietspaden langs wegen ontbreken, worden ze toegevoegd. Ze versterken daarmee het stedelijk en regionaal fiets- en wandelnetwerk.

Een deel van de fietsroute valt ook binnen de omgevingsvisie Lunetten. De visie Lunetten is op 28 mei 2020 door de gemeenteraad vastgesteld.

De fietsverbinding komt in een gebied dat onderdeel is van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Belangrijke kenmerken van dit gebied en uitgangspunten zijn opgenomen in het ontwikkelperspectief Maarschalkerweerd. UNESCO heeft op 26 juli 2021 besloten om de Nieuwe Hollandse Waterlinie op de lijst van werelderfgoed te plaatsen.

De fietsroute valt deels in het projectgebied van het initiatief Lunettenpark en Ontwikkeling Galgenwaard.

Utrecht Science Park

In het verlengde van de alternatieve parallelle fietsroute tussen de Platolaan en de Sorbonnelaan op het USP wordt een fietsverbinding gerealiseerd over de voormalige busbaan langs de Schapenweide tussen de Sorbonnelaan en de Heidelberglaan. Hiermee ontstaat een doorgaand alternatief voor het fietspad langs de Weg tot de Wetenschap–Oxfordpad.

De maatregelen bij de Platolaan–USP vallen samen met een bestaand project:

Nieuwe fietsroute van Platolaan–Utrecht Science Park, zie [raadsbrief](#) van 18 februari 2021.

Vanuit de opgave fietsroute Om de Zuid wordt onderzocht of aanvullende eisen en aanpassing van de scope nodig is.

De fietsmaatregelen (relatief kleine aanpassingen fietsroute) bij de Bolognalaan zijn onderdeel van de snelfietsroute Utrecht–Veenendaal (zie [raadsbrief](#) van 8 april 2019). Deze route wordt (buiten de gemeentegrenzen) gerealiseerd door de provincie Utrecht.

Overige projecten

De fietsmaatregelen Jutfaseweg en de route tussen Balijeburg en de Albatrosbrug vallen samen met twee bestaande projecten:

1. Snelfietsroute Utrecht–IJsselstein, zie [raadsbrief](#) over herinrichting Socrateslaan van 2 juli 2021 en herinrichting Jutfaseweg, zie [raadsbrief](#) van 23 september 2021.
2. Verkeersstudie Zuidpoort, zie raadsbrief 12 januari 2021 en [amendement](#) A84 “Werk twee varianten uit Zuidpoort”.

Vanuit de opgave fietsroutes Om de Zuid wordt onderzocht of aanvullende eisen en aanpassing van de scope nodig is.

2.2 Het projectresultaat

Het resultaat van het project is een verbeterd fietsnetwerk waar bij ontbrekende “schakels”, zoals beschreven in deze opgave, zijn gerealiseerd en/of fietsroutes en aansluitingen zijn verbeterd.

2.3 Afbakening, uitgangspunten en vraagstukken

a. Afbakening

De fietsroutes “Om de Zuid” bestaan uit een aantal deelmaatregelen.

1. Een nieuwe fietsroute van Lunetten via het Beatrixpark naar Galgenwaard.
2. Aanpassen bestaande fietsroute Bolognalaan (route Utrecht – Bunnik).
3. Aanpassen van fietsroute bij Platolaan – USP, inclusief fietsverbinding “Schapenweide”.
4. Maatregelen Jutfaseweg inclusief aansluiting Socrateslaan.
5. Maatregelen tussen Balijebrug en de Albatrosbrug.

De deelprojecten liggen in een relatief groot gebied. Een globaal overzicht is opgenomen in afbeelding 1 (zie blz. 2).

Voor de deelmaatregelen 2, 3, 4 en 5 worden vanuit project fietsroutes Om de Zuid de specifieke eisen ingebracht bij de bestaande projecten. Dit kan mogelijk een scopewijziging inhouden van de bestaande projecten. Deze projecten volgen hun eigen proces voor planvorming, participatie en besluitvorming.

1. Fietsroute Lunetten – Galgenwaard

Een deel van de fietsroute valt binnen het project Lunettenpark en de gebiedsontwikkeling Galgenwaard. De tracédelen die vallen binnen deze gebieden worden ook opgenomen in deze bovengenoemde plannen. Dit vraagt om een intensieve samenwerking bij de planvoorbereiding en afstemming over planning en besluitvorming. Vanuit het project fietsroute worden specifieke (ontwerp)eisen opgesteld en ingebracht bij beide initiatieven en de integraliteit op routeniveau bewaakt. De uitwerking van dit deel van de fietsroute vindt plaats binnen de ontwerptrajecten planning, participatie en besluitvorming van deze projecten.

Het intentiedocument Ontwikkeling Galgenwaard is 20 april 2021 vastgesteld door het college van B&W (zie [raadsbrief](#)). Voor het Lunettenpark is het startdocument op 26 april 2021 vastgesteld door het college van B&W (zie [raadsbrief](#)).

2. Bolognalaan

Voor de (beperkte) aanpassingen van de fietsroute bij de Bolognalaan wordt een (technisch) ontwerp opgesteld en specifieke eisen voor de kwaliteit van het fietspad omschreven. Op basis hiervan kunnen de maatregelen worden gerealiseerd. Het ontwerp wordt opgesteld met de belangrijkste stakeholders in het gebied.

b. Uitgangspunten

Algemeen

- Vigerend (gemeentelijk) beleid. Bij eventuele conflicterend beleidsuitgangspunten wordt hiervoor een voorstel opgenomen in het IPvE van de betreffende deelprojecten. Belangrijke thema's zijn o.a.: gezond stedelijk leven, groen tenzij, klimaatadaptatie en circulair bouwen.
- Voor een integrale herinrichting, waarbij direct overige beleids- en onderhoudsopgave wordt gecombineerd, is cofinanciering vanuit deze programma's nodig. Dit wordt bij de planvorming inzichtelijk gemaakt.

Fietsroute Lunetten-Galgenwaard

- In het kader van de herontwikkeling Galgenwaard wordt onderzocht of BP-station bij Galgenwaard kan worden verplaatst.
- Vanuit project fietsroutes Om de Zuid wordt uitgegaan van een inpassing waarbij zoveel mogelijk gebruikt wordt gemaakt van de bestaande infrastructuur waaronder het viaduct over het trein- en tramspoor. In de kostenraming van de fietsroute is daarom geen rekening gehouden met een nieuwe langzaam verkeer-brug over het trein- en tramspoor welke vanuit ontwikkeling Lunettenpark gewenst is. Om deze ambitie te realiseren is aanvullend budget nodig.
- Ontwikkelperspectief Maarschalkerweerd.

Bolognalaan

- De route richting Bunnik/Veenendaal (buiten de gemeentegrens Utrecht) wordt door de provincie Utrecht gerealiseerd.
- Uitwerking moet passen binnen de voorwaarden van de provincie voor een snelfietsroute.

Balijebrug en de Albatrosbrug

- [Amendement A84](#) "Werk twee varianten uit Zuidpoort" van 15 juli 2021;

c. Vraagstukken

Algemeen

- Welke aanpassingen zijn nodig aan de (ANWB) bewegwijzering?
- Op welke wijze kunnen de (deel)projecten worden uitgevoerd (BLVC)?

Fietsroute Lunetten-Galgenwaard

Voor de uitwerking van de fietsroute Lunetten-Galgenwaard zijn de volgende onderzoeksvragen.

Onderzoek nieuwe fiets-en wandelbrug:

- Is het mogelijk om een goede inpassing in de gebiedsvisie te creëren waarbij gebruik wordt gemaakt van de bestaande infrastructuur voor de oversteek over de sporen?
- Wat zijn de mogelijkheden van een vrijliggende langzaam verkeer-brug over het trein- en tramspoor en wat zijn hiervan de financiële consequenties?

- Welke eisen gelden hiervoor vanuit ProRail en provincie Utrecht voor het trein- en tramspoor
- Hoe kunnen de hellingbanen naar het trein- en tram spoor met zo beperkt mogelijk ruimtebeslag ingepast worden?
- Is het mogelijk om het bestaande viaduct (Waterlinieweg) te verbreden?
- Hoe draagt de structuur van de hellingbanen naar de brug/viaduct over het spoor bij aan (verschillende) perspectieven op het landschap?
- Is het mogelijk om de verbinding over het spoor te combineren met een verblijfsplek (balkon) en wat zijn hiervan de financiële consequenties (balkon en aparte langzaam verkeer-brug is niet opgenomen in het budget van de fietsroute)?

Inpassing fietspad:

- Wat is de exacte route van het fietspad tussen de Brennerbaan en Lunettenbaan en hoe sluit deze aan op de vervolgroute langs het inundatiekanaal?
- Hoe wordt de doorgaande fietsroute geïntegreerd met recreatief fietsnetwerk, zowel doorgaand als ontsluitend?
- Hoe sluiten de bestaande fietsroutes in het gebied logisch aan op de nieuwe fietsroute en wat zijn de effecten in en op de directe omgeving?
- Op welke wijze kan de inpassing van de fietsroute bijdragen aan de beleving en toegankelijkheid van het gebied?
- Op welke wijze kan groen worden toegevoegd en de waterhuishouding worden aangepast bij de herinrichting (groen tenzij en klimaat-adaptief inrichten)?
- Hoe kunnen de kernwaarden van de NHW behouden, versterkt en beleefbaar gemaakt en gebruikt worden met de aanleg van de fietsroute?
- Wat is de vormgeving en materialisatie van de fietsroute op verschillende tracédelen, mede in relatie tot architectuur en beeld van de Nieuwe Hollandse Waterlinie?
- Welke (ruimtelijke) effecten en restricties zijn van toepassing op het gebied na het besluit van UNESCO om de Nieuwe Hollandse Waterlinie op de lijst werelderfgoed te plaatsen?
- Hoe verhoudt de fietsroute zich tot wandel- en groene verbindingen en (nacht)dieren?
- Zijn er mogelijkheden om “werk met werk” te maken en/of (beleids)opgaven te combineren? Voor dit laatste is dan mogelijk financiering vanuit de betreffende programma's nodig.

Fietsroute Bolognalaan

Voor aanpassingen bij de Bolognalaan gelden de volgende onderzoeksvragen:

- Op welke wijze zijn de aanpassingen van de fietsmaatregelen goed in te passen en wat zijn de effecten op de directe omgeving?
- Hoe is de toekomstige eigendomssituatie van het fietspad (huidig eigendom Universiteit Utrecht)?

Fietsroute Platolaan-USP, Jutfaseweg en Balijebrug-Albatrosbrug

- Welke eisen moeten worden ingebracht in de projecten die al zijn gestart om te komen tot een herkenbare en logische fietsroute met goede aansluitingen?

3. Aanpak

Fietsroute Lunetten-Galgenwaard

Voor het project wordt het Utrechts PlanProces gevolgd (UPP3). De eerste fase in het proces is het opstellen van een Integraal Programma van Eisen (IPvE) en Functioneel ontwerp (FO). Onderdeel van deze fase is een inpassingstudie waarbij meerdere varianten kunnen worden uitgewerkt. Het IPvE van de fietsroute wordt ingebracht in het IPvE van Lunettenpark en het Stedebouwkundig Programma van Eisen (SPvE) van de ontwikkeling Galgenwaard.

Bij de bestaande deel projecten fietsroute Bolognalaan (route Utrecht – Bunnik), Platolaan – USP, Jutfaseweg en maatregelen tussen Balijebrug en de Albatrosbrug worden de eisen vanuit “Fietsroutes Om de Zuid” ingebracht. Voor de Jutfaseweg is dit inmiddels gebeurd.

3.1 Organisatie

Fietsroute Lunetten – Galgenwaard

Voor het opstellen van het IPvE/FO wordt een projectorganisatie ingericht. Bij het uitwerken van het IPvE/FO raadplegen wij ook de directe stakeholders, bewoners en belangenorganisaties. De tracé delen van de fietsroute die binnen het plangebied vallen van project Lunettenpark en ontwikkeling Galgenwaard worden binnen deze projecten uitgewerkt (inclusief participatie).

De communicatie en participatie wordt integraal afgestemd en zoveel als mogelijk gecombineerd. Het projectteam en werkwijze wordt per projectfase aangepast op de inhoudelijke bijdrage die per projectfase verschilt en de voortgang in planvorming en besluitvorming van beide andere initiatieven in het gebied.

Bolognalaan

Het opstellen van een (technisch) ontwerp gebeurt door het projectteam dat samengesteld wordt vanuit het project Snelfietsroute Utrecht-Veenendaal.

Fietsroute Platolaan-USP, Jutfaseweg en Balijebrug-Albatrosbrug

Binnen de lopende projecten worden de eisen ingebracht om te komen tot een herkenbare en logische fietsroute met goede aansluitingen. De projecten volgen hun eigen proces van planvorming, participatie en besluitvorming

3.2 Communicatie, participatie en omgevingsmanagement

Fietsroute Lunetten-Galgenwaard

De communicatie en participatie wordt zoveel mogelijk gecombineerd met de projecten Lunettenpark en Ontwikkeling Galgenwaard.

De inzet van participatie en communicatie heeft tot doel de (huidige) gebruikers, bewoners, en belanghebbenden te betrekken bij de inhoud en het proces van de totstandkoming van het Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp. We informeren en betrekken de

omgeving continu gedurende het hele traject over plannen, ontwikkelingen, voortgang en (tussen)resultaten. We gebruiken hierbij voornamelijk de reguliere kanalen. Direct betrokken stakeholders worden persoonlijk benaderd. Het project wordt op de webpagina over de verkeersprojecten van de gemeente opgenomen

Voor de werkwijze van participatie wordt bij het opstellen van het IPvE/FO uitgegaan van Samen stad maken op de Utrechtse manier en de principes uit de participatieleidraad. Bij de start van het project wordt een stakeholder- en krachtenveldanalyse uitgevoerd. Dit wordt in samenhang met de projecten Lunettenpark en Ontwikkeling Galgenwaard uitgevoerd. Vervolgens worden de kaders, de doelen en de randvoorwaarden voor de participatie omschreven. Naar verwachting zal het participatieniveau per deelgebied variëren. Uitgangspunt voor de fietsroute is voorsnog het niveau raadplegen.

Op basis van het concept IPvE/FO wordt vervolgens een schriftelijke consultatie gehouden conform hoofdstuk 3 uit de Participatie- en inspraakverordening. Er zijn fysieke of digitale bijeenkomsten om het plan te laten zien en vragen te beantwoorden (zo mogelijk gecombineerd met een avond over Lunettenpark en ontwikkeling Galgenwaard). Bewoners worden hiervoor via een wijkbericht uitgenodigd. De participatie geldt voor de directe omgeving (belanghebbenden, bewoners, gebruikers en belangenorganisaties) en heeft betrekking op het IPvE/FO. Het college van B&W beantwoordt de ingekomen reacties en betreft dit bij de besluitvorming over het IPvE/FO. De deelnemers ontvangen deze schriftelijke reactie van het college na besluitvorming over het IPvE/FO. Deze wijze waarop het bovenstaande concreet wordt vormgegeven is afhankelijk van de voortgang van de planvorming, participatie en besluitvorming van de beide andere initiatieven in het gebied.

Voor de procedure(s) met betrekking tot ruimtelijke ordening en omgevingsvergunning(en) gelden de wettelijke inspraak- en bezwaarmogelijkheden.

Het omgevingsmanagement bestaat uit de bovengenoemde communicatie & participatie en het raakvlakkenmanagement. Het raakvlakkenmanagement is beschreven in paragraaf 4.5.

Bolognalaan

Het (technisch) ontwerp wordt in overleg met Universiteit Utrecht, Fietsersbond en provincie Utrecht opgesteld.

Fietsroute Platolaan-USP, Jutfaseweg en Balijebrug-Albatrosbrug

De communicatie en participatie wordt binnen de bestaande projecten verzorgd.

3.3 Onderzoeken

In de communicatie wordt wel vermeld dat het onderdelen zijn van een langere fietsroute langs het zuiden van de binnenstad die ook richting Nieuwegein wordt doorgetrokken.

Fietsroute Lunetten – Galgenwaard

Voor het opstellen van het IPvE/FO worden diverse onderzoeken uitgevoerd op onder andere de volgende onderwerpen: Flora & Fauna, archeologie, waterhuishouding, kabels en leidingen, en bodem (milieutechnisch). Deze onderzoeken worden waar mogelijk gecombineerd met onderzoeken die bij de beide andere initiatieven worden uitgevoerd.

Bolognalaan

Op basis van het (technisch) ontwerp wordt bepaald welke onderzoeken noodzakelijk zijn. Vooralsnog wordt uitgegaan van een milieutechnisch bodemonderzoek en een inventarisatie van kabels & leidingen.

3.4 Besluitvorming

Fietsroute Lunetten–Galgenwaard

Het definitieve IPvE/FO, met daarbij de reactienota waarin de bijdrage van alle belanghebbenden is opgenomen, wordt ter goedkeuring voorgelegd aan het college van B&W. Afhankelijk van de voortgang van planvoorbereiding en besluitvorming van de beide andere initiatieven (Lunettenpark en ontwikkeling Galgenwaard), kan besluitvorming ook binnen deze projecten plaatsvinden.

Met een collegebesluit over het IPvE/FO (van de fietsroute en/of van beide initiatieven) start de volgende fase van het project, de ontwerpfase.

Besluitvorming over mogelijke scopewijzigingen van de bestaande projecten vindt plaats in het proces van de betreffende projecten.

4 Beheersplan

In dit hoofdstuk komen alle uitgangspunten en werkzaamheden aan de orde die nodig zijn om een adequate projectbeheersing te waarborgen voor het project.

4.1 Financien

Budget

Het budget vanuit No Regret voor alle fietsmaatregelen Om de Zuid inclusief een deel van de route richting Bunnik (Bolognalaan) is €11,166 miljoen. In onderstaand overzicht is een onderverdeling opgenomen van de projecten.

Totaaloverzicht	
Deelprojecten	miljoen
1 Fietsroute van Lunetten via het Beatrixpark naar Galgenwaard	4,848
2 Fietsroute Bolognelaan (route Utrecht – Bunnik)	0,397
3 Fietsroute bij Platolaan – USP	1,150
4 Jutfaseweg inclusief aansluiting Socrateslaan	1,350
5 Fietsroute tussen Balijebrug en de Albatrosbrug	3,421
Totaal	11,166
Totaal deelproject 1, 3, 4 en 5	10,769
Deelproject 2	0,397

De fietsmaatregelen Om de Zuid worden grotendeels gefinancierd vanuit de gemeentelijke bijdrage aan de No Regret maatregelen. In het MPR 2020 is €4,3 miljoen geprogrammeerd. Een bedrag van circa €5,1 miljoen is bij het MPB van 2021 geprogrammeerd. Daarnaast wordt een subsidieaanvraag bij de provincie ingediend van circa €1,4 miljoen. Voor de Bolognelaan wordt een subsidieaanvraag bij de provincie ingediend van €0,397 miljoen.

Raming Fietsroute Lunetten – Galgenwaard

De raming op basis van de voorgestelde maatregelen is €4,848 miljoen exclusief BTW en prijspeil 1 januari 2020. Op basis van het IPvE/FO van de fietsroute Lunetten-Galgenwaard wordt de kostenraming geactualiseerd.

Raming Fietsmaatregelen Bolognelaan

De raming van de fietsmaatregelen Bolognelaan is €0,397 miljoen exclusief BTW en prijspeil 1 januari 2020. Op basis van het (technisch) ontwerp van de maatregelen bij de Bolognelaan wordt de kostenraming geactualiseerd.

Relatie totale budget

Als de investeringsraming op basis van de uitwerking van de plannen hoger uitvalt dan projectbudget, wordt conform de afspraken in de bestuursovereenkomst in eerste instantie teruggevallen op het budget binnen het totale budget van de No Regret maatregelen U Ned.

4.2 Tijd

Fietsroute Lunetten – Galgenwaard

Voor het project is een globale planning opgesteld op basis van de projectfasen uit het UPP3. In de projectfase IPvE/FO en VO vindt ook de participatie plaats. Deze planning gaat uit van een ingebruikname van de totale fietsroute in 2025. Hierbij is wel een afhankelijkheid met de voortgang van beide andere initiatieven en wettelijke procedures en vergunningen. Besluitvorming over het IPvE/FO van de fietsroute is voorzien in het tweede kwartaal van

2022. De planning van het project is een terugkerend element in de voortgangsrapportage (zie paragraaf 4.8).

Hooflijnen planning		
Projectfase	Kwartaal	Jaar
Integraal Programma van Eisen / Functioneel ontwerp	Q4 - Q1	2021 / 2022
Besluitvorming (IPvE/FO)	Q2	2022
Voorontwerp (VO)	Q2 - Q3	2022
Besluitvorming VO	Q3	2022
Definitief ontwerp	Q4 - Q1	2022 /2023
Bestek en aanbesteding	Q2 - Q3	2023
Uitvoering		2024 - 2025

Bolognalaan

De planvoorbereiding en uitvoering vindt plaats in 2022.

4.3 Kwaliteit en randvoorwaarden

a. Kwaliteitsborging

In de verschillende projectfasen wordt waar nodig gebruik gemaakt van externe toetsing (second opinion) en collegiale toetsing om de kwaliteit van geleverde producten te toetsen. Bijvoorbeeld door gemeentelijke collega's die niet bij het project zijn betrokken, de gemeentelijke werkgroep BInG (toets randvoorwaarden HIOR), ProRail, provincie Utrecht of externe adviesbureaus. Het gaat hierbij om onder andere om toetsing van de investeringsraming, rapportages en ontwerpen (bij het trein- en tramspoor). Daarnaast wordt specifiek aandacht besteed aan de faseovergangen van het project.

4.4 De projectorganisatie

De fietsroute Lunetten-Galgenwaard wordt uitgevoerd binnen de sturing en verdeling van taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden in de bestaande (lijn)organisatie van de gemeente. Belangrijk aanvullend hierop is de rapportagelijijn richting U Ned en subsidieverstrekking. Daarnaast is er een directe samenhang met de initiatieven Lunettenpark en de herontwikkeling Galgenwaard.

Per projectfase wordt specifiek een projectteam ingericht. Het (technisch) ontwerp van de Bolognalaan worden ook binnen dit team opgesteld. Onderstaand zijn de belangrijkste rollen omschreven.

1. Opdrachtgever & opdrachtnemer

Bestuurlijk opdrachtgever

De wethouder Mobiliteit is namens het college bestuurlijk opdrachtgever voor het project en portefeuillehouder in het college. Besluitvorming door college (en eventueel raad) wordt voorbereid in de staf Mobiliteit.

Ambtelijk opdrachtgever

De programmamanager Ontwerp en Realisatie is (gedelegeerd) ambtelijk opdrachtgever (AOG) voor het project. De AOG is verantwoordelijk voor een juiste uitvoering van de projectopdracht en stuurt de projectmanager aan. De AOG is het eerste escalatieniveau voor besluitvorming in het geval er tegenstrijdige belangen zijn binnen of op de raakvlakken van het project. De AOG stemt af met de opdrachtgever(s) van de het project Lunettenpark en ontwikkeling Galgenwaard. De AOG is ook contactpersoon voor de U Ned organisatie.

Ambtelijk opdrachtnemer

De projectmanager is ambtelijk opdrachtnemer van het project en verantwoordelijk voor de dagelijkse aansturing van het project(team). Daarnaast verzorgt de projectmanager de afstemming met de in- en externe stakeholders en de projectmanagers van het project Lunettenpark en ontwikkeling Galgenwaard.

Projectcontroller

De projectcontroller is geen lid van het projectteam, omdat hij namens de organisatie en de ambtelijk opdrachtgever bewaakt of het project 'in control' is. Daarvoor is het belangrijk dat de projectcontroller een onafhankelijke rol heeft en houdt ten opzichte van het project.

Mandaat

Voor de publiek- en privaatrechtelijke bevoegdheden is het actuele mandaatregister gemeente Utrecht van toepassing. De projectmanager is bevoegd om beslissingen te nemen over wijzigingen als gevolg van de nadere uitwerking van het ontwerp, zolang deze wijzigingen geen gevolgen hebben voor scope, tijd of geld of risico's op dat vlak.

4.5 Raakvlakkenmanagement

In het gebied voor de fietsroute Lunetten – Galgenwaard wordt gewerkt aan diverse plannen. Voor zowel de planvoorbereiding als de realisatiefase zijn er raakvlakken met de volgende projecten en/of studies.

- Herontwikkeling Galgenwaard;
- Project Lunettenpark.

Er vindt nauwe afstemming en samenwerking plaats met de raakvlakprojecten, zowel planinhoudelijk en op het gebied van communicatie en participatie.

Voor de raakvlakken zijn de belangrijke risico's die effect kunnen hebben op de inhoud of planning van het project:

- Randvoorwaarden vanuit de Unesco nominatie en Rijksmonumenten;
- Planning procedures en vergunningen;
- Complexe maatregelen in verband met werkzaamheden bij het trein- en tramspoor;
- Planning en voortgang van beide andere initiatieven in het gebied;
- Inhoudelijke tegenstrijdigheden van de verschillende initiatieven en beleid.

4.7 Risico's en beheersmaatregelen

Het projectteam inventariseert en actualiseert periodiek risico's en beheersmaatregelen. Op basis van de periodieke risicoanalyse wordt de benodigde risicoreservering in de kostenraming bepaald. De opdrachtgever en projectcontroller keurt de risicoreservering goed als onderdeel van de totale raming.

4.8 Rapportage & informatie

Informatie aan de raad

Rapportage over de voortgang van het project vindt plaats door middel van de twee jaarlijkse voortgangsrapportage "programma bereikbaarheid". In de voortgangsrapportage staat de stand van zaken van de geprogrammeerde maatregelen met een hoofdlijnenplanning voor de komende vier jaar. Daarnaast geven we in de vorm van een 'stoplicht' het huidige risicoprofiel van het project weer. Deze voortgangsrapportage wordt twee keer per jaar geactualiseerd.

Planning & Control cyclus

Via de Planning & Control cyclus wordt ook gerapporteerd. Het gaat hierbij specifiek om de Voorjaarsnota, waaronder het Meerjaren Perspectief Ruimte, en de Bestuursrapportage.