

## Behandelingsvoorstel voor de commissie WV

Onderwerp: Plan van aanpak A12-west

Cie-datum : 3 juni 2002

Cie-nummer:

---

<b>Procedure:</b> in GS (na Cie. Vergadering) op: nvt	inspraak: nee
eerdere behandeling in cie: nee	op: nvt
in PS: nee	op: nvt

---

Behandelend ambtenaar: Gé de Gunst

toestel: 2021

b.g.g.: 3362

---

### **Samenvatting (inclusief communicatie):**

*(De woorden "alternatieve mogelijkheden en" wissen, indien geen alternatieven worden vermeld.)*

In de corridor Utrecht – Woerden – Bodegraven is op diverse plaatsen een bereikbaarheidsprobleem. Diverse partijen ontwikkelen een groot aantal projecten op gebied van verkeersinfrastructuur. Het betreft in hoofdzaak Rijkswaterstaat, gemeenten Utrecht - inclusief Projectbureau Leidsche Rijn -, Woerden en Bodegraven, het Bestuur regio Utrecht en de provincie Utrecht. Ieder ontwikkelt vanuit de eigen achtergrond. Wel stelt elke partij te handelen op basis van c.q. binnen de kaders van twee rapporten uit resp. maart en april 2000 waarin een korte termijn visie en een lange termijn visie voor de corridor zijn beschreven.

Op enige afstand zijn de gemeenten Nieuwegein en Montfoort belangstellend en volgend. De belangstelling van Nieuwegein betreft in hoge mate de ontwikkelingen rondom Rijnenburg. De gemeente Reeuwijk is via Bodegraven betrokken.

Het begin mei gestarte vervolgtraject voorziet in het opstellen van een netwerkvisie, een visie op inrichting en gebruik van de A12 zelf en een visie op de ontsluiting van Rijnenburg. Deze deelvisies worden samengebracht met de al bestaande lange termijnvisie c.q. geactualiseerde visie. Vervolgens worden de al geïnventariseerde projecten getoetst aan deze visie. Dit leidt dan tot een infrastructuurprogramma met prioriteitsstelling en financiering. Partijen binden zich hieraan in een convenant. Een "programmabureau" bewaakt de afgesproken voortgang in het project A12-Bravo.

### **Middelen:**

Deelnemende partijen stellen om niet personele middelen ter beschikking.

Partijen verdelen de te maken externe kosten volgens een per opdracht door de stuurgroep op te stellen verdeelsleutel. De kosten van de eerste opdracht aan DHV worden gedragen door Rijkswaterstaat Directie Utrecht en provincie Utrecht, elk voor 50%. Deze kosten bedroegen totaal € 23.600 excl. BTW. De kosten voor de tweede opdracht aan DHV zijn begroot op ca. € 107.000 excl. BTW.

De ambtelijke projectgroep ontwikkelt een voorstel voor een verdeelsleutel. De stuurgroep zal hierover een besluit nemen. Het provinciaal aandeel in de verdeelsleutel zal waarschijnlijk liggen tussen de 25 en 50 %.

De provinciale bijdrage wordt in 2002 ten laste gebracht van de reservering voor de gebiedsgerichte verkenning A27.

Voor 2003 en 2004 en verder is nog geen voorziening getroffen.

Verwacht mag worden dat de provincie een trekkersrol zal hebben in de bewaking van de procesvoortgang die moet leiden tot de realisering van het infrastructuurprogramma.


Voorlopige schatting € 100.000 per jaar. Hiervoor wordt later een dekkingsvoorstel gepresenteerd.

### **Wordt geagendeerd:**

om advies over de volgende vraag (vragen):

voor oriënterende bespreking, toegespitst op de volgende aspecten:

voor korte bespreking (er kunnen enkele kleine opmerkingen worden gemaakt) en vervolgens ter kennisneming.

 ter kennisneming, het stuk wordt niet besproken.

## **Toelichting:**

### **1. De aanleiding: de bereikbaarheidsproblemen op de A12**

De bereikbaarheidsproblemen in het gebied rondom de A12 tussen Utrecht en Gouda worden steeds groter. Problemen die hun oorsprong vinden in de snelle ruimtelijke ontwikkelingen zoals in de gemeente Woerden en in de gemeente Utrecht (Leidsche Rijn en op termijn Rijnenburg). Ook de snelle economische ontwikkeling binnen de regio draagt haar steentje bij aan de problematiek. Dagelijks zijn er files op de A12, en op de toegangsroutes naar en vanuit Woerden.

In maart / april 2000 is door de provincie, het BRU en de gemeenten Utrecht, Woerden, en de toenmalige gemeenten Vleuten / De Meern en Harmelen een korte en lange termijn visie opgesteld die als basis zou moeten dienen voor verschillende oplossingsrichtingen en daaruit voortvloeiende initiatieven. De visies worden wel gehanteerd, maar er is geen instantie die alle initiatieven erop toetst en de samenhang bewaart wanneer lokale afwijkingen ontstaan. De bestuurlijke status van de beide visies is niet geheel duidelijk.

Om te komen tot gezamenlijke oplossingsrichtingen heeft, op gezamenlijk initiatief van rijkswaterstaat en provincie Utrecht, op 11 januari 2002 een bestuurlijk overleg plaatsgevonden. Tijdens dit overleg bleek dat de direct betrokkenen maar beperkt op de hoogte waren van elkaars talrijke initiatieven. Initiatieven die enerzijds samenhangen met het zoeken naar oplossingen voor capaciteitsproblemen op de A12 zelf en anderzijds samenhangen met ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied rond de A12. Afstemming van de verschillende initiatieven werd noodzakelijk geacht om tot adequate oplossingsrichtingen te kunnen komen. Provincie en Rijkswaterstaat hebben het initiatief genomen voor zo een bredere aanpak. Werken naar een duurzame oplossing met meerwaarde voor elk van de betrokken partijen is het uitgangspunt. De provincie heeft vanuit haar bestuurlijke middenpositie de regie voor deze aanpak op zich genomen, en heeft daarbij bureau DHV ingeschakeld.

Inhoudelijk gaat het om verbetering van mobiliteit en bereikbaarheid in het gebied, met als voornaamste onderdelen een nieuwe / extra aansluiting op de A12 ten behoeve van de ontsluiting van Leidsche Rijn, een randwegenstelsel rondom Woerden en Harmelen, en verbetering van de bestaande ontsluiting van Woerden. De ontwikkeling van een netwerkvisie voor het gebied moet de basis worden voor de keuze van welke projecten wel en welke niet zouden moeten worden uitgevoerd en in welke volgorde. De ontsluiting van Rijnenburg moet hierin meteen worden meegenomen. De bestaande "lange termijn visie" wordt dan geactualiseerd en verder geoperationaliseerd.

De regionale BOR-projecten "Westelijke ontsluiting Woerden op de A12" (BRU / gemeente Woerden) en "Aanzet parallelstructuur A12 noordzijde (provincie Utrecht) en het landelijk BOR-project "Benutting A12 ten westen van de stad Utrecht" maken onderdeel uit van dit geheel. Voorts studeert Rijkswaterstaat op een experiment met een betaalstrook (express lane) die mogelijk op de A12 tussen Oudenrijn en Woerden zou kunnen komen.

Voor een overzicht van de geïnventariseerde projecten zie bijlage 1.

### **2. Het doel: gezamenlijk aan de slag**

Om te komen tot duurzame oplossingsrichtingen is besloten gezamenlijk aan de slag te gaan. In het tweede bestuurlijk overleg van 27 maart is het procesplan "A12-Bravo" (BRede Aanpak Voorkomt Ongelukken) van DHV gepresenteerd en aanvaard als leidraad voor de volgende fase<sup>1</sup>.

De deelnemende partijen zijn Rijkswaterstaat Directie Utrecht, Provincie Utrecht, Bestuur regio Utrecht en de gemeenten Utrecht, Nieuwegein, Woerden, Bodegraven en Montfoort. Rijkswaterstaat directie Utrecht onderhoudt contact met directie Zuid-Holland, de gemeente Bodegraven onderhoudt contact met de gemeente Reeuwijk.

---

<sup>1</sup> Het volledige rapport "Als je niet oppast loopt het vast" is, gezien de omvang, niet integraal bijgevoegd. Het is op verzoek digitaal beschikbaar via Gé de Gunst, ge.de.gunst@provincie-utrecht.nl. Wel is in bijlage 1 een lijst van geïnventariseerde infrastructuurprojecten opgenomen.

Er is een projectstructuur is vastgesteld (zie bijlage 2). Daarbij is het nog de bedoeling dat de stuurgroep (=bestuurlijk overleg) de opdrachtgever wordt voor het project A12-Bravo. In een volgend bestuurlijk overleg wordt dit voorgelegd.

En er is een procesplanning met beoogd eindresultaat medio november 2002 afgesproken. Deze strakke planning is nodig omdat sommige projecten in hun planning en soms zelfs bestuurlijke besluitvorming al ver gevorderd zijn. De planmatig verst gevorderde onderdelen bij de verbetering van mobiliteit en bereikbaarheid in het gebied zijn een nieuwe c.q. extra aansluiting op de A12 ten behoeve van de ontsluiting van Leidsche Rijn, een randwegenstelsel rondom Woerden en Harmelen, en verbetering van de bestaande ontsluiting van Woerden.

De provincie heeft eind april, in ruggespraak met Rijkswaterstaat, DHV gevraagd om de initiatiefnemers ook in de tweede fase te ondersteunen zowel wat het inhoudelijke deel betreft als wat het procesdeel betreft. Dit op basis van de al voorgestelde procesplanning voor deze fase. DHV heeft hiertoe de procesplanning nader uitgewerkt in een procesplan, als sturingsinstrument om te komen tot het gewenste resultaat, gedragen door de direct betrokkenen. Het plan geeft inzicht in de doelen en de richting en beoogd commitment van alle betrokken partijen te bewerkstelligen.

### **3. Procesplan voor de tweede fase van A12-Bravo**

Voor de periode volgend op het bestuurlijk overleg van 27 maart 2002 heeft DHV het procesplan nader uitgewerkt.

In het traject zijn drie deeltrajecten te onderscheiden.

#### *Stap 1: Opstellen deelvisies*

In dit deeltraject worden op drie onderdelen visies ontwikkeld door betrokken partijen. De provincie is trekker van de ontwikkeling van een op de regio toegespitste netwerkvisie; Rijkswaterstaat is trekker van de visie op gebruik, inrichting en uitvoering van en op de A12; en gemeente Utrecht en/of Bestuur regio Utrecht is trekker van de ontwikkeling van een visie op de ontsluiting van Rijnenburg.

#### *Stap1a: de visie op het netwerk*

Doel van deze exercitie is het vaststellen van een gedragen deelvisie op het weginfranetwerk in deze regio, globaal lopend van Bodegraven tot het verkeersplein Oudenrijn. Belangrijk is vast te stellen welke wegen een (inter-)nationale functie vervullen, welke wegen het regionale net vormen, en welke het lokale ontsluitende net. Van daaruit kan worden aangegeven welke schakels ontbreken of welke bestaande verbindingen opnieuw moeten worden gewaardeerd. Aandachtspunten zijn de regionale ontsluiting van de Oude-Rijnzone (nu nog via de N198 en de N458) en de vraag of en hoe de N212 vanuit het noorden op de A12 moet worden aangesloten. Ook zal een uitspraak moeten worden gedaan met betrekking tot de functie van de A12: alleen een landelijke functie of ook een regionale functie en daarmee deel uitmakend van het regionale net. De uitspraken die op dit punt worden gedaan, zullen te zijner tijd één op één worden overgenomen in het PVVP van de provincie en het RVVP van het BRU.

Het resultaat zal bestaan uit een visie die concreet genoeg moet zijn om als kader voor de afzonderlijke projecten te dienen.

Zoals afgesproken op 27 maart, wordt geen aparte visie opgesteld voor het OV- en het langzaam-verkeersnetwerk. In dit project wordt uitgegaan van de bestaande infrastructuur en plannen op dat terrein.

#### *Stap1b: de visie op de A12*

Doel van dit onderdeel is om vast te stellen hoe de A12 er in de toekomst komt uit te zien: alleen (verbrede) hoofdrijbanen, een stelsel van hoofd- en parallelrijbanen zoals opgenomen in de bestaande langetermijnvisie of een parallel aan de A12 gelegen onafhankelijke regionale structuur. Uit een verdere detaillering van het concept van de parallelbanen zal moeten blijken of dat voldoende werkt, of deze structuur ook een rol kan spelen in het ontlasten van de verschillende woongebieden en aan wat voor soort parallelwegen dan gedacht wordt.

Het resultaat zal bestaan uit een onderbouwde keuze tussen een volwaardige parallelstructuur van de rijksweg en een rijksweg met parallel daaraan een regionale structuur.

#### *Stap1c: de visie op de ontsluiting van Rijnenburg*

Doel van deze exercitie is om een globale visie te ontwikkelen op de hoofdstructuur en ontsluiting van de nieuwe wijk Rijnenburg. Daarbij is het niet voldoende de aansluitingen op de A12 en/of de A2 aan te wijzen. De relatie met andere onderdelen van het stedelijk gebied zoals Leidsche Rijn, Nieuwegein, Papendorp en Utrecht-Centrum is evenzeer van belang. Daarnaast moet worden nagedacht over de stroken tussen al deze stedelijke gebieden:

blijven dat zones met enkel infrastructuur of komen daar ook andere functies tot ontwikkeling? De relevantie daarvan ligt in de vraag of parallelbanen zoals in de eerste plannen van RWS zijn verwoord, of een aparte regionale structuur in die stroken moeten en/of kunnen worden aangelegd.

*Resultaat:* Het is niet aannemelijk dat deze deelstudie direct een definitieve ontsluitingsstructuur voor Rijnenburg oplevert. Daarvoor is het aantal onzekerheden op dit moment nog te hoog. Wellicht is een structuurvisie als voorlopig toetsingskader haalbaar en anders een aantal scenario's waarmee onomkeerbare besluiten kunnen worden vermeden en toch de kortetermijnprojecten kunnen worden gestart.

#### *Stap 2: Opstellen langetermijnvisie*

*Doel* van deze exercitie is het aaneensmeden van de resultaten van de deelvisies en zonodig heroverwegen van de resultaten bij onverenigbare conclusies. Het resultaat is dan een geactualiseerde langetermijnvisie op de infrastructuur in deze regio met eenduidige uitspraken over het netwerk, de vormgeving van de A12 en de ontsluiting van Rijnenburg en omgeving.

Opgemerkt wordt dat de reeds bestaande langetermijnvisie als basis wordt gehanteerd, dat wil zeggen dat we het goede daaruit behouden en aanvullen met nieuwe inzichten en ideeën.

Het *resultaat* zal bestaan uit een op ambtelijk niveau breed gedragen langetermijnvisie in heldere beknopte bewoordingen en gevisualiseerd door toevoeging van kaartmateriaal.

Deze geactualiseerde lange termijn visie wordt door de stuurgroep (voorlopig) vastgesteld.

#### *Stap 3: Toetsing, opzet infrastructuurprogramma en prioritering*

In dit deeltraject vindt toetsing van de reeds geïnventariseerde projecten aan de geactualiseerde en geoperationaliseerde langetermijnvisie plaats. Vervolgens worden de projecten geselecteerd en opgenomen in het infrastructuur-programma. Daarna vindt prioritering van de projecten plaats.

#### *Stap 3a: Opbouw van een infrastructuurprogramma*

*Doel* van deze fase is het vaststellen van alle infrastructurele werken voor de komende tien jaar die allen moeten passen binnen de langetermijnvisie en ook op elkaar moeten aansluiten. Duidelijk zal worden wat de effecten van de verschillende maatregelen zullen zijn op de A12 en haar omgeving.

Basis is in ieder geval de groslijst van eerder geïnventariseerde projecten, maar het is niet uitgesloten dat bepaalde projecten op grond van die visie en nadere discussie kunnen vervallen, moeten worden aangepast of zelfs toegevoegd. In deze fase worden ook de benuttingsmaatregelen op de A12 opgevoerd. Vervolgens wordt aan de hand van een doorrekening vastgesteld of de maatregelen aan hun doelstelling voldoen en of ze elkaar versterken of verzwakken. Dit alles in de context van de eerder geïnventariseerde ruimtelijke plannen.

*Resultaat* is een compleet overzicht van korte- en middellange-termijnprojecten die passen binnen de langetermijnvisie.

#### *Stap 3b: Prioritering, fasering en financiering*

*Doel* van deze fase is van alle projecten de prioriteit vast te stellen: het tijdstip waarop de betreffende infra moet (vanuit de verkeerskundige noodzaak) en kan (vanuit de ruimtelijke, juridische en financiële mogelijkheden) worden aangelegd. Daartoe zal van alle projecten moeten vaststaan wat ze kosten en hoe één en ander kan worden betaald; uit eigen middelen, met subsidie van anderen of door samenvoeging van de verschillende 'geldpotjes'. Deze informatie wordt door de 'projectholder' gegenereerd. In dit verband zal zeker gekeken worden of vorming van een gezamenlijk fonds, vergelijkbaar met het regiofonds tot de mogelijkheden behoort. Essentieel in de fasering is ook het op elkaar aansluiten van wegen en aansluitingen, en het voorkomen van extra overlast door reconstructies op hetzelfde moment.

*Resultaat* zal zijn een programma met geprioriteerde en gefaseerde algemene maatregelen en onderbouwing, alsmede afspraken over de financiering, vastgesteld door besturen van de betrokken bestuurlijke partners.

#### *Stap 4: Ontwikkeling structuur voor bewaking procesvoortgang en ondertekening convenant*

Dit deeltraject loopt in de tijd gelijk op met deeltraject drie. Dit deel is sterk afhankelijk van de snelheid waarmee het proces plaatsvindt en de mate waarin en het tijdstip waarop de partijen zich willen verbinden aan de visie en het infrastructuurprogramma.

Het doel van dit deeltraject is het verankeren van het formele vervolg van dit project. Hoe garanderen we dat de langetermijnvisie gebruikt blijft worden als kader voor infrastructurele werken, hoe spreken we elkaar daarop aan, wat moet er gebeuren als de langetermijnvisie te zijner tijd moet worden geactualiseerd, hoe wordt de

voortgang van alle projecten bewaakt, hoe opereren de partijen bij gebleken financiële mee- en tegenvallers, wat kunnen we afspreken over verkeersmanagement op de zo aangelegde of gereconstrueerde infrastructuur, etc. Het *resultaat* van deze fase zal bestaan uit een plan voor programmabewaking en -bijsturing in de vorm van een organisatiestructuur en een convenant.

#### *Stap 5: Besluitvorming*

Het infrastructuurprogramma met fasering en financiering plus de organisatie voor de programmabewaking wordt als één ontwerp vastgesteld door de bestuurlijke partners in de Stuurgroep en ter besluitvorming aangeboden aan de colleges van de partijen.

Als alle voorgaande activiteiten op tijd worden afgerond en er zich geen grote bestuurlijke knelpunten voordoen, moet de stuurgroep dit vóór 1 november 2002 kunnen afronden.

#### **4. Middelen: personele en financiële middelen**

##### *Personele middelen:*

De deelnemende partijen stellen om niet personele middelen ter beschikking.

##### *Financiële middelen:*

Partijen verdelen de te maken externe kosten volgens een per opdracht door de stuurgroep op te stellen verdeelsleutel.

De kosten van de eerste opdracht aan DHV worden gedragen door Rijkswaterstaat Directie Utrecht en provincie Utrecht, elk voor 50%. Deze kosten bedroegen totaal € 23.600 excl. BTW.

De kosten voor de tweede opdracht aan DHV zijn begroot op ca. € 107.000 excl. BTW.

De ambtelijke projectgroep ontwikkelt een voorstel voor een verdeelsleutel. De stuurgroep zal hierover een besluit nemen. Het provinciaal aandeel in de verdeelsleutel zal waarschijnlijk liggen tussen de 25 en 50 %.

De provinciale bijdrage wordt in 2002 ten laste gebracht van de reservering voor de gebiedsgerichte verkenning A27.

Voor 2003 en 2004 en verder is nog geen voorziening getroffen.

Verwacht mag worden dat de provincie een trekkersrol zal hebben in de bewaking van de procesvoortgang die moet leiden tot de realisering van het infrastructuurprogramma.

Voorlopige schatting € 100.000 per jaar. Hiervoor wordt later een dekkingsvoorstel gepresenteerd.

#### **Bijlagen:**

1. Kaart en lijst van geïnventariseerde infrastructuurprojecten
2. Projectstructuur A12-Bravo

## LIJST VAN GEÏNVENTARISEERDE INFRASTRUCTUURPROJECTEN

Versie april 2002

1. Westelijke randweg Woerden, inclusief brug over de Oude Rijn
2. Westelijke ontsluiting Woerden (BOR regionaal, BRU Woerden) => verbinding westelijke randweg met Molendijk / A12
3. Omleiding kern Nieuwerbrug
4. Westelijke randweg Woerden Zuid => opwaarderen Waardsedijk
5. Molendijk => aanpassing i.v.m. grotere verkeersdruk;  
5a. uitbreiding aansluiting Waarder
6. Oostelijke randweg Woerden => verbinding Breeveldtunnel met parallelweg – oost
7. Westelijke randweg Harmelen, inclusief brug over de Oude Rijn (samen met 8 BOR regionaal, provincie)
8. Noordelijke parallelstructuur A12 c.q. parallelweg – oost => verbinding van randweg Harmelen met aansluiting Hellevliet / Veldhuizen (samen met 7 BOR regionaal, provincie)
9. Doortrekken noordelijke parallelstructuur A12 => verbinding parallelweg – oost met Snel en Polanen (industrieterrein)
10. Reconstructie aansluiting woerden en Europabaan
11. Aansluiting Hellevliet / Veldhuizen => combinatie verzorgingsplaats met aansluiting t.b.v. Leidsche Rijn Veldhuizen / Vleuterweide (samen met 17, 18, 19, 20 landelijk BOR project)
12. Verbinding aansluiting Hellevliet / Veldhuizen met Leidsche Rijn stroomweg Veldhuizen
13. Stroomweg Veldhuizen (vrijwel gereed)(Projectbureau Leidsche Rijn)
14. Aansluiting De Meern => afsluiting westelijke toe- en afrit
15. Reconstructie wegvak Montfoort – De Meern incl. Hoogenboomsebrug en OV-voorzieningen Montfoort – De Meern (vrijwel gereed)(provincie Utrecht)
16. Fietsvoorzieningen Woerden Harmelen => langs de N198 langs de Oude Rijn, inclusief nieuwe Groepenbrug in de N198 over de Oude Rijn (in uitvoering)(provincie Utrecht)
17. Spitsstrook Oudenrijn – Woerden (samen met 11, 18, 19, 20 landelijk BOR – project)
18. Spitsstrook Woerden – Bodegraven (samen met 11, 17, 19, 20 landelijk BOR – project)
19. Spitsstrook Bodegraven – Woerden => benutting zuidbaan Gouda – De Meern (samen met 11, 17, 18, 20 landelijk BOR – project)
20. Spitsstrook Woerden – Oudenrijn => benutting zuidbaan Gouda – De Meern (samen met 11, 17, 18, 19 landelijk BOR – project)
21. Aansluiting Bodegraven / aansluiting Reeuwijk => aanpassing in verband met openstelling nieuwe N11
22. Verlengde Tuurluur (vrijwel gereed) (gemeente Reeuwijk)
23. Ontsluiting Rijnenburg
24. Kortsluiting N212 naar parallelstructuur – (noordzijde) A12
25. Fietsverbinding van Woerden zuidoost naar Harmelen zuidwestpunt (van Cattenbroekerdijk naar de Groenendaal)
26. Routeontwerp A12 => het verbeteren van de architectonische vormgeving van de wegomgeving (van Den Haag tot de Duitse grens)
27. Randstadspoor => light-rail op traject Woerden/Vleuten – Utrecht CS – Houten/Geldermalsen (-Tiel)
28. Transferium Molenvliet => beoogd overstappunt nabij eindpunt Randstadspoor nabij Woerden - Molenvliet en nabij A12

29. Spoorverdubbeling op traject Gouda – Utrecht. Het trajectgedeelte Woerden west – Harmelen oost is thans in uitvoering.

*NB: op de kaart is abusievelijk het traject Alphen aan de Rijn – Utrecht aangegeven.*

30. Windmolens langs de A12, ter hoogte van verzorgingsplaats Hellevliet en ten zuiden van Woerden

31. Toekomstig OV richting Rijnenburg

32. Expressbaan op de A12

33. Verlenging randweg Bodegraven (pm)

34. Aanleg N11 alphen aan den Rijn – Bodegraven (in uitvoering)

**De kaart is niet beschikbaar in deze versie, indien u de kaart graag wilt bekijken, verzoek ik u contact op te nemen met de behandelend ambtenaar.**



Project A12 Bravo [= brede aanpak voorkomt ongelukken]

Het project omvat de vorming van een gezamenlijk beeld op de infrastructurele maatregelen rond en op de A12 van Oudenrijn tot Bodegraven respectievelijk tot Gouda, waarin met name de onderlinge samenhang wordt afgewogen. Het project omvat ook de ontwikkeling van een gecoördineerd uitvoeringsplan waarin de benoemde projecten onderling zodanig geprioriteerd zijn, dat er een win-win situatie kan ontstaan.

**Projectorganisatie**

De deelnemende partijen zijn de gemeenten Bodegraven, Montfoort, Nieuwegein, Utrecht en Woerden, het Bestuur regio Utrecht, Rijkswaterstaat directie Utrecht, Rijkswaterstaat Directie Zuid-Holland en de provincie Utrecht. Rijkswaterstaat directie Utrecht stemt af met Rijkswaterstaat directie Zuid-Holland.

Rijkswaterstaat directie Utrecht en de provincie Utrecht zijn gezamenlijk trekker van het project. De provincie Utrecht voert de regie.

**Stuurgroep**

De stuurgroep wordt gevormd door de bestuurlijke vertegenwoordigers van de deelnemende partijen. De bestuurlijke vertegenwoordiger van de provincie Utrecht zit de vergadering voor. Het secretariaat wordt gevoerd door Rijkswaterstaat Directie Utrecht.

**Projectgroep**

De projectgroep wordt gevormd door de ambtelijke vertegenwoordigers van de genoemde deelnemende partijen met daaraan toegevoegd een vertegenwoordiger van het Projectbureau Leidsche Rijn.

De projectgroep legt verantwoording af aan de stuurgroep. De ambtelijke vertegenwoordiger van de provincie Utrecht zit de vergadering voor. Het secretariaat wordt gevoerd door Rijkswaterstaat Directie Utrecht.

**Middelen**

**Personele middelen:**

Partijen stellen om niet personele middelen ter beschikking.

**Financiële middelen:**

Partijen verdelen de te maken externe kosten volgens een per opdracht door de stuurgroep op te stellen verdeelsleutel

De kosten van de lopende opdracht aan DHV worden gedragen door Rijkswaterstaat Directie Utrecht en provincie Utrecht, elk voor 50%.

27 maart 2002