

Startdocument

Fietsroute “Om de Noord”

Inhoudsopgave

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

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 is 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. Eén van de maatregelen is de fietsroute “Om de Noord”. De route bestaat uit de volgende deelmaatregelen (straten):

1. FC Donderstraat en Alexander Numankade (ten oosten van het Griftpark);
2. Herenweg – Kaatstraat – Adelaarstraat – Johannes de Bekastraat – Van 's-Gravesandestraat – Menno van Coehoornstraat (ten westen van het Griftpark).

Delen van de fietsroute Om de Noord vallen samen met projecten die al zijn gestart. Het gaat daarbij om onder andere Amsterdamsestraatweg (kruising met Herenweg), kruispunt Oudenoord– Kaatstraat, FC Donderstraat en Alexander Numankade. Voor het maken van een integrale fietsroute Om de Noord wordt in deze fase onderzocht of uitbreiding van de scope bij deze projecten nodig is. Volledigheidshalve zijn alle deeltrajecten van de fietsroute opgenomen in het startdocument.

Conform de [afspraken](#) in het BO MIRT van 27 november 2020 is een bestuursovereenkomst gesloten voor de planvoorbereiding en uitvoering van het totale pakket No Regret maatregelen.

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



2. Projectdefinitie

2.1 De doelstelling van het project

Doel en beoogd effect

De doelstelling van de fietsmaatregelen “Om de Noord” vanuit het programma U Ned is het verbeteren van de bereikbaarheid van Utrecht Science Park (USP), het ontlasten van Utrecht Centraal en het mogelijk maken van de huidige plannen voor woon- en werklocaties in en rondom Utrecht. De fietsmaatregelen zijn (ontbrekende) “schakels” in het stedelijk- en regionaal 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 deze fietsroute ten noorden van het stationsgebied en het centrum te verbeteren ontstaat een aantrekkelijke en snellere alternatieve fietsroute vanuit het noordwesten (Zuilen en Cartesiusdriehoek) en westen (Majella en Leidsche Rijn Noord) waardoor de omgeving van Utrecht Centraal en de binnenstadsas wordt ontlast.
- De maatregelen zorgen voor het verbeteren van de fietsroute tussen de nieuwe verstedelijkingslocaties Cartesiusdriehoek, Tweede Daalsedijk en 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](#).

Context van het project 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 het aantal fietsers 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 voorrangspoleinen.

Omgeving

Verkeersroute Votulast

In 2017 is een verkenning uitgevoerd voor de verkeersroute Votulast. Deze route bestaat uit de straten Kaatstraat, Adelaarstraat, Willem van Noortstraat, Antonius Mattheuslaan, Juliusstraat/Ingenhouszstraat en Pieter Nieuwlandstraat. Uit de [verkenning](#) blijkt dat de

¹ Mobiliteitsplan 2040

ambities voor deze verkeersroute door een groot deel van de omwonenden en gemeente gedeeld worden, namelijk:

- Meer ruimte voor fietsers creëren;
- Automobilisten –zonder herkomst of bestemming in de wijk– te stimuleren om een andere route of een andere vervoerswijze te gebruiken;
- Ambities om de oversteekbaarheid te verbeteren;
- De verblijfskwaliteit te vergroten en meer ‘groen’ toe te voegen.

Een deel van de fietsroute (Kaatstraat en Adelaarstraat) valt samen met het (studie)gebied van verkenning Votulast. Vanuit project fietsroute om de Noord is een herinrichting van gevel tot gevel van de Adelaarstraat voorzien waarmee een deel van Votulast wordt gerealiseerd.

Herinrichting Amsterdamsestraatweg

In 2021 wordt het IPvE voor de herinrichting van de Amsterdamsestraatweg geactualiseerd. Dit gebeurt op een aantal principe keuzes die in samenwerking met de omgeving zijn opgesteld. De gemeenteraad is over het IPvE op 14 september 2021 [geïnformeerd](#). Eén van de principes is het faciliteren van de doorfietsroute via de Herenweg.

Kruispunt Oudenoord – Kaatstraat

Voor het kruispunt Oudenoord – Kaatstraat is op 15 december 2020 het Integraal Programma van Eisen (IPvE) [vastgesteld](#). Dit kruispunt is onderdeel van de As Votulast. Daarnaast maakt het kruispunt Oudenoord–Kaatstraat onderdeel uit van het maatregelenpakket uit de [verkeersstudie Noordwest](#).

Snelfietsroute Utrecht Amersfoort

Met de provincie Utrecht is een samenwerkingsovereenkomst gesloten over de snelfietsroute Utrecht Amersfoort. De raad is hierover op 9 juli 2020 geïnformeerd met een [raadsbrief](#). De snelfietsroute valt op de Alexander Numankade deels samen met de fietsroute Om de Noord.

Fietssingel Noord (Weerdsingel oostzijde)

Om fietsers te spreiden over de stad en de druk op de route binnenstad te verminderen wordt aan de noordkant van de binnenstad de noordelijke singel ingericht tot fietsroute. In aansluiting op de Singel Oost (Tolsteeg–, Malie– en Wittevrouwensingel) wordt op de Weerdsingel Oostzijde een fietsroute gerealiseerd. Samen met de fietsroute Om de Noord ontstaat er zo een fietsnetwerk aan de noordrand als alternatief voor de binnenstadsroute. Deze fietsroute over de Weerdsingel–Oostzijde verbindt de Wittevrouwensingel met de noord–zuid–route over de Hopakker. Als extra schakel wordt gezocht naar de mogelijkheden om nabij de Weerdsluis een (nieuwe) brug voor fietsers te realiseren, passend in de monumentale omgeving. Voor de herinrichting Weerdsingel Oost wordt een IPvE/FO opgesteld. De gemeenteraad is hierover op 24 februari 2021 [geïnformeerd](#).

Vernieuwen Kapelbrug over Biltse Grift

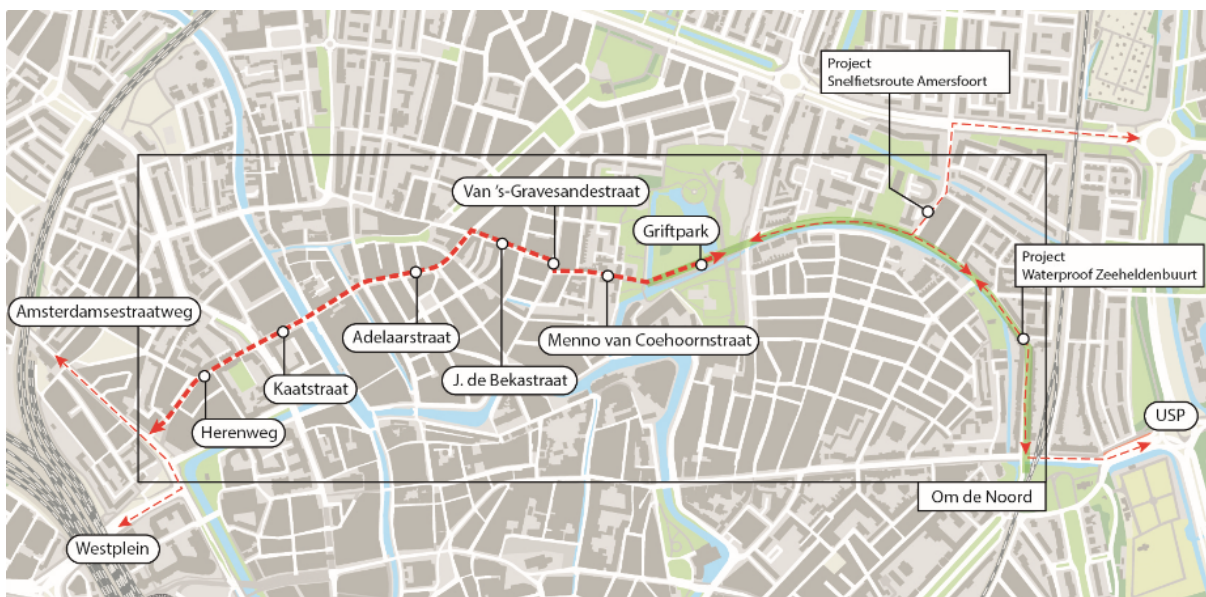
In het kader van onderhoud wordt de Kapelbrug over de Biltse Grift op de Blauwkapelseweg vervangen. Uitvoering staat gepland voor 2022. De herinrichting van de kruising Numankade–Blauwkapelseweg wordt door Stadsbedrijven als project opgepakt in combinatie met de vervanging van de brug en het wegdek van de Blauwkapelseweg.

Waterproof Zeeheldenbuurt

Als gevolg van het veranderende klimaat heeft Utrecht de laatste jaren steeds vaker te maken met zware regenbuien. In een korte tijd moet het regenwater worden afgevoerd naar het riool of infiltreren in de bodem. Voor de FC Donderstraat en een deel van de Alexander Numankade wordt hiervoor de waterhuishouding aangepast en worden de straten direct heringericht. Over de voortgang van het project is de gemeenteraad op [28 februari 2020](#) geïnformeerd.

2.2 Het projectresultaat

Het resultaat van dit project is een nieuwe aantrekkelijke fietsroute (schakel) van het westen en noordwesten van de stad richting USP via de noordzijde van het centrum (zie afbeelding 2).



Afbeelding 2

Voor de uitwerking van de nieuwe deelprojecten op de route Om de Noord wordt het [Utrecht Plan Proces 3](#) (UPP3) gevolgd. Eventuele scopewijzigingen worden ingebracht bij de bestaande projecten op de route.

Na het vaststellen van het startdocument (initiatieffase) door het college van B&W wordt als eerste een IPvE/FO opgesteld. Het projectresultaat komt tot stand met input vanuit een participatietraject.

2.3 Afbakening, uitgangspunten en vraagstukken

a. Afbakening

De fietsroute “Om de Noord” bestaat uit een aantal deelmaatregelen (straten).

1. FC Dondersstraat en Alexander Numankade (ten oosten van het Griftpark);
2. Herenweg – Kaatstraat – Adelaarstraat – Johannes de Bekastraat – Van 's-Gravesandestraat – Menno van Coehoornstraat (ten westen van het Griftpark).

Voor de FC Dondersstraat, kruising Oudenoord – Kaatstraat, de aansluiting op de Amsterdamsestraatweg en de Alexander Numankade worden vanuit het project “fietsroute Om de Noord” de specifieke eisen ingebracht bij deze al bestaande projecten. Dit kan mogelijk een scopewijziging inhouden van de bestaande projecten. Deze bestaande projecten volgen hun eigen proces voor planvorming, participatie en besluitvorming.

Gelijktijdige ontwikkeling

Gelijktijdig aan de planvorming voor de fietsroute vindt planuitwerking plaats voor de herinrichting van de Amsterdamsestraatweg. De resultaten van deze planuitwerkingen worden geïntegreerd in het project “Fietsroute om de Noord”.

b. Uitgangspunten

- Geldend (gemeentelijk) beleid. Bij eventuele conflicterende beleidsuitgangspunten wordt hiervoor een voorstel opgenomen in het IPvE. Belangrijke thema’s zijn o.a.: gezond stedelijk leven, groen tenzij, klimaatadaptatie, circulair bouwen en parkeren.
- Resultaten van de verkenning Votulast van 2017;
- Aanpassen kruising Oudenoord – Kaatstraat (afslagverbod richting Kaatstraat);
- Aansluiten bij ontwerp herinrichting Amsterdamsestraatweg.
- Vervangen van Kapelbrug over de Biltse Grift en wegdek van de Blauwkapelseweg.
- Project fietssingel Noord wordt ook gerealiseerd (spreiding fietsers).
- Er wordt zoveel mogelijk integraal gewerkt in deze opgave, niet alleen vanuit het onderdeel Mobiliteit. Daarvoor wordt ook cofinanciering vanuit andere opgaves/andere gemeentelijke onderdelen gezocht. Dit wordt bij de nadere planvorming inzichtelijk gemaakt.
- Motie 202 (2020), maximale ambitie op leefbaarheid en verkeersveiligheid bij uitwerking verkeersprojecten in noordwest.
- Motie 283 “Focus op alternatief voor fietsbrug Weerdsluis”.
- Motie 284: “Autostraten omzetten naar fietsstraten en –paden”.

c. Vraagstukken

Voor de uitwerking van de Fietsroute Om de Noord gelden specifiek de volgende onderzoeksvragen.

Algemeen

- Op welke wijze kan rekening worden gehouden met snelheidsverschillen van de diverse weggebruikers?
- 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?
- Wat zijn de effecten voor de andere verkeersmodaliteiten in de straat en omgeving?
- Op welke wijze (materialisatie en inrichting) kan de fietsroute over gehele traject herkenbaar worden vormgegeven?
- Welke samenhang tussen de verschillende straten/gebieden en inrichting is gewenst?

- Welke kwaliteit voor de openbare ruimte streven we voor deze route na in het kader van de toenemende druk op de openbare ruimte?
- Op welke wijze kunnen de straten ingericht worden met meer ruimte voor voetganger, fietser, verblijfsruimte en groen?
- Op welke wijze kan groen worden toegevoegd (bijvoorbeeld, bomen, struiken of hooiland) bij de herinrichting (groen tenzij en klimaat-adaptief inrichten)?
- Zijn er mogelijkheden om “werk met werk” te maken en/of (beleids)opgaven te combineren? Voor dit laatste is dan mogelijk cofinanciering vanuit de betreffende programma's nodig.
- Kunnen de bijzondere plekken aan de route (kruisingen, waterlopen, pleintjes) worden versterkt?
- Zijn er planologische belemmeringen en/of welke procedures en vergunningen zijn nodig?
- Welke aanpassingen zijn nodig voor de bewegwijzering?
- Op welke wijze kan project worden uitgevoerd (BLVC)?

FC Dondersstraat, kruising Oudennoord/Kaatstraat, aansluiting Amsterdamsestraatweg en Alexander Numankade

- Welke eisen moeten worden ingebracht in de projecten die al gestart zijn om te komen tot een herkenbare en logische fietsroute met goede aansluitingen?
- Kan de kruising met de Blauwkapelseweg, die door Stadsbedrijven als project wordt opgepakt vanuit het onderhoudsprogramma voor het wegdek Blauwkapelseweg en de brug over de Biltse Grift, worden uitgevoerd zonder verkeerslichten?

Herenweg – Kaatstraat – Adelaarstraat – Johannes de Bekastraat – Van 's-Gravesandestraat – Menno van Coehoornstraat

- Op welke wijze sluit het toekomstig ontwerp van de Herenweg aan op de Amsterdamsestraatweg?
- Wat is het gewenste toekomstig profiel van de Herenweg?
- Wat is het gewenste toekomstig profiel van de Kaatstraat?
- Kan de Kaatstraat direct ingericht worden als 30 km/u en wat is daarvoor nodig?
- Wat is het gewenste toekomstig profiel van de Adelaarstraat?
- Kan de Adelaarstraat direct ingericht worden als 30 km/u en wat is daarvoor nodig?
- Is er een alternatief voor autoparkeren om meer ruimte te creëren voor fietser en voetganger?
- Wat is het gewenste toekomstig profiel van de Johannes de Bekastraat?
- Wat is het gewenste toekomstig profiel Van 's-Gravesandestraat?
- Op welke wijze kan (haaks) auto parkeren worden aangepast (veiligheid en blokkeren route bij inparkeren) in relatie tot doorgaande fietsroute?
- Wat is het gewenste toekomstig profiel van de Menno van Coehoornstraat?
- Op welke wijze kan de helling (minder steil) van de brug tussen Griftpark en Menno van Coehoornstraat worden verbeterd?
- Hoe past de fietsroute Om de Noord in de totaalaanpak voor As-Votulast?
- Is een gefaseerde aanpak nodig voor deze route?

3. Aanpak

FC Donderstraat, kruising Oudenoord–Kaatstraat, aansluiting Amsterdamsestraatweg en Alexander Numankade

Bij deze bestaande projecten worden de eisen vanuit “Fietsroute Om de Noord” ingebracht om te komen tot een herkenbare en logische fietsroute met goede aansluitingen. De projecten volgen hun eigen proces van planvorming, participatie en besluitvorming.

Herenweg – Kaatstraat – Adelaarstraat – Johannes de Bekastraat – Van 's-Gravesandestraat – Menno van Coehoornstraat

Voor het project wordt het Utrechts PlanProces gevold (UPP3). De volgende fase in het proces is het opstellen van een IPvE/FO voor de fietsroute. Bij het uitwerken van het IPvE/FO raadplegen wij ook de directe stakeholders, bewoners en belangenorganisaties. Onderdeel van deze IPvE/FO fase is een inpassingstudie waarbij meerdere varianten kunnen worden uitgewerkt voor de herinrichting. Het ontwerp van de Amsterdamsestraatweg wordt ingebed in het IPvE/FO van de fietsroute om de Noord.

3.1 Organisatie

Voor het opstellen van het IPvE/FO wordt een projectorganisatie ingericht. Het projectteam en werkwijze wordt per projectfase aangepast op de inhoudelijke bijdrage die per fase verschilt. Bij de planuitwerking, communicatie en participatie werken we nauw samen met de collegae van de projecten Oudenoord–Kaatstraat en herinrichting Amsterdamsestraatweg.

3.2 Communicatie, participatie en omgevingsmanagement

FC Dondersstraat, kruising Oudenoord–Kaatstraat, aansluiting Amsterdamsestraatweg en Alexander Numankade

Voor de lopende projecten geldt de communicatie- en participatieaanpak die binnen deze projecten is gekozen. Er wordt hierbij wel duidelijk gemaakt dat het onderdeel uitmaakt van een langere fietsroute om de noordkant van de binnenstad.

Herenweg – Kaatstraat – Adelaarstraat – Johannes de Bekastraat – Van 's-Gravesandestraat – Menno van Coehoornstraat

De inzet van participatie en communicatie heeft tot doel gebruikers en omwonenden in het gebied te betrekken bij de inhoud en het proces van de totstandkoming van het IPvE/FO. We informeren en betrekken de omgeving continu gedurende het hele traject over plannen, ontwikkelingen, voortgang en (tussen)resultaten. Dit gebeurt in nauwe samenwerking met de projecten kruising Oudenoord–Kaatstraat en herinrichting Amsterdamsestraatweg. Hierbij zorgen wij voor een integrale afstemming en eenduidige communicatie naar de omgeving.

De communicatie en informatievoorziening naar de omgeving in de planfase gebeurt zo veel mogelijk door middel van de reguliere kanalen en bijeenkomsten en gericht op de specifieke doelgroepen. Direct betrokken stakeholders worden persoonlijk benaderd. Ook worden de

bewoners en belanghebbenden betrokken die eerder bij de Votulast zijn betrokken. Het project wordt op de webpagina over de [verkeersprojecten](#) van de gemeente opgenomen. Bij de start van de consultatie over het IPvE/FO, waarbij belanghebbenden kunnen reageren op de plannen, wordt naast de informatievoorziening via de reguliere kanalen ook een wijkbericht verstuurd. Daarnaast worden fysieke of digitale bijeenkomsten gehouden om het plan te laten zien en vragen te beantwoorden. Voor de realisatiefase wordt een apart communicatieplan opgesteld. Bij de communicatie wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de projecten in de omgeving.

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. Voor de Kaatstraat en Adelaarstraat worden de bewoners en partijen betrokken die ook bij de verkenning Votulast en kruising Oudenoord/Kaatstraat betrokken zijn en waren. Voor de aansluiting bij de Amsterdamsestraatweg wordt ook de bestaande klankbordgroep betrokken.

Vervolgens worden de kaders, de doelen en de randvoorwaarden voor de participatie omschreven. Uitgangspunt is het niveau “Raadplegen”.

Op basis van het concept IPvE/FO wordt vervolgens een schriftelijke consultatie gehouden conform hoofdstuk 3 uit de [Participatie- en inspraakverordening](#). De participatie geldt voor de directe omgeving (stakeholders en aanwonenden) en (belangen)organisaties 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.

Voor de (mogelijke) ruimtelijke ordening procedure(s) 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.

3.3 Onderzoeken

Voor het opstellen van het IPvE/FO worden diverse onderzoeken uitgevoerd op onder andere de volgende onderwerpen: Flora & Fauna, bomeninventarisatie, archeologie, waterhuishouding, kabels en leidingen, bodem & verharding (milieutechnisch) lucht en geluid.

3.4 Besluitvorming

FC Donderstraat, kruispunt Oudenoord – Kaatstraat en Alexander Numankade

De besluitvorming over FC Donderstraat, kruispunt Oudenoord – Kaatstraat, aansluiting Amsterdamsestraatweg en Alexander Numankade vindt plaats binnen de aanpak en proces van deze projecten. Voor de F.C. Donderstaat is inmiddels een definitief ontwerp opgesteld waar de eisen vanuit het fietsprogramma zijn verwerkt.

Herenweg – Kaatstraat – Adelaarstraat – Johannes de Bekastraat – Van 's-Gravesandestraat – Menno van Coehoornstraat

Het definitieve IPvE/FO, met daarbij de reactienota van de consultatieperiode waarin de bijdrage van alle belanghebbenden is opgenomen, wordt ter goedkeuring voorgelegd aan het college van B&W. Met een collegebesluit over het IPvE/FO start de volgende fase van het project, de Ontwerpfase.

4 Beheersplan

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

4.1 Financien

Budget

Voor het project wordt €4,88 miljoen van de gemeentelijke bijdrage aan No Regret ingezet.

Totaaloverzicht	
Deelprojecten / straten	miljoen
FC Donderstraat	0,300
Alexander Numankade	0,600
<i>Johannes de Bekastraat, van 's-Gravesandestraat, Menno van Coehoornstraat</i>	0,860
Adelaarstraat	2,000
Kaatstraat	0,534
Herenweg	0,589
Totaal	4,883

De fietsmaatregelen Om de Noord worden gefinancierd vanuit de gemeentelijke bijdrage aan de No Regret maatregelen. In het MPB 2020 is circa €1,3 miljoen geprogrammeerd. De dekking van het overige bedrag (circa €3,6) is in het MPB van 2021 opgenomen.

Kosten

Op basis van het IPvE/FO wordt een integrale investeringsraming opgesteld waaraan getoetst kan worden aan het budget.

4.2 Tijd

BLVC aspecten

In de ontwerpfase wordt onderzocht wat de belangrijkste en meest risicovolle BLVC aspecten zijn en hoe hier in planning en fasering rekening mee gehouden kan worden.

FC Donderstraat en Alexander Numankade

De planvoorbereiding van de FC Donderstaat wordt naar verwachting in 2021 afgerond. De uitvoering is voorzien in 2022.

Voor de Alexander Numankade is de planvorming gestart. Naar verwachting wordt de IPvE/FO fase medio 2021 afgerond. De start van de realisatie is voorzien in 2022.

Herenweg – Kaatstraat – Adelaarstraat – Johannes de Bekastraat – Van 's-Gravesandestraat – Menno van Coehoornstraat

Voor de bovenstaande straten is een globale planning opgesteld op basis van de projectfasen uit het UPP 3. Deze planning gaat uit van een ingebruikname van de gehele fietsroute in 2025. 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 4.7).

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

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 commissie BInG (o.a. toets op HIOR), fietsersbond, SOLGU of externe adviesbureaus. Het gaat hierbij onder andere om toetsing van de investeringsraming, rapportages en ontwerpen. Daarnaast wordt specifiek aandacht besteed aan de faseovergangen van het project.

4.4 De projectorganisatie

Het project 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 rapportagelijns richting U Ned en subsidieverstrekker. Daarnaast is er een directe samenhang met project kruising Oudenoord-Kaatstraat. Per projectfase wordt specifiek een projectteam ingericht. 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 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 met de afstemming met de in- en externe stakeholders.

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 Raakvlakken

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

- Project Kruispunt Oudenoord – Kaatstraat;
- Herinrichting Amsterdamsestraatweg;
- Herinrichting van de Weerdsingel Oostzijde tot fietsroute;
- Het vervangen van de Kapelbrug en vervanging van het wegdek van Blauwkapelseweg;
- Waterproof Zeeheldenbuurt;
- Snelfietsroute Utrecht Amersfoort;
- Kruising Alexander Numankade – Jan van Galenstraat (verkeersveiligheid), zie [raadsbrief](#) van 28 januari 2021.

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

- Planning en voortgang van andere initiatieven in het gebied;
- Inhoudelijke tegenstrijdigheden van de verschillende initiatieven in het gebied en beleid.

4.6 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.

4.7 Rapportage & informatie

Informatie aan de raad

Rapportage over de voortgang van het project vindt plaats door middel van de halfjaarlijkse 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.