

Behandelingsvoorstel voor de commissie IME

Onderwerp : Startnotitie A12 Salto

Cie-datum : 29 jan 2004

Cie-nummer: 2004IME04

Procedure : in GS (na Cie. Vergadering) op: -
eerdere behandeling in cie: nee
in PS: nee

inspraak:nee
op: -
op: -

Behandelend ambtenaar: L.J.Scheffe
Portefeuillehouder: G. Mik

toestel: 3471

Inleiding

In het kader van het BOR (Bereikbaarheids Offensief Randstad) heeft de gemeente Houten van rijkswege financiële middelen ter beschikking gekregen om de ontsluiting van Houten naar het autosnelwegennet te verbeteren. Aanvankelijk werd ingezet op een ontsluiting naar rijksweg A27, in het verlengde van de nieuwe aansluiting van Nieuwegein op A27 (aansluiting 't Klooster). Nader onderzoek van de gemeente Houten toonde echter aan dat een dergelijke aansluiting geen structurele oplossing biedt. Een ontsluiting op rijksweg A12 biedt daarentegen wel zo'n structurele oplossing. Aangezien er onvoldoende financiële middelen zijn voor 2 aansluitingen is in overleg met de direct betrokken regionale partijen besloten om de haalbaarheid van een aansluiting op rijksweg A12 te onderzoeken. Bij die haalbaarheid gaat het in eerste instantie om de vraag of voldaan kan worden aan de voorwaarde die in het kader van het BOR is gesteld namelijk dat het project vóór 2010 gerealiseerd dient te zijn. Een tweede doelstelling van het onderzoek is om een netwerkvisie te ontwikkelen voor het invloedsgebied van een dergelijke nieuwe aansluiting.

Het onderzoek heeft de werknaam A12-Salto meegekregen dat staat voor Samenwerken Aan Langere Termijn Ontwikkeling.

In de eerste stuurgroepvergadering is afgesproken dat de Startnotitie die ten behoeve van het project is opgesteld, zal worden aangeboden aan de deelnemende partijen.

Vervolg inleiding op pagina 2 nee

Wordt geagendeerd:

X ter kennisneming, het stuk wordt niet besproken.

Bijlagen: Startnotitie A12-Salto

STARTNOTITIE (INTEGRALE) AANPAK

A12 SALTO

Rijkswaterstaat directie Utrecht
Provincie Utrecht
Bestuur Regio Utrecht
Gemeente Bunnik
Gemeente Driebergen-Rijsenburg
Gemeente Houten
Gemeente Nieuwegein
Gemeente Utrecht
Gemeente Wijk bij Duurstede
Gemeente Zeist

09 oktober 2003

INHOUDSOPGAVE

	<u>blz.</u>
01. Inleiding Aanleiding Van groot naar kleiner: veel projecten in voorbereiding Status startnotitie	03
02. Bestuurlijk vertrekpunt en gezamenlijke conclusies Van lokaal naar regionaal project	03
03. De meerwaarde van gebiedsgerichte samenwerking	04
04. Gebiedsgericht (samen)werken in de praktijk Opgedane ervaring met gebiedsgericht werken Netwerkmanagement voor de korte termijn A12 (WEST) BRAVO	04
05. Werktitel integrale samenwerking A12 Oost	05
06. Betrokken partijen bij het project A12 SALTO	05
07. Samenwerking in A12 SALTO Accenten Doel Knoop Bunnik - Houten nader toegelicht Haalbaarheid van een duurzame aansluiting Eventueel een next-best oplossing Samenhangend pakket van maatregelen Uitbreiding project Relatie met project netwerkmanagement Utrecht Oost	06
08. Studiegebied en invloedsgebied De omgeving in een ruimer perspectief Onderscheid en begrenzing studiegebied en invloedsgebied Onderzoeksopdrachten	07
09. (Plan van) aanpak A12 SALTO	08
10. Stapsgewijze werkwijze stap 1: informatie verzamelen stap 2: visie opstellen stap 3: knelpunten benoemen stap 4: oplossingsrichtingen ontwikkelen stap 5: maatregelen vaststellen stap 6: rapportage	08
11. Resultaat	11
12. Projectorganisatie	11
13. Planning	12
14. Communicatie	12
15. Kosten	13
16. Risico's	14

01. Inleiding

Aanleiding

Op 24 april 2003 hebben Rijkswaterstaat, provincie Utrecht, de gemeenten Bunnik en Houten en het Bestuur Regio Utrecht bestuurlijk ingestemd met een gezamenlijke, gebiedsgerichte aanpak van de A12 Oost. Hiervan maakt de eerder door de gemeente Houten gewenste verbinding naar de A12 deel uit.

Van groot naar kleiner: veel projecten in voorbereiding

In het gebied tussen A12 Oost (Oudenrijn - Driebergen-Rijsenburg - Veenendaal), N233 (Veenendaal - Rhenen) aan de oostzijde, Amsterdam Rijnkanaal aan de zuidzijde en A27 aan de westzijde worden door de diverse overheden projecten voorbereid of zijn projecten in uitvoering. Ter illustratie:

- trein : HSL Oost, Randstadspoor, stationsvernieuwingen
- bus : HOV Oostflank
- fiets : regionale fietsverbindingen
- (auto)wegen : spoedwet-projecten, aansluitingen (nieuw en te reconstrueren)
op rijkswegen, BOR- en MIT-projecten, netwerkmanagement,
categoriseringsplannen
- verstedelijkingsprojecten : mogelijke verstedelijkingsopgaven

Naast de hiervoor genoemde infrastructurele projecten is sprake van gebieden met een grote ecologische, landschappelijke en cultuurhistorische waarde zoals Stichtse Lustwarande, Heuvelrug, Langbroekerwetering.

Vanuit die veelheid aan belangrijke projecten in het beschreven gebied is door enige gemeenten en de provincie Utrecht een gecoördineerde, gebiedsgerichte aanpak voorgesteld. De praktijk leert dat individuele projecten ook invloed elders op een netwerk, op de relevante omgeving, of op het gebruik van vervoerwijzen kunnen hebben.

Status startnotitie

De startnotitie (integrale) aanpak A12 SALTO is besproken in het ambtelijk startoverleg van 3 juli 2003 en de projectgroep A12 SALTO van 28 augustus 2003. Het eindconcept van 12 augustus 2003 is verstrekt aan een drietal adviesbureaus voor het maken van een offerte voor externe inhoudelijke begeleiding. De definitieve versie van de startnotitie is besproken in de Stuurgroep A12 SALTO van 11 september 2003. De gemaakte opmerkingen zijn in de voorliggende tekst verwerkt.

02. Bestuurlijk vertrekpunt en gezamenlijke conclusies

Van lokaal naar regionaal project

Op 24 april 2003 heeft bestuurlijk overleg plaats gevonden over de gewenste verbinding vanuit Houten in noordelijke richting naar de A12. In dat overleg is het door de gemeente Houten geleide project afgerond. Hierbij hebben RWS, provincie Utrecht, de gemeenten Bunnik en Houten en het Bestuur Regio Utrecht (BRU) ingestemd met een gezamenlijke, gebiedsgerichte aanpak van de A12 Oost. Het project Houten/A12 is hierdoor in een bredere, regionale context geplaatst.

Door de aanwezige partijen zijn op 24 april 2003 de volgende conclusies getrokken en afspraken gemaakt:

1. *de partijen onderschrijven alle een gebiedsgerichte aanpak van de A12 Oost onder regie van het BRU;*
2. *met het oog op de acute ontsluitingsproblematiek van de gemeente Houten is een snelle start van het project A12 Oost gewenst;*
3. *het BRU doet een voorstel tot een gebiedsbegrenzing van het project A12 Oost;*
4. *voor 1 mei 2004 zijn de resultaten bekend van een gezamenlijk onderzoek naar de financiële haalbaarheid en de mogelijkheden in de tijd gezien (toevoeging BRU op deze afspraak: van een verbinding tussen Houten en de A12);*
5. *de gemeente Houten gaat vooralsnog door met de voorbereiding van een tijdelijke aansluiting richting A27, welke wordt gefinancierd uit de beschikbare BOR-middelen;*
6. *indien uit het project A12 Oost blijkt dat een verbinding tussen Houten en de A12 er snel en beter kan zijn en dat realisering in uiterlijk 2010 haalbaar is, dan kunnen de BOR-gelden aan een A12-oplossing worden besteed;*
7. *in het bestuurlijk overleg over het project A12 Oost wordt de stand van zaken van de A27-oplossing via Kanaaldijk Zuid als vast agendapunt behandeld;*
8. *de gemeente Houten laat een persbericht uitgaan over de resultaten van dit bestuurlijk overleg met de nadruk op de gezamenlijke aanpak. Het persbericht is op 6 mei 2003 in de regionale pers verschenen.*

De niet bij dit project betrokken gemeenten die deel uitmaken van het project A12 Oost worden, volgens afspraak in de stuurgroep A12 SALTO van 11 september 2003, door de gemeente Houten geïnformeerd over de resultaten van de gehouden studies. De inspraak en planologische procedure van het BOR-project Kanaaldijk Zuid/A27 wordt door de gemeente Houten gestart nadat de resultaten van de gebiedsgerichte aanpak van de A12 Oost bekend zijn.

03. De meerwaarde van gebiedsgerichte samenwerking

Vanuit een aantal invalshoeken is er behoefte aan een werkwijze waarbij partijen op een andere wijze met elkaar omgaan, te weten:

- integraliteit

In toenemende mate is er behoefte aan integrale oplossingen. Hierbij worden bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid ingekaderd in ruimtelijke ontwikkelingen, natuur en landschap (ontsnippering) en milieu-eisen. Integrale maatregelen kunnen een oplossing bieden voor meerdere problemen die zich in een gebied voordoen;

- draagvlak

Om in de toekomst verantwoorde, duurzame en veilige mobiliteit te kunnen blijven garanderen is het ontwikkelen van breed gedragen oplossingen, die gericht zijn op het optimaal benutten van de beschikbare infrastructuur, essentieel. Als een samenhang kan worden gevonden in gezamenlijk onderschreven beleidsstandpunten en combinatieprojecten dan kan kwaliteit en meerwaarde worden bereikt;

- schaarse financiële middelen

De schaarste aan beschikbare financiële middelen in de komende jaren vraagt ook om een samenhangende, afgestemde aanpak.

Duidelijk is dat deze drie invalshoeken vragen om een gebiedsgerichte samenwerking.

04. Gebiedsgericht (samen)werken in de praktijk

Opgedane ervaring met gebiedsgericht werken

In de afgelopen periode is landelijk goede ervaring opgedaan met een integrale, gebiedsgerichte werkwijze. Door Rijkswaterstaat is de methode AVB (Architectuur voor Verkeers Beheersing) ontwikkeld. Aansprekende voorbeelden zijn: Beter Bereikbaar KAN, mobiliteitsplan N261/de Efteling, A10 West Amsterdam, Ring Alkmaar en A12 Gouda-Den Haag). Deze werkwijze is eveneens toepasbaar voor andere samenwerkingsprojecten.

In de Utrechtse regio is/wordt op een soortgelijke wijze samengewerkt in de projecten A28 Heuvelbrug, A12 BRAVO en het (korte termijn) project netwerkmanagement Utrecht Oost.

Netwerkmanagement voor de korte termijn

Sinds eind 2002 werken de betrokken overheden onder leiding van Rijkswaterstaat samen aan de voorbereiding van een Plan van Aanpak "netwerkmanagement Utrecht Oost". Doel van dit project is "te komen tot een samenhangend pakket van maatregelen dat in het te beschouwen werkgebied leidt tot een meer optimale benutting van het wegennet binnen de door de betrokken partijen gestelde beleidskaders". Randvoorwaarden voor het project zijn het huidige wegennet, maatregelen in de sfeer van benutting en dynamisch verkeersmanagement passend in de lange termijn strategieën. Zekere projecten, inclusief de Spoedwet-maatregelen, worden meegenomen. Er wordt gebruik gemaakt van verkeers-modellen (o.a. VRU 1.1) voor het peiljaar 2008. De planhorizon is vijf jaar. Dit project doorloopt een apart traject.

Het deelgebied rond de stad Utrecht van het project netwerkmanagement Utrecht Oost betreft ruwweg het samenhangende netwerk dat gelegen is tussen A28-N224, N233 (Veenendaal - Rhenen), Amsterdam Rijnkanaal en A27. Aangesloten wordt op het project URRIS (Utrechts Route Reis Informatie Systeem).

A12(WEST)BRAVO

Bij de uitwerking van de plannen voor de A12 West, Oudenrijn - Bodegraven, is er voor gekozen om ook de in de omgeving van die weg gelegen projecten in samenhang te beschouwen. De betrokken overheden werken nauw samen in het project met de titel A12 BRAVO (Brede Regionale Aanpak Voorkomt Overlast). Die samenwerking heeft geleid tot een convenant dat binnenkort door de partijen wordt getekend. Hiermee is het startsein gegeven voor de uitvoering van de 1e fase-maatregelen.

Het accent van de A12 BRAVO-aanpak ligt vooral op de (tijds) uitvoering van de deelprojecten en het opstellen van een prioriteitenlijst. De opgedane ervaring in het project A12 BRAVO wordt gebruikt bij de gebiedsgerichte samenwerking A12 Oost.

05. Werktitel integrale samenwerking A12 Oost

De aanduiding A12 Oost wordt door RWS gebruikt bij de uit te voeren benuttings-maatregelen. Bij een gebiedsgerichte aanpak in een deel van dat gebied leidt dit tot spraakverwarring. Voorgesteld wordt de gebiedsgerichte samenwerking te betitelen als:

A12 SALTO

Hierbij staat de afkorting SALTO voor: Samenwerken Aan Langere Termijn Ontwikkeling.

06. Betrokken partijen bij het project A12 SALTO

De BOR-projecten in het gebied A12 Oost worden gecoördineerd door resp. RWS, provincie Utrecht en het BRU. Hoewel geschaard onder de noemer BRU-projecten wordt het BOR-project Het Klooster/A27 gecoördineerd door de gemeente Nieuwegein. De andere spelers bij een gezamenlijke werkwijze in het project A12 Oost zijn vooralsnog de gemeenten Bunnik, Driebergen-Rijsenburg, Houten, Nieuwegein, Utrecht, Wijk bij Duurstede en Zeist. Daar waar raakvlakken optreden buiten het gebied vindt overleg plaats met de betrokken wegbeheerder(s) zoals de gemeente De Bilt, die deel uitmaakt van het invloedsgebied.

Zowel provincie Utrecht als BRU zijn, vanuit hun wettelijke taken, bezig met de voorbereiding van een ruimtelijk structuurplan (Streekplan, RSP) en een verkeers- en vervoerplan (SMPU, RVVP). Een gebiedsgerichte aanpak van de A12 Oost past als uitwerking hiervan.

Behalve de gemeente Wijk bij Duurstede maken de overige betrokken gemeenten deel uit van het BRU-kerngebied in de provincie Utrecht, zijnde het toekomstige samenwerkings-verband van de tien gemeenten. Het ligt voor de hand dat de coördinatie van een gezamenlijke aanpak in handen is van het Bestuur Regio Utrecht. Bijkomend voordeel is dat het BRU als niet-wegbeheerder een onafhankelijke positie kan innemen.

07. Samenwerking in A12 SALTO

Accenten

Bij een gebiedsgerichte samenwerking in het project A12 SALTO ligt het accent op het bereiken van inhoudelijke afstemming en overeenstemming. De samenwerking vindt plaats op basis van gelijkwaardigheid van de deelnemende partijen. Financiering en (mogelijke) uitvoering van de deelprojecten is aan de orde in een vervolgfase van het proces.

Doel

Doel van de samenwerking in het project A12 SALTO is tweeledig:

1. te onderzoeken welke acties en aanvullende maatregelen nodig zijn om een duurzame aansluiting van de knoop Bunnik - Houten op de A12 te realiseren in uiterlijk 2010;
2. de resultaten van het haalbaarheidsonderzoek naar de aansluiting van de knoop Bunnik - Houten op de A12 te gebruiken voor een parallel op te stellen integrale verkeerskundige visie op het invloedsgebied van de knoop, het Kromme Rijngebied voor de periode tot 2015.

De knoop Bunnik - Houten nader toegelicht

Een aansluiting van de gemeente Houten op de A12 zal effecten (kunnen) hebben op de verkeersafwikkeling in en rond de gemeente Bunnik. Anderzijds kan de uit te voeren studie zowel voor de gemeente Houten als voor de gemeente Bunnik de oplossing zijn voor de huidige verkeerskundige problemen. Deze problemen zijn onder andere: doorgaand verkeer in het buitengebied van Bunnik en Houten, N229, verbinding Baan van Fectio met N411, spoor kruisingen en het doorgaande verkeer vanuit Zeist door de gemeente Bunnik.

De varianten uit de te houden studie kunnen van directe invloed zijn op het verkeers- en vervoerkundige netwerk in en tussen beide gemeenten. Om die reden wordt gesproken over de knoop Bunnik - Houten.

Haalbaarheid van een duurzame aansluiting

De haalbaarheid in de tijd gezien van de aansluiting van de knoop Bunnik - Houten op de A12 (via nieuwe en/of bestaande wegen) wordt onderzocht vanuit de volgende invalshoeken:

- ruimtelijke ordening : verstedelijkingsopgaven;
- verkeerskunde : effecten op het netwerk, waaronder verkeersstromen;
- leefbaarheid : effecten op de omgeving, waaronder natuur en ecologie;
- juridisch : te doorlopen procedures;
- financieel : kostenindicatie en mogelijk financiële dragers;

- overige aspecten : b.v. maatschappelijk draagvlak, grondverwerving.

Indien het onderzoek naar alle genoemde invalshoeken positief uitvalt, is er daadwerkelijk sprake van de mogelijkheid tot realisatie van de aansluiting van de knoop Bunnik - Houten op de A12 in uiterlijk 2010.

Eventueel een next-best oplossing

Mocht blijken dat een duurzame aansluiting van de knoop Bunnik - Houten op de A12 niet binnen afzienbare tijd is te realiseren, dan dient een vanuit regionaal perspectief geziene "next best-oplossing" te worden voorgesteld voor uiterlijk 1 mei 2004. De keuze voor een next best-oplossing kan worden ingegeven door zaken als maatschappelijk en politiek draagvlak of betaalbaarheid. De consequenties van het eventueel niet haalbaar zijn van de aansluiting van de knoop dienen zichtbaar te worden gemaakt.

Samenhangend pakket van maatregelen

De parallel op te stellen integrale verkeerskundige visie voor het invloedsgebied van de knoop, het Kromme Rijngebied, dient te leiden tot een samenhangend pakket van maatregelen. Bij het samenhangend pakket van maatregelen wordt onderscheid gemaakt in noodzakelijke en minder urgente maatregelen. Gekozen wordt voor toekomstvaste maatregelen, waarbij een betere bereikbaarheid, verkeersveiligheid en kwaliteit van de leefomgeving centraal staan. Uitgangspunt hierbij is dat er sprake dient te zijn van meerwaarde voor de aan het project deelnemende partijen.

De visie dient modelmatig te worden doorgerekend met het verkeersmodel VRU 1.1 voor het peiljaar 2015. Deze modelwerkzaamheden worden door derden verricht onder regie van het BRU.

Uitbreiding project

Denkbaar is dat het project in een vervolgfase wordt uitgebreid naar een gebiedsgerichte aanpak van de corridor A12 Oost.

Relatie met project netwerkmanagement Utrecht Oost

De resultaten die uit de studie netwerkmanagement Utrecht Oost volgen maken, voor zover van belang, deel uit van het project A12 SALTO. Ditzelfde geldt voor het "Utrechtse" project URRIS.

08. Studiegebied en invloedsgebied

De omgeving in een ruimer perspectief

De verkeers(- en vervoer)kundige knelpunten van de gemeenten Bunnik en Houten rond de A12/A27 en in het buitengebied staan niet op zichzelf. Zo is er een relatie met de projecten, die aan de stations en het spoorwegennet zullen worden uitgevoerd. Voor de korte afstanden zijn er de ontbrekende regionale fietsverbindingen. Denkbaar is dat de regionaal gewenste gesplitste aansluiting bij Driebergen-Zeist op de A12 op enige wijze een relatie heeft met de aansluiting van Houten op de A12. De relatie met de op korte termijn uit te voeren spoedwet-maatregelen op de A12 is duidelijk.

De verbinding van de gemeente Wijk bij Duurstede met het rijkswegennet loopt via andere gemeenten (b.v. Doorn) met de nodige (leefbaarheids)problemen van dien.

Door de aanleg van de rondweg Veenendaal en het verlengen van de A30 van de A1 naar de A12 (net ten westen van de gemeente Ede) zal het doorgaande verkeer via de N225 afnemen. Ook de routekeus A12/A1/A28 wordt mogelijk door deze A30 beïnvloed.

De effecten van deze en andere nader te benoemen maatregelen worden conform het voorgestane beleid in zowel RVVP als SMPU modelmatig ingevoerd in het verkeersmodel VRU 1.1. Dit verkeersmodel wordt door alle partijen onderschreven.

Onderscheid en begrenzing studiegebied en invloedsgebied

De knoop Bunnik - Houten wordt aangeduid als het studiegebied. De knoop Bunnik - Houten wordt begrensd door de bebouwde kommen van beide gemeenten en het ertussen gelegen gebied.

Daarnaast is bestuurlijk vastgesteld dat zich in een ruimer gebied rond de knoop Bunnik - Houten verkeersproblemen voor meerdere vervoerwijzen voordoen die om een samenhangende, integrale visie vragen.

Dat gebied wordt het invloedsgebied genoemd.

Het invloedsgebied is de relevante omgeving van het studiegebied en bestrijkt ruwweg het Kromme Rijngebied.

Het invloedsgebied kent uitlopers naar de gemeenten Utrecht, Zeist, Driebergen-Rijsenburg, Nieuwegein en Wijk bij Duurstede.

De grenzen van het studiegebied en invloedsgebied moeten nader worden bepaald.

Onderzoeksopdrachten

Het studiegebied, de knoop Bunnik - Houten, is het gebied waar de samenwerking zich in eerste instantie op richt. Hierbij gaat het primair om de weginfrastructuur. In de relevante omgeving, het invloedsgebied, worden de vervoerwijzen onderzocht die een relatie hebben met de maatregelen die volgen uit het haalbaarheidsonderzoek naar de aansluiting van de knoop Bunnik - Houten op de A12. Hierbij dienen de betrokken vervoerwijzen in samenhang te worden beschouwd. De voorbereiding van dit laatste project loopt parallel aan die van het project knoop Bunnik - Houten. Centraal staat de haalbaarheid van uitvoering van robuuste maatregelen die draagvlak hebben bij de deelnemende partijen in zowel tijd als geld.

De einddatum van beide projectonderdelen is uiterlijk 1 mei 2004.

09. (Plan van) aanpak A12 SALTO

Ingegeven door het krappe tijdspad, dat is vastgesteld in het bestuurlijk overleg van 24 april j.l., wordt een pragmatische aanpak voorgestaan. Alternatieven worden daarom parallel uitgewerkt; bestuurlijke besluitvorming vindt erna plaats.

Het project kent twee onderdelen. Allereerst dient een haalbaarheidsonderzoek te worden verricht naar de realisatie van de aansluiting van de knoop Bunnik - Houten op de A12 in uiterlijk 2010. De resultaten van dit onderzoek zijn leidend voor de op te stellen integrale verkeerskundige visie op het invloedsgebied van de knoop, het Kromme Rijngebied. Het is denkbaar dat een alternatief maatregelenpakket wordt opgesteld. De visie dient door derden modelmatig te worden doorgerekend met het verkeersmodel VRU 1.1.

Beide projectdelen dienen parallel te worden voorbereid.

De beleidsdoelen en oplossingsrichtingen dienen door de betrokken partijen te worden gedeeld en gedragen. In het plan van aanpak dient overeenstemming over de gezamenlijke aanpak te worden bereikt. Elke stap in het project moet bestuurlijk worden afgesloten. De voorgestelde werkwijze wordt in het vervolg van deze startnotitie nader toegelicht.

Gedurende het voorbereidingstraject kunnen en mogen doelen worden bijgesteld op grond van nieuwe inzichten. Het transparante proces wordt systematisch en gestructureerd doorlopen, netwerkbreed en bovenal samen.

In het plan van aanpak wordt de aanleiding genoemd, een gezamenlijke verklaring opgesteld, de opdracht geformuleerd, de randvoorwaarden bepaald en de organisatie benoemd. De deelnemende partijen moeten de beslissingen kunnen herleiden. De partijen in het A12 SALTO-proces zijn op bestuurlijk niveau uitgenodigd.

Benutten, bouwen en beprijzen staan ter beschikking om met een gezamenlijke inzet een bepaalde kwaliteit van bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid te kunnen aanbieden.

10. Stapsgewijze werkwijze

De werkwijze kan in een aantal stappen worden opgedeeld. Het referentiejaar is 2000; de planhorizon is 2015. Het RVVP en SMPU kennen beide ook dit peiljaar. Een modelmatige tussenstap wordt gemaakt naar 2008, peiljaar van het project netwerkmanagement Utrecht Oost. Ook 2010 is een uniek moment in verband met de aansluiting A12/Houten.

Waar mogelijk dient gebruik te worden gemaakt van reeds uitgevoerde werkzaamheden in het korte termijn project netwerkmanagement Utrecht Oost.

stap 1: informatie verzamelen

- *bepaling grenzen van het studiegebied en invloedsgebied (is: de relevante omgeving) resp. de knoop Bunnik - Houten en het Kromme Rijngebied;*
- *formuleren van (harde en zachte) beleidsuitgangspunten voor bereikbaarheid, doorstroming, veiligheid en leefbaarheid conform RVVP en SMPU;*
- *(concept-)categoriseringsplannen wegen van provincie Utrecht, BRU en GVVP's;*
- *inventarisatie van lopende verkeers- en vervoerprojecten in het gebied A12 SALTO;*
- *relatie met netwerkmanagement Utrecht Oost;*
- *relatie met het URRIS-project;*
- *relatie met A12 BRAVO;*
- *ruimtelijke inpassing, planologische procedures (o.a. MER), tijdspad en bestuurlijk kader;*
- *in beeld brengen van geplande ontwikkelingen voor wonen en werken tot 2015;*

- *modelmatige doorrekening van het studiegebied, de knoop Bunnik - Houten, en het invloedsgebied (zelfstandig netwerk) met VRU 1.1 voor het referentiejaar.*

Het studiegebied is de weginfrastructurele knoop Bunnik - Houten op de A12. De relevante omgeving, het invloedsgebied, wordt modelmatig in kaart gebracht voor alle vervoerwijzen. De begrenzing is die van het VRU-model dat wordt beheerd door het BRU.

Beleidsuitgangspunten (BLUP's) uit lokale, regionale (SMPU, RVVP) en nationale verkeers- en vervoerplannen en plannen op het gebied van leefbaarheid, ruimtelijke ordening en economie worden geformuleerd voor bereikbaarheid, doorstroming (openbaar vervoer, fiets en auto), (verkeers)-veiligheid en leefbaarheid.

De beleidsuitgangspunten vormen de basis voor het te doorlopen proces en dienen in dat proces volgbaar te zijn. Tegenstrijdige beleidsuitgangspunten in de relevante omgeving worden vastgesteld en bij elkaar gepast (b.v. doorstroming, leefbaarheid en veiligheid, rol van het openbaar vervoer). Lopende projecten (rijp en groen) worden in overleg met de direct betrokken partijen geïnventariseerd. Het eindbeeld hierbij is 2015. Per project worden onderscheiden:

- status van het project
- omschrijving
- verwachte datum van ingebruikname
- kostenraming/ -indicatie
- kostendragers

Onomkeerbare besluiten dienen tijdig en gecontroleerd te worden voorkomen. Ook worden (ruimtelijke) ontwikkelingen voor wonen en werken in beeld gebracht met name vanuit het RSP en het Streekplan.

Voordat de volgende stap wordt ingezet wordt stap 1 bestuurlijk vastgesteld.

stap 2: visie opstellen

- *regelstrategie netwerkmanagement Utrecht Oost implementeren in wegen-categorisering voor het studiegebied;*
- *ontsluiting gemeenten Bunnik en Houten op het rijkswegennet (mogelijke varianten parallel uitwerken);*
- *bepaling strategie voor het totale verkeers- en vervoersysteem in het Kromme Rijngebied inclusief de knoop Bunnik - Houten voor het jaar 2015 (RVVP en SMPU);*
- *opstellen verkeersmodel VRU 1.1 voor alle vervoerwijzen (peiljaar 2015) in het Kromme Rijngebied en de ruimere omgeving met de geplande uit te voeren projecten;*
- *flexibele, toepasbare en uitbreidbare visie opstellen;*
- *visie opstellen op de wijze van samenwerken tussen de wegbeheerders;*
- *vaststellen strategie met bijbehorend integraal netwerk (weg en spoor) waarbij RVVP en SMPU leidend zijn;*
- *opstellen van randvoorwaarden;*
- *toetsing aan bestaande GVVP's;*

Het voorgestane beleid is met name verwoord in het RVVP en SMPU. Na de inventarisatie van de plannen van de diverse betrokken partijen en de bepaling van gezamenlijke uitgangspunten wordt de strategie voor het totale verkeers- en vervoersysteem in het invloedsgebied bepaald. Naast die plannen dienen ook de vaststaande projecten te worden nagegaan. Hierbij kan gebruik worden gemaakt van de aanwezige kennis en ervaring van de deelnemende partijen. De deelnemers en hun rol in het planproces worden benoemd.

Deze stap omvat de vorming van een gezamenlijk beeld op de infrastructurele maatregelen voor de periode tot 2015 in het Kromme Rijngebied. De aansluiting van de knoop Bunnik - Houten op de A12 in uiterlijk 2010 maakt hier een belangrijk deel van uit. De visie dient flexibel, toepasbaar en uitbreidbaar te zijn. Hierbij gaat het ook om een visie op de samenwerking tussen de verschillende betrokken wegbeheerders.

De te voeren strategie tot 2015 wordt bestuurlijk vastgesteld, inclusief het hiertoe benodigde integrale verkeersnetwerk. Met de vaststelling van de strategie wordt afgesproken hoe met het verkeer in het gebied A12 SALTO wordt omgegaan. Belangrijke verkeers- en vervoerrelaties worden onderscheiden en krijgen een hoge prioriteit. Voorkeurroutes worden gezamenlijk bepaald.

De ambitie dient realistisch te zijn: welke doelen worden gesteld en welke knelpunten moeten hiervoor worden aangepakt. Hieruit wordt ook duidelijk welke doelstellingen op korte termijn niet kunnen worden bereikt. Naast die doelstellingen worden gezamenlijke randvoorwaarden (criteria en grenswaarden voor bij voorbeeld reistijd, snelheid, intensiteit, veiligheid en leefbaarheid) opgesteld.

De te voeren strategie wordt vastgesteld in de stuurgroep.

stap 3: knelpunten benoemen

- *inventarisatie van bestaande situatie;*
- *inventariseren en formuleren van de knelpunten tussen visie en bestaande situatie;*
- *prioriteren van de knelpunten;*
- *nieuwe knelpunten bezien.*

De bestaande situatie wordt beschreven. Veel basismateriaal is reeds beschikbaar. Vanuit de confrontatie van de visie met de huidige situatie kunnen de knelpunten worden benoemd. De inventarisatie vindt plaats door de wegbeheerders zelf op basis van aard, oorzaak en ernst van de knelpunten. De samenhang van de knelpunten wordt onderzocht. De knelpunten worden geprioriteerd op basis van de ernst ervan. Mogelijk nieuwe knelpunten als gevolg van het oplossen van herkende knelpunten worden bezien. Hiertoe dient, voor zover niet bekend, de I/C-verhouding (Intensiteit/ Capaciteit) te worden nagegaan.

Ook het knelpuntenoverzicht wordt bestuurlijk voorgelegd.

stap 4: oplossingsrichtingen ontwikkelen

- *voorstellen van oplossingen op netwerkniveau inclusief de aansluiting van Bunnik en Houten op de A12 en de hieraan gerelateerde projecten;*
- *ontwikkelen van een integrale netwerkvisie;*
- *keuze van een voorkeurvariant netwerkvisie;*
- *voorstellen tot beheer, onderhoud en organisatie van het netwerk.*

Met de vastgestelde uitgangspunten (stap 1) en strategie (stap 2) worden gezamenlijk oplossingen op netwerkniveau voorgesteld zoals het beïnvloeden van de capaciteit (herverdeling), beïnvloeden van de verkeersvraag (omleidingen, instroom beperken, uitstroom bevorderen, dynamisch verkeersmanagement), het herverdelen van verkeersstromen (reis- en route-informatie) en het beïnvloeden van de doorstroming (verkeersafwikkeling) in het Kromme Rijngebied.

Door nieuwe maatregelen ontstaan varianten op het netwerk. Uiteindelijk leidt dit tot een voorkeurvariant van de netwerkvisie. Deze voorkeurvariant netwerkvisie moet vervolgens worden uitgewerkt na bestuurlijke vaststelling van de standaardmaatregelen.

Het beheersen van het verkeerssysteem, inclusief het beheer en onderhoud en de organisatie ervan, vereist een goed management.

Over de wijze van management moet in deze stap bestuurlijke overeenstemming worden bereikt.

stap 5: maatregelen vaststellen

- *opstellen van concrete, robuuste maatregelen;*
- *opstelling van kostenindicaties voor de maatregelen en mogelijke financiering;*
- *toetsen van maatregelen met VRU 1.1 -verkeersmodel 2015;*
- *benoemen van eventuele alternatieve maatregelen;*
- *toetsing van geïnventariseerde plannen en ontwikkelingen.*

De oplossingen dienen te leiden naar concrete maatregelen. De geformuleerde doelstellingen worden hierbij in acht genomen. Het positief effect van de maatregelen op de genoemde knelpunten wordt beschreven. Ongewenste neveneffecten worden gecompenseerd. Zo nodig worden alternatieve maatregelen benoemd als de haalbaarheid of het draagvlak voor voorgestelde maatregelen ontbreekt.

Bij de selectie van maatregelen wordt gelet op:

- effectiviteit
- kosten
- haalbaarheid
- draagvlak
- realisatietermijn.

In deze fase worden ook de geïnventariseerde plannen en ontwikkelingen getoetst. De totale, gefaseerde maatregelen set inclusief kostenindicatie betekent het (voorlopige) einde van het samenwerkingsproces.

stap 6: rapportage

- *korte, bondige rapportage netwerkvisie en benodigde maatregelen.*

De werkwijze en resultaten zullen in een korte, bondige rapportage worden vastgelegd. Het proces en het bereikte resultaat wordt royaal begeleid met inzichtelijke kaartbeelden. De rapportage bestaat uit een netwerkvisie en een indicatie van de benodigde maatregelen.

11. Resultaat

Het uiteindelijke resultaat is een door de deelnemende partijen:

1. vastgesteld studierapport verkenning A12 SALTO, bestaande uit het haalbaarheidsonderzoek naar de tijdige realisatie van de aansluiting van de knoop Bunnik - Houten op de A12 in uiterlijk 2010 en een integrale verkeerskundige visie op en maatregelenpakket voor het Kromme Rijngebied, zijnde de relevante omgeving;
2. bestuurlijk vast te stellen gedeelde uitkomsten;
3. ondertekend (bestuurlijk) convenant, waarvan zowel het standpunt voor een aansluiting van de knoop Bunnik - Houten op de A12 in uiterlijk 2010 als de visie op en uitwerking in een maatregelenpakket voor het Kromme Rijngebied in 2015 deel uitmaken.

In een vervolgfase kan een uitvoeringsprogramma worden opgesteld als onderdeel van respectievelijk RVVP en SMPU, inclusief prioritering en financiering.

Vanwege het krappe tijdsplan dient niet uitgesloten te worden dat wordt volstaan met een ambtelijk "overeengekomen" convenant als voorbereiding op bestuurlijke vaststelling.

12. Projectorganisatie

Om de integrale aanpak A12 SALTO in goede banen te leiden is een projectorganisatie noodzakelijk. Uitgegaan wordt van een (bestuurlijke) stuurgroep, (ambtelijke) projectgroep en een expertgroep. De expertgroep vervult een functie bij de beoordeling van de verkeerskundige visie en het maatregelenpakket op het Kromme Rijngebied.

De stuurgroep en projectgroep bestaan uit vertegenwoordigers van RWS Utrecht, BRU, provincie Utrecht en de gemeenten Bunnik, Driebergen-Rijsenburg, Houten, Nieuwegein, Utrecht, Wijk bij Duurstede en Zeist. Voorzitter van de stuurgroep is de portefeuillehouder Verkeer en Vervoer van het BRU, mevrouw ing. M.A. van den Bergh.

In de eerste bijeenkomst van de stuurgroep A12 SALTO op 11 september 2003 heeft de stuurgroep de startnotitie vastgesteld als gezamenlijk vertrekpunt. Afgesproken is dat de startnotitie formeel ter vaststelling wordt aangeboden aan de colleges van Burgemeester en wethouders van de deelnemende gemeenten en het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht.

De gemandateerde projectgroep komt frequent bij elkaar. Alle deelnemende partijen nemen in gelijke mate deel in de projectgroep. De stuurgroep wordt bijeen geroepen bij de afronding van een of meer gecombineerde fase(n) in het proces of indien hiertoe anderszins aanleiding is. De projectgroep legt verantwoording af aan de stuurgroep.

De projectleider wordt geleverd door het BRU; het BRU levert ook een projectassistent.

Voorgesteld wordt om, vanwege het krappe tijdsplan en de beperkte inzetbaarheid van personele capaciteit van de deelnemende partijen, een extern adviesbureau in te huren voor inhoudelijke inbreng en ondersteuning. De hiermee gemoeide gaande kosten dienen door de deelnemende partijen te worden gedragen.

13. Planning

Het proces dient wat betreft de knoop Bunnik - Houten en het uit de verkeerskundige visie op het Kromme Rijngebied volgend maatregelenpakket in elk geval voor uiterlijk 01 mei 2004 te zijn afgerond. Hiertoe is, als opstap voor het op te stellen plan van aanpak, een voorlopige totaalplanning inclusief mijlpalen opgesteld. Het standpunt over de spoedige realisatie van de aansluiting van de knoop Bunnik - Houten op de A12 in uiterlijk 2010 dient zo mogelijk voor 01 januari 2004 bekend te zijn om als input te dienen voor de parallel op te stellen integrale verkeerskundige visie op het Kromme Rijngebied.

De globale planning per af te ronden stap ziet er als volgt uit met datum gereed:

vooraf:	offerte-uitvraag en keuze extern adviesbureau	augustus 2003
stap 1:	informatie verzamelen	september 2003
stap 2:	visie opstellen	november 2003

>>>>	<i>standpunt (on)haalbaarheid in tijd verbinding Houten/A12: 1 januari 2004</i>	<<<<
------	---	------

stap 3:	knelpunten benoemen	januari 2004
stap 4:	oplossingsrichtingen ontwikkelen	maart 2004
stap 5:	maatregelen vaststellen	april 2004
stap 6:	rapportage	mei 2004

De stuurgroep wordt bijeengeroepen in de maanden november 2003, februari 2004 en april 2004. De data worden gekoppeld aan de voortgang van de diverse stappen. Zo nodig kan een extra bijeenkomst worden ingevoegd. In de stuurgroep van 11 september 2003 is afgesproken dat de deelnemende gemeenten hun commissieleden informeren. Daarnaast is er in de tussenliggende periodes regelmatig afstemoverleg tussen projectgroep- en stuurgroep lid van de deelnemende partijen.

In het voortraject worden zoveel mogelijk parallelle werkzaamheden uitgevoerd zoals de ontwikkeling en uitwerking van varianten. De bestuurlijke besluitvorming over de varianten vindt erna plaats. Ingecalculeerd wordt hierbij dat in het voortraject dubbel werk kan worden gedaan.

14. Communicatie

Communicatie over het project A12 SALTO vindt centraal plaats onder (strakke) regie van de stuurgroep A12 SALTO. Namens de stuurgroep coördineert bureau communicatie van het BRU de informatie aan derden. Concept-persberichten worden ter goedkeuring voorgelegd aan de deelnemende partijen. Het eerste persbericht over het project A12 SALTO verschijnt november 2003, aansluitend aan de dan te houden stuurgroepbijeenkomst.

De resultaten van de studie worden in maart/april 2004 om commentaar voorgelegd aan een expertgroep. Deze expertgroep kan bestaan uit vertegenwoordigers van Vervoeranalyse en Mobiliteitsadvies (VenM), Transport en Logistiek Nederland (TLN), EVO, Kamer van Koophandel, NS, Politie, hulpdiensten, OV-bedrijven, ANWB, Fietsersbond, 3VO, Natuur en Milieu Utrecht (NMU). Bijzondere aandacht wordt besteed aan de wijze van organisatie.

Daarnaast vindt communicatie plaats met de direct belanghebbenden zoals bewoners en belangenverenigingen (o.m. buurtvereniging Bunnik Buiten en verkeersberaad Bunnik). Er dient de nodige aandacht te zijn voor de uit te dragen boodschap.

De resultaten van de door de stuurgroep onderschreven visie worden ter goedkeuring voorgelegd aan de raden van de betrokken gemeenten, Provinciale Staten, Dagelijks Bestuur BRU en Rijkswaterstaat.

Na afloop van het proces wordt een brochure met CD-ROM uitgebracht. In de loop van het proces worden korte, bondige voortgangsrapportages opgesteld.

15. Kosten

De totale projectkosten, inclusief de kosten van de externe inhoudelijke ondersteuning worden volgens een in de stuurgroep A12 SALTO van 11 september 2003 vastgestelde verdeelsleutel verdeeld over de deelnemende partijen. Aan een drietal adviesbureaus is offerte gevraagd om het project inhoudelijk te ondersteunen. De projectgroep heeft de stuurgroep geadviseerd om de uitvoering te gunnen aan Grontmij Advies & Techniek bv. Opdrachtverlening heeft plaats gevonden na de bestuurlijke instemming in de stuurgroep van 11 september 2003.

De totale projectkosten zijn taakstellend geraamd op € 100.000,= excl. BTW, te weten:

-	inhuur extern bureau	€ 65.000,=
-	modelruns	€ 15.000,=
-	communicatie	€ 20.000,=

In de stuurgroep A12 SALTO van 11 september 2003 is de volgende kostenverdeling afgesproken:

Rijkswaterstaat directie Utrecht	20%	€ 20.000,=
Provincie Utrecht	20%	€ 20.000,=
Bestuur Regio Utrecht	20%	€ 20.000,=
Gemeente Houten	20%	€ 20.000,=
Gemeente Bunnik	15%	€ 15.000,=
Gemeente Driebergen-Rijsenburg	01%	€ 1.000,=
Gemeente Nieuwegein	01%	€ 1.000,=
Gemeente Utrecht	01%	€ 1.000,=
Gemeente Wijk bij Duurstede	01%	€ 1.000,=
Gemeente Zeist	01%	€ 1.000,=

Op 17 september 2003 heeft het BRU een akkoordverklaring verzonden aan de aan het project deelnemende partijen wat betreft de financiële bijdrage aan het project.

Uitgangspunt is dat de eigen personeelscapaciteit van de deelnemende partijen om niet beschikbaar wordt gesteld.

16. Risico's

In de loop van het proces kunnen zich risico's voordoen, zoals:

- partijen kunnen het niet eens worden over personele inzet;
- partijen zijn niet op een lijn te brengen en/of te houden;
- partijen kunnen de uitvoeringsfinanciering niet rond krijgen;
- uitstel van het besluit tot het treffen van maatregelen

Er moeten afspraken worden gemaakt hoe met deze risico's zal worden omgegaan.