

Startdocument

OV verbinding station Overvecht – USP

Inhoudsopgave

1. Inleiding	2
2. Projectdefinitie	2
2.1 De doelstelling van het project	2
2.2 Het projectresultaat	3
2.3 Afbakening, uitgangspunten en vraagstukken	4
3. Aanpak.....	5
3.1 Organisatie	6
3.2 Communicatie, participatie en omgevingsmanagement.....	6
3.3 Onderzoeken	6
3.4 Besluitvorming	6
4. Beheersplan.....	7
4.1 Financien.....	7
4.2 Tijd	7
4.3 Kwaliteit en randvoorwaarden.....	7
4.4 De projectorganisatie	7
4.5 Risico's en beheersmaatregelen.....	9
4.6 Raakvlakkenmanagement.....	9
4.7 Rapportage & informatie	10

1. Inleiding

Vanuit het Programma U Ned wordt samengewerkt tussen de Ministeries BZK, EZK en IenW, Rijkswaterstaat, provincie Utrecht, en gemeente Utrecht, U10, ProRail, Rijkswaterstaat en NS om de bereikbaarheid van de metropoolregio Utrecht te verbeteren zodat een gezonde groei van werken, wonen en verblijven mogelijk is. In de Vervolg-Préverkenning U Ned is een pakket [No Regret](#) maatregelen benoemd voor OV en fiets. Deze maatregelen dragen bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid van Utrecht Science Park (USP), het ontlasten van Utrecht Centraal en/of het mogelijk maken van huidige plannen voor woon- en werklocaties. Deze maatregelen moeten uiterlijk in 2025 zijn gerealiseerd om de bereikbaarheid te verbeteren.

Eén van de maatregelen om de bovenstaande doelstellingen te halen is het verbeteren van de openbaar vervoer (OV)-verbinding tussen station Overvecht en USP door de reistijd te verkorten en de betrouwbaarheid te verhogen. In U Ned verband is een studie uitgevoerd naar de mogelijke maatregelen om deze doelstellingen te halen. Op basis van deze studie is een aantal maatregelen bepaald die in een vervolgfase worden uitgewerkt.

Conform de [afspraken](#) in het BO MIRT van 27 november 2020 is een bestuursovereenkomst afgesloten voor de planvoorbereiding en uitvoering van het totale pakket No Regret maatregelen, waaronder de maatregel Openbaar Vervoer Station Overvecht en USP.

In dit startdocument wordt ingegaan op de uitwerking van de maatregelen; het projectresultaat, de afbakening, de uitgangspunten en vraagstukken, en het participatietraject.

2. Projectdefinitie

2.1 De doelstelling van het project

Doel en beoogd effect

De doelstelling van de OV maatregelen is het faciliteren van de reizigersgroei via station Overvecht waardoor Utrecht Centraal wordt ontlast. Hierbij is het nodig om de OV-verbinding tussen station Overvecht en USP sneller en betrouwbaarder te maken.

Context van het project

De route van station Overvecht naar USP loopt via de Kardinaal de Jongweg. De Kardinaal de Jongweg zal op den duur anders worden ingericht. Verschillende trajecten en beleidskaders zijn hierop van invloed:

- Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)

Voor een NRU met ongelijkvloerse kruisingen is onvoldoende budget. Er wordt momenteel onderzocht of er alternatieven zijn (spoor 2). De capaciteit van de NRU heeft direct invloed op de verkeersafwikkeling op de Kardinaal de Jongweg.

- **Mobiliteitsplan 2040**

De komende tijd wordt het Mobiliteitsplan 2040 en de varianten voor de NRU uitgewerkt. Mochten de plannen voor toekomstige inrichting en functie van de Kardinaal de Jongweg al tijdens planproces van de no regret maatregel duidelijk worden, kan dit in planproces worden opgenomen. OV-concept wiel met spaken/onderzoek naar OV Binnenstadsas
Voor de gefaseerde aanleg van de binnenstadsas belangrijk dat de OV-doorstroming verbetert op de route Oudenoord – K. de Jongweg – De Bilt/Zeist, zoals opgenomen in het Mobiliteitsplan 2040. Mogelijk gaan er straks extra bussen – op basis van het lopende onderzoek – over deze route rijden om de binnenstadsas te ontlasten. Deze bussen profiteren dan ook van een verbeterde doorstroming op dit deel van de route.

- **RSU**

In de nieuwe RSU staat de Kardinaal de Jongweg als mogelijke spaak vermeld en de Sartreweg/Waterlinieweg als mogelijk wiel/HOV-verbinding. De ambitie is dat auto's door een opwaardering van de NRU straks minder via de Kardinaal de Jongweg rijden, wat leidt tot een veiligere en betere leefomgeving en minder overlast voor omwonenden. Een andere ambitie in de RSU is om Overvecht te versterken als OV knooppunt en de bereikbaarheid van USP te verbeteren.

De exacte opgave voor de toekomstige inrichting (2040) van de Kardinaal de Jongweg is afhankelijk van de uitwerking van hiervoor genoemde beleidskaders. We willen echter wel op korte termijn iets doen aan de OV doorstroming, zodat de OV verbinding hier wordt versterkt en robuuster wordt. We zetten daarbij in op maatregelen die zoveel als mogelijk uitgaan van de bestaande infrastructuur met minimale aanpassingen, in lijn met het (globale) eindbeeld: een stadsboulevard met OV-verbinding. Hierdoor wordt het OV verbeterd tot het moment dat toekomstige inrichting i.r.t. het noordoostelijke deel van het Wiel verder is uitgewerkt in een aparte studie zoals onlangs is gebeurd voor Zuidwest en Oost (Merwedelijn, Papendorplijn en Waterlinielijn). In het Mobiliteitsplan is voorzien dat het noordoostelijke deel van het Wiel pas na 2035 wordt gerealiseerd. Met de U Ned-partners is afgesproken om de maatregel uiterlijk in 2025 te realiseren.

Probleemanalyse en variantenstudie

Voor deze maatregel is in U Ned-verband een probleemanalyse en variantenstudie uitgevoerd. Uit de probleemanalyse komt naar voren dat de meeste vertraging van de reistijd optreedt bij het Kardinaal Alfrinkplein en de aansluiting vanaf de Mr. Tripkade naar de Kardinaal de Jongweg. Op deze plekken is gezocht naar maatregelen om de doorstroming voor busverkeer te verbeteren en invulling te geven aan de geformuleerde ambities voor dit project. De ambities kunnen worden gerealiseerd met een combinatie van deelmaatregelen. Deze maatregelen zijn in paragraaf 2.2 opgenomen.

2.2 Het projectresultaat

Het projectresultaat omvat de capaciteitsuitbreiding van de bus infra op de Kardinaal de Jongweg en Sartreweg tussen de Mr. Tripkade en de Pythagoraslaan, waarbij de reistijd wordt

verkort en de betrouwbaarheid verhoogd. Het gaat hierbij om uitbreiden van de businfrastructuur op de locaties van de busroute waar het busverkeer (en autoverkeer) de meeste vertraging ondervindt in de spitsuren:

- Mr. Tripkade: aanpassen kruising en inkorten groene golf, waarbij het deel groene golf tussen het Salvador Allendeplein en de Mr. Tripkade wordt opgeheven.
- Aanpassing verkeersregelingen Kardinaal de Jongweg: busstrook in combinatie met rechtdoor/rechtsafstrook op de noordbaan van de Kardinaal de Jongweg bij het kruispunt met de Jan van Galenstraat/Everdingenlaan
- Kardinaal Alfrinkplein: extra busstrook en verlenging van opstelstroken op Kardinaal de Jongweg (tot voorbij het spoor) en Sartreweg (extra busbaan in middenberm naar Alfrinkplein)
- Berekuil: rechtsafopstelstrook wordt bus opstelstrook met voorstart vanaf Waterlinieweg richting Sartreweg
- Versmallen hele Kardinaal de Jongweg: hiermee wordt de toegevoegde verharding elders gecompenseerd en groen toegevoegd



Voor het project wordt het [Utrecht Plan Proces 3](#) (UPP3) gevolgd. Na het vaststellen van het startdocument (initiatiefase) door het college van B&W wordt als eerste een Integraal Programma van Eisen (IPvE) en Functioneel Ontwerp (FO) opgesteld. Het projectresultaat komt tot stand met input vanuit het participatietraject.

2.3 Afbakening, uitgangspunten en vraagstukken

a. Afbakening (scope)

Het project bestaat uit het fysiek uitbreiden van de capaciteit aan de Kardinaal de Jongweg en Sartreweg voor het OV tussen Mr. Tripkade en de Pythagoraslaan. Alle noodzakelijke aanpassingen die in het projectgebied nodig zijn om de OV maatregelen in te passen, zijn onderdeel van het project.

Nadat het project is gerealiseerd wordt het overgedragen aan Stadsbedrijven die het vervolgens in beheer neemt.

b. Uitgangspunten

Voor de uitbreiding van de OV maatregelen en reizigersgroei wordt uitgegaan van de prognose uit het vigerende verkeersmodel VRU 3.4 (2030). Voor de periode tot 2030 is deze groei geprognostiseerd op circa 20 %. In het VRU model is spoor 1 van de NRU opgenomen met ongelijkvloerse aansluitingen. De prognose van de intensiteit voor de Kardinaal de Jongweg is mede afhankelijk van de oplossingsrichting in spoor 2 van de NRU.

c. Vraagstukken

Voor de uitwerking van de OV maatregelen naar een IPvE/FO gelden specifiek de volgende vragen:

- Is het mogelijk om, op de plaatsen waar OV-capaciteit wordt toegevoegd, dit in de middenberm te doen in plaats van aan de buitenranden, zodat de afstand van de rijstroken tot de huizen gelijk kan blijven?
- Kunnen auto opstel- en afrijstroken verminderd worden om ruimte te geven voor OV-maatregelen?
- Op welke wijze kan project worden uitgevoerd (BLVC)?
- Hoe verhouden de OV-maatregelen zich tot de ontwikkelingen in het gebied?
- Welke milieu-effecten treden op en welke compensatie is hierbij benodigd (bijvoorbeeld toepassen stil asfalt in verband met geluidtoename)?
- Op welke wijze kan zoveel mogelijk groen, bomen, ecologische waarde worden bespaard en welke locaties kan groen worden toegevoegd?
- Wat is het effect van het inkorten van de Groene Golf op de doorstroming op de Kardinaal de Jongweg, en welke maatregelen zijn mogelijk om deze effecten te verminderen (indien nodig)?
- Op welke wijze sluiten de plannen aan bij de uitwerking van het mobiliteitsplan 2040?

3. Aanpak

Voor het project wordt het Utrechts PlanProces gevolgd (UPP3). In het onderstaande overzicht zijn de processtappen uit het UPP3 opgenomen inclusief de planning. De eerste fase in het proces is het opstellen van een Integraal Programma van Eisen (IPvE) en Functioneel ontwerp (FO).

Id	Taaknaam	Duur	Begindatum	Einddatum	2021				2022				2023				2024				2025			
					k1	k2	k3	k4	k1	k2	k3	k4	k1	k2	k3	k4	k1	k2	k3	k4	k1	k2	k3	k4
1	Detailplanning No-regret maatregel Kardinaal de Jongweg																							
2	Initiatiefase	32 wkn	din 9-2-21	maa 20-9-21																				
3	Startdocument	32 wkn	din 9-2-21	maa 20-9-21																				
13	Definitiefase: IPvE enFO	49 wkn	maa 20-9-21	maa 29-8-22																				
14	IPvE en FO	49 wkn	maa 20-9-21	maa 29-8-22																				
30	Ontwerpfase	54 wkn	din 30-8-22	maa 11-9-23																				
31	Voorlopig ontwerp	33 wkn	din 30-8-22	maa 17-4-23																				
41	Definitief ontwerp	27 wkn	din 7-3-23	maa 11-9-23																				
45	Vorbereidingsfase	50 wkn	din 12-9-23	maa 26-8-24																				
46	Bestek & Aanbesteding	50 wkn	din 12-9-23	maa 26-8-24																				
52	Omgevingsvergunning	50 wkn	din 12-9-23	maa 26-8-24																				
59	Realisatiefase	55 wkn	din 27-8-24	maa 15-9-25																				
60	Vorbereiding	16 wkn	din 27-8-24	maa 16-12-24																				
63	Uitvoering	39 wkn	din 17-12-24	maa 15-9-25																				

3.1 Organisatie

Voor het opstellen van het IPvE/FO wordt een projectorganisatie ingericht (zie ook paragraaf 4.4). Tijdens dit proces raadplegen wij ook de bewoners en belanghebbenden. Het projectteam wordt per projectfase aangepast als dat vanuit de inhoud nodig is.

3.2 Communicatie, participatie en omgevingsmanagement

Communicatie

De communicatie en informatievoorziening naar de omgeving in de planfase gebeurt zo veel mogelijk door middel van de reguliere kanalen. Bijvoorbeeld door middel van nieuwsbrieven vanuit het wijkbureau. Direct betrokken stakeholders worden persoonlijk benaderd. 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. Bezien wordt dan of er ook nog behoefte is aan andere middelen voor de omgeving zoals een fysieke of digitale bijeenkomst om het plan te laten zien en vragen te beantwoorden. Voor de realisatiefase wordt een apart communicatieplan opgesteld.

Participatie

Voor de werkwijze van participatie wordt bij het opstellen van het IPvE/FO uitgegaan van de principes uit [participatieleidraad](#). Er wordt uitgegaan van het participatieniveau 'raadplegen'. Bij het opstellen van het IPvE/FO worden de stakeholders uit de omgeving betrokken en ook de relevante belangenorganisaties.

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

Omgevingsmanagement

Het omgevingsmanagement bestaat uit de bovengenoemde communicatie & participatie en het raakvlakkenmanagement. Het raakvlakkenmanagement is beschreven in paragraaf 4.6.

3.3 Onderzoeken

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

3.4 Besluitvorming

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. 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 conform de afspraak in de bestuursovereenkomst over het No Regret maatregelenpakket een subsidiebeschikking aangevraagd bij de provincie Utrecht.

Raming

De raming op basis van de voorgestelde maatregelen is €6,4 miljoen exclusief BTW. Op basis van het IPvE/FO wordt de kostenraming geactualiseerd en is er meer inzicht in de financiële bandbreedte.

4.2 Tijd

Voor het project is een planning opgesteld op basis van de projectfasen uit het UPP3. Deze planning gaat uit van een ingebruikname van de OV verbinding uiterlijk in 2025. Besluitvorming over het IPvE/FO is voorzien in het eerste kwartaal van 2022. De planning van het project is een terugkerend element in de voortgangsrapportage (zie paragraaf 4.7).

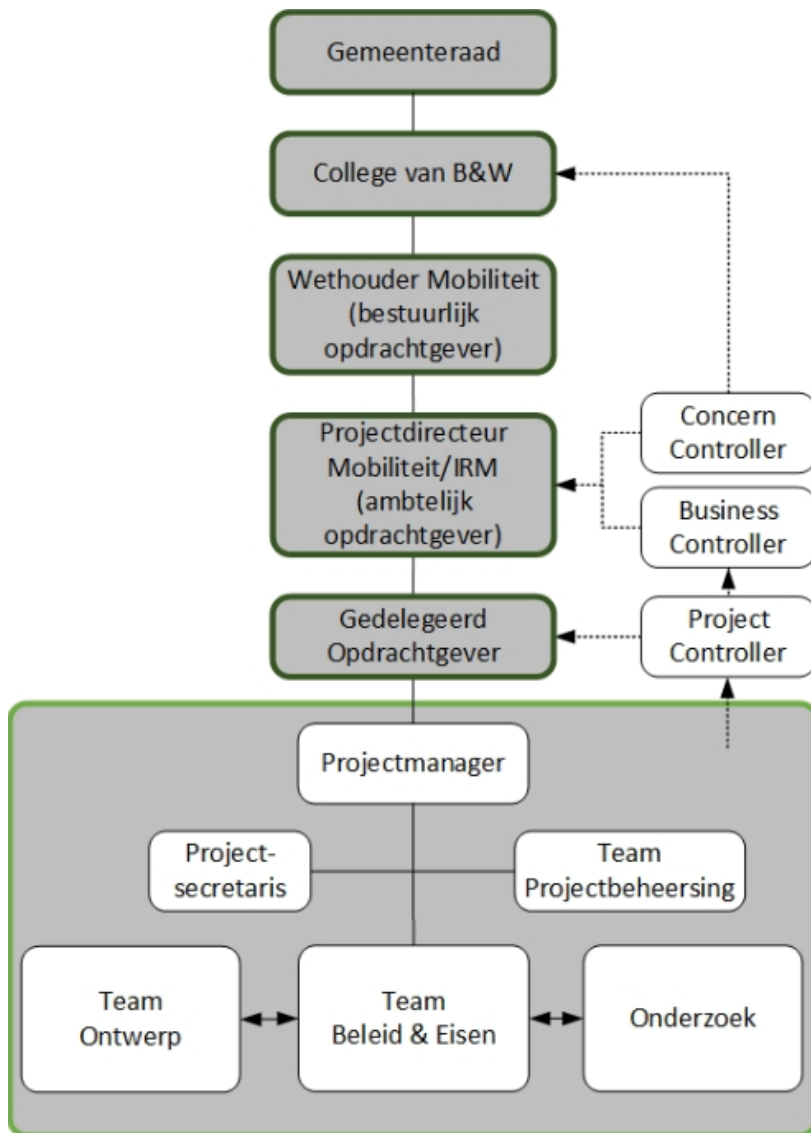
4.3 Kwaliteit en randvoorwaarden

Kwaliteitsborging

In de verschillende projectfasen wordt gebruik gemaakt van collegiale toetsing om de kwaliteit van geleverde producten te toetsen. Bijvoorbeeld door gemeentelijke collega's die niet bij het project zijn betrokken, de gemeentelijke werkgroepen BInG en Verkeerslichten, provincie of externe adviesbureaus. Het gaat hierbij om onder andere om toetsing van de investeringsraming raming, rapportages en ontwerpen.

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. Hierbij wordt per projectfase specifiek een projectteam ingericht. In onderstaand schema is de governance opgenomen. Daarnaast zijn de specifieke project rollen beschreven.



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 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 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.

4.6 Raakvlakkenmanagement

In het gebied rondom de Kardinaal de Jongweg wordt gewerkt aan diverse plannen. Voor zowel de planvoorbereiding als de realisatiefase (omleidings- en transportroutes bouwverkeer) zijn er (mogelijk) raakvlakken met de volgende projecten en/of studies.

- Ring Utrecht;
- Snelfietsroute Utrecht-Amersfoort;
- Noordelijke Randweg Utrecht-spoor 2;
- Onderzoek binnenstadsas.

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

1. Projecten kunnen niet gelijktijdig worden uitgevoerd in verband met verkeersomleidingen.
2. (Nieuwe) inzichten vanuit de planvorming NRU
3. Nieuwe inzichten vanuit het onderzoek naar de binnenstadsas

Inzichten die ontstaan vanuit bovengenoemde projecten en studies worden betrokken bij het opstellen en besluitvorming over IPvE/FO.

4.7 Rapportage & informatie

Informatie aan de raad

Rapportage over de voortgang van het project vindt plaats doormiddel 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.