

Bijlage 2 bij voortgangsrapportage VERDER najaar 2012

VERDER nummer	Maatregel	VERDER budget	Pag.
Kwalitatief hoogwaardig fietsnetwerk			
no r 1	Leidsche Rijn Centrum - Utrecht Centrum - Uithof - Zeist (2 routes)	1.720.000	1
no r 2	Houten - Papendorp - Leidsche Rijn Centrum - Lage Weide - Maarssen	1.150.000	1
no r 3	Maarssen - Utrecht Centrum - Houten	920.000	1
no r 4	Utrecht Noord - Utrecht Centrum - Nieuwegein - Vianen	900.000	2
no r 5	De Bilt - Uithof - Nieuwegein - IJsselstein	700.000	2
no r 6	Utrecht Noord - Uithof - Bunnik - Houten (via 2 routes)	1.100.000	2
no r 7	Lage Weide - Utrecht Noord	50.000	3
no r 8	Utrecht Centrum - De Bilt - Zeist	800.000	3
no r 9	A'firt Centrum - Noord - Vathorst	300.000	3
no r 10	deel 2 Leusden - A'firt Centrum - Soest (2.790.000)	2.790.000	4
no r 11	Leusden - A'firt Noord - Baarn	1.000.000	4
no r 12	Hoevelaken - A'firt Noord - Soest	500.000	5
no r 13	Hilversum Mediapark - H'sum Sportpark/Arenapark	1.500.000	5
a 51-1	Directe fietsverbinding Soest - Soesterberg	3.000.000	6
a 51-2	Directe fietsverbinding Soest - Soesterberg	1.000.000	6
b 2	Bewegwijzering fietsroutes verbeteren	500.000	7
b 245	Windschermen Jan Blankenbrug	150.000	7
b 25	Nieuwe fietsverbinding Uithof - Nieuwegein	4.000.000	8
b 33	Dubbelzijdig fietspad Westelijke verdeelring Utrecht	900.000	8
b 201	Meer en betere fietsenstallingen in regio bij (Hoogwaardig) OV-haltes	1.000.000	9
b 65	Opwaarderen fietsroute Bunschoten - A'firt	200.000	9
b 16	Opwaarderen fietsroute Dorresteijnseweg A'firt - Leusden	150.000	9
b 112	Fietsverbinding A'firt Noord - Nijkerk	1.500.000	10
b 114	Aanleg/uitbreiden Fietsstalling A'firt - Centrum	300.000	10
b 9	Aanleggen ontbrekende schakel fietsroute Crailo - H'sum Centrum	300.000	11
b 11	Fietspad Koningsweg Soest (N221) - Hoge Vuurscheweg (N415)	900.000	11
b 19	Aanleg fietsbrug over de Eem ter hoogte van Baarn (ontbrekende schakel A'firt - Baarn)	3.000.000	12
b 104B	Aanleg fietstunnel Hertekop onder N226 (Arnhemseweg)	4.000.000	12
b 88	Uitbr. fietsparkeervz. bij stations A'firt Schothorst/ Vathorst, Soest Zuid, H' sum Noord	3.250.000	13
b 246	Fietsbrug Oog in Al	15.000.000	13
a 131c	Ongelijkvloerse verbinding (onder/over N199) voetgangers en fietsers Coelhorsterweg - Hoogland	2.600.000	14
a 191	Verbetering fietsverbinding Hoevelaken - A'firt Centrum (via Hogeweg)	900.000	14
a 192	Verbetering fietsroute Bunschoten - A'firt Vathorst	550.000	15
a 262	Opwaarderen alternatieve fietsroute door Utrecht Centrum	1.500.000	15
a 269	Verbeteren herkenbaarheid fietsnetwerk	2.000.000	16
a 270	Aanleg vijf fietstunnels op Utrechtseweg (N237)	10.000.000	16
a 271	Aanleg fietstunnel Salvador Allendeplein (incl. fietsverbinding Havenweg)	3.500.000	17
a 272	Aanleg fietsonderdoorgang Spinozabrug	3.000.000	17
no r 14	5 leenfietsen NS Station Bunnik	15.000	18
no r 15	20 leenfietsen station Hilversum Arenapark	60.000	18
no r 16	8 leenfietsen OV halte Zeist Jordanlaan	25.000	18
no r 17	5 leenfietsen NS station Utrecht Zuilen	15.000	19
a 273	Uitbreiding leenfietsen gemeente Utrecht	4.300.000	19
Totaal Fiets		81.045.000	
Park + Ride voorzieningen			
no r 20	Park + Ride locatie Leidsche Rijn / Lage Weide	3.000.000	20
no r 21	Park + Ride locatie Vianen	500.000	20
no r 22	Park + Ride station Breukelen	1.000.000	21
no r 23	Park + Ride locatie station Driebergen - Zeist	1.600.000	21
no r 24	Park + Ride locatie station Nijkerk-Corlaer of Harderwijk	1.000.000	22
no r 25	Park + Ride locatie station Barneveld - noord	3.000.000	22
b 230	Park + Ride marketing en communicatie	1.800.000	23
a 138	Aanleg P+R-locatie stadspoort A27	12.000.000	23
a 145	Optimalisatie P + R locatie Hooggelegen	16.000.000	24
Totaal P&R		39.900.000	
Regionaal Verkeersmanagement			
no r 27	RVM (RVMC) Regionaal Verkeersmanagementcentrale	3.013.680	24
no r 28	RVM (UDW)Databank voor verkeersgegevens	12.328.480	24
no r 29	RVM (NG)Het netwerk Geregeld	1.801.680	24
no r 30	RVM (WBiB)Afstemming van wegonderhoud (wegonderhoud Beter in Beeld)	1.081.680	24
no r 31	RVM (DAAS)'De auto als sensor'	200.000	24
no r 32	RVM (BOSS)Verkeersmodellen voor korte termijn	1.077.840	24
no r 33	RVM (COMM)Communicatie	780.000	24
?	Regionaal Verkeersmanagent (Beter Benut)	via BDU	24
a 78	RVM(MOS) deelmaatregelen op straat om verkeer te informeren, te sturen en te geleiden	7.880.000	24
Totaal RVM		28.163.360	

Bijlage 2 bij voortgangsrapportage VERDER najaar 2012

VERDER nummer	Maatregel	VERDER budget	Pag.
Mobiliteitsmanagement maatregelen			
no r 18	Beloningsproef Utrecht Oost (anders betalen voor mobiliteit)		
b 102	Programma oprichten mobiliteitsplatforms	220.000	25
b 136	Instellen Stimuleringsfonds innovatieve mobiliteitsmanagementsmaatregelen	1.500.000	25
no r 19	Mobiliteitsmanagement plus: convenanten/afspraken met bedrijfsleven	75.000	26
a 159	Programma tijdsordening	3.000.000	26
	Stimuleren gebruik deelauto's	2.000.000	27
Totaal Mobiliteitsmanagement		6.795.000	
Goederenvervoer			
no r 26	Programma Stedelijke Distributie:	500.000	28
a 58	Groter aandeel Binnenvaart in de regio Utrecht (AMSbarge en Blueports)	8.400.000	29
b 51	Bewegwijzering doorgaand vrachtverkeer om de regio heen	300.000	29
b 58	Groter aandeel binnenvaart in regio Utrecht en Amersfoort (Pilot)	650.000	30
b 222	Elektrisch vervoer over water (pilot)	200.000	30
b 232	Goederenvervoermanagement op bedrijventerreinen	250.000	31
a 201	Project Blueports (Amersfoort De Isselt)	5.000.000	31
Totaal Goederenvervoer		15.300.000	
OV maatregelen			
a 20a	Aanleg bushaltes afrit A27 Eemnes/Laren	500.000	32
a 38b	Aanpassing businfrastructuur station Amersfoort - Soest Zuid	4.300.000	32
a 43	Pilot spitsbus Amersfoort - Leusden - Utrecht (hele dag)(2.121.000)	2.121.000	33
a 44	Kwaliteitsverbetering busknooppunt Leusden (Heiligenbergerweg/Noorderinslag - Groene Zoom)	500.000	33
a 55	Versnelling spitsbus Amersfoort - Utrecht-Uithof	1.000.000	34
a 88	Verbetering OV-as Utrecht Centrum - Utrecht Noord (Zuilen/Overvecht/Maarsssen)	17.500.000	35
a 96	Versnelling en frequentieverhoging sneltram Utrecht - Nieuwegein/IJsselstein	4.500.000	36
a 97	Nieuwe busverbinding Leusden - Amersfoort-Noord	900.000	36
a 97	Vertramming station Utrecht Centraal - De Uithof	100.000.000	37
a 116	Ontwikkeling station Amersfoort-Vathorst tot regionale OV-knoop	4.950.000	37
b 85	OV-verbinding Wijk bij Duurstede reistijd verkorten	5.000.000	38
b 86	Tangentlijn 10 versterken: nieuwe route en frequentieverhoging	5.000.000	38
b 89	Corridor Bilthoven - Zeist - Driebergen NS/Heuvelrug	10.000.000	39
b 90	Lucasbrug optimaliseren voor OV	5.000.000	40
b 258	Aansluiten langzaam verkeerbrug Rabo op perrons Utrecht CS	5.000.000	41
a 123a	Versnelling OV Amersfoort Centrum - Amersfoort Vathorst	5.600.000	42
b 128	Verbeteren doorstroming OV Soest - Baarn - Hilversum (lijn 70): kleine infrastructurele maatregelen	300.000	42
b 98	Realisatie van een kortsluiting tussen de Randweg Leusden en de Heiligebergerweg A'frit voor OV	400.000	43
b 80	Verbeteren overstapfaciliteiten station Hilversum	300.000	43
b 77	Verbeteren marketing en communicatie regionaal OV	500.000	44
b 80	Hoogwaardig OV Westtangent Utrecht	8.000.000	45
b 131A	Verbeteren OV doorstroming N199 (VRI groenregeling optimaliseren voor verkeer A1 - A'damseweg)	300.000	46
a 197	Nieuwe busverbinding station H'sum - station H'sum Sportpark - A27 - Rijnsweerd/Uithof	180.000	46
a 252	Aanleg bustunnels HOV Zuidradiaal en aansluiting Taatse viaduct	35.000.000	47
a 266	Realiseren HOV Westtangnet tweede fase (Leidsche Rijn C - Lage Weide - station Maarsssen)	5.000.000	47
Totaal OV		221.851.000	
Benuttings maatregelen			
-	Monitoren maatregelen	500.000	48
-	Sudoku	0	
a 33	Aanleg ongelijkvloerse kruising spoor Soest-Zuid (inclusief stationsontwikkeling)	10.000.000	48
a 39a	Aanleg parallelweg Birkstraat (N221 Soest - Amersfoort)	3.300.000	49
a 39b	Herinrichting kruispunt N221-N413 (Vondellaan/Soestebergsestraat)	900.000	49
a 40	Capaciteitsverbetering Westelijke ontsluiting A'frit	60.000.000	50
a 40b	Aanpassing rotondes en wegvakken N199 (A1 - Rondweg-noord)	1.100.000	50
a 70	Tweede fase A12 Bravo, realisatie verbinding Woerden-A12 (verbinding 6c)	8.600.000	51
a 92	Aanleg ongelijkvloerse spoorkruising in Amersfoorteweg te Nijkerk	10.500.000	52
a 105	Capaciteitsvergroting rotonde N224-N226 Woudenberg	1.500.000	52
a 106	Verbreding Randweg Leusden en optimalisering aansluiting op A28 (3.600.000)	3.600.000	53
a 115	Realiseren aansluiten Heideweg op Rondweg-oost (Amersfoort)	6.000.000	53
a 124	Doortrekken N210 richting afslag Nieuwegein Zuid	5.000.000	54
a 184	Ontsluiting Vathorst-West op A1 bij Amersfoort	7.500.000	54
a 185b	A12 Salto oostelijke ontsluiting Houten	13.000.000	55
a 199	Kortsluiting Outputweg en Energieweg (Amersfoort)	20.300.000	55
Totaal benutting		151.800.000	
Planstudies A1/A27 en A28			
Totaal VERDER maatregelenpakket incl. overprogrammering		544.854.360	

Maatregel		No r 1 fietsroutes LR-centrum – centrum - De Uithof – Zeist (2 routes)				
TREKKER	Gemeente Utrecht en BRU (fietsroute De Uithof-Zeist € 300.000)					
Omschrijving maatregel	<p>Deze relatie is de belangrijkste hoofd fietsroute door de stad en in de regio. Met name het stuk tussen Utrecht Centraal en de Uithof is een zeer druk bereden stuk fietspad. LR is nu een belangrijk woongebied en zal in de toekomst verder uitgroeien. Leidsche Rijn Centrum zal in 2020 een grote bedrijvenlocatie zijn. Het zal dus net zoals Utrecht Centrum en de Uithof grote hoeveelheden fietsers trekken.</p> <p>De gehele centrum-as moet een hoogwaardige fietsverbinding worden. Hiervoor is het belangrijk dat zowel het comfort van de route (bijv. uitgevoerd in asfalt, obstakel vrij) goed is, maar ook de doorstroming bij vooral de kruisingen verbeterd wordt. Fietsers van de Uithof naar Zeist hebben een omrijfactor van 1,39. Door de aanleg van het fietspad Uithof – Zeist kan dit verkort worden naar 1,24. Hiermee wordt net niet voldaan aan de norm omrijfactor van 1,2 naar het centrum van Zeist.</p>					
DOEL	Versnellen en verhogen van betrouwbaarheid van de verplaatsingen op relatie 1.					
Totale KOSTEN	€ 1.720.000					
VERDER dekking	€ 1.720.000					
Dekkende partner(s)	Gemeente Utrecht					
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV 15-04-2010	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB 28-04-2010	AANBESTEDING	REALISATIE fase	GEREED	
Actuele fase (kruisje bij actuele fase)	X					
Omschrijving actuele fase	Er is € 1.265.198 vrijgegeven voor de uitvoering van het grootste deel van deze maatregel.					

Maatregel		No r 2 fietsverbinding Houten – Papendorp – Leidsche Rijn – Lage Weide				
TREKKER	Gemeente Utrecht					
Omschrijving maatregel	<p>Papendorp en Lage Weide zijn beide kerngebieden met een sterke automobiliteit. Het aandeel fiets op deze relatie is relatief beperkt. De verbindingen voldoen elk aan de normen voor de omrijfactor en wachttijden bij VRI's. De maatregelen op deze verbinding zijn daarom gericht op het versnellen en aantrekkelijker maken van het netwerk door het vernieuwen van het asfalt van het Papendorpspad en het sociaal veiliger maken van de onderdoorgang A2 (Galecopperdijk). Door de aanleg van een vrijliggend fietspad op de Ravenswaarde wordt de route over het industrieterrein veiliger en aantrekkelijker doordat er minder overlast is van geparkeerde (vracht)auto's.</p>					
DOEL	Verhogen aantrekkelijkheid (sociale veiligheid) van snelheid van de verbinding.					
Totale KOSTEN	€1.150.000					
VERDER dekking	€1.150.000					
Dekkende partner(s)	Gemeente Utrecht					
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB 14-3-2011	AANBESTEDING	REALISATIE fase	GEREED	
Actuele fase	X					
Omschrijving actuele fase	Het gehele budget is vrijgegeven					

Maatregel		No r 3 fietsverbinding Maarsse – Utrecht Centrum – Houten				
TREKKER	Gemeente Utrecht					
Omschrijving maatregel	<p>De relatie Maarsse – Utrecht centrum is zeer direct, wel is de afstand gelijk aan de acceptabele maximale fietsafstand van 7,5 km. Daarnaast zijn er vooral op de Amsterdamsestraatweg enkele grote kruisingen met VRI welke voor vertraging zorgen. De relatie Utrecht Centrum – Houten is zowel op de fiets als op het spoor een belangrijke verbinding. De omrijfactor (1,12) voldoet net niet aan de eisen, maar de overschrijding is minimaal. De mogelijkheden om de route verder te verkorten zijn minimaal. De fietsafstand is wel lang (vanaf Houten CS naar Utrecht Centrum is 8 km).</p>					
DOEL	Verhogen aantrekkelijkheid (sociale veiligheid) van snelheid van de verbinding.					
Totale KOSTEN	€ 920.000					
VERDER dekking	€ 920.000					
Dekkende partner(s)	Gemeente Utrecht					
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB 13-4-2011	AANBESTEDING	REALISATIE fase	GEREED	
Actuele fase	X					
Omschrijving actuele fase	Het gehele budget is vrijgegeven. De deelprojecten Oud Mereveldseweg en Oud Wulfseweg zijn gereed en afgerekend.					

Maatregel	No r 4 fietsverbinding Utrecht Noord- Centrum – Nieuwegein – Vianen				
TREKKER	Gemeente Utrecht				
Omschrijving maatregel	Met name de relatie Utrecht Centrum naar Nieuwegein is voor het OV een zeer sterke. Echter ook de fiets speelt hier een belangrijke rol. De route voldoet qua directheid net niet aan de normen (omrijfactor van ongeveer 1,23), maar een verkorting is nauwelijks mogelijk. Het aantal VRI's op deze relatie is redelijk beperkt, alleen in het centrum van Utrecht is een groot aantal verkeerslichten aanwezig. De verbeteringen op de relatie zitten met name in de verbetering van het netwerk door het aanleggen van asfalt (fietsstraat) op de Kanaalweg en een nieuwe verbinding langs de Talmalaan. De relatie tussen Nieuwegein en Vianen is niet heel groot. Echter de maatregelen welke hier uitgevoerd moeten worden zijn ook zeer beperkt.				
DOEL	Verhogen aantrekkelijkheid (sociale veiligheid) van snelheid van de verbinding.				
Totale KOSTEN					
VERDER dekking	€ 900.000				
Dekkende partner(s)	Gemeente Utrecht				
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB 14-3-2011	AANBESTEDING	REALISATIE fase	GEREED
Actuele fase	X				
Omschrijving actuele fase	Het gehele budget is vrijgegeven				

Maatregel	No r 5 fietsverbinding De Bilt - De Uithof – Nieuwegein – IJsselstein				
TREKKER	Gemeente Utrecht				
Omschrijving maatregel	Volgens de in 2006 gehouden tellingen is het aantal fietsers op de relatie De Bilt – Uithof zeer laag. Echter modelcijfers geven een heel ander beeld voor 2020. Dit beeld sluit beter aan bij de verwachtingen. De wachttijden op deze relatie voldoen aan de norm. De omrijfactor (1,24) voldoet net niet aan de norm.				
DOEL	Verhogen aantrekkelijkheid (sociale veiligheid) van snelheid van de verbinding.				
Totale KOSTEN					
VERDER dekking	€ 700.000				
Dekkende partner(s)	Gemeente Utrecht				
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB 14-03-2011	AANBESTEDING	REALISATIE fase	GEREED
Actuele fase	X				
Omschrijving actuele fase	Het gehele budget is vrijgegeven				

Maatregel	No r 6 fietsverbinding Utrecht Noord – Uithof – Bunnik – Houten				
TREKKER	Gemeente Utrecht				
Omschrijving maatregel	De relatie Utrecht Noord – Uithof is qua omvang niet goed in te schatten aangezien op dit moment meerdere verbindingen mogelijk zijn. Door de Keggedreef en Nabuccodreef op te waarderen als hoogwaardige fietsverbinding zal een deel van het fietsverkeer op deze route geconcentreerd worden en zal de omrijfactor van deze verbinding aan de norm voldoen. Qua omrijfactoren voldoet de realisatie Uithof (– Bunnik) – Houten niet aan de norm. Echter er zijn weinig tot geen mogelijkheden om deze verbinding directer te maken.				
DOEL	Verhogen aantrekkelijkheid (sociale veiligheid) van snelheid van de verbinding.				
Totale KOSTEN					
VERDER dekking	€ 1.100.000				
Dekkende partner(s)	Gemeente Utrecht				
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB 14-03-2011	AANBESTEDING	REALISATIE fase	GEREED
Actuele fase	X				
Omschrijving actuele fase	Er is € 929.500 vrijgegeven. Nog niet vrijgegeven € 170.500.				

Maatregel		No r 7 Kwalitatief Hoogwaardig Fietsnetwerk Lage Weide-Utrecht Noord				
TREKKER	Gemeente Utrecht					
Omschrijving maatregel	Lage Weide is met name vanuit Utrecht Noord een aantrekkelijke fietsroute. De afstanden zijn relatief klein. Om de verbinding aantrekkelijker en sneller te maken, moet een aantal VRI's op de relatie verbeterd worden. De omrijfactor (1,47) voldoet niet aan de norm.					
DOEL	Versnellen van de doorstroming door aanpassing van VRI's					
Totale KOSTEN						
VERDER dekking	€ 50.000					
Dekkende partner(s)	Gemeente Utrecht					
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB	AANBESTEDING	REALISATIE fase	GEREED	
Actuele fase (kruisje bij actuele fase) Omschrijving actuele fase	Nog geen PvA of UV					

Maatregel		No r 8 Fietsverbinding Utrecht Centrum – de Bilt – Zeist				
TREKKER	Gemeente Utrecht					
Omschrijving maatregel	Zowel Zeist als De Bilt hebben een sterke relatie met Utrecht Centrum. Uit de cijfers lijkt met name het OV een sterke rol te vervullen op deze relaties. De verklaring hier zit waarschijnlijk in de afstand welke redelijk lang is. Vanaf Utrecht CS gezien naar de centra van de kernen zijn de afstanden ruim boven de 7,5 km. Qua omrijfactor zijn beide relaties nauwelijks te verbeteren. Het grote aantal VRI's op de relatie zorgen voor grote vertragingen.					
DOEL	Verhogen aantrekkelijkheid (sociale veiligheid) van snelheid van de verbinding.					
Totale KOSTEN						
VERDER dekking	€ 800.000					
Dekkende partner(s)	Gemeente Utrecht					
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB 14-03-2011	AANBESTEDING	REALISATIE fase Van	GEREED	
Actuele fase	X					
Omschrijving actuele fase	Er is € 400.000 vrijgegeven.					

Maatregel		No r 9 Kwalitatief hoogwaardig fietsnetwerk – Centrum-Noord-Vathorst onderdeel Amersfoort Centrum-Noord-Nieuwland				
TREKKER	Gemeente Amersfoort					
Omschrijving maatregel	Deze relatie is een van de belangrijkste hoofd fietsroute door de stad. Deze route verbindt de nieuwbouwwijk Vathorst met het Centrum en het station. Een deel van de route is onlangs opgewaardeerd. Er zijn nog enkele delen waar het comfort verbeterd kan worden. Enerzijds door asfaltering en anderzijds door verbreding waardoor passeren makkelijker wordt en kans op aanrijdingen van passerende fietsers kleiner wordt. In de wijk Kattenbroek ligt een afsplitsing naar de net gerealiseerde woonwijk Nieuwland. Voor de fietsers uit Nieuwland is deze route de verbinding naar de binnenstad. De relatie Amersfoort Centrum naar Amersfoort Noord voldoet ruim aan de norm voor de omrijfactor, de omrijfactor naar Amersfoort Vathorst voldoet net niet. Echter mogelijkheden om de route te verkorten zijn er niet of nauwelijks. De afsplitsing naar Nieuwland dient ook opgewaardeerd te worden. Versnelling is mogelijk door de voorrang te regelen. Daarnaast is verbetering van het comfort gewenst om de route aantrekkelijker te maken.					
DOEL	Verhogen comfort van de fietsverbinding door aanleg ontbrekende schakels.					
Totale KOSTEN	Traject Vathorst – Schothorst: € 303.000 Traject Nieuwland : € 172.200					
VERDER dekking	Traject Vathorst – Schothorst: € 127.800 Traject Nieuwland: € 172.200					
Dekkende partner(s)	Gemeente Amersfoort					
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB 28-04-2010	AANBESTEDING	REALISATIE fase	GEREED 2010	
Actuele fase (kruisje bij actuele fase) Omschrijving actuele fase	X Nieuwland			X Vathorst		
	Deeltraject van Schothorst naar Vathorst is uitgevoerd. Resterende budget wordt ingezet op deeltraject naar Nieuwland. PvA is goedgekeurd. Onderzocht wordt welke maatregelen het beste kunnen worden ingezet om het comfort te verbeteren.					

Maatregel		No r 10 Hoogwaardig fietsnetwerk Leusden-Amersfoort-Soest				
TREKKER	Regio Amersfoort					
Omschrijving maatregel	<p>Leusden is voor de fiets met meerdere wegen verbonden met Amersfoort Centrum. Het aantal fietsers is ook aanzienlijk. Tevens is er een fors aantal buslijnen welke van/via Leusden naar Amersfoort gaan. Ook tussen Amersfoort en Soest zijn er meerdere verbindingen.</p> <p>De verbinding Leusden en Amersfoort bestaat momenteel uit een drietal verbindingen. De Hogeweg, de Heiligenbergerweg en de Arnhemseweg. Voor een extra verbinding langs het Valleikanaal zijn al vergevorderde plannen. Daarnaast bouwt Leusden een nieuwe wijk die ook een verbinding moet krijgen. Binnenkort wordt gestart met de bouw van de nieuwe wijk bij Leusden-zuid, hiervoor is het mogelijk om een directe verbinding met Amersfoort te realiseren parallel aan de PON-lijn.</p>					
DOEL	Verkorten van de verbinding(en) van Leusden naar Amersfoort Centrum en het bieden van een nieuwe verbinding tussen de nieuwbouwwijk Leusden Zuid en Amersfoort Centrum. Daarnaast het verhogen van het comfort en dus aantrekkelijkheid van/naar Leusden en Soest vanuit Amersfoort Centrum.					
Totale KOSTEN	Totaal € 2.610.000					
VERDER dekking	Totaal € 2.610.000					
Dekkende partner(s)	Provincie Utrecht					
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV 3-11-2011	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB 7-09-2011	AANBESTEDING	REALISATIE fase	GEREED	
Actuele fase (kruisje bij actuele fase) Omschrijving actuele fase	X					
	<p>Er is € 50.000 vrijgegeven n.a.v. PvA. Er is € 1.855.000 uitvoeringsbudget vrijgegeven. Aanvankelijk zou het Leusdens deel van deze fietsroute langs/naast de Pon-lijn komen te liggen. Bij realisering bleek dit op bezwaren van ecologische aard te stuiten. Het UVVB heeft ingestemd met een alternatief dat bestaat uit 2 deelprojecten. Het eerste is 'doortrekken van het langs de Maanweg gelegen fietspad naar de Bavoortseweg (inclusief het aanpassen van de spoorwegovergang). Het tweede is de aanleg van een vrijliggend fietspad langs de om te leggen Maanweg.</p> <p>Deelproject 1 ligt gecompliceerd. De spoorwegovergang moet worden aangepast. ProRail heeft opdracht gekregen om dit werk voor te bereiden. Feitelijk is daarmee dit deelproject in gang gezet. Deelproject B is op 7 november 2012 gestart. De verwachting is dat de om te leggen Maanweg incl. het aan te leggen vrijliggend fietspad medio 2013 in gebruik genomen kan worden.</p> <p>Deelproject 2 – Valleikanaal – Amersfoort Centrum</p> <p>Dit project is uitgevoerd en in december 2012 opgeleverd. VERDER bijdrage gebruikt als onderdeel van een veel groter project. De totale kosten hiervan waren € 1,1 mln, waarvan dus € 275.000 vanuit VERDER is gedekt.</p> <p>Deelproject 3 – Fietsroute Kersenbaan</p> <p>Fietsaanpassingen maken onderdeel uit van het project Kersenbaan. Dit gaat om een nieuwe auto- en fietsverbinding tussen de A28 en het centrum. Project is uitgewerkt en voor de fietsvoorziening is een bijdrage van € 1.1 mln vanuit VERDER toegekend. Aanbesteding wacht op uitspraak Raad van State over totale project Kersenbaan.</p> <p>Deelprojecten 4,5 en 6</p> <p>Allerdrie de deelprojecten richten zich op de verbetering tussen Amersfoort Centrum en Soest. Er is een uitvoeringsvoorstel ingediend waarin de fietsrelatie tussen Soest en Amersfoort in brede zin wordt onderzocht, om op die manier de beschikbare middelen zo efficiënt mogelijk te kunnen inzetten.</p>					

Maatregel		No r 11 Kwalitatief hoogwaardig fietsnetwerk – Leusden – A'firt Noord - Baarn				
TREKKER	Gemeente Amersfoort					
Omschrijving maatregel	<p>De twee schakels in deze relatie bestaan op dit moment eigenlijk nog niet. De werkkern Amersfoort Noord wordt van Leusden gescheiden door de A28 en het spoor en richting Baarn zorgt de Eem voor grote omrijfactoren waardoor hij interessant is. Vanuit Leusden zijn er twee barrières waarvan reeds gewerkt wordt aan het slechten van de eerste namelijk de onderdoorgang van de A28 parallel aan het Valleikanaal. Vanuit Baarn blijft de te fietsen afstand fors. Deze is te verkorten tot 8,5km d.m.v. van een brug over de Eem. De brug over de Eem is geen no-regret maatregel. De opwaardering van de route tussen Amersfoort Noord en Centrum richting Baarn is van belang om de route aantrekkelijk te maken. De omrijfactor op deze relatie is 1,43 en overschrijdt daarmee fors de norm.</p>					
DOEL	Verhoging comfort door aanleg van fietsvoorzieningen (fietsstraten) vooral tussen Amersfoort Noord en Baarn.					
Totale KOSTEN	€ 1.000.000					
VERDER dekking	€ 1.000.000					

Dekkende partner(s)	Gemeente Amersfoort				
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB	AANBESTEDING	REALISATIE fase	GEREED
Actuele fase (kruisje bij actuele fase) Omschrijving actuele fase	Nog geen PvA of UV. Er zit een sterke samenhang tussen deze maatregelen, de maatregel No r 12 (Kwalitatief hoogwaardig fietsnetwerk – Hoevelaken-Amersfoort Noord-Soest en de maatregel b19, aanleg fietsbrug over de Eem. We zijn bezig met het opstellen van een plan van aanpak, waarin de samenwerking met Baarn goed moet worden afgestemd.				

Maatregel	No r 12 Kwalitatief hoogwaardig fietsnetwerk – Hoevelaken-A'firt Noord-Soest				
TREKKER	Gemeente Amersfoort				
Omschrijving maatregel	Door de aanleg van de Maleburg over de Eem is de route Amersfoort Noord – Soest qua afstand zeer interessant geworden met een lengte van ongeveer 7,8 km. Doordat de brug relatief kort open is zijn er nog geen telgegevens van deze route. De kwaliteit van de verbinding is goed echter op de twee kilometer lange Mgr. Van de Weteringstraat zijn nog geen fietsvoorzieningen getroffen. Het is niet de bedoeling in dit landelijke gebied fietsvoorzieningen aan te leggen. Wel wordt de route door deze comfortabeler te maken veel aantrekkelijker voor de fietser. De omrijfactor op deze relatie bedraagt 1,23. Er is dus sprake van een minimale overschrijding.				
DOEL	Verhoging comfort door aanleg van fietsvoorzieningen (fietsstraten) tussen Amersfoort Noord en de nieuwe fietsbrug over de Eem nabij Soest.				
Totale KOSTEN	€ 500.000				
VERDER dekking	€ 500.000				
Dekkende partner(s)	Gemeente Amersfoort				
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB	AANBESTEDING	REALISATIE fase	GEREED
Actuele fase (kruisje bij actuele fase) Omschrijving actuele fase	Nog geen PvA of UV. Er zit een sterke samenhang tussen deze maatregelen, de maatregel No r 11 (Kwalitatief hoogwaardig fietsnetwerk – Leusden-Amersfoort Noord-Baarn en de maatregel b19, aanleg fietsbrug over de Eem. We zijn bezig met het opstellen van een plan van aanpak, waarin de samenwerking met Baarn goed moet worden afgestemd.				

Maatregel	No r 13 Kwalitatief hoogwaardig fietsnetwerk – Hilversum mediapark				
TREKKER	Regio Gooi en Vecht				
Omschrijving maatregel	De relatie Mediapark – Hilversum is door de korte afstanden zeer sterk. Er zijn geen telcijfers beschikbaar. Wel is bekend wat het aandeel van de fiets in de verplaatsingen binnen Hilversum is, deze bedraagt 35%. Vergeleken met andere gemeenten is dit niet hoog. De gemeente heeft de ambitie om het aandeel op te hogen naar 40%. Uit opgave van de gemeente blijken er nog problemen te zijn met de wachttijden bij VRI's in de gemeente. Dit is het geval op de kruising Minckelersstraat/Kamerlingh Onnesweg en de Minckelersstraat/Jan van der Heijdenstraat. De verbinding Mediapark – Hilversum CS – Arenapark voldoet net niet aan de normen. Door de aanleg van enkele schakels parallel aan het spoor kan aan de normen voor de omrijfactor voldaan worden. Nabij de Anna's Hoeve en het Laarder wasmeer wordt een nieuwe woonwijk gerealiseerd. Om het fietsgebruik in deze wijk te stimuleren moet er gezorgd worden voor goede verbindingen richting het centrum van Hilversum.				
DOEL	Versnellen van de doorstroming van het fietsverkeer richting het Mediapark en het bieden van een zo direct mogelijk verbinding tussen Hilversum Centrum en Hilversum Mediapark. Het bieden van goede fietsvoorzieningen bij de nog te bouwen nieuwbouw woonwijk, zodat nieuwe bewoners een directe, comfortabele en snelle verbinding met het centrum en het mediapark hebben.				
Totale KOSTEN	€				
VERDER dekking	€ 1.500.000				
Dekkende partner(s)	Gemeente Hilversum				
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB	AANBESTEDING	REALISATIE fase	GEREED
Actuele fase (kruisje bij actuele fase) Omschrijving actuele fase	Nog geen PvA of UV				

Maatregel		A 51-1 Directe fietsverbinding Soest - Soesterberg				
TREKKER	Provincie Utrecht					
Omschrijving maatregel	<p>Vanwege de vliegbasis Soesterberg is in de huidige situatie sprake van een grote omrijd afstand voor fietsers. Fietsers tussen Soest en Soesterberg/Zeist volgen de provinciale wegen. Met het verdwijnen van de vliegbasis ligt er een kans om deze fietsroute te verkorten. Daarnaast is er sprake van een grote verkeersdruk in dit gebied, vooral rond de aansluitingen met de N237. Een hoger fietsgebruik in dit gebied kan een bijdrage leveren aan de bereikbaarheidsopgave tussen Utrecht en Amersfoort.</p> <p>Voorgesteld wordt een directe fietsverbinding te realiseren, die aan de zijde van Soest aansluit ter hoogte van de Veldmaarschalk Montgomeryweg en aan de zijde van Soest ter hoogte van Soester Hoogt. De fietsroute sluit daarbij aan op het industrieterrein Soesterberg-Noord, met name om woon-werk verkeer te stimuleren gebruik te maken van de fiets.</p>					
DOEL	Een bijdrage leveren aan de bereikbaarheidsopgave tussen Utrecht en Amersfoort, door te zorgen voor een hoger fietsgebruik in dit gebied.					
Totale KOSTEN	€ 3.000.000					
VERDER dekking	€ 3.000.000					
Dekkende partner(s)	Provincie Utrecht					
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV 02-12-2010	UITVOERINGSVOORSTEL UUVB eind 2013	AANBESTEDING	REALISATIE fase	GEREED	
Actuele fase	X					
Omschrijving actuele fase	<p>Er wordt gewerkt aan een uitvoeringsvoorstel dat samenhangt met de verdiepte ligging van de N237 ter hoogte van Soesterberg en de ontwikkeling van de voormalige vliegbasis Soesterberg. Een uitvoeringsvoorstel voor dit fietspad wordt verwacht eind 2013.</p> <p>Wordt in samenhang uitgevoerd met A 51-2</p>					

Maatregel		A 51-2 Directe fietsverbinding Soest - Soesterberg				
TREKKER	Regio Amersfoort					
Omschrijving maatregel	<p>Vanwege de vliegbasis Soesterberg is in de huidige situatie sprake van een grote omrijd afstand voor fietsers. Fietsers tussen Soest en Soesterberg/Zeist volgen de provinciale wegen. Met het verdwijnen van de vliegbasis ligt er een kans om deze fietsroute te verkorten. Daarnaast is er sprake van een grote verkeersdruk in dit gebied, vooral rond de aansluitingen met de N237. Een hoger fietsgebruik in dit gebied kan een bijdrage leveren aan de bereikbaarheidsopgave tussen Utrecht en Amersfoort.</p> <p>Voorgesteld wordt een directe fietsverbinding te realiseren, die aan de zijde van Soest aansluit ter hoogte van de Veldmaarschalk Montgomeryweg en aan de zijde van Soest ter hoogte van Soester Hoogt. De fietsroute sluit daarbij aan op het industrieterrein Soesterberg-Noord, met name om woon-werk verkeer te stimuleren gebruik te maken van de fiets.</p>					
DOEL	Een bijdrage leveren aan de bereikbaarheidsopgave tussen Utrecht en Amersfoort, door te zorgen voor een hoger fietsgebruik in dit gebied.					
Totale KOSTEN	€ 1.000.000					
VERDER dekking	€ 1.000.000					
Dekkende partner(s)	Gemeente Soest € 80.000 ; Provincie Utrecht 920.000					
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV 02-12-2010	UITVOERINGSVOORSTEL UUVB eind 2013	AANBESTEDING	REALISATIE fase	GEREED	
Actuele fase (kruisje bij actuele fase)	X					
Omschrijving actuele fase	<p>Er wordt gewerkt aan een uitvoeringsvoorstel dat samenhangt met de verdiepte ligging van de N237 ter hoogte van Soesterberg en de ontwikkeling van de voormalige vliegbasis Soesterberg. Een uitvoeringsvoorstel voor dit fietspad wordt verwacht eind 2013.</p>					

Maatregel		B 2 Bewegwijzering fietsroutes verbeteren				
TREKKER	Bestuur Regio Utrecht					
Omschrijving maatregel	Aanbrengen bewegwijzering op de belangrijkste fietsroutes (routes in VERDER en Fiets Filevrij)					
DOEL	Betere herkenbaarheid van de fietsroutes					
Totale KOSTEN	€ 500.000					
VERDER dekking	€ 500.000					
Dekkende partner(s)	Bestuur Regio Utrecht					
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV 310311	UITVOERINGSVOORSTEL	AANBESTEDING	REALISATIE fase	GEREED	
Actuele fase (kruisje bij actuele fase)	X					
Omschrijving actuele fase	Er is € 50.000 voorbereidingsbudget vrijgegeven De voorbereiding van dit project moet nog starten. Hiertoe heeft het MOVV op 31 maart 2011 een bedrag van maximaal € 50.000 vrij gegeven voor de fase tot en met het uitvoeringsvoorstel.					

Maatregel		B 245 Kwalitatief hoogwaardig fietsnetwerk - Windschermen Blankenbrug te Vianen				
TREKKER	Bestuur Regio Utrecht					
Omschrijving maatregel	De Jan Blankenbrug is de Lekbrug tussen Vianen en Nieuwegein waarover de A2 loopt. Naast de A2 aan de Oostzijde ligt een dubbel fietspad. Langs dit fietspad moeten windschermen geplaatst worden over een lengte van ongeveer één kilometer aan beide zijden van het fietspad zodat fietsers minder last hebben van (harde) wind wanneer zij op de brug fietsen. Windschermen zijn o.a. te vinden in Houten, op de fietsbrug over de A27, en in Nijmegen, op de fietsbrug over de Waal. Dit zijn halfhoge of halfopen windschermen; waardoor de wind er gedeeltelijk overheen of tussendoor waait en de wind dus gebroken of verstrooid wordt. Deze functie werd eerst vervuld door de verticale pijlers van de oude Lekbrug A2. De nieuwe Lekbrug ligt nog enkele meters hoger dan de oude, en is helemaal open, waardoor de wind er vrij overheen waait. Te meer omdat de wind in Nederland vaak uit het westen of zuidwesten komt, dus loodrecht op de Jan Blankenbrug. Dit is voor fietsers oncomfortabel. De wind compleet tegenhouden zal niet lukken. Dat is niet wenselijk, want dan krijgen fietsers een extra harde klap op het moment dat het windscherm ophoudt. Maar een windscherm dat de wind breekt of verstrooit zoals in Houten of Nijmegen, en zoals de pijlers van de oude Lekbrug A2 deden zou wenselijk zijn.					
DOEL	Van dit fietspad maken op dit moment 1.600 fietsers per dag gebruik. Doel van de maatregel is meer comfort voor deze gebruikers. Eventuele reistijdwinst is afhankelijk van de sterkte van de wind, maar is minder relevant voor deze maatregel.					
Totale KOSTEN	€					
VERDER dekking	€ 150.000					
Dekkende partner(s)	BRU					
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB	AANBESTEDING	REALISATIE fase	GEREED	
Actuele fase (kruisje bij actuele fase)						
Omschrijving actuele fase	Nog geen PvA of UV					

Maatregel		B 25 Nieuwe fietsverbinding De Uithof - Nieuwegein				
TREKKER	Gemeente Utrecht					
Omschrijving maatregel	Aanleg ontbrekende schakel Laan van Maarschalkerweerd - Tussen de Rails: tunnel langs HOV Om de Zuid onder spoor Utrecht – Arnhem. Fietsroute kan parallel aan de HOV aangelegd worden, waardoor de kosten beperkt zijn. De tunnel zelf maakt echter geen deel uit van het HOV-traject en wordt exclusief voor fietsers aangelegd					
DOEL	Verwachte reistijdwinst door de verkorting van de relatie met 700 meter en daardoor ongeveer 2,5 minuten sneller. Dankzij de ondertunneling van het spoor Utrecht – Arnhem is er geen wachttijd meer voor de de gesloten spoorbomen (minimaal 24 treinen per uur in de toekomst)					
Totale KOSTEN	PvA € 135.000	UV € 4.505.614				
VERDER dekking	PvA € 135.000	UV € 3.865.000				
Dekkende partner(s)	Gemeente Utrecht					
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV 21-6-2012	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB 4-7-2012	AANBESTEDING	REALISATIE fase	GEREED	
Actuele fase (kruisje bij actuele fase)	X					
Omschrijving actuele fase	<p>Het UVVB heeft in de vergadering van 4 juli 2012 ingestemd met het uitvoeringsvoorstel. Met dit besluit zijn de kosten voor uitvoering van de VERDER maatregel tot een maximum van €3.865.000 gedekt vanuit het gezamenlijke VERDER budget. N.a.v. het plan van aanpak was €135.000 vrijgegeven. In totaal is het vrijgegeven VERDER budget hiermee € 4.000.000.</p> <p>Het IPVE, inclusief de beantwoording van de reacties op het IPVE, wordt binnenkort vastgesteld door het college van B&W. De realisatie van de fietsverbinding start naar verwachting begin 2014. De ontwerpwerkzaamheden voor het VO starten na vaststelling van het IPvE door het college van B&W.</p>					

Maatregel		B 33 Dubbelzijdig fietspad westelijke verdeelring Utrecht				
TREKKER	Gemeente Utrecht					
Omschrijving maatregel	<p>De (comfort)maatregelen die getroffen moeten worden om een dubbelzijdig fietspad aan beide kanten van de weg te realiseren, zijn de volgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> _ gehele westelijke verdeelring (= route uit de top 5 van de gemeente Utrecht) aan beide zijden in twee richtingen berijdbaar maken en comfort verbeteren (asfalt in plaats van tegels); _ opwaarderen fietspad Lunettenbaan (asfalt in plaats van tegels); _ Oeral en Hondsrug inrichten als fietsstraat; _ betere afstelling van de verkeerslichten. 					
DOEL	<p>De westelijke verdeelring van Overvecht tot Lunetten (ca. 10.000 meter) speelt een belangrijke rol in het Utrechts (hoofd)fietsnetwerk. Afhankelijk van de locatie zijn er etmaalintensiteiten van 2.000 – 4.500 fietsers gemeten. Dat is veel voor een tangentiële verbinding. In Lunetten sluit het tracé aan op de route naar Rijnsweerd en De Uithof.</p> <p>Omdat de fietsroute in Lunetten niet meer parallel loopt aan de verdeelring maar dwars door de woonwijk gaat, is deze moeilijk herkenbaar als hoofdfietsroute en zeker moeilijk vindbaar. Ook ontbreekt hier comfort. Door dit deel in te richten als fietsstraat, ontstaat een heldere en eenduidige fietsroute.</p> <p>Bijkomend voordeel van deze maatregel is dat fietsers minder over hoeven te steken omdat je straks aan beide kanten een fietspad hebt liggen. Dit is positief voor de verkeersveiligheid en de doorstroming van het autoverkeer.</p>					
Totale KOSTEN	€ 900.000					
VERDER dekking	€ 900.000					
Dekkende partner(s)	Gemeente Utrecht					
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB 19-3-2012	AANBESTEDING	REALISATIE fase Van	GEREED	
Actuele fase	X					
Omschrijving actuele fase	Er is € 805.167 vrijgegeven. Nog niet vrijgegeven € 94.833					

Maatregel	B 201 Meer en betere fietsenstallingen in regio bij (Hoogwaardige) OV-haltes				
TREKKER	Bestuur Regio Utrecht				
Omschrijving maatregel	Uitvoering van 960 extra fietsstallingsplaatsen				
DOEL	Verbeteren van de ketenmobiliteit, m.n. de overstap bus-fiets v.v.				
Totale KOSTEN	€ 1.000.000				
VERDER dekking	€ 80.000 vrij gegeven				
Dekkende partner(s)	Bestuur Regio Utrecht				
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV 25-08-2011	UITVOERINGSVOORSTEL	AANBESTEDING	REALISATIE fase	GEREED
Actuele fase (kruisje bij actuele fase)	X				
Omschrijving actuele fase	Er is € 80.000 voorbereidingsbudget vrijgegeven. Het MOVV heeft op 25 augustus 2011 ingestemd met het plan van aanpak van deze maatregel tot een maximum van € 80.000 voor de fase tot en met het uitvoeringsvoorstel. De voorbereiding moet nog starten.				

Maatregel	B 65 Opwaarderen fietsroute Bunschoten - Amersfoort				
TREKKER	Provincie Utrecht				
Omschrijving maatregel	Deze maatregel betreft het aanbrengen van openbare verlichting op het gedeelte van de N199 tussen de komgrens van Bunschoten tot aan de snelweg A1 en de carpoolplaats bij de A1. Verder wordt bekeken of bij deze maatregel ook de verlichting langs de parallelweg van de N199 opgewaarderd (vanaf de A1 in zuidelijke richting naar Amersfoort).				
DOEL					
Totale KOSTEN	€ 46.500				
VERDER dekking	€ 61.075				
Dekkende partner(s)	Provincie Utrecht				
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB 12-10-2011	AANBESTEDING 2011	REALISATIE fase 2011-2012	GEREED 2012
Actuele fase	X				
Omschrijving actuele fase	In het voorjaar van 2012 is dit project gerealiseerd. De monitoringresultaten voor deze maatregel hebben het volgende opgeleverd: <ul style="list-style-type: none"> • beoogde reistijdwinst fietsverkeer conform factsheet: 1757 uur/jaar • gerealiseerde reistijdwinst: 1644 uur/jaar 				

Maatregel	B 16 Opwaarderen fietsroute Dorresteinseweg Amersfoort - Leusden				
TREKKER	Gemeente Amersfoort				
Omschrijving maatregel	De Dorresteinseweg is een onderdeel van de fietsverbinding Amersfoort – Leusden. Om het fietsgebruik op deze relatie te stimuleren is het noodzakelijk dit deel van de route aantrekkelijker en makkelijker fietsbaar te maken. Het opwaarderen van dit deel van de route bestaat uit het verbeteren van het fietscomfort en de sociale veiligheid op deze fietsverbinding. Daarnaast wordt de herkenbaarheid van deze fietsverbinding op Amersfoorts grondgebied verbeterd. De fietsroute Leusden - Amersfoort door de wijk Dorrestein is op dit moment weinig herkenbaar. Het aantal fietsers dat in de huidige situatie van deze route gebruik maakt is 1490 (gemiddelde werkdag, DINAF 2006).				
DOEL	Door het verbeteren van het wegdek en het treffen van veiligheidsverhogende maatregelen (in en rond de tunnel), de aantrekkelijkheid en daarmee de mate van gebruik van deze fietsroute verhogen. Dit heeft een effect op de autoverplaatsingen tussen Leusden en Amersfoort.				
Totale KOSTEN	€ 150.000				
VERDER dekking	€ 150.000				
Dekkende partner(s)	Gemeente Amersfoort				
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB	AANBESTEDING	REALISATIE fase	GEREED
Actuele fase					
Omschrijving actuele fase	Nog geen PvA of UV. Er is een sterke samenhang met de aanpassingen aan de Rijkweg A28. De genoemde fietstunnel wordt daarbij aangepast. We starten binnenkort met een inventarisatie van de resterende opgave na het gereedkomen van deze tunnel op de toeleidende fietsroute.				

Maatregel		B 112 Fietsverbinding Amersfoort Noord- Nijkerk				
TREKKER	Gemeente Amersfoort					
Omschrijving maatregel	Vanuit het centrum van Amersfoort loopt via het bedrijventerrein De Hoef en het bedrijventerrein in Vathorst een fietsverbinding naar Hooglanderveen. In Hooglanderveen moet de fietser slingeren door de bestaande bebouwing naar station Vathorst. Vanaf het station is de verbinding naar Nijkerk momenteel alleen mogelijk via verschillende erftoegangswegen in het buitengebied. Deze verbinding kan aanzienlijk verbeterd worden. Door het aanleggen van een directe verbinding van Nijkerk, via station Vathorst naar het fietspad richting het centrum, kan een duidelijke directe verbinding worden gemaakt tussen Nijkerk, Amersfoort Noord en Amersfoort Centrum. Het deel tussen Nijkerk en de A28 is al benoemd als quick win. Met beperkte aanpassingen kunnen beide routes op elkaar worden aangesloten. Hiervoor is een fietstunnel tussen de Brenninkmeijerlaan en Sterrebos nodig. Ook moet een goede aansluiting worden gemaakt tussen het nieuw aan te leggen fietspad tussen Nijkerk en de A28, en station Vathorst. Het aantal fietsers dat op een gemiddelde werkdag gebruik maakt van deze route is 982 (onderdoorgang A28 bij Nijkerkerweg, gemiddelde werkdag, DINAF 2006).					
DOEL	Het realiseren van een fietsverbinding met tunnel bij de straat Sterrenbos die Nijkerk en Amersfoort zo rechtstreeks mogelijk en met zo weinig mogelijk obstakels met elkaar verbindt. De route is zowel voor woon-werk verkeer als voor scholieren aantrekkelijk.					
Totale KOSTEN	€ 1.500.000					
VERDER dekking	€ 1.500.000					
Dekkende partner(s)	Gemeente Amersfoort € 750.000 / Provincie Gelderland € 750.000					
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV 3-11-2011	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB	AANBESTEDING	REALISATIE fase Van	GEREED	
Actuele fase	X					
Omschrijving actuele fase	Er is € 125.000 vrijgegeven. In samenhang met het project Fietsfilevrij wordt een uitwerking gemaakt, waarbij de prioriteit ligt bij de fietstunnel Sterrebos. In overleg met Prorail wordt een uitwerking en raming gemaakt van de fietstunnel. Afhankelijk van deze uitwerking kan worden bepaald of het project haalbaar is.					

Maatregel		B 114 Uitbreiding fietsenstalling Amersfoort Centrum				
TREKKER	Gemeente Amersfoort					
Omschrijving maatregel	Bezoekers aan het centrum van Amersfoort maken veelvuldig gebruik van de fiets. Het aantal stallingslocaties in het centrum is echter beperkt. Formeel mogen de fietsen niet geplaatst worden buiten de rekken. Regelmatig is echter het aanbod van stallingsplaatsen onvoldoende. Een uitbreiding van de fietsparkeerplaatsen is daarom wenselijk. Op meerdere locaties is een uitbreiding wenselijk. Welke locaties het beste kunnen worden gebruikt voor verder uitbreiding moet onderzocht worden. In het onderstaande plaatje is het zoekgebied ingetekend.					
DOEL	Het verbeteren van de stallingmogelijkheden van de fiets voor bezoekers van het centrum van Amersfoort met het doel meer mensen te stimuleren de fiets te nemen naar het centrum in plaats van de auto.					
Totale KOSTEN	€ 300.000					
VERDER dekking	€ 300.000					
Dekkende partner(s)	Gemeente Amersfoort					
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV 3-11-2011	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB	AANBESTEDING	REALISATIE fase Van	GEREED	
Actuele fase	X					
Omschrijving actuele fase	Er is € 45.000 vrijgegeven. In overleg met verschillende betrokken partijen wordt onderzocht welke mogelijkheden er zijn om het fietsparkeren in het centrum te verbeteren. Verwachting is dat medio 2013 een uitvoeringsvoorstel wordt gedaan.					

Maatregel		B 9 Aanleggen ontbrekende schakel fietsroute Crailo – H'sum Centrum				
TREKKER	Regio Gooi en Vecht					
Omschrijving maatregel	<p>Het gaat hier om de realisatie van ontbrekende delen van het fietspad Crailo - Hilversum centrum aan de oostzijde van het spoor (Hilversum – Amsterdam). De gemeente realiseert binnenkort een deel van het fietspad in het kader van het ISV (Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing), maar het tracé moet aan de kop en de staart worden verlengd om er een goede doorgaande route van te maken (van en naar werkkern Hilversum Mediapark). Het gaat om de volgende delen:</p> <p>_ Noordkant: station Noord tot Crailosebrug is 350 m</p> <p>_ Zuidkant: S. Stevinweg tot Oosterspoorplein is 250m. Zuidzijde vereist grondverwerving van NS (250m)</p> <p>Het aantal fietsers bedraagt 1.000</p>					
DOEL	Het versnellen van de fietsroute van en naar Hilversum Mediapark en Hilversum Centrum. Het verbeteren van de fietsbereikbaarheid van deze gebieden en het bieden van meer kwaliteit aan de fietser.					
Totale KOSTEN	€					
VERDER dekking	€ 300.000					
Dekkende partner(s)	Gemeente Hilversum					
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB	AANBESTEDING	REALISATIE fase	GEREED	
Actuele fase (kruisje bij actuele fase) Omschrijving actuele fase	Nog geen PvA of UV					

Maatregel		B 11 Fietspad Koningsweg Soest (N221) - Hoge Vuurscheweg (N415)				
TREKKER	Regio Amersfoort					
Omschrijving maatregel	<p>De afstand tussen de bebouwde kom van Soest en Hilversum ligt met 7,5 km op dit moment op de kritieke grens als acceptabele fietsafstand voor woon-werkverkeer. Daarbij moet het grootste deel van de fietsers nog enkele kilometers verder fietsen tussen herkomst en bestemming. De fietsroutes van Soest naar Hilversum lopen alleen via de provinciale wegen langs Paleis Soestdijk en Baarn of via recreatieve fietsroutes langs Lage Vuursche. Beide routes kennen een grote omrijdafstand. Een directe fietsroute vanaf de Koningsweg in Soest naar Hilversum biedt een uitgelezen kans om het fietsgebruik op deze verbinding te verhogen. De voorgestelde fietsroute door landgoed Pijnenburg is ongeveer 3 kilometer lang en kan de afstand vanaf de Koningsweg in Soest naar Hilversum verkorten van ruim 8 kilometer tot minder dan 6 kilometer.</p>					
DOEL	Doel van de maatregel is het fietsgebruik verhogen door het verkorten van de fietsafstand tussen Soest en Hilversum tot onder de kritische grens van 7,5 kilometer.					
Totale KOSTEN	€ 900.000					
VERDER dekking	€ 900.000					
Dekkende partner(s)	Gemeente Soest € 90.000; Provincie Utrecht € 810.000					
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV 21-06-2012	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB eind 2013	AANBESTEDING	REALISATIE fase	GEREED	
Actuele fase (kruisje bij actuele fase) Omschrijving actuele fase	<p style="text-align: center;">X</p> <p>Conform Plan van Aanpak worden onderhandelingen met de grondeigenaren gevoerd om tot een uitvoeringsvoorstel voor het fietspad te komen. Dit uitvoeringsvoorstel wordt eind 2013 verwacht.</p>					

Maatregel	B 19 Aanleg fietsbrug over de Eem ter hoogte van Baarn				
TREKKER	Regio Amersfoort				
Omschrijving maatregel	Deze maatregel betreft de aanleg van een fietsbrug over de Eem, net ten zuiden van de A1. Door deze fietsbrug wordt de afstand voor fietsers tussen Amersfoort en Baarn verkort en wordt het voor forensen aantrekkelijker om de fiets te nemen. Op dit moment is er geen optimale fietsverbinding tussen Amersfoort-Noord en Baarn. Er is sprake van een 'omrijfactor': fietsers moeten óf over het Zuidereind via de N414 naar Baarn óf via Soest. Een barrière wordt gevormd door de Eem. De meest ideale verbinding ontstaat als er net ten zuiden van de A1 een brug over de Eem zou komen. De afstand voor fietsers wordt daardoor verkort. Daardoor wordt het voor forensen aantrekkelijker om de fiets te nemen. Er zijn op dit moment ongeveer 170 fietsers per dag op het Zuidereind. Omdat het onlogisch is om op dit moment via deze route van Amersfoort (de Isselt of Noord) naar Baarn te fietsen is dit een relatief laag aantal. Met realisatie van de fietsbrug wordt het echter een aantrekkelijke route voor deze relaties. Het aantal fietsers in het woon-werkverkeer is niet bekend.				
DOEL	Het doel van de maatregel is het wegnemen van de omrijfactor Amersfoort Noord – Baarn. Het realiseren van een zo direct mogelijke fietsroute van Amersfoort Noord naar Baarn. Dat maakt de route en fietsgebruik voor forensen aantrekkelijker.				
Totale KOSTEN	€				
VERDER dekking	€ 3.000.000				
Dekkende partner(s)	Gemeente Baarn en Provincie Utrecht				
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB	AANBESTEDING	REALISATIE fase	GEREED
Actuele fase (kruisje bij actuele fase) Omschrijving actuele fase	Nog geen PvA of UV. De gemeente Baarn is nog niet aan een PvA toe gekomen door te weinig ambtelijke capaciteit.				

Maatregel	b 104 B Aanleg fietstunnel Hertekop onder N226 (Arnhemseweg)				
TREKKER	Provincie Utrecht				
Omschrijving maatregel	De aanleg van een tunnel voor langzaam verkeer onder de Arnhemseweg (N226). Deze tunnel begint op de Lockhorsterweg en eindigt op de Dodeweg. Door het langzaam verkeer buiten de verkeersregeling om af te wikkelen kan het autoverkeer op deze drukke aansluiting (Hertekop) vlotter worden afgewikkeld. Binnenkort wordt het aantal rijstroken op de N226 uitgebreid. Hierdoor worden de wachttijden voor auto- en fietsverkeer nog langer. Bij het uitvallen van de verkeersregelinstallatie kunnen hier dan gevaarlijke situaties ontstaan. De tunnel is geprojecteerd in een drukke fietsroute (veel scholieren). Doordat het gaat om grote aantallen scholieren, is er een grote impact van de fietsers op de verkeersregeling. Omdat er ook een grote stroom fietsers vanaf de Arnhemseweg uit zuidelijke richting komt, die ook richting de Dodeweg rijdt, kruist deze stroom fietsers autoverkeer vanuit Amersfoort richting de A28 zelfs twee keer. Hierdoor ontstaan lange wachtrijen. Een fietstunnel leidt dus tot snellere en veiligere afwikkeling van beide stromen.				
DOEL	Versnelling fietsroute (men hoeft niet langer voor de VRI te wachten), snellere afwikkeling autoverkeer doordat fietsers buiten de regeling worden gehouden. Daarnaast verhogen van de verkeersveiligheid voor het fietsverkeer.				
Totale KOSTEN	€ 4.000.000				
VERDER dekking	€ 4.000.000				
Dekkende partner(s)	Provincie Utrecht				
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB 29-06-2011	AANBESTEDING 2013	REALISATIE fase Van 2013-2015	GEREED 2015
Actuele fase (kruisje bij actuele fase) Omschrijving actuele fase	X Het uitvoeringsvoorstel voor dit project heeft instemming van het UVVB. Voor realisatie wordt afstemming gezocht met de uitvoering van andere projecten in de omgeving. Naar verwachting zal dit project in 2013 - 2015 worden uitgevoerd.				

Maatregel		B 88 Uitbreiding fietsparkeren bij stations – onderdelen Amersfoort Centraal en Schothorst, Soest-Zuid en Hilversum				
TREKKER	Respectievelijk gemeente Amersfoort, regio Amerfoort en regio Gooi en Eemland					
Omschrijving maatregel	<p>De fiets is een belangrijk vervoermiddel in het voor- en natransport van de trein. De kracht van de combinatie van fiets en trein is sterk afhankelijk van de voorzieningen voor het stallen van de fiets bij het station. Het is gewenst dat fietsers daarbij kunnen kiezen tussen een gratis onbewaakte plek en een veiliger bewaakte plek. Hoe beter de fietsparkeervoorzieningen aansluiten bij de wensen, des te vaker zal een reiziger gebruik maken van de keten fietstrein in plaats van de auto. Het is evident dat de aanwezigheid van voldoende stallingmogelijkheden van groot belang is. In totaal gaat het om een tekort van 3.100 plekken op de drie stations in Amersfoort, een bewaakte fietsenstalling voor 100 á 150 fietsen in Soest-Zuid en 200 extra fietsenklemmen in Hilversum.</p> <p>_ Amersfoort: 500 plekken tekort, waarvan 250 aan de achterzijde op het Piet Mondriaan plein. _ Amersfoort Schothorst: 600 plekken tekort op basis van tellingen. _ Soest-Zuid: het huidige tekort van 200 plekken wordt in het najaar van 2008 door gemeente en NS opgelost. Er is vraag naar een bewaakte fietsenstalling voor 100 a 150 plekken die de groei tot 2020 kan opvangen. _ Station Hilversum: 200 en Station Hilversum-Noord: 150</p>					
DOEL	De keten fiets-trein stimuleren in plaats van het gebruik van de auto.					
Totale KOSTEN	€ 3.250.000 VERDER + € 3.300.000 Beter benutten (station Amersfoort)					
VERDER dekking	€ 3.250.000 (waarvan € 2.700.000 voor Amersfoort; € 250.000 voor Soest en € 300.000 voor Hilversum)					
Dekkende partner(s)	Respectievelijk gemeente Amersfoort, provincie Utrecht, gemeente Hilversum					
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV 2014	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB	AANBESTEDING	REALISATIE fase	GEREED	
Actuele fase (kruisje bij actuele fase) Omschrijving actuele fase	<p>X</p> <p>Er is € 150.000,- vanuit VERDER vrijgegeven. Vanuit Beter Benutten is hetzelfde bedrag beschikbaar voor de onderzoeksfase. Er is één onderzoeksfase waarin alle Amersfoortse stallingen nader worden beschouwd qua behoeftering. Vervolgens wordt voor station Amersfoort een verdere uitwerking gedaan omdat de situatie daar het meest complex is. Ook is de verwachting dat daar de opgave het grootst is, in tegenstelling tot de verdeling van aantallen zoals die oorspronkelijk is beschreven.</p> <p>Het onderdeel fietsparkeren Soest-zuid hangt nadrukkelijk samen met het project “Aanleg ongelijkvloerse kruising spoor Soest-Zuid (inclusief stationsontwikkeling)” waarvan op dit moment een verkenning wordt uitgevoerd. Hierin wordt rekening gehouden met het realiseren van een bewaakte fietsenstalling. Een Plan van Aanpak voor de bewaakte fietsenstalling volgt waarschijnlijk in 2014 als meer duidelijk is over de exacte oplossingsrichting voor het stationsgebied.</p>					

Maatregel		b 246 Fietsbrug Oog in Al				
TREKKER	Gemeente Utrecht					
Omschrijving maatregel	<p>Tussen de Utrechtse woonwijken Oog in Al en de Centrale Zone in Leidsche Rijn is de aanleg van een nieuwe fietsbrug over het Amsterdam Rijnkanaal voorzien. Deze brug vermindert de barrièrewerking van het Amsterdam Rijnkanaal met haar voorziene ligging midden tussen de bestaande Hogeweidebrug en de De Meerbrug, die op meer dan 2 kilometer van elkaar af liggen. Ze vormt een verbinding tussen de woonwijk Langerak en Oog in Al en sluit aan op de doorgaande fietsverbinding over de Rijnkennemerlaan en aan de oostzijde op een autoluwe route naar het Utrechtse Centrum (via de Leidseweg). De verbinding zal onderdeel worden van het Utrechts hoofdfietsnetwerk en het Regionaal Kernnet.</p>					
DOEL	Het aantal fietsers over het Amsterdam Rijnkanaal zal waarschijnlijk nog iets sterker groeien. Het aantal fietsers over het Amsterdam Rijnkanaal kan toenemen met een factor 2,5. Op grond van bovenstaande lijkt voor de nieuwe fietsbrug een intensiteit van 7.500 tot 10.000 fietsers een goede inschatting.					
Totale KOSTEN	€ 15.000.000					
VERDER dekking	€ 15.000.000					
Dekkende partner(s)	Gemeente Utrecht					
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV 13-01-2011	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB	AANBESTEDING	REALISATIE fase	GEREED	
Actuele fase (kruisje bij actuele fase) Omschrijving actuele fase	<p>X</p> <p>Er is € 444.500 vrijgegeven voor het opstellen van een uitvoeringsplan. Op 28 juni 2011 heeft de Raad het doorstartdocument 'Fietsbrug Amsterdam-Rijnkanaal' vastgesteld. Hiermee heeft ze ingestemd met de aanleg van de fietsbrug met een aanlanding in het Victor Hugoplantsoen volgens het scenario 'verplaatsen' scholen. Daarna is gestart met het samenstellen van een Integraal Programma van Eisen, dat in september 2012 is</p>					

vastgesteld. In 2014 wordt gestart met een aanbestedingsstrategie met spelregels. In 2012/2013 volgen het bestemmingsplantraject en de aanbesteding. Start van de bouw van de brug en de aanlanding is gepland in 2015 en de oplevering eind 2016.

Maatregel		A 131c Ongelijkvloerse verbinding onder/over N199				
TREKKER	Gemeente Amersfoort					
Omschrijving maatregel	<p>De N199 is een belangrijke verbinding tussen Amersfoort Centrum/de Isselt en de A1. Deze weg is een schakel op de relatie tussen Centrum/de Isselt en Hilversum/Amsterdam. Op deze relatie wordt niet aan de reistijdnorm voldaan. Om het reistijdverlies op de N199 te verminderen wordt voorgesteld een fietstunnel aan te leggen ter hoogte van de Coelhorsterweg voor voetgangers en fietsers. Hiermee wordt de wachttijd voor zowel autoverkeer als langzaam verkeer verminderd.</p> <p>In de huidige situatie dienen overstekende fietsers (de relatie A1-de Isselt telt 850 fietsers per dag, de relatie Soest – Amersfoort via de fietsbrug 280; gemiddelde werkdag – fietstellingen onderweg 2006) en voetgangers gebruik te maken van de verkeerslichten. In de spitsen is het zo dat vrijwel iedere cyclus in de verkeerslichten een aanvraag voor een oversteek voor het langzame verkeer is. Vanwege de grote lengte van de oversteek is de benodigde tijd hiervoor fors. Dit heeft een negatief effect op de verkeersafwikkeling van het doorgaande verkeer op de N199 en de A1. Dit kruispunt is het meest zwaar belaste kruispunt van de N199 en zal in de loop der jaren steeds zwaarder belast gaan worden. Door het langzaam verkeer buiten de verkeersregeling om af te wikkelen kan het autoverkeer op deze aansluiting vlotter worden afgewikkeld.</p>					
DOEL	Versnelling fietsroute (men hoeft niet langer voor de VRI te wachten), snellere afwikkeling autoverkeer en OV doordat fietsers buiten de regeling worden gehouden. Daarnaast verhogen van de verkeersveiligheid voor het fietsverkeer.					
Totale KOSTEN	€ 2.600.000					
VERDER dekking	€ 2.600.000					
Dekkende partner(s)	Gemeente Amersfoort					
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV 17-02-2012	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB	AANBESTEDING	REALISATIE fase Van	GEREED	
Actuele fase	X					
	Er is € 120.000 vrijgegeven. Onderzoeksfase loopt					

Maatregel		A 191 Verbeteren fietsverbinding Hoevelaken – Amersfoort Centrum				
TREKKER	Gemeente Amersfoort					
Omschrijving maatregel	<p>De fietsrelatie tussen Amersfoort Centrum en Amersfoort Wieken Vinkenhoef (onderdeel van werkkern Amersfoort Noord) voldoet aan de gestelde normen t.a.v. omrijfactor. Echter de norm t.a.v. de wachttijd voldoet niet vanwege het relatief grote aantal verkeerslichten op deze route van geringe afstand. Vooral de wachttijden bij de VRI's bij de A28 zijn lang. Ook het comfort en de veiligheid van deze route kan verbeterd worden. De huidige fietspaden langs de Hogeweg zijn te smal en voor een deel ook van slechte kwaliteit. Bovendien switcht het fietspad van noord naar zuid. Het fietspad langs de Hogeweg vormt de verbinding tussen Amersfoort Centrum - Amersfoort Wieken Vinkenhoef en verder richting Hoevelaken/Nijkerk. Met de maatregel wordt de fietsverbinding langs de Hogeweg aangepakt en verbeterd waardoor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Het aantrekkelijker wordt de fiets te pakken voor de genoemde relatie. - De fietstijd verminderd op deze relatie door wachttijdverkorting en comfortverbeteringen aan het fietspad. - Het veiliger wordt om te fietsen op deze relatie. 					
DOEL	<p>Door een goede, comfortabele en snelle fietsverbinding zonder lange wachttijden kan reistijd per fiets concurreren met de auto. Doel van de maatregel is dan ook:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Het aantrekkelijker maken van fietsgebruik de genoemde relatie. - Het verminderen van de fietstijd door wachttijdverkorting en comfortverbeteringen aan het fietspad. - Het veiliger wordt om te fietsen op deze relatie. 					
Totale KOSTEN	€ 900.000					
VERDER dekking	€ 900.000					
Dekkende partner(s)	Gemeente Amersfoort					
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV 3-11-2011	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB	AANBESTEDING	REALISATIE fase Van	GEREED	
Actuele fase	X					
	Er is € 50.000 vrijgegeven. Onderzoeksfase loopt.					

Maatregel		A 192 Verbeteren fietsroute Bunschoten – Amersfoort Vathorst				
TREKKER	Gemeente Amersfoort					
Omschrijving maatregel	<p>De fietsrelatie Bunschoten – Amersfoort Noord is kwalitatief onvoldoende gezien de ontwikkeling van Vathorst de komende jaren. Door de ontwikkeling van Vathorst is er behoefte aan een kwalitatief hoogwaardige fietsverbinding tussen Amersfoort Noord en Bunschoten.</p> <p>De maatregel betreft het verbreden, opwaarderen en verbeteren van het comfort van de huidige fietsverbinding langs de Laak. Deze maatregel zorgt voor een snellere en meer comfortabele fietsverbinding. Niet het hoofddoel van de maatregel, maar zeker niet onbelangrijk is dat de recreatieve fietsverbinding Amersfoort – Bunschoten – Randmeren hiermee een impuls krijgt.</p>					
DOEL	<p>Door een goede utilitaire fietsverbinding ontstaat tussen Vathorst en Bunschoten een snelle fietsroute die in de spits redelijk kan concurreren met de auto. De dwarsverbinding tussen Bunschoten en het pad langs de Laak betreft mogelijk een nieuwe verbinding. De recreatieve verbinding maakt het aantrekkelijk vanuit Vathorst direct naar het Randmeer te fietsen (deels wordt dit al verbeterd).</p> <p>Samengevat: het realiseren van een snellere en comfortabelere fietsverbinding tussen Amersfoort Noord en Bunschoten.</p>					
Totale KOSTEN	€ 12.800.000					
VERDER dekking	€ 550.000					
Dekkende partner(s)	Gemeente Amersfoort					
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB 7-09-2011	AANBESTEDING	REALISATIE fase Van	GEREED	
Actuele fase	X					
Omschrijving actuele fase	<p>Het gehele budget is vrijgegeven. De fietsverbinding is onderdeel van het project Laakzone, dat een verbetering beoogt van de recreatieve infrastructuur in het gebied tussen Amersfoort, Bunschoten en Nijkerk. Kern van het project is het verbreden en verbinden van de Laak en de Rengerswetering tot recreatieve vaarroute van Vathorst tot aan het randmeer en het aanleggen van een netwerk van fiets- en wandelpaden. De betreffende fietsverbinding heeft dus naast een utilitaire functie ook een recreatieve functie.</p>					

Maatregel		A 262 Opwaarderen fietsroute Utrecht centrum				
TREKKER	Gemeente Utrecht					
Omschrijving maatregel	<p>Dwars door het centrum van Utrecht loopt de belangrijkste west-oost fietsroute van Utrecht (Centraal Station – Smakkelaarsveld – Vredenburg – Janskerkhof – Lucas Bolwerk). Deze route vormt de verbinding tussen de westelijke wijken (waaronder Leidsche Rijn) en de oostelijke wijken (waaronder Rijsweerd en De Uithof). Gemiddeld maken 25.000 fietsers per dag gebruik van deze route.</p> <p>Door een aantal oorzaken is de capaciteit op deze route beperkt; niet alleen ruimtelijk maar ook in de verkeersregelingen. Zowel binnen als buiten de spitsuren doen zich capaciteitsproblemen voor op de route. Omdat op korte termijn geen capaciteitsuitbreiding haalbaar lijkt is er behoefte aan een parallelle route. De HHH route (Haverstraat – Hamburgerstraat – Herenstraat) is hiervoor uitermate geschikt. Ook deze route verbindt het Centraal Station met de oostelijke wijken. Deze sluit aan de westkant vanaf 2011 aan op de dan opgeleverde Rabofietsbrug. Een bijkomend voordeel van deze route is dat de fietser aanzienlijk minder verkeerslichten tegenkomt dan op de huidige route. Om de HHH route geschikt te maken als hoofdfietsroute zijn diverse maatregelen nodig: in het bijzonder: verbetering van het wegdek, aanpassingen op kruispunten en bewegwijzering. De route loopt van het Centraal Station via Moreelsepark – Mariaplaats – Springweg – Haverstraat – Hamburgerstraat – Herenstraat – Lepenburg naar de Maliebaan. Daar takt hij weer aan op de bestaande route. Vanaf 2011 kan men vanaf de Croeselaan via de Rabofietsbrug op de route komen (zie onderstaand plaatje).</p>					
DOEL	<p>Het uitbreiden van de capaciteit op de west – oost fietsroute door de Binnenstad - Het verkorten van de reistijd tussen het centraal station (zuidzijde) en de werkgebieden Binnenstad/Maliebaan, Rijsweerd en Uithof.</p>					
Totale KOSTEN	€ 2.000.000					
VERDER dekking	€ 2.000.000					
Dekkende partner(s)	Gemeente Utrecht					
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV 19-01-2012	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB	AANBESTEDING	REALISATIE fase Van	GEREED	
Actuele fase	X					
Omschrijving actuele fase	Er is € 100.000 vrijgegeven.					

Maatregel		A 269 Verbeteren herkenbaarheid fietsnetwerk				
TREKKER	Bestuur Regio Utrecht					
Omschrijving maatregel	Het bewegwijzeren van de 10 regionale fietsroutes door middel van het plaatsen van fietsbewegwijzing en infozuilen					
DOEL	Eenduidige en als zodanig herkenbare vormgeving van de regionale fietsroutes					
Totale KOSTEN	€ 2.000.000					
VERDER dekking	€ 2.000.000					
Dekkende partner(s)	BRU					
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK Nvt	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB 07-09-2011 (1 ^e tranche)	AANBESTEDING	REALISATIE fase	GEREED	
Actuele fase (kruisje bij actuele fase)	X					
Omschrijving actuele fase	De uitvoering van de 1 ^e tranche maatregelen op de 2 regionale snelfietsroutes Houten-Maarssen en Houten-Bilthoven is in voorbereiding.					

Maatregel		a 270 Aanleg vijf fietstunnels op Utrechtseweg (N237)				
TREKKER	Provincie Utrecht					
Omschrijving maatregel	Het plan voor 5 fietstunnels gaat over het weggedeelte N237 tussen de A27 en de 'knik' in de N237 bij het kruispunt Vollenhoven. Per dag steken op dit weggedeelte duizenden fietsers de wegen in dit gebied over tussen de bestemmingen: Utrecht, de Bilt, Zeist, De Uithof, Soest en Amersfoort. Het betreft de kruispunten: <ul style="list-style-type: none"> - N237 (Utrechtseweg) – N412 Universiteitsweg - Soestdijkseweg Zuid – Dorpsstraat – Holle Bilt - N237 (Utrechtseweg) – Amersfoortseweg (Vollenhoven). 					
DOEL	De aanleg leveren een bijdrage aan de volgende doelen: <ul style="list-style-type: none"> - Het comfortabel, snel en direct maken van het hoofd fietsnetwerk - Het verhogen van de kwaliteit van het fietsnetwerk door het opheffen van wachttijden bij VRI's - Betere benutting van bestaande infra door effectievere inzet RVM. - Snellere doorstroming OV Aantrekkelijker OV					
Totale KOSTEN	€ 10.000.000					
VERDER dekking	€ 10.000.000					
Dekkende partner(s)	Provincie en BRU					
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV 15-04-2010	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB	AANBESTEDING	REALISATIE fase	GEREED	
Actuele fase	X					
Omschrijving actuele fase	Het plan omvat 5 fietstunnels: <ol style="list-style-type: none"> 1. Vervanging bestaande fietstunnel De Bilt. Stand van zaken: Samen met gem. De Bilt wordt onderzocht hoe deze nieuwe tunnel op vrijwel de bestaande locatie van de 'oude tunnel' aangesloten kan worden op de plannen van het BB-project P+R De Bilt. Wanneer e.e.a. resulteert in een voorstel is nu nog niet duidelijk. 2. Nieuwe fietstunnel in zuidelijke fietsroute N237 onder N412 door. Stand van zaken: MOVV/UVVB voorstel voor deze tunnel, begin 2013. realisatie nu gepland in 2014/2015. 3. Nieuwe fietstunnel in noordelijke fietsroute N237 onder Soestdijkseweg De Bilt door. Stand van zaken: In overleg met De Bilt is besloten niet verder te werken aan deze tunnel. Redenen hiervoor zijn; -benodigde gronden zijn van Utrechts Landschap en mogen als gevolg daarvan niet worden benut voor infrastructuur. – de route door de tunnel wordt langer dan de huidige route waardoor de fietsers zeer waarschijnlijk de tunnel niet gaan gebruiken. 4 en 5 Twee fietstunnel onder N237 bij kruispunt Vollenhoven. Stand van zaken: Schetsontwerp voor deze 2 tunnels is gereed. De komende periode wordt dit aan omgeving (gemeente De Bilt en Zeist en aanwonenden) voor commentaar voorgelegd. Planning is medio 2013 een uitvoeringsvoorstel gereed te hebben. Omdat er veel angst bestaat voor sociale onveiligheid is een ICT-tunnel in beeld dit gaat echter circa 0,5 miljoen extra kosten. 					

Maatregel		A 271 Aanleg fietstunnel Salvador Allendeplein				
TREKKER	Gemeente Utrecht					
Omschrijving maatregel	<p>In het kader van het verbeteren van de luchtkwaliteit in Utrecht is een 70 km groene golf voorzien op het traject Kardinaal de Jongweg – Brilledreef. De fietsroute van Binnenstad naar Overvecht kruist ter plaatse van het Salvador Allendeplein de Kardinaal de Jongweg.</p> <p>Omdat bij het instellen van deze groene golf de wachttijd voor fietsers bij de verkeersregelinstantie zal toenemen, is de aanleg van een ongelijkvloerse kruising een oplossing om de wachttijd te minimaliseren.</p>					
DOEL	Doel van de maatregel is het minimaliseren van het (wacht-)tijdverlies bij deze kruising.					
Totale KOSTEN	€					
VERDER dekking	€ 3.500.000					
Dekkende partner(s)	Gemeente Utrecht					
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB	AANBESTEDING	REALISATIE fase	GEREED	
Actuele fase						
Omschrijving actuele fase	Nog geen PvA of UV					

Maatregel		a 272 Aanleg fietsonderdoorgang Spinozabrug				
TREKKER	Gemeente Utrecht					
Omschrijving maatregel	<p>De Spinozabrug vormt de verbinding van de westelijke verdeeling in Utrecht over het Merwedekanaal heen. Langs het Merwedekanaal (Kanaalweg) en Amsterdam Rijnkanaal (Keulsekade) liggen hoofdfietsroutes. De westelijke verdeeling is echter een barrière voor fietsers.</p> <p>Om de routes langs Merwedekanaal en Amsterdam-Rijnkanaal aan elkaar te kunnen koppelen, is een onderdoorgang onder de Spinozabrug (parallel aan het Merwedekanaal) noodzakelijk. Er blijft een bovengronds alternatief voorhanden op het kruispunt Majellaknoop.</p>					
DOEL	Het aan elkaar koppelen van twee hoofdfietsroutes, zodat er een doorgaande route in de westflank van Utrecht ontstaat. De maatregel is ook nodig om van het Kwaliteitsnetwerk een compleet netwerk te maken.					
Totale KOSTEN	€ 3.000.000					
VERDER dekking	€ 3.000.000					
Dekkende partner(s)	Gemeente Utrecht					
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV 2-12-2010	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB	AANBESTEDING	REALISATIE fase	GEREED	
Actuele fase	X					
Omschrijving actuele fase	<p>Er is € 110.000 vrijgegeven voor het opstellen van een uitvoeringsvoorstel.</p> <p>In de zomer van 2012 zijn de bewoners en betrokkenen geconsulteerd over het IPVE/FO. Dit is inmiddels afgerond. In oktober is gestart met het opstellen van het VO en het DO. De start van de uitvoering van het werk staat gepland voor het 2^e kwartaal van 2013.</p>					

Maatregel	No r 14 5 leenfietsen NS Station Bunnik				
TREKKER	Bestuur Regio Utrecht				
Omschrijving maatregel	Leenfietsen beschikbaar stellen op NS Station Bunnik				
DOEL	Beschikbaar maken van 8 leenfietsen voor met name reizigers richting Utrecht Uithof				
Totale KOSTEN	€ 55.000				
VERDER dekking	Max. € 15.000				
Dekkende partner(s)	BRU				
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK	UITVOERINGSVOORSTEL	AANBESTEDING	REALISATIE fase	GEREED
Actuele fase		UUVB 14-03-2011			2012 X
Omschrijving actuele fase	De maatregel is uitgevoerd.				

Maatregel	No r 15 20 leenfietsen station Hilversum Arenapark				
TREKKER	Regio Gooi en Vecht				
Omschrijving maatregel	Leenfiets beschikbaar stellen op Hilversum Arenapark				
DOEL	Beschikbaar maken van 20 leenfietsen voor met name reizigers richting Hilversum Centrum				
Totale KOSTEN	€				
VERDER dekking	€ 60.000				
Dekkende partner(s)	Gemeente Hilversum				
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK	UITVOERINGSVOORSTEL	AANBESTEDING	REALISATIE fase	GEREED
Actuele fase	MOVV	UUVB			
Omschrijving actuele fase	Nog geen PvA of UV				

Maatregel	no r 16 8 leenfietsen OV halte Zeist Jordanlaan				
TREKKER	Bestuur Regio Utrecht				
Omschrijving maatregel	Leenfiets beschikbaar stellen op OV halte Zeist Jordanlaan				
DOEL	Beschikbaar maken van 4 leenfietsen voor met name reizigers richting Utrecht Uithof				
Totale KOSTEN	€ 25.000				
VERDER dekking	max. € 25.000				
Dekkende partner(s)	BRU				
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK	UITVOERINGSVOORSTEL	AANBESTEDING	REALISATIE fase	GEREED
Actuele fase		UUVB 14-03-2011			X
Omschrijving actuele fase	BRU heeft op 9 juni 2011 aan NS OV-Fiets op 9 juni 2011 een verleningsbeschikking verstrekt. De oplevering diende voor 1 juni 2012 plaats te vinden; de eindafrekening van dit project moet worden ingediend voor 1 december 2012. Het project is nog niet uitgevoerd omdat de voorbereiding stagneert.				

Maatregel	no r 17 5 leenfietsen NS station Utrecht Zuilen				
TREKKER	Bestuur Regio Utrecht				
Omschrijving maatregel	Leenfiets beschikbaar stellen op NS Station Utrecht Zuilen				
DOEL	Beschikbaar maken van 4 leenfietsen voor met name reizigers richting Utrecht Lage Weide				
Totale KOSTEN	€ 15.000				
VERDER dekking	€ 15.000				
Dekkende partner(s)	Bestuur Regio Utrecht				
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK	UITVOERINGSVOORSTEL	AANBESTEDING	REALISATIE fase	GEREED
Actuele fase		UUVB 14-03-2011			2012
Omschrijving actuele fase	De maatregel is uitgevoerd.				

Maatregel	a 273 Uitbreiding leenfietsen gemeente Utrecht				
TREKKER	Gemeente Utrecht				
Omschrijving maatregel	De Utrechtse gemeenteraad heeft in 2007 een initiatiefvoorstel ingediend om te komen tot een systeem van 1500 leenfietsen in Utrecht. Gedacht wordt hierbij aan een systeem waarbij forensen, bewoners van de stad alsmede toeristen/bezoekers op veel verschillende plekken een fiets kunnen pakken en deze elders weer terug kunnen zetten. Dergelijke systemen zijn in het buitenland zeer sterk in opmars en slaan over het algemeen goed aan bij het publiek. Om de bereikbaarheid van de stad te verhogen, alsmede de luchtkwaliteit te verbeteren, is het wenselijk dat het vervoer per auto wordt teruggedrongen en dat alternatieve (groene) vormen van vervoer wordt aangeboden. De leenfiets kan hierin een bijdrage leveren door het aanbieden van goed(koop) voor- en natransport vanuit treinstations, vervoersknooppunten en P+R terreinen. Het is de bedoeling dat de leenfiets vooralsnog op 50 locaties in de stad Utrecht kan worden gehuurd en worden teruggebracht. Door het aanbieden van leenfietsen, wordt getracht om het aandeel fietsbewegingen in de modal split van de stad Utrecht te verhogen. Hierdoor zal de bereikbaarheid van de (binnen)stad mogelijk verbeteren en levert het project leenfiets een positieve bijdrage aan de verbetering van de Utrechtse luchtkwaliteit.				
DOEL	Het vergroten van de fietsbereikbaarheid in de stad, zowel voor inwoners als voor bezoekers				
Totale KOSTEN	€ 4.300.000				
VERDER dekking	€ 4.300.000				
Dekkende partner(s)	Gemeente Utrecht				
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK	UITVOERINGSVOORSTEL	AANBESTEDING	REALISATIE fase	GEREED
Actuele fase (kruisje bij actuele fase)					X
Omschrijving actuele fase	Voor de eerste fase is € 130.000 voorbereidingsbudget en € 400.000 uitvoeringsbudget vrijgegeven. Het totaal vrijgegeven bedrag komt hiermee op 530.000 euro.				
	Op dit moment loopt een pilot voor uitvoering van uitgiftepunten gerealiseerd met bestaande formules van NS OV-fiets buiten de binnenstad. Na realisatie van de nieuwe uitgiftepunten wordt er maandelijks bijgehouden hoe vaak er gebruik wordt gemaakt van de fietsen op de nieuwe uitgiftepunten. Een kwantitatieve en kwalitatieve evaluatie vindt halfjaarlijks plaats.				

Maatregel		No r 20 P+R Leidsche Rijn/Lage Weide				
TREKKER	Gemeente Utrecht					
Omschrijving maatregel	De gemeente Utrecht wil ca 500 P+R- plaatsen in het NoordWest-kwadrant van Leidsche Rijn Centrum/Lage Weide, op een locatie die nu nog gebruikt wordt als snelweg (A2). De aanleg is mogelijk zodra de A2 is verplaatst naar de tunnel (2011). De locatie is goed bereikbaar vanaf de afslag Lage Weide via de NOUW2. De voortzetting van de reis per OV kan vanaf de P+R- locatie per trein (RSS, 4x per uur) of per HOV (ca 20x per uur in de spits).					
DOEL	De voorliggende visieontwikkeling heeft als primair doel om met P+R-locaties de bereikbaarheid te verbeteren. Daarbij wordt de reiziger centraal gesteld. Andere doelen zoals verbetering leefbaarheid, verkeersveiligheid en rendement van het openbaar vervoer zijn wel relevant, maar van ondergeschikt belang aan regionale bereikbaarheid.					
Totale KOSTEN	€					
VERDER dekking	€ 3.000.000					
Dekkende partner(s)	Gemeente Utrecht					
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV 4-3-2010	UITVOERINGSVOORSTEL UUVB 2013-2016	AANBESTEDING 2016	REALISATIE fase Van	GEREED	
Actuele fase (kruisje bij actuele fase) Omschrijving actuele fase	<p>X</p> <p>Voor het opstellen van een uitvoeringsvoorstel is € 150.000 vrijgegeven. In juni 2013 wordt het railstation Leidsche Rijn Centrum geopend. De planontwikkeling van het gebied Leidsche Rijn Centrum loopt achter op de planning. Daardoor loopt ook de realisatie van het HOV-netwerk in dit gebied vertraging op.</p> <p>Naast de handhaving van de tijdelijke P+R Muziektheater in combinatie met de touringcarhalte, gelegen aan de lijnen 19, 28 en 39 het HOV-netwerk zal een tijdelijke P+R Leidsche Rijn Centrum worden gerealiseerd in 2013, gelegen aan de lijnen 37 en 38 van het regio OV-netwerk en rail. Deze busverbindingen blijven in principe tot 2016 ongewijzigd.</p> <p>In de periode 2013 -2016 zal de realisatie van een definitieve P+R worden voorbereid.</p>					

Maatregel		No r 21 Park&Ride Vianen				
TREKKER	Bestuur Regio Utrecht					
Omschrijving maatregel	<p>In P+R- specifiek wordt voorgesteld om een programma op te starten voor de uitbreiding van het aantal P+R- plaatsen in het gebied van de pakketstudies en om te onderzoeken of het mogelijk is om te komen tot een gezamenlijke marketing- en communicatiestrategie. Daardoor worden niet alleen meer P+R- plaatsen aangelegd, maar ook de bestaande P+R plaatsen beter benut. Hierbij speelt ook Randstad Urgent/ Ketenmobiliteit een rol. Omdat het programma ten tijden van de beoordeling door BOEI nog niet gereed is, wordt voorgesteld vooruitlopend op het gehele programma o.a. de volgende P+R- locaties als eerste ter hand te nemen. Deze factsheet richt zich op de P+R- locatie Vianen.</p> <p>Op de korte termijn wordt door RWS -in het kader van Utrecht Bereikbaar- een tijdelijke P+R-voorziening gerealiseerd voor de A2-werkzaamheden tot en met 2010. Beoogd wordt om deze najaar 2008 te openen. Deze tijdelijke locatie wordt nabij het busstation Lekbrug gesitueerd. Voorzien is een aantal P+R-plaatsen van 500 plaatsen; dit lijkt ook het maximale aantal op deze locatie in verband met de capaciteit van de aansluiting aldaar.</p> <p>Planvoorbereiding van een definitieve P+R-voorziening na 2010 en verdere uitbreiding van de nu voorziene 500 plaatsen op deze locatie en/of nabij knooppunt Everdingen (kruising A2 én A27) is nog niet gestart. Er zijn derhalve nog geen specifiekere gegevens over de kosten, ten tijden van het opstellen van deze notitie.</p>					
DOEL	De voorliggende visieontwikkeling heeft als primair doel om met P+R-locaties de regionale bereikbaarheid te verbeteren; daarbij wordt de reiziger centraal gesteld. Andere doelen, zoals verbetering leefbaarheid en verkeersveiligheid en rendement van het openbaar vervoer, zijn wel relevant, maar van ondergeschikt belang aan regionale bereikbaarheid.					
Totale KOSTEN	€					
VERDER dekking	€ 500.000					
Dekkende partner(s)	BRU					
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV	UITVOERINGSVOORSTEL UUVB	AANBESTEDING	REALISATIE fase	GEREED	
Actuele fase (kruisje bij actuele fase) Omschrijving actuele fase	<p>Nog geen PvA of UV. Overleg met gemeente Vianen is gaande wat betreft de uitbreiding van de bestaande P&R voorzieningen in de omgeving van busstation Lekbrug bij de op- en afrit A2.</p>					

Maatregel		no r 22 Park + Ride station Breukelen				
TREKKER	Provincie Utrecht.					
Omschrijving maatregel	In P+R- specifiek wordt voorgesteld om een programma op te starten voor de uitbreiding van het aantal P+R- plaatsen in het gebied van de pakketstudies en om te onderzoeken of het mogelijk is om te komen tot een gezamenlijke marketing- en communicatiestrategie. Daardoor worden niet alleen meer P+R- plaatsen aangelegd, maar ook de bestaande P+R plaatsen beter benut. Hierbij speelt ook Randstad Urgent/ Ketenmobiliteit een rol. Omdat het programma ten tijden van de beoordeling door BOEI nog niet gereed is, wordt voorgesteld vooruitlopend op het gehele programma o.a. de volgende P+R- locaties als eerste ter hand te nemen. Deze factsheet richt zich op de realisatie van een parkeerdek van ca. 150 P+R-plaatsen bij station Breukelen.					
DOEL	De voorliggende visieontwikkeling heeft als primair doel om met P+R-locaties de regionale bereikbaarheid te verbeteren; daarbij wordt de reiziger centraal gesteld. Andere doelen, zoals verbetering leefbaarheid en verkeersveiligheid en rendement van het openbaar vervoer, zijn wel relevant, maar van ondergeschikt belang aan regionale bereikbaarheid.					
Totale KOSTEN	€ 3.200.000					
VERDER dekking	€ 1.000.000					
Dekkende partner(s)	Provincie Utrecht					
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV28-09-2012	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB 01-2013	AANBESTEDING 03-05-2013	REALISATIE fase Van 08-2013- 01-2014	GEREED 01-2014	
Actuele fase	X					
Omschrijving actuele fase	Voorbereiding Uitvoeringsvoorstel. Met behulp van een uitgebreide Risicoanalyse en het bedenken van maatregelen wordt samen met de gemeente Stichtse Vecht en NS toegewerkt naar een contract. In dat contract wordt eigendom, beheer en exploitatie van de parkeervoorziening geregeld. De risicosessie wordt gehouden in week 47. Resultaten zijn in week 49/50 gereed. De resultaten worden besproken met het bestuur. Daarna volgt wellicht een onderhandelingsperiode. Naar verwachting kan in januari 2013 het contract gemaakt worden. Afhankelijk van de afspraken in het contract wordt het uitvoeringsvoorstel opgemaakt. In week 45 heeft een herkomstonderzoek op de huidige parkeerplaats plaatsgevonden. De resultaten daarvan worden meegenomen in de risicoanalyse					

Maatregel		No r 23 Park + Ride locatie station Driebergen-Zeist				
TREKKER	Bestuur Regio Utrecht					
Omschrijving maatregel	Realisatie van een dek voor 160 P+R-plaatsen bij station Driebergen-Zeist, dat uitbreidbaar is met een tweede dek					
DOEL	Verbetering van de ketenmobiliteit + uitbreiding aantal P+R-plaatsen					
Totale KOSTEN	Zie kostenraming project station Driebergen-Zeist					
VERDER dekking	€ 1.600.000					
Dekkende partner(s)	Bestuur Regio Utrecht					
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV 06-09-2012	UITVOERINGSVOORSTEL	AANBESTEDING	REALISATIE fase	GEREED	
Actuele fase (kruisje bij actuele fase)	X					
Omschrijving actuele fase	Dit project betrof een korte termijn maatregel. Tijdens de planvoorbereiding van station Driebergen-Zeist is besloten direct een definitieve parkeeroplossing te realiseren. De plannen zijn volop in ontwikkeling richting tijdige uitvoering.					

Maatregel		No r 24 Park&Ride Nijkerk-Corlaer of Harderwijk				
TREKKER	Gemeente Amersfoort					
Omschrijving maatregel	Bij aanleg van station Nijkerk-Corlaer of een nieuw station in Harderwijk nabij de A28 wordt een P+R-faciliteit ingericht. Het gaat hier in beginsel om zo'n 300 parkeerplaatsen. In principe is er meer ruimte beschikbaar. Op de spoorlijn Amersfoort-Harderwijk stopt 4 keer per uur een Sprinter op station Harderwijk of Nijkerk-Corlaer. Vanaf de A28 wordt met een dynamisch informatiebord aangegeven welke reistijd er geldt naar Amersfoort met zowel auto als trein. Een goede doorstroming van het autoverkeer naar het station is van belang. De provincie Gelderland en de regio's Vallei, Noord-Veluwe en Rivierenland hebben samen met de NS vier strategische stationslocaties langs snelwegen in Gelderland geselecteerd. Hierbij is ook Nijkerk-Corlaer / Harderwijk. Deze locaties krijgen de status van RegioPoort. Naast de NS participeren Rijkswaterstaat, ProRail en VNONCW. In de tweede helft van 2008 zullen voor de vier locaties concrete plannen worden opgesteld. De locatie Nijkerk-Corlaer ligt hemelsbreed op 500 meter van de A1 en is via de nieuwe afrit Vathorst/Corlaer en de nieuwe rondweg goed te bereiken.					
DOEL	Het autoverkeer terugdringen op vooral knooppunt Hoevelaken en in mindere mate de draaischijf van Midden-Nederland. De P+R heeft een meer regionale functie. Verkeer op de A28 vanuit het noorden kan gebruik maken van de P+R en vandaar met de trein verder reizen.					
Totale KOSTEN	€ 1.000.000					
VERDER dekking	€ 1.000.000					
Dekkende partner(s)	Provincie Utrecht € 500.000 en Provincie Gelderland € 500.000					
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB	AANBESTEDING	REALISATIE fase	GEREED	
Actuele fase (kruisje bij actuele fase) Omschrijving actuele fase	Nog geen PvA of UV. Station Nijkerk-Corlaer wordt vooralsnog niet gerealiseerd. Dit betekent de faciliteiten het beste in Harderwijk kunnen worden gerealiseerd. Zodra meer duidelijkheid is over de toekomstige bediening van station Harderwijk kunnen vervolgstappen worden ondernomen.					

Maatregel		No r 25 Park&Ride Barneveld - noord				
TREKKER	Gemeente Amersfoort					
Omschrijving maatregel	Het station Barneveld-noord kent op dit moment al een P+R-faciliteit in de vorm van een Transferium op een afstand van ongeveer 800 meter vanaf rijksweg A1 met circa 230 parkeerplaatsen. Naast het Transferium is ruimte gereserveerd om de voorziening te "spiegelen" en de capaciteit te verdubbelen. De Valleilijn (trein) van Amersfoort-Ede stopt hier met een frequentie van 4 keer per uur. P+R is op dit moment vooral bedoeld om reizigers naar station Amersfoort-centraal en verder te vervoeren.					
DOEL	Verder uitwerken van het Transferium Barneveld tot 'Poort naar de Randstad / Regiopoort'. Doel is om automobilisten naar de Randstad af te vangen wat de hoeveelheid verkeer op de draaischijf Midden-Nederland moet verminderen. In het bijzonder gaat het om het ontlasten van knooppunt Hoevelaken. De P+R heeft een interregionale functie naar de grote steden in de Randstad en een regionale functie naar de werkkernen Amersfoort-centrum en Amersfoort-noord.					
Totale KOSTEN	€ 3.000.000					
VERDER dekking	€ 3.000.000					
Dekkende partner(s)	Provincie Utrecht € 1.500.000 en Provincie Gelderland € 1.500.000					
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB	AANBESTEDING	REALISATIE fase	GEREED	
Actuele fase (kruisje bij actuele fase) Omschrijving actuele fase	Nog geen PvA of UV					

Maatregel		B 230 Park&Ride marketing en communicatie								
TREKKER	Bestuur Regio Utrecht									
Omschrijving maatregel	In het kader van Randstad Urgent/Ketenmobiliteit wordt onderzocht of het mogelijk is om te komen tot een gezamenlijke marketing- en communicatiestrategie op het niveau van de Noordvleugel of op het niveau van de Randstad (G4). Daardoor worden zowel nieuwe als bestaande P+R plaatsen beter benut. Het P+R concept bestaat eruit dat automobilisten hun auto eerder parkeren dan bij hun eindbestemming om hun vervolgreis met het openbaar vervoer of een ander vervoermiddel te maken inclusief de daarvoor noodzakelijke overstap. Daarom lijkt P+R op het eerste gezicht voor de automobilist geen aantrekkelijk alternatief en hierdoor zal er weinig "natuurlijke" of positieve animo zijn om tot daadwerkelijk gebruik te komen. Uit onderzoek komt naar voren dat voor P+R- locaties geldt: 'onbekend maakt onbemind'. Een goede regionale marketing- en communicatiestrategie kost gemiddeld € 150.000 per jaar; over de periode 2008-2020 is dat totaal € 1,8 mln.									
DOEL	De voorliggende visieontwikkeling heeft als primair doel om met P+R-locaties de regionale bereikbaarheid te verbeteren; daarbij wordt de reiziger centraal gesteld. Andere doelen, zoals verbetering leefbaarheid en verkeersveiligheid en rendement van het openbaar vervoer, zijn wel relevant, maar van ondergeschikt belang aan regionale bereikbaarheid. De maatregel P+R Marketing en communicatie heeft tot doel om de huidige en toekomstige fysieke regionale P+Rvoorzieningen bestaande uit 4500-6000 plaatsen (uit no regret, basis- en pluspakket) ook daadwerkelijk door P+Rgebruikers te laten benutten.									
Totale KOSTEN	€									
VERDER dekking	€ 1.800.000									
Dekkende partner(s)	BRU									
Huidige FASE	<table border="1"> <tr> <td>PLAN VAN AANPAK MOVV</td> <td>UITVOERINGSVOORSTEL UVVB</td> <td>AANBESTEDING</td> <td>REALISATIE fase</td> <td>GEREED</td> </tr> </table>					PLAN VAN AANPAK MOVV	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB	AANBESTEDING	REALISATIE fase	GEREED
PLAN VAN AANPAK MOVV	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB	AANBESTEDING	REALISATIE fase	GEREED						
Actuele fase (kruisje bij actuele fase) Omschrijving actuele fase	Nog geen PvA of UV									

Maatregel		A 138 Aanleg Park&Ride stadspoort A27								
TREKKER	Gemeente Utrecht									
Omschrijving maatregel	De verwachting is dat de stroom autoverkeer vanuit Almere -als gevolg van verstedelijking- meer dan trendmatig zal toenemen. Langs de A27 tussen Utrecht Noord en Knooppunt Eemnes zal een locatie gezocht worden voor een P+R-locatie die verkeer vanuit Almere en vanaf de A1 een goed alternatief moet bieden voor doorrijden tot in Utrecht Centrum. Door autoverkeer vroegtijdig af te vangen kan (toename van) drukte op de ring Utrecht worden verminderd. Deze P+R- locatie moet een permanent karakter krijgen en zal de huidige, tijdelijke locatie Veemarkt vervangen. Door een samenhangend netwerk van P+R-locaties ontstaan goede randvoorwaarden voor ketenmobiliteit en bovendien wordt reizigers een alternatief geboden voor Anders Betalen voor Mobiliteit.									
DOEL	Doel van de maatregel is het faciliteren van ketenmobiliteit, waardoor de reiziger een zorgeloos alternatief heeft voor de gehele reis per auto. Afhankelijk van een aantal factoren kan voor zowel de gebruiker van de P+R als voor overig verkeer sprake zijn van reistijd- en betrouwbaarheidswinst. Voor de gebruiker van de P+R kan er ook nog sprake zijn van lagere reiskosten.									
Totale KOSTEN	€									
VERDER dekking	€ 12.000.000									
Dekkende partner(s)	BRU									
Huidige FASE	<table border="1"> <tr> <td>PLAN VAN AANPAK MOVV</td> <td>UITVOERINGSVOORSTEL UVVB</td> <td>AANBESTEDING</td> <td>REALISATIE fase</td> <td>GEREED</td> </tr> </table>					PLAN VAN AANPAK MOVV	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB	AANBESTEDING	REALISATIE fase	GEREED
PLAN VAN AANPAK MOVV	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB	AANBESTEDING	REALISATIE fase	GEREED						
Actuele fase (kruisje bij actuele fase) Omschrijving actuele fase	Nog geen PvA of UV									

Maatregel	A 145 Optimalisatie P&R locatie Hooggelegen				
TREKKER	Gemeente Utrecht				
Omschrijving maatregel	In P+R- specifiek wordt voorgesteld om een programma op te starten voor de uitbreiding van het aantal P+R- plaatsen in het gebied van de pakketstudies en om te onderzoeken of het mogelijk is om te komen tot een gezamenlijke marketing- en communicatiestrategie. Daardoor worden niet alleen meer P+R- plaatsen aangelegd, maar ook de bestaande P+R plaatsen beter benut. Hierbij speelt ook Randstad Urgent/ Ketenmobiliteit een rol. Omdat het programma ten tijde van de beoordeling door BOEI nog niet gereed is, wordt voorgesteld vooruitlopend op het gehele programma o.a. P+R locatie Hooggelegen als eerste ter hand te nemen. P+R Hooggelegen moet de blikvanger worden aan de westzijde van de stad. Fase 1 van P+R Hooggelegen wordt in 2010 aangelegd met BOR-gelden, het gaat dan om 500 parkeerplaatsen op maaiveld. In de tweede fase, is voorzien in een uitbreiding tot 2.000 plaatsen in 2015 in de vorm van een gebouwde voorziening. Op langere termijn (na 2015) is in een derde fase nog een verdere uitbreiding voorzien tot 4.000 parkeerplaatsen, Deze uitbreiding is echter pas aan de orde in combinatie met een tramontsluiting.				
DOEL	De voorliggende maatregel heeft als primair doel om met P+R-locaties de regionale bereikbaarheid te verbeteren; daarbij wordt de reiziger centraal gesteld. Andere doelen, zoals verbetering leefbaarheid en verkeersveiligheid en rendement van het openbaar vervoer, zijn wel relevant, maar binnen de Pakketstudie van ondergeschikt belang aan regionale bereikbaarheid. De tweede fase van P+R Hooggelegen kan als volgt kwantitatief gemaakt worden: in de ochtendspits kunnen de 1.500 extra P+R-plaatsen (fase 2) leiden tot maximaal 1500 ritten minder stadinwaarts. P+R Hooggelegen zal weerslag hebben op de drukte op de wegen aan de westzijde van Utrecht. Omdat voor de ochtendspits een directe aansluiting op de A2 is voorzien, ontlast P+R Hooggelegen eveneens de kruising bovenaan de afrit.				
Totale KOSTEN					
VERDER dekking	€ 16.000.000				
Dekkende partner(s)	Gemeente Utrecht				
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB 14-03-2011	AANBESTEDING	REALISATIE fase	GEREED
Actuele fase (kruisje bij actuele fase) Omschrijving actuele fase	X				
	Er is € 10.666.666 vrijgegeven voor de eerste fase. € 5.333.334 is nog niet vrijgegeven				

Maatregel	Programma Maatregelen RVM no r 27 Regionaal Verkeersmanagementcentrale (RVMC) No r 28 Databank voor verkeergegevens (UDW) No r 29 Het netwerk geregeld (NG) No r 30 Afstemming wegonderhoud (WBIB) No r 31 De auto als sensor (DAAS) No r 32 Verkeersmodellen voor korte termijn (BOSS) No r 33 Communicatie (COMM) A 78 Deelmaatregelen op straat (MOS)				
TREKKER	Provincie Utrecht				
Omschrijving maatregel	Verwezen wordt naar het programma RVM				
DOEL	Verwezen wordt naar het programma RVM				
Totale KOSTEN	€ 28.163.360				
VERDER dekking	€ 28. 163.360				
Dekkende partner(s)	Provincie Utrecht, BRU en RWS (€ 4.000.000)				
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB 01-05-2008	AANBESTEDING	REALISATIE fase	GEREED
No r 27 t/m 33 Actuele fase	X				
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB 13-04-2011	AANBESTEDING	REALISATIE fase	GEREED
A 78 Actuele fase	X				
Omschrijving actuele fase	Voor de maatregelen no r 27 t/m 33 is het gehele VERDER budget vrijgegeven. Voor maatregel a 78 is € 1.607.400 vrijgegeven en € 6.772.600 nog niet vrijgegeven Verwezen wordt naar de voortgangsrapportage Programma RVM				

Maatregel	no r 18 Programma oprichten mobiliteitsplatforms				
TREKKER	Provincie Utrecht				
Omschrijving maatregel	Het gaat om het oprichten van mobiliteitsplatforms, waarin zowel overheden als bedrijfsleven participeren. Deze mobiliteitsplatforms zijn een eerste stap op weg naar concrete afspraken tussen overheden en bedrijfsleven over concrete mobiliteitsmanagementmaatregelen. Het idee daarbij is dat investeringen door overheden direct worden gekoppeld aan inspanningen/genomen en te nemen maatregelen door bedrijven op het gebied van mobiliteitsmanagement. Deze no-regret beperkt zich tot het oprichten van deze platforms en het afsluiten van convenanten/samenwerkingsafspraken/intentieverklaringen tussen overheden en bedrijven/bedrijfsleven. Voor alle negen economische kerngebieden wordt een mobiliteitsplatform opgericht. Dus in totaal worden negen mobiliteitsplatforms opgericht.				
DOEL	Een basis leggen voor een effectieve, efficiënte en breed gedragen implementatie van mobiliteitsmanagement bij bedrijven op de economische kerngebieden uit het beoordelingskader.				
Totale KOSTEN	€ 220.000				
VERDER dekking	€ 220.000				
Dekkende partner(s)	Provincie Utrecht en BRU				
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV n.v.t.	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB 11-10-2012	AANBESTEDING n.v.t.	REALISATIE fase Van 2010 tot 2013	GEREED 2013
Actuele fase					X
Omschrijving actuele fase	De platforms zijn opgericht en met de bedrijven zijn afspraken gemaakt over de implementatie van mobiliteitsmanagement maatregelen.				

Maatregel	b 102 Instellen Stimuleringsfonds innovatieve mobiliteitsmanagementsmaatregelen																																										
TREKKER	Provincie Utrecht																																										
Omschrijving maatregel	Deze maatregel betreft het instellen van een stimuleringsfonds ten behoeve van innovatieve maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement. In de praktijk blijkt dat er bij bedrijventerreinen soms kleine actuele bereikbaarheidsproblemen zijn, die met een financiële bijdrage van de overheid relatief eenvoudig op te lossen zijn.																																										
DOEL	Het gaat vaak om innovatieve projecten van enkele tienduizenden euro's voor die in wisselende mate een traditionele overheidstaak zijn en waarvan de concrete bijdrage aan het oplossen van de bereikbaarheidsproblematiek lastig te bepalen is. De bereidheid van bedrijven om tot concrete convenanten te komen neemt toe als de overheid haar goede wil laat zien.																																										
Totale KOSTEN	€ 1.500.000																																										
VERDER dekking	€ 1.500.000																																										
Dekkende partner(s)	Provincie Utrecht																																										
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV n.v.t.	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB 9-06-2010	AANBESTEDING n.v.t.	REALISATIE fase Van 2010 tot 2012	GEREED 2013																																						
Actuele fase					X																																						
Omschrijving actuele fase	Het UVVB heeft op 9 juni 2010 ingestemd met de besteding van € 1.500.000 aan overheidsmaatregelen ter ondersteuning van de maatregelen van bedrijven op het gebied van mobiliteitsmanagement (zie bijgaand UV b102). De provincie is coördinerende organisatie. Gemeenten met een actieve VERDER werkkern kunnen een beroep doen op de middelen. Per werkkern is € 150.000 beschikbaar voor ondersteunende maatregelen. De volgende aanvragen zijn gehonoreerd:																																										
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>werkkern</th> <th>maatregel</th> <th>Bedrag</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A12 zone</td> <td>Shulltebus</td> <td>54.000</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Papendorp express</td> <td>96.000</td> </tr> <tr> <td>Uithof/Rijnsweerd</td> <td>Parkeren Rijnsweerd (transferium)</td> <td>90.000</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Stimuleren fietsen</td> <td>60.000</td> </tr> <tr> <td>Amersfoort Noord</td> <td>Bushalte Calveen</td> <td>129.300</td> </tr> <tr> <td>Amersfoort Centrum/de Isselt</td> <td>Reis overal bewust</td> <td>94.900</td> </tr> <tr> <td>Nieuwegein</td> <td>Stimuleren fietsen</td> <td>150.000</td> </tr> <tr> <td>Zeist</td> <td>Stimuleren fietsen</td> <td>150.000</td> </tr> <tr> <td>Soest-Baarn-Leusden</td> <td>Verbeteren looproute bushalte</td> <td>37.000</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Stimuleren fietsen</td> <td>50.000</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Totaal toegekend najaar 2012</td> <td>911.200</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Rest</td> <td>588.800</td> </tr> </tbody> </table>	werkkern	maatregel	Bedrag	A12 zone	Shulltebus	54.000		Papendorp express	96.000	Uithof/Rijnsweerd	Parkeren Rijnsweerd (transferium)	90.000		Stimuleren fietsen	60.000	Amersfoort Noord	Bushalte Calveen	129.300	Amersfoort Centrum/de Isselt	Reis overal bewust	94.900	Nieuwegein	Stimuleren fietsen	150.000	Zeist	Stimuleren fietsen	150.000	Soest-Baarn-Leusden	Verbeteren looproute bushalte	37.000		Stimuleren fietsen	50.000	Totaal toegekend najaar 2012		911.200	Rest		588.800			
werkkern	maatregel	Bedrag																																									
A12 zone	Shulltebus	54.000																																									
	Papendorp express	96.000																																									
Uithof/Rijnsweerd	Parkeren Rijnsweerd (transferium)	90.000																																									
	Stimuleren fietsen	60.000																																									
Amersfoort Noord	Bushalte Calveen	129.300																																									
Amersfoort Centrum/de Isselt	Reis overal bewust	94.900																																									
Nieuwegein	Stimuleren fietsen	150.000																																									
Zeist	Stimuleren fietsen	150.000																																									
Soest-Baarn-Leusden	Verbeteren looproute bushalte	37.000																																									
	Stimuleren fietsen	50.000																																									
Totaal toegekend najaar 2012		911.200																																									
Rest		588.800																																									

Maatregel	b 136 Mobiliteitsmanagement plus: convenanten met bedrijfsleven				
TREKKER	Provincie Utrecht				
Omschrijving maatregel	<p>Het gaat om het oprichten van mobiliteitsplatforms, waarin zowel overheden als bedrijfsleven participeren. Deze mobiliteitsplatforms zijn een eerste stap op weg naar concrete afspraken tussen overheden en bedrijfsleven over concrete mobiliteitsmanagementmaatregelen. Het idee daarbij is dat investeringen door overheden direct worden gekoppeld aan inspanningen/genomen en te nemen maatregelen door bedrijven op het gebied van mobiliteitsmanagement. Deze no-regret beperkt zich tot het oprichten van deze platforms en het afsluiten van convenanten/samenwerkingsafspraken/intentieverklaringen tussen overheden en bedrijven/bedrijfsleven. Voor alle negen economische kerngebieden wordt een mobiliteitsplatform opgericht. Dus in totaal worden negen mobiliteitsplatforms opgericht.</p> <p>Deze maatregel concentreert zich rondom 3 bedrijventerreinen, te weten Soest, Baarn en Leusden.</p>				
DOEL	Een basis leggen voor een effectieve, efficiënte en breed gedragen implementatie van mobiliteitsmanagement bij bedrijven op de economische kerngebieden uit het beoordelingskader.				
Totale KOSTEN	€ 75.000				
VERDER dekking	€ 75.000				
Dekkende partner(s)	Provincie Utrecht en BRU				
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV n.v.t.	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB 11-10-2012	AANBESTEDING n.v.t.	REALISATIE fase Van 2010 tot 2013	GEREED 2013
Actuele fase	X				
Omschrijving actuele fase	De platforms zijn opgericht en met de bedrijven zijn afspraken gemaakt over de implementatie van mobiliteitsmanagement maatregelen.				

Maatregel	no r 19 Programma tijdsordening				
TREKKER	Provincie Utrecht				
Omschrijving maatregel	<p>Maatregelen van bedrijven stimuleren die gericht zijn op het bieden van flexibiliteit aan werknemers met betrekking tot werktijden en –locaties. Doordat een percentage werknemers zich op andere momenten van de dag (buiten de spits) en vanuit of naar andere locaties naar hun werk gaan, dan wel zakelijke ritten plannen, ontstaat er op het HWN ruimte voor die mobilisten, die geen alternatief hebben. Bij de maatregelen moet gedacht worden aan het opzetten van een subsidiepot waar bedrijven aanspraak op kunnen maken om bijvoorbeeld initiatieven als tele-/ flexwerken en het uitvoeren van scans te ontplooiën.</p>				
DOEL	Implementeren van 'tijdsordening'-maatregelen bij bedrijven in de provincie Utrecht. De doelgroep van dit project zijn werkgevers in de provincie Utrecht, met de focus op bedrijven in de economische kerngebieden uit het beoordelingskader. Het doel is een verschuiving in vervoersstromen te bewerkstelligen ter ontlasting van de spits.				
Totale KOSTEN	€ 3.000.000				
VERDER dekking	€ 325.350				
Dekkende partner(s)	Provincie Utrecht en BRU				
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB 9-06-2010	AANBESTEDING n.v.t.	REALISATIE fase Van 2011 t/m 2012	GEREED 2013
Actuele fase	X				
Omschrijving actuele fase	<p>Om uitvoering te geven aan deze maatregel hebben Provinciale Staten van Utrecht op 26 oktober 2010 de 'Tijdelijke uitvoeringsverordening subsidie Tijdsordening provincie Utrecht' vastgesteld. Doel van de regeling was om binnen de VERDER werkkernen bedrijven te stimuleren om over te gaan tot tijdsordeningsmaatregelen.</p> <p>Medio 2012 bleek dat het aantal subsidieaanvragen voor de Tijdelijke uitvoeringsverordening subsidie Tijdsordening provincie Utrecht sterk achter blijft op de oorspronkelijke verwachting binnen VERDER. Na anderhalf jaar looptijd is de regeling voor 10% benut. Het lijkt erop dat de invoering van het 'nieuwe werken' door het bedrijfsleven zelf al wordt opgepakt en dat hiervoor geen stimulans in de vorm van een subsidie meer nodig is. Daarbij worden met het achterblijven van de aanvragen de kosten voor het uitvoeren van de maatregel onevenredig hoog.</p> <p>Daarom hebben PS besloten het subsidieplafond van de regeling te verlagen van € 2.850.000,- naar € 325.350,- waardoor geen nieuwe aanvragen meer kunnen worden toegewezen.</p> <p>Over de besteding van het niet te benutten deel van deze VERDER maatregel ad € 2.574.650 zal in 2013 het kader van de evaluatie van het VERDER maatregelenpakket kunnen worden besloten.</p>				

Maatregel

A 159 Stimuleren gebruik deelauto's

TREKKER

Gemeente Utrecht

Omschrijving maatregel

Autodelen kent om verschillende redenen een groeiende belangstelling: Bij de pioniers speelde milieubewustzijn een grote rol, naast de praktische behoefte aan een incidentele auto. Steeds meer spelen ook andere motieven mee, zoals financieel voordeel. Niet vreemd, want het gebruik van een deelauto levert de gebruiker (bij 5 à 10.000 km/jaar) al snel 100-300 euro per maand op ten opzichte van een vergelijkbare auto. Ook speelt mee dat deelauto's doorgaans maximaal 3 jaar oud zijn en dus verkeersveilig (en milieuvriendelijk) zijn. Ook wordt de gebruiker gevrijwaard van onderhoudszorgen. Reservering, financiële afhandeling en ontsluiting van de deelauto zijn vrijwel volledig geautomatiseerd via professionele back-offices. Waarom dan toch een regionale stimuleringsbijdrage? Concreet worden de volgende maatregelen voorgesteld:

a. Marketing:

- bij alle huishoudens in de regio Utrecht wordt de komende jaren het autodelen onder de aandacht gebracht;
- via aanbiedingen wordt het aantrekkelijk gemaakt om het autodelen een jaar uit te proberen. Hier zijn opstartkosten mee gemoeid.

b. Voorbeeldwerking:

- gemeenten / overheden in de regio Utrecht gaan het autodelen promoten bij inwoners, bedrijven en instellingen.
- bedrijven, instellingen en belangenorganisaties promoten het autodelen bij hun werknemers, bezoekers en hun leden.

c. Parkeermaatregelen:

- op locaties met een hoge parkeerdruk wordt vaste parkeerplaatsen gemarkeerd via een E9-bord.
- in betaald parkeergebied worden parkeervergunningen voor deelauto's voldoende (snel) ter beschikking gesteld.

DOEL

Doel van deze maatregel is het laten doorgroeien van gedeeld autogebruik in de regio (lees: provincie) Utrecht, door dit actief te promoten in alle gemeenten en eventuele belemmeringen weg te nemen. Concrete doelstelling is om het aandeel deelauto's te laten groeien tot 1,5% in 2020. Dit betekent dat 6-12% van alle huishoudens lid is van een autodeelorganisatie voor het gebruik van de 1e, 2e (of 3e) auto in het huishouden.

Totale KOSTEN

VERDER dekking

€ 2.000.000

Dekkende partner(s)

Provincie Utrecht en BRU

Huidige FASE

PLAN VAN AANPAK MOVV 27-05-2010	UITVOERINGSVOORSTEL UUVB	AANBESTEDING	REALISATIE fase Van	GEREED
------------------------------------	-----------------------------	--------------	------------------------	--------

Actuele fase

X

Omschrijving actuele fase

Er is € 140.000 vrijgegeven voor een pilot autodelen in de gemeente Utrecht.

Maatregel no r 26 Programma Stedelijke Distributie

TREKKER

Provincie Utrecht

Omschrijving maatregel

Het opstellen van stedelijk distributiebeleid en een actieprogramma voor de vijf economische kerngebieden die een groot winkelgebied omvatten.

DOEL

Het stedelijke distributiebeleid en het actieprogramma dienen ertoe om te komen tot een betere bereikbaarheid van de afzonderlijke winkelgebieden en van de regio Utrecht als geheel voor het goederenvervoer. Beleid en programma dienen te worden gedragen en uitgevoerd door gemeente en bedrijfsleven samen, met steun van de regionale partners. Het betreft de kerngebieden Utrecht Centrum, Amersfoort Centrum, Leidsche Rijn Centrum, Hilversum Centrum en Nieuwegein Centrum.

Totale KOSTEN

€ 500.000,=

VERDER dekking

€ 500.000,=

Dekkende partner(s)

Bestuur Regio Utrecht € 170.000 + € 96.250
 Provincie Utrecht € 175.000 - € 96.250
 Gemeente Amersfoort € 155.000

Huidige FASE

PLAN VAN AANPAK n.v.t.	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB 28-04-2010	AANBESTEDING n.v.t.	REALISATIE fase Van 2010 t/m 2012	GEREED Eind 2012
---------------------------	--	------------------------	--------------------------------------	---------------------

X

Actuele fase

(kruisje bij actuele fase)

Omschrijving actuele fase

Er is met regionale partners een uitvoeringsprogramma opgesteld. Hiermee was € 160.000 gemoeid. Het programma omvat de volgende maatregelen:

Programma Stedelijke Distributie (PSD)			
	Project	Maximum budget	Uitvoerende VERDER partner
1. Niet verplaatsen			
1A	Slim bestellen	25.000	Gemeente Amersfoort
1B	Lokaal Produceren	15.000	Gemeente Utrecht
1C	Prijsexperiment	50.000	Gemeente Amersfoort
1D	Kantoor inkoop & logistiek	30.000	Gemeente Utrecht
2. Slim verplaatsen			
2A	Bundelen van goederen	30.000	Gemeente Amersfoort
2B	Bundelen in de bouw	30.000	Wordt in 2011/2012 opgepakt
2C	Afvalbundeling	20.000	Gemeente Utrecht
2D	Praktijkexperiment regelgeving	0	Opgepakt buiten dit programma
3. Anders verplaatsen			
3A	Bevoorraden over water	50.000	Gemeente Utrecht
3B	Bouwlogistiek over water	5.000	Wordt in 2011/2012 opgepakt
3C	Bewezen voertuiginnovaties	15.000	Provincie Utrecht
4. Soepel verplaatsen			
4A	Kwaliteitsnet goederenvervoer	25.000	Gemeente Amersfoort
4B	Laad- en losplaatsen	25.000	Gemeente Amersfoort
4C	Medegebruik busbanen	20.000	Gemeente Utrecht
Totale kosten PSD		340.000	

Maatregel		A 58 Groter aandeel Binnenvaart in de regio Utrecht en Amersfoort				
TREKKER	Provincie Utrecht.					
Omschrijving maatregel	Binnenhavenontwikkeling: treffen van fysieke voorwaarden (voldoende diepgang, kadelengte en overslagfaciliteiten) waardoor schepen van voldoende omvang relatief snel kunnen worden afgehandeld en/of organisatorische vernieuwingen (gezamenlijke havenontwikkeling, PPS).					
DOEL	De voorwaarden te scheppen waaronder de binnenvaart optimaal kan bijdragen aan verbetering van de bereikbaarheid en het vergroten van de leefbaarheid in de regio.					
Totale KOSTEN	€ 8.400.000					
VERDER dekking	€ 8.400.000					
Dekkende partner(s)	Provincie Utrecht en BRU					
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV n.v.t.	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB 13-04-2011	AANBESTEDING 2012	REALISATIE fase 2012	GEREED 2012	
Actuele fase	X (Lage Weide: 2,3 mln.)					
Omschrijving actuele fase	Lage Weide: vrijgegeven € 2.300.000. Maatregel gereed (geopend op 3-10-2012). Nog geen PvA of UV voor € 6.100.000. Klooster: onderzoek loopt (project 58). Investeringsbeslissing niet eerder dan 2014. Vianen: Begin 2013 besluit gemeenteraad of er een business case is voor een ontwikkeling (op basis van onderzoek uit project 58b). Zo ja, dan wordt een uitvoeringsvoorstel ingediend (geen PvA). Door Bestuur Regio Utrecht is op 29 maart 2012 een verleningsbeschikking verstrekt aan de gemeente Utrecht. De eindafrekening Lage Weide moet voor 1 januari 2013 worden ingediend.					

Maatregel		B 51 Bewegwijzering doorgaand vrachtverkeer om de regio heen				
TREKKER	Provincie Utrecht					
Omschrijving maatregel	In de aanvullende verkenning goederenvervoer is geconstateerd dat de regio Utrecht een draaischijffunctie vervult in het (inter)nationale vrachtverkeer. In sommige gevallen is het echter wenselijk dit verkeer via bepaalde routes door of zelfs om de regio Utrecht heen te geleiden. Dit kan worden gestimuleerd door bewegwijzering aan de rand van de NV Utrecht, of zelfs verder daar buiten (havens Rotterdam en Amsterdam; Aalsmeer; Westland; grensovergangen). Deze bewegwijzering kan specifiek voor vrachtverkeer zijn of voor alle verkeer. In het project zal worden bepaald waar de bewegwijzering moet staan of moet worden aangepast, welke verwijzingen er nodig zijn en voor welke verkeersdeelnemers. Ongewenst neveneffect is dat -naar verwachting- het vrachtverkeer wordt weggedrukt naar onder andere de A1, die ook onderdeel uitmaakt van de pakketstudies. Verder is de vraag of het niet veeleer een lobby-maatregel betreft.					
DOEL	Doel van deze maatregel is het verminderen van de druk van doorgaand vrachtverkeer op de wegen van de Ring en de Driehoek en daarmee dus meer ruimte creëren voor het verkeer van en naar de kerngebieden in de NV Utrecht. Hoeveel vrachtverkeer hiermee kan worden beïnvloed en dus bij welk resultaat het project succesvol is, moet worden bepaald.					
Totale KOSTEN	€					
VERDER dekking	€ 300.000					
Dekkende partner(s)	Provincie Utrecht					
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB	AANBESTEDING	REALISATIE fase	GEREED	
Actuele fase (kruisje bij actuele fase)						
Omschrijving actuele fase	Nog geen PvA of UV					

Maatregel		b 58 Groter aandeel binnenvaart in regio Utrecht en Amersfoort (Pilot)				
TREKKER	Provincie Utrecht					
Omschrijving maatregel	Studie waaruit blijkt hoe een aantal aanbevelingen uit de aanvullende verkenning goederenvervoer kunnen worden geconcretiseerd.					
DOEL	De voorwaarden te scheppen waaronder de potenties van de binnenvaart optimaal kunnen worden benut en de binnenvaart dus optimaal kan bijdragen aan verbetering van de bereikbaarheid in de regio.					
Totale KOSTEN	€ 650.000					
VERDER dekking	€ 650.000					
Dekkende partner(s)	Provincie Utrecht en BRU					
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV 3-3-2011	UITVOERINGSVOORSTEL UUVB 7-09-2011	AANBESTEDING 2012	REALISATIE fase 2012	GEREED 2012	
Actuele fase (kruisje bij actuele fase)	X Klooster: 450.000 X Vianen: 50.000					
Omschrijving actuele fase	Klooster: 1 ^e fase inhoudelijk afgerond. Go/no go-beslissing start 2 ^e fase op 18-12-2012 in GS Vianen: Begin 2013 besluit GR of er een business case is voor een ontwikkeling die eventueel gefinancierd kan worden uit project 58a. Amersfoort: Geen zicht op uitvoeringsvoorstel voor nader onderzoek business case (€ 100.000)					

Maatregel		B 222 Elektrisch vervoer over water				
TREKKER	Gemeente Utrecht					
Omschrijving maatregel	In de aanvullende verkenning goederenvervoer is geconstateerd dat het wenselijk is nicheoplossingen in de stedelijke bevoorrading te behouden en te bevorderen. Deze oplossingen hebben een beperkt marktaandeel, maar zijn essentieel voor het oplossen / omzeilen van een aantal lokale problemen in met name historische binnensteden. Door de aanwezigheid van grachten; aslastbeperkingen langs grachten en bruggen; en werven op waterniveau zijn in het centrum van Utrecht de omstandigheden voor vrachtverkeer over de weg lastig, maar is de situatie voor goederenvervoer over water ideaal. De gemeente Utrecht exploiteert op dit moment de Bierboot (bevoorrading) en de Afvalboot. Dit zijn dieselveertuigen. Het is mogelijk deze vaartuigen te vervangen door "zero emission" vaartuigen: de motor van het schip én het overslagmaterieel zijn dan elektrisch aangedreven. Momenteel is Utrecht bezig te investeren in een zero emission Bierboot. Deze boot zal het vervoer van de oude Bierboot overnemen. De oude Bierboot zal gebruikt worden om nieuwe markten voor bevoorrading over water te verkennen (met steun vanuit het Europese project CIVITAS). Bij gebleken succes van de zero emission Bierboot is het de wens vervolgens een zero-emission Afvalboot aan te schaffen. En als er structureel voldoende markt blijkt voor een tweede Bierboot is het ook de bedoeling een tweede zero emission Bierboot aan te schaffen, die de oude dieselboot definitief vervangt.					
DOEL	Doel van de inzet van vervoer over water is het wegennet van, naar en in het kerngebied Utrecht Centrum te ontlasten en beter gebruik te maken van de beschikbare vervoerscapaciteit op het water. Door de inzet van zero emission vaartuigen wordt bovendien de bijdrage van het goederenvervoer aan de luchtkwaliteitsproblematiek verminderd.					
Totale KOSTEN						
VERDER dekking	€ 200.000					
Dekkende partner(s)	Gemeente Utrecht					
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV	UITVOERINGSVOORSTEL UUVB 28-04-2010	AANBESTEDING	REALISATIE fase Van	GEREED 2011	
Actuele fase	X					
Omschrijving actuele fase	De maatregel is uitgevoerd					

Maatregel		B 232 Goederenvervoermanagement op bedrijventerreinen				
TREKKER	Provincie Utrecht					
Omschrijving maatregel	Bedrijven organiseren hun eigen goederenvervoer optimaal, maar vaak zonder buiten de muren van hun eigen bedrijf te kijken. Samenwerking met andere (buur)bedrijven kan extra efficiencywinst en dus kostenbesparing opleveren. Organisatorische, juridische en mentale barrières staan dit vaak in de weg, maar deze lijken te overwinnen. Daarom is in de aanvullende verkenning goederenvervoer een belangrijke rol weggelegd voor goederenvervoermanagement op bedrijventerreinen: minder kilometers maken door gezamenlijk, op andere tijdstippen, via andere routes en/of met andere vervoermiddelen de goederen te gaan vervoeren. Dit draagt bij aan een beter bereikbare regio. Het is hiervoor noodzakelijk bedrijven in contact te brengen met elkaar en de overheden afspraken te laten maken hoe het (nog) beter kan. Hiervoor kunnen mobiliteitsplatforms worden benut.					
DOEL	Doel is om wegennet het goederenvervoer van en naar bedrijventerreinen slimmer te organiseren, wat moet leiden tot minder druk op het wegennet, lagere kosten voor het bedrijfsleven en minder overlast voor de omgeving. Dit kan via mobiliteitsplatforms en in de vorm van contracten met het bedrijfsleven op een terrein, vergelijkbaar met afspraken over mobiliteitsmanagement voor personen (toezeggingen van bedrijven in ruil voor (bijvoorbeeld financiële) toezeggingen van de overheid). Ook parkmanagementconstructies bieden kansen. De maatregel richt zich met name op de kerngebieden Utrecht Lage Weide, Leidsche Rijn Centrum (De Wetering), Nieuwegein Het Klooster, Amersfoort Noord en Amersfoort Centrum (Isselt). De maatregel is geen universeel smeermiddel dat overall toepasbaar is, maar kan in bepaalde segmenten (die zich daar goed voor lenen) zeer goede resultaten opleveren. Deze maatregel kan eigenlijk geschaard worden met de no-regret Mobiliteitsmanagement, zij het dat de maatregel wel wat beperkter toepasbaar is.					
Totale KOSTEN	€					
VERDER dekking	€ 250.000					
Dekkende partner(s)	Provincie Utrecht					
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB	AANBESTEDING	REALISATIE fase	GEREED	
Actuele fase (kruisje bij actuele fase) Omschrijving actuele fase	Nog geen PvA of UV					

Maatregel		A 201 Project Blueports – Amersfoort de Isselt				
TREKKER	Gemeente Amersfoort					
Omschrijving maatregel	Het wegennet in de provincie Utrecht is overbelast. Een substantieel deel hiervan is vrachtverkeer over de weg. Het gaat zowel om verkeer dat herkomst en bestemming buiten de provincie heeft (doorgaand verkeer) als verkeer met herkomst en/of bestemming in de provincie Utrecht. Een instrument om (groei van) het goederenvervoer over de weg te beperken is het beter gebruik maken van binnenvaart. Het vervoer van bulkgoederen en containers biedt hierbij de beste kansen. Op termijn moet dit leiden tot een verdubbeling van het goederenvervoer over water. Dit betekent jaarlijks een vermindering van circa 300.000 vrachtautoritten in de provincie Utrecht. Naast minder vrachtverkeer (positief voor congestie en wegonderhoud), leidt dit ook tot een grotere veiligheid en minder emissie van stoffen en geluidsoverlast. De samenwerking met Gelderland en de gemeente Wageningen de haven van Wageningen meer te gaan benutten, zal naar verwachting eveneens aan een ontlasting van het wegennet in de provincie Utrecht bijdragen. In 2008 heeft de provincie onderzocht welke binnenhavens in de provincie Utrecht kansrijk zijn om het goederenvervoer over water te stimuleren. (Transitie van Goederenvervoer over de weg naar water). In het Pakketstudiegebied Driehoek gaat het om Eembrugge/De Isselt. Dit project zal in het onderstaande worden toegelicht.					
DOEL	Het doel van de maatregel is door investeringen in binnenvaarthavens het vervoer over water te stimuleren en op die manier bij te dragen aan minder goederenvervoer over de weg, mat als bijkomende positieve effecten een grotere veiligheid en minder emissie van stoffen en geluidsoverlast.					
Totale KOSTEN	€ 5.000.000					
VERDER dekking	€ 5.000.000					
Dekkende partner(s)	Provincie Utrecht					
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB	AANBESTEDING	REALISATIE fase	GEREED	
Actuele fase (kruisje bij actuele fase) Omschrijving actuele fase	Nog geen PvA of UV.					

Maatregel		A 20a Bushalte afrit A27 Eemnes/Laren				
TREKKER	Regio Amersfoort					
Omschrijving maatregel	Aanleg bushaltes A27 Eemnes					
DOEL	Reizigers uit Eemnes en Laren krijgen de mogelijkheid gebruik te maken van de bestaande bussen die over de A27 rijden en daarmee een snelle verbinding kunnen krijgen naar Utrecht, Hilversum en Amersfoort. Daarnaast kunnen automobilisten hier de overstap maken naar de bus.					
Totale KOSTEN	€ 2.000.000					
VERDER dekking	€ 500.000					
Dekkende partner(s)	Gemeente Eemnes € 140.000 / provincie Utrecht € 360.000					
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB 2013/2014	AANBESTEDING 2014	REALISATIE fase Van 2014	GEREED 2014	
Actuele fase (kruisje bij actuele fase)	X					
Omschrijving actuele fase	Haltes maken nu onderdeel uit van de HOV lijn Huizen-Hilversum. Dit project wordt getrokken door de provincie Noord-Holland. In de begroting van de HOV lijn is rekening gehouden met de bovengenoemde bijdrage uit VERDER. Het project verkeert nu in de planvoorbereidingsfase (VO). Deze loopt tot medio 2013. Dan moet het DO gereed zijn en wordt gestart met de realisatiefase.					

Maatregel		a 38b Aanpassen businfrastructuur station Amersfoort – Soest Zuid				
TREKKER	Gemeente Amersfoort					
Omschrijving maatregel	De OV-verbinding Amersfoort – Soest voldoet niet aan de normen van het beoordelingskader. De verbinding is niet frequent en snel genoeg. Met deze maatregel wordt een snelle en betrouwbare OV verbinding gerealiseerd voor de buslijnen van Amersfoort Station/Centrum naar het Centrum van Soest. Dit wordt gerealiseerd door op het aanpassingen te doen om de route voor de bus te versnellen. Er wordt uitgegaan van de huidige route, via de Barchman Wuytierslaan en de Birkstraat naar station Soest Zuid. De aanpassingen richten zich op het traject tussen het station en de kruising Barchman Wuytierslaan en Amsterdamseweg.					
DOEL	Een snelle en betrouwbare OV verbinding van Centrum naar Soest Zuid.					
Totale KOSTEN	€ 4.300.000					
VERDER dekking	€ 4.300.000					
Dekkende partner(s)	Gemeente Amersfoort					
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB	AANBESTEDING	REALISATIE fase	GEREED	
Actuele fase (kruisje bij actuele fase)						
Omschrijving actuele fase	Nog geen PvA of UV. Project heeft sterke samenhang met project a40, Verbetering doorstroming Westelijke ontsluiting. Zodra meer duidelijkheid is over de gekozen voorkeursvariant kan ook bepaald worden welke resterende opgave er nog ligt voor het verbeteren van de doorstroming van het openbaar vervoer of op welke manier dit budget op de meeste effectieve manier binnen dat project kan worden ingezet.					

Maatregel		a 43 Pilot spitsbus Amersfoort - Leusden - Utrecht (hele dag)				
TREKKER	Provincie Utrecht					
Omschrijving maatregel	Op dit moment rijden er met succes in de ochtendspits en avondspits extra bussen die een directe verbinding realiseren tussen Amersfoort en Leusden enerzijds en werklocatie Utrecht Rijnsweerd-Uithof anderzijds. Een hogere frequentie moet bijdragen aan vermindering van het autogebruik tussen Amersfoort-Leusden en Utrecht. Deze maatregel hangt samen met het realiseren van vrijliggende infrastructuur voor de bus, bijvoorbeeld over de vluchtstrook van de A28. Dit wordt in de betreffende planstudie betrokken.					
DOEL	Deze maatregel beoogt het verhogen van de frequentie van de (spits)bus op werkdagen, zodat op werkdagen elk half uur een verbinding vanuit Leusden-Amersfoort naar Utrecht wordt gerealiseerd. Daarnaast wordt de frequentie in de spits ook verhoogd tot volledige kwartierdienst in de spitsen op lijn 276/296/299. De lijnen rijden nu alleen in de hoogspits een kwartierdienst. Lijn 276 en 296 hebben beiden een totale reisduur van 54 minuten, waarvan 32 van Amersfoort Centrum naar Uithof, Lijn 299 heeft een totale reisduur van 45 minuten.					
Totale KOSTEN	€ 0					
VERDER dekking	€ 0					
Dekkende partner(s)	Provincie Utrecht					
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB 30-08-2010	AANBESTEDING	REALISATIE fase Van 2010 tot 2013	GEREED	
Actuele fase	X					
Omschrijving actuele fase	In december 2010 is VERDER-spitslijn 75 gaan rijden voor een periode van 3 jaar. In de ochtend- en middagspits rijdt deze lijn elk half uur tussen Leusden – Amersfoort Noord v.v.. Het doel is om forenzen een vervoersalternatief aan te bieden voor de auto om hiermee de ring rond Amersfoort te ontlasten. Er zijn reeds tussentijdse evaluaties gehouden. In 2013 zal een eindevaluatie worden gehouden. Hierover zal worden gerapporteerd. In december 2013 eindigt deze pilot. Voor dit project wordt geen aanspraak gemaakt op VERDER-budget.					

Maatregel		A 44 Kwaliteitsverbetering busknooppunt Leusden				
TREKKER	Regio Amersfoort					
Omschrijving maatregel	De Heiligenbergerweg is voor het openbaar vervoer dé slagader tussen Leusden en Amersfoort. De OV- 'poort' van en naar Leusden zijn daarbij de bushaltes rond de kruising Noorderinslag/ Heiligenbergerweg – Groene Zoom. Hier komt vrijwel iedere busverbinding van, naar en in Leusden. De volgende lijnen doen de haltes rond deze kruising aan: - Lijn 77, Amersfoort - Leusden - Lijn 78, Amersfoort - Leusden - Lijn 79, Leusden - Barneveld - Lijn 80, Amersfoort - Veenendaal Centrum - Lijn 82, Amersfoort - Doorn Bij de verdere ontwikkeling van het OV (o.a. met de in het aanvullende pakket voorgestelde HOV Amersfoort – Leusden en HOV Leusden-Zuid – A12) past een kwaliteitsverbetering van dit belangrijke Busknooppunt. De nadruk wordt hierbij gelegd op het optimaliseren van de bestaande haltes rond de kruising Noorderinslag/ Heiligenbergerweg – Groene Zoom (betere configuratie van haltes rond de kruising door 1 of 2 haltes dicht bij het kruispunt te brengen zodat een goed OV-overstappunt ontstaat), het verbeteren van de looproutes naar en van de haltes, sociale veiligheid/oversteekbaarheid verbeteren. Een kwalitatief hoogwaardig en sociaal veilig overstappunt komt de kwaliteit en aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer ten goede.					
DOEL	Het realiseren van een kwalitatief hoogwaardig, (sociaal) veilig busoverstappunt aan de rand van Leusden waar alle huidige buslijnen van en naar Leusden langskomen. Dit komt de kwaliteit en aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer ten goede.					
Totale KOSTEN	€					
VERDER dekking	€ 500.000					
Dekkende partner(s)	Provincie Utrecht					
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV 15-04-2010	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB 1 ^e kw. 2013	AANBESTEDING 1 ^e kw. 2013	REALISATIE fase 2013	GEREED begin 2014	
Actuele fase (kruisje bij actuele fase)	X					

Omschrijving actuele fase

Wegens capaciteitsproblemen stond dit project even in de wachtstand. De onderzoeken naar de gevolgen van diverse maatregelen zijn inmiddels afgerond. In het eerste kwartaal van 2013 hopen wij een concreet uitvoeringsvoorstel te kunnen presenteren.

Maatregel

a 55 Versnelling spitsbus Amersfoort – Utrecht Uithof

TREKKER

Gemeente Amersfoort

Omschrijving maatregel

De maatregel 'vrijliggende infrastructuur Amersfoort – Utrecht Uithof' gaat uit van een vrije businfrastructuur tussen de werkkernen Amersfoort Noord/Amersfoort Centrum en Utrecht Uithof. De HOV Amersfoort Centrum – Amersfoort Noord is een aparte maatregel (123), daar wordt hier niet verder op ingegaan. Het gaat hier om vrijliggende businfrastructuur het traject Amersfoort Centrum – A28. Dit traject is onderdeel van de hele verbinding naar Zeist en Utrecht Uithof. De hier beschreven maatregel focust zich vooral op het traject Amersfoort Centrum – A28.

Er rijden momenteel twee lijnen die vanuit de noordelijke wijken via het centrum van Amersfoort rijden naar de A28. De huidige route die gebruikt wordt loopt via de Leusderweg. De route die nu wordt gereden gaat door vaak smalle straten, die ook gevoelig zijn voor verstoringen. Doel van de maatregel is om een snellere en vooral betrouwbaarder alternatief te vinden voor de verbinding.

De conclusie is dat een busbaan niet past. Daarom is gekeken welke route het beste kan worden gebruikt om de busroute in ieder geval snel en betrouwbaar af te wikkelen, al dan niet met beperkte ingrepen op bijvoorbeeld kruisingen. De conclusie is dat de Kersenbaan hiervoor de meeste potentie biedt. De Kersenbaan wordt op dit moment verder uitgewerkt. Het profiel en de kruispunten zijn zodanig gedimensioneerd dat een snelle en betrouwbare afwijking voor de lange termijn wordt gewaarborgd. Voor de busroute is het dan wel noodzakelijk om op diverse locaties haltes te realiseren. Omdat door deze nieuwe routing de lijn verschuift, moeten deze haltes goede kwaliteit bieden, ook voor fietsers om ook aantrekkelijk te zijn voor reizigers op een wat grotere afstand van de route.

Verder moet bij de vormgeving van de aansluiting van de Kersenbaan op de A28 ruimte worden gereserveerd voor een deel busstrook. Hiermee kan de bus dan vooraan in de wachtrij komen te staan. Ook moet de verkeersregeling worden geoptimaliseerd voor een snelle doorstroming van de bus.

Het geheel leidt tot de volgende kostenposten:
4x haltevoorzieningen á € 50.000,- per halte = € 200.000,-
2x busstroken bij aansluiting A28 á € 300.000,- = € 600.000,-
2x aanpassing VRI's á € 100.000,- = € 200.000,-
Totale kosten voor deze maatregel zijn € 1.000.000,-

DOEL

Doel van de maatregel is om een snellere en vooral betrouwbaarder alternatief te vinden voor de verbinding Amersfoort Centrum – A28 voor het busverkeer.

Totale KOSTEN

€ 1.000.000

VERDER dekking

€ 1.000.000

Dekkende partner(s)

Provincie Utrecht

Huidige FASE

PLAN VAN AANPAK MOVV	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB	AANBESTEDING	REALISATIE fase	GEREED
-------------------------	-----------------------------	--------------	-----------------	--------

Actuele fase
(kruisje bij actuele fase)
Omschrijving actuele fase

Nog geen PvA of UV. Het project Kersenbaan wacht op een definitieve uitspraak van de Raad van State. Na deze uitspraak kan bepaald worden hoe en wanneer dit project een verdere uitwerking krijgt.

Maatregel a 88 Verbetering OV-as Utrecht Centrum – Utrecht-Noord (Zuilen/Overvecht)

TREKKER	Gemeente Utrecht										
Omschrijving maatregel	<p>Doel van deze maatregel is de bestaande lijnenbundel van Utrecht Centraal naar Utrecht Noordwest (Overvecht/Zuilen/Maarssen) te verbeteren, door een hogere frequentie, hogere betrouwbaarheid en verhoging van de snelheid en kortere lijnvoering op deze route. Dit is de enige resterende zware OV-corridor naar Utrecht Centraal, waar de bussen niet over een geheel vrije busbaan kunnen beschikken. De maatregel leidt direct tot een verbeterde bereikbaarheid van het kerngebied Utrecht Centraal vanuit het omvangrijke woongebied Utrecht-noordwest. Indirect worden ook de meeste andere gebieden beter bereikbaar, omdat de OV-verbindingen vanuit Utrecht-noordwest met de andere gebieden via Utrecht-Centraal lopen (dit geldt alleen niet voor Leidsche Rijn Centrum, Lage Weide en De Uithof. Deze verlopen via tangentiële verbindingen).</p> <p>Voor deze maatregel is het noodzakelijk dat er ingrijpende infrastructurele maatregelen worden getroffen voor (grotendeels) vrije businfrastructuur en doorstromingsmaatregelen op kruispunten.</p> <p>De infrastructurele maatregelen hebben betrekking op zowel de fase 1 St Jacobsstraat, Oudenoord, communicatie bruggen over de Vecht, KAR-kruising Brailledreef – Taagdreef en Lijnennetstudie als fase 2 vervolg Overvecht, waarop bussen naar Zuilen/Maarssen aantakken. Hierop moet voor het OV minimaal 20 km/u gemiddelde snelheid haalbaar worden, ongeacht verstoringen door autoverkeer. Momenteel is dit ongeveer 15 km/u (zowel naar Zuilen als Overvecht). Van deze verbeteringen profiteren de huidige lijnen 1, 5, 6, 7, 26, 36 en 123.</p> <p>De lengte van deze verbinding is tot Overvecht centrum is 4-5 kilometer, de beoogde gemiddelde snelheid bedraagt circa 20 km/u. Er worden 15.000 dienstregelinguren (DRU's) per jaar bespaard door de snellere rijtijd. Het beoogde aantal reizigers (alle lijnen) is circa 20.000 per werkdag.</p>										
DOEL	Verwachte reistijdwinst: 25% op OV-corridor Utrecht Vredenburg – Overvecht Centrum. Dit levert ook een besparing in de OV-exploitatiekosten op (bij gelijkblijvende dienstregeling). 6% extra reizigers en een enkele verbetering van de betrouwbaarheid van de dienstuitvoering in de spitsuren en middaguren in weekenden (zaterdag en koopzondagen)										
Totale KOSTEN	€ 17.500.000										
VERDER dekking	€ 17.500.000										
Dekkende partner(s)	BRU										
Huidige FASE	<table><tr><td>PLAN VAN AANPAK</td><td>UITVOERINGSVOORSTEL</td><td>AANBESTEDING</td><td>REALISATIE fase</td><td>GEREED</td></tr><tr><td>MOVV 23-09-2010</td><td>UVVB 2013</td><td>2013</td><td>Van 2012-2014</td><td>2014</td></tr></table>	PLAN VAN AANPAK	UITVOERINGSVOORSTEL	AANBESTEDING	REALISATIE fase	GEREED	MOVV 23-09-2010	UVVB 2013	2013	Van 2012-2014	2014
PLAN VAN AANPAK	UITVOERINGSVOORSTEL	AANBESTEDING	REALISATIE fase	GEREED							
MOVV 23-09-2010	UVVB 2013	2013	Van 2012-2014	2014							
Actuele fase (kruisje bij actuele fase) Omschrijving actuele fase	X <p>Voor het opstellen van een uitvoeringsvoorstel is nav een PvA € 750.000 vrijgegeven. Op 10 juli 2012 is de studie Overvecht snel en betrouwbaar vastgesteld door B&W van Utrecht. De voorbereidingen voor aanpassing St. Jacobsstraat, het onderzoek naar Oudenoord en de Lijnennetstudie zijn in gang gezet. De realisatie is gepland in 2014. De KAR op de kruising Brailledreef-Taagdreef is gerealiseerd in 2012.</p>										

Maatregel	a 96 Versnellen en frequentieverhoging sneltram Utrecht- Nieuwegein – IJsselstein				
TREKKER	Bestuur Regio Utrecht				
Omschrijving maatregel	<p>Door komst Weense tram wordt hier in de spits al grotendeels invulling aan gegeven. Deze maatregel bestaat uit twee delen:</p> <p>a. Frequentieverhoging van de tram op beide takken naar IJsselstein en naar Nieuwegein-Zuid tot 8x/u per richting in de spits en 6x/u overdag (tegenover 4x/uur de hele dag nu, exclusief Versnellen en frequentieverhoging Sneltram Utrecht-Nieuwegein Weense Trams). Het gaat om 96 extra ritten per dag. De frequentieverhoging vermindert de wachttijd en vergroot de capaciteit van de tram.</p> <p>b. Aanleg inhaalsporen bij Westraven. Hierdoor wordt het mogelijk om de ‘lange tak’ (IJsselstein) vanaf Nieuwegein Centrum tot aan Utrecht Centraal door te laten rijden met slechts enkele tussenstops. De ‘korte tak’ (Nieuwegein Zuid) blijft alle haltes aandoen. Hierdoor ontstaat een grote reistijdwinst tussen IJsselstein / Nieuwegein Centrum en Utrecht.</p> <p>Beide maatregelen leiden naar schatting tot gemiddeld 2,7 minuten reistijdwinst per reiziger.</p>				
DOEL	Doel is de SUNIJ-lijn aantrekkelijker te maken voor (nog) meer reizigers uit IJsselstein en Nieuwegein. Door de frequentie sterk te verhogen komt iedere 7,5 minuut een tram, oftewel men kan bijna op ieder gewenst moment naar de halte lopen. De extra capaciteit betekent ook een grotere kans op een zitplaats. Door het realiseren van ongelijkvloerse kruisingen (kosten in andere maatregelen) wordt de betrouwbaarheid beter en kan ook het autoverkeer op de drukke kruisingen beter doorstromen.				
Totale KOSTEN	€				
VERDER dekking	€ 4.500.000				
Dekkende partner(s)	BRU				
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB	AANBESTEDING	REALISATIE fase	GEREED
Actuele fase (kruisje bij actuele fase) Omschrijving actuele fase	Nog geen PvA of UV				

Maatregel	a 97 Nieuwe busverbinding Leusden - Amersfoort-Noord				
TREKKER	Provincie Utrecht				
Omschrijving maatregel	<p>De OV-verbinding Amersfoort Noord – Leusden Centrum voldoet niet aan de normen van het beoordelingskader, een directe OV-verbinding ontbreekt feitelijk. Met deze maatregel wordt een directe busverbinding gerealiseerd tussen Amersfoort Noord en Leusden Centrum. Deze nieuwe, directe en snelle busverbinding is met name bedoeld voor het woon-werkverkeer van Leusden naar Amersfoort – Noord. Er zijn nog verschillende opties voor de route van de bus (zie plaatjes). Hij moet in ieder geval via industrieterrein De Hoef en de Wieken rijden en sluit daarna aan op station Amersfoort Schothorst. De voorgestelde frequentie voor deze nieuwe lijn ziet er als volgt uit (ritten per uur per dag, uitgesplitst naar ma-vr spits/dag):</p> <p>Ma-vr: spits 6-9 en 16-18 : 2x/uur dal: 9-16 : 2x/uur tussen de middag (12-13 uur)</p> <p>De opties voor de route van de bus zijn als volgt:</p> <p>Optie 1: Leusden centrum – Groene Zoom – Randweg – A28/Outputweg – Rondweg Oost – Station Schothorst. Optioneel en niet meegenomen in verdere berekening: doortrekken naar Nieuwland</p> <p>Optie 2: Leusden centrum – Groene Zoom – Plesmanstraat – Horsterweg – Stoutenburg (Hessenweg) – A28/Outputweg – Rondweg Oost – Station Schothorst. Optioneel en niet meegenomen in verdere berekening: doortrekken naar Nieuwland. Omdat het een nieuwe buslijn betreft wordt tevens een aantal haltevoorzieningen langs de busroute gerealiseerd. Deze zijn in de kostenraming meegenomen.</p>				
DOEL	<p>1. Met deze maatregel bereiken we voor de komende 3 jaar ons doel, namelijk een nieuwe busverbinding vanuit Leusden naar de bedrijventerreinen in Amersfoort Noord.</p> <p>2. Ten aanzien van de gewenste/noodzakelijke doorstroming is de omgeving Hogeweg een probleem. Hier vinden thans werkzaamheden plaats. Meer inzicht hierin wordt verkregen in het overleg tussen Amersfoort/Leusden/Connexion/provincie Utrecht hetgeen gaande is.</p> <p>3. Aantal reizigers nodig/gewenst? Wanneer is het een succes?</p> <p>Uit de BOEI-beoordeling, gebaseerd op modelgegevens uit 2001, zijn 900 reizigers op dagbasis (heen + terug samen) berekend en dit wordt als positief beoordeeld.</p> <p>Inschattingen van connexion geven een lager reizigersaantal (ca. 300 reizigers per dag: heen + terug samen). Na invoer van deze nieuwe aantallen reizigers (300 in jaar 3) blijkt overigens dat nog steeds een positieve BOEI-score ontstaat. Gedurende de pilot zal bepaald gaan worden bij welke passagiersaantallen deze buslijn een succes is en structureel kan worden opgenomen in de vervoerplannen van connexion voor de resterende concessieperiode (tot 2016). Vooral nog gaan we uit van de 300 reizigers per dag dwz 12,5 reis/rit (uitgaande van 12 ritten Leusden – Amersfoort en 12 ritten Amersfoort – Leusden).</p> <p>Ten aanzien van het aantal nieuwe reizigers verwacht Connexion: Jaar 1: 90 reizigers, gemiddeld 4</p>				

	Jaar 2: 240 reizigers, gemiddeld 10 Jaar 3: 300 reizigers, gemiddeld 12,5 Eventueel schrappen van ritten zal overwogen worden nadat ca. 1 jaar de bus heeft gereden.					
Totale KOSTEN	€ 900.000					
VERDER dekking	€ 900.000					
Dekkende partner(s)	Provincie Utrecht					
Huidige FASE	<table border="1"> <tr> <td>PLAN VAN AANPAK MOVV</td> <td>UITVOERINGSVOORSTEL UVVB 15-11-2010</td> <td>AANBESTEDING n.v.t.</td> <td>REALISATIE fase Van 12-2010 tot 2013</td> <td>GEREED 2013</td> </tr> </table>	PLAN VAN AANPAK MOVV	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB 15-11-2010	AANBESTEDING n.v.t.	REALISATIE fase Van 12-2010 tot 2013	GEREED 2013
PLAN VAN AANPAK MOVV	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB 15-11-2010	AANBESTEDING n.v.t.	REALISATIE fase Van 12-2010 tot 2013	GEREED 2013		
Actuele fase	X					
Omschrijving actuele fase	In uitvoering					

Maatregel	A 97 Vertramming station Utrecht Centraal – De Uithof					
TREKKER	Gemeente Utrecht					
Omschrijving maatregel	De aan te leggen trambaan, vanaf de aansluiting met de sneltram Utrecht – Nieuwegein - IJsselstein tot aan het Wilhelmina kinderziekenhuis komt te liggen op het tracé van de HOV Om de Zuid.					
DOEL	Doel van deze maatregel is het realiseren van een verbinding met voldoende capaciteit voor het verwerken van de grote en steeds verder groeiende reizigerstroom tussen Utrecht Centraal en De Uithof, die betrouwbaar en comfortabel is. De reizigerstroom blijft groeien vanwege de uitbouw en dus groei van universiteit, hogeschool, ziekenhuizen en kennisinstituten in De Uithof.					
Totale KOSTEN						
VERDER dekking	€ 100.000.000					
Dekkende partner(s)	BRU					
Huidige FASE	<table border="1"> <tr> <td>PLAN VAN AANPAK MOVV 2-12-2010</td> <td>UITVOERINGSVOORSTEL UVVB</td> <td>AANBESTEDING</td> <td>REALISATIE fase Van</td> <td>GEREED</td> </tr> </table>	PLAN VAN AANPAK MOVV 2-12-2010	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB	AANBESTEDING	REALISATIE fase Van	GEREED
PLAN VAN AANPAK MOVV 2-12-2010	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB	AANBESTEDING	REALISATIE fase Van	GEREED		
Actuele fase	X					
Omschrijving actuele fase	Er is € 4.000.000 vrijgegeven. Nog niet vrijgegeven € 96.000.000. Er is een projectorganisatie Uithoflijn ingericht, bestaande uit gemeente Utrecht en Bestuur Regio Utrecht.					

Maatregel	A 116 Ontwikkeling station Amersfoort-Vathorst tot regionale knoop
TREKKER	Gemeente Amersfoort
Omschrijving maatregel	<p>Amersfoort Vathorst wordt ontwikkeld tot regionale OV-knoop. Dit wordt vormgegeven door drie onderdelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - de aanleg van 150 extra parkeerplaatsen om de P+R functie voor station Vathorst uit te breiden; - de aanleg van een gebouwde fietsenstalling; - de aanleg van twee haltevoorzieningen, verhoging ruimtelijke kwaliteit en beperkte infra-aanpassingen; - aanpassing van buslijnen vanuit Gelderland (geen kosten opgenomen) <p>De reizigers kunnen via de trein de verbinding in de richting van station Amersfoort, Utrecht en Amsterdam en in de richting van Nijkerk/ Harderwijk maken. Bovendien ontstaat een beter OV verbinding vanuit Amersfoort Noord naar de regio. Door bestaande buslijnen vanuit de omliggende gemeenten via dit station te laten rijden, door het inleggen van een nieuwe spitslijn en Aanpassing van de functie van het gebied, verhoging van de ruimtelijke kwaliteit en een beperkte reconstructie van de infrastructuur is daarom nodig.</p> <p>Het project wordt in de bovengenoemde onderdelen afzonderlijk onderzocht. Voor de P+R locatie geldt dat het Ontwikkelingsbedrijf Vathorst bv (OBV) is gestart met het ontwikkelen van Laak 3. Met diverse partijen waaronder het ROC, wordt momenteel gewerkt aan het realiseren van een beroepsonderwijsinstelling en een sportcluster. Tegelijkertijd wordt in Laak 3 een P+R functie ontwikkeld nabij station Vathorst. Op die manier is dubbelgebruik van de parkeervoorzieningen mogelijk, wat de haalbaarheid van beide ontwikkelingen vergroot.</p> <p>Voor de fietsenstalling kan aansluiting worden gezocht bij de ontwikkeling van een pand op het stationsplein. Daarmee kan de fietsenstalling op de begane grond in het gebouw worden gerealiseerd, wat de kwaliteit voor de reiziger aanzienlijk verbeterd. De gemeente Amersfoort onderzoekt in overleg met de projectontwikkelaar de mogelijkheden van deze gecombineerde ontwikkeling.</p> <p>Voor de haltevoorzieningen en de aanpassing van buslijnen wordt samen met de provincie Gelderland onderzocht naar kansen en mogelijkheden voor aansluiting van lijnen op station Vathorst.</p>

DOEL	Doel van de maatregel is om de overstapvoorzieningen bij station Vathorst te verbeteren en een goede P+R functie te realiseren.				
Totale KOSTEN	€ 4.950.000				
VERDER dekking	€ 4.950.000				
Dekkende partner(s)	Provincie Utrecht				
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV 3-11-2011	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB	AANBESTEDING	REALISATIE fase Van	GEREED
Actuele fase	X				
Omschrijving actuele fase	Vrijgegeven budget is € 138.000. Doel is om in de gebiedsontwikkeling in de Laak 3 de P&R plaatsen mee te nemen. Helaas zijn momenteel de gebiedsontwikkelingen rondom de Laak 3 gestaakt. Ten aanzien van de fietsparkeerplaatsen wordt de inventarisatie afgewacht van maatregel b88. Op die manier ontstaat inzicht in de totale behoefte en kan worden bepaald op welke manier de fietsstalling verder wordt uitgewerkt. Aanpassingen voor buslijnen en voorzieningen is afhankelijk van de uitkomsten van het onderzoek van de provincie Gelderland.				

Maatregel	b 85 OV-verbinding Wijk bij Duurstede reistijd verkorten				
TREKKER	Provincie Utrecht				
Omschrijving maatregel	Deze maatregel betreft het aanpakken van infrastructurele knelpunten ten behoeve van de doorstroming van het OV van en naar Wijk bij Duurstede. Hierbij wordt aangesloten bij het Prorailproject 'Spoorse Doorsnijding', waarbij ongelijkvloerse kruisingen tussen spoor en weg worden gerealiseerd.				
DOEL	Verbeteren doorstroming				
Totale KOSTEN	€ 5.000.000				
VERDER dekking	€ 5.000.000				
Dekkende partner(s)	Provincie Utrecht				
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV 15-04-2010	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB	AANBESTEDING	REALISATIE fase	GEREED
Actuele fase	X				
Omschrijving actuele fase	Er is € 50.000 vrijgegeven voor de PvA fase. De verkenning heeft uitgewezen dat er geen maatregelen mogelijk zijn op het provinciale deel van het traject. Momenteel wordt onderzocht of er maatregelen mogelijk zijn op andere trajectdelen.				

Maatregel	b86 Tangentlijn 10 versterken				
TREKKER	Gemeente Utrecht				
Omschrijving maatregel	De maatregel draagt bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid van de kerngebieden Leidsche Rijn Centrum en A12 zone (Papendorp) met de relaties naar Utrecht zuid en Utrecht-noord. Momenteel is lijn 10 een halve ringlijn vanaf Utrecht Lunetten NS via Kanaleneiland, Oog in al, Zuilen NS, Overvecht NS naar De Uithof en vice versa. Lijn10 rijdt een half-uursdienst, maar op het noordoostelijke traject Overvecht-Winkelcentrum-Overvecht NS en De Uithof wordt met lijn 30 een kwartierdienst aangeboden. Een kwartierdienst wordt beschouwd als minimale frequentie om 23 een aantrekkelijk vervoersproduct te kunnen bieden aan keuzereizigers. Uiteraard mits er voldoende reizigers van deze voorziening gebruik gaan maken. Momenteel is lijn 10, mede dankzij de lage frequentie, snelheid, maar ook door het ontbreken van belangrijke (OV)-knooppunten aan de westzijde van Utrecht nog een weinig gebruikte OVlijn. Ook rijdt deze lijn deels parallel aan andere OV-routes (lijn 5 in Oog in Al en de Sneltram door Kanaleneiland). Door de komst van Leidsche Rijn centrum en de ontwikkeling van de A2-corrider is de verwachting dat ook meer reizigers vanuit Utrecht-noord en Utrecht-zuid naar dit deel van Leidsche Rijn moeten en andersom. Voor deze reizigers zijn de (radiale) HOV-assen en Randstadspoor een omweg en kan lijn 10 in een directere verbinding voorzien. Voor het kerngebied Leidsche Rijn Centrum is ook het verbeteren van de OV-verbindingen van en naar Utrecht-noord en Utrecht-zuid als belangrijke opgave benoemd (zie bereikbaarheidsopgave Leidsche Rijn Centrum). Door deze maatregel wordt de route van lijn 10 dan komend vanaf Lunetten NS via het 5 Meiplein naar Papendorp, de A2-as naar de OV-knoop Leidsche Rijn Centrum en vandaar via de Majellaknoop naar Zuilen NS en verder. De frequentie wordt hierbij verhoogd naar minimaal 4x/u (eventueel 6x/u, conform het kwaliteitsnet) passend bij de groeiende vervoersvraag. Tussen Leidsche Rijn Centrum en Papendorp ontstaat (samen met de Westtangent Leidsche Rijn-Papendorp-Nieuwegein) een aantrekkelijke frequentie van minimaal 8x/u. Qua infrastructuur kan hierbij volledig worden aangesloten op de reeds voorziene (H)OV-infrastructuur naar en binnen Leidsche Rijn en wordt ook het congestiegevoelige en voor de vervoerwaarde ondergeschikte traject door Oog in Al vermeden.				
DOEL	H et betreft het verkorten van de reistijd van en naar Utrecht-zuid en Utrecht-noord. Kerngebieden Leidsche Rijn Centrum en A12 zone worden rechtstreeks verbonden met de woongebieden Utrecht Zuid en Utrecht Noord waardoor een overstap vervalt (reistijdwinst van minimaal 5 minuten). Ook levert de				

	snellere route door Leidsche Rijn en het gebruik maken van de HOV-verbindingen over het Amsterdam Rijnkanaal een hogere rijsnelheid op: deze stijgt van 21 km/uur naar 25 km/uur. De betrouwbaarheid stijgt van 10% naar 50% (uitgedrukt in vrije OV-infrastructuur). De frequentie wordt hierbij verhoogd naar minimaal 4x/uur (eventueel 6x/uur, conform het kwaliteitsnet) passend bij de groeiende vervoersvraag. Dit alles moet de huidige ongunstige reistijdverhouding op de relaties naar de kerngebieden met het OV positief beïnvloeden.				
Totale KOSTEN	€ 5.000.000				
VERDER dekking	€ 5.000.000				
Dekkende partner(s)	BRU				
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV 09-06-2011	UITVOERINGSVOORSTEL UUVB	AANBESTEDING	REALISATIE fase Van	GEREED
Actuele fase (kruisje bij actuele fase) Omschrijving actuele fase	X Er is € 200.000 vrijgegeven voor opstellen UV. De werkzaamheden zijn deels in voorbereiding (5Meiplein) en moeten deels nog worden opgepakt (Majella).				

Maatregel	b 89 Corridor Bilthoven - Zeist - Driebergen NS/Heuvelrug				
TREKKER	Provincie Utrecht				
Omschrijving maatregel	<p>In dit gebied ten oosten van Utrecht liggen een paar belangrijke OV-assen, die elkaar deels overlappen. In hoofdlijnen gaat het om de volgende assen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Utrecht-De Bilt-Zeist-Driebergen NS-Heuvelrug • (Nieuwegein-)De Uithof-Zeist-Driebergen NS • Bilthoven NS-De Uithof <p>De as Utrecht-De Bilt-Zeist-Driebergen NS-Heuvelrug is de belangrijkste in vervoersomvang (ongeveer 8.000 reizigers) en wordt in zijn geheel gereden door lijn 50 (Utrecht-Wageningen), maar er maken ook meerdere (verbindende) buslijnen van delen van deze corridor gebruik. Op deze corridor liggen straks de belangrijke regionale OV-knopen Mooi Zeist en Station Driebergen-Zeist. Voor het functioneren van deze overstappunten is een betrouwbare uitvoering van de dienstregeling cruciaal in het voorkomen van gemiste aansluitingen. De huidige gemiddelde dienstregelingsnelheid ligt met 24,8 km/uur (richting Utrecht) en 28,7 km/uur (richting Leersum) onder de gewenste 30 km/uur voor stadsgewestelijke verbindingen en ver onder de 40 km/uur voor een dergelijke regionale verbinding (kwaliteitsnet OV). Ook blijkt de gemiddelde vertraging op deze lijn 7 minuten te zijn (kwaliteitsnetnorm is 3 minuten); deze vertraging wordt vooral in de spitsen veroorzaakt door grote uitschieters naar boven (meer dan 7 minuten).</p>				
DOEL	<p>Doel van deze maatregel betreft het verkorten van de reistijd van lijn 50 op het traject Leersum-De Bilt (v.v.) met minimaal 10% ten opzichte van de huidige reistijd (ofwel ongeveer 5 minuten rijtijdwinst) en het gelijktijdig terugbrengen van de spreiding in de reistijden (tot maximaal 3 minuten vertraging in 95%).</p> <p>Voor het kerngebied Utrecht Centrum naar Zeist (kernrelatie) en de gemeente Heuvelrug (belangrijk herkomstgebied) ontstaat in combinatie met de aanpak van het stationsgebied Driebergen NS zo een hogere snelheid (nu 25 km/uur, wordt 30 km/uur) en een vrijwel 100% vrije baan tussen Utrecht en Driebergen (nu 75%). Tussen Leersum en Driebergen worden de belangrijkste doorstromingsknelpunten aangepakt, maar is vrije infrastructuur nauwelijks noodzakelijk (10%). De frequentie op deze corridor wordt niet verhoogd door deze maatregel (blijft 6x per uur).</p>				
Totale KOSTEN	€ 10.000.000				
VERDER dekking	€ 10.000.000				
Dekkende partner(s)	Provincie Utrecht				
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV 16-11-12	UITVOERINGSVOORSTEL UUVB 09-05-2012	AANBESTEDING	REALISATIE fase	GEREED
Actuele fase (kruisje bij actuele fase) Omschrijving actuele fase	X deels X Dit project bestaat uit 3 deelprojecten: aanpassing van de rotonde Donderberg (Leersum), maatregelen in Zeist en De Bilt en maatregelen in de gemeente Utrechtse Heuvelrug. Het uitvoeringsvoorstel voor de aanpassingen aan de rotonde Donderberg bij Leersum heeft instemming van het UUVB en de voorbereidingen voor realisatie zijn gestart. Maatregelen in Zeist zijn in de aanbestedingsfase voorafgaande aan realisatie, of zijn al (deels) uitgevoerd. Met de gemeente De Bilt wordt nog gesproken over heropening van de tweede rijstrook vanuit Zeist naar De Bilt. De verkenningen van de gemeente Utrechtse Heuvelrug zullen nog worden gestart. In totaal is € 1.627.500 vrijgegeven. Nog niet vrijgegeven is € 8.372.500.				

Maatregel		B 90 Lucasbrug optimaliseren				
TREKKER	Gemeente Utrecht					
Omschrijving maatregel	<p>De maatregel draagt bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid van het kerngebied Utrecht Centrum met de relaties naar Zeist, Utrecht-oost, De Bilt en Heuvelrug en het kerngebied De Uithof/Rijnsweerd met Utrecht-west, externe relaties (via Utrecht Centraal naar Rijnsweerd) en Leidsche Rijn. De Lucasbrug is de toegangspoort voor het openbaar vervoer van en naar de oostzijde van de stad en regio. Dit geldt ook voor het fietsverkeer op deze oostwestas.</p> <p>Voor zowel het OV als de fiets is de doorstroming op dit kruispunt niet ideaal, ondanks dat dit een onderdeel is van de HOV-binnenstadas. Er is vooral (te)veel autoverkeer de stad uit waardoor er een wachtrij ontstaat die de HOV baan blokkeert zodat bussen vertraging oplopen. Ook uit de jaarlijkse gemeentelijke beleidsmonitor blijkt dat de snelheid van het OV op deze as lager is dan gewenst. Daarnaast zijn de wachttijden voor fietsers vanuit de Nachtegaalstraat erg lang en langer dan het gemeentelijke beleid (verwoord in de regelfilosofie) voorstaat. Tenslotte wordt in toenemende mate filevorming geconstateerd in de Nobelstraat.</p> <p>In de afgelopen jaren is meermalen de verkeersregeling op het kruispunt Lucasbrug bijgesteld en geoptimaliseerd. Gesteld kan worden dat verdere optimalisatie van de regeling niet mogelijk is wanneer rekening gehouden wordt met de wens om fiets en OV voldoende groentijd te geven. Aanpassingen aan de autoverkeercirculatie kunnen wel een bijdrage leveren aan een oplossing. Twee mogelijke oplossingen (waarin nog geen keuze is gemaakt) zijn daarbij mogelijk:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. het verminderen van de hoeveelheid autoverkeer op de Lucasbrug door diverse verkeersmaatregelen in de binnenstad; 2. het omdraaien van de verkeerscirculatie in de noordelijke binnenstad door autoverkeer niet via de Wittevrouwensingel maar via het Lucasbolwerk zuidwaarts te laten rijden. 					
DOEL	Doel van deze maatregel betreft het verkorten van de wachttijd op de Nobelstraat, waardoor de doorstroming op de HOV-baan gegarandeerd is. Tevens is er het doel de fietswachttijd met 30 % te beperken. De maatregel zal, mede gezien de kleinschaligheid van dit project, een beperkte positieve invloed hebben de gemiddelde reistijd. De OVbetrouwbaarheid wordt zeker vergroot, maar uitgedrukt in het extra aantal kilometers vrije OV-infrastructuur treedt er geen effect op (er is nu al sprake van HOV-infrastructuur, maar werkt nu onvoldoende). De frequenties van de lijnen op deze corridor worden niet verhoogd.					
Totale KOSTEN						
VERDER dekking	€ 5.000.000					
Dekkende partner(s)	Gemeente Utrecht					
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV 23-09-2010	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB	AANBESTEDING	REALISATIE fase Van	GEREED	
Actuele fase	X					
Omschrijving actuele fase	Er is € 800.000 vrijgegeven Nog niet vrijgegeven € 4.200.000					

Maatregel

B 258 Aansluiten langzaam verkeerbrug Rabo op perrons Utrecht CS

TREKKER

Gemeente Utrecht

Omschrijving maatregel

Deze maatregel heeft zowel betrekking op relaties naar het kerngebied Utrecht Centrum, als ook op de OV-relaties naar andere kerngebieden die via Utrecht Centraal lopen. Met de aanpak van het stationsgebied is er ook een nieuwe langzaam verkeersverbinding voorzien over het spooreplacement. Dit is de zogenaamde Rabobrug en biedt langzaam verkeersdeelnemers de mogelijkheid om binnen het stationsgebied nieuwe, directe routes te kiezen. Ook ontstaat er de gewenste directe aansluiting naar de binnenstad vanuit de Rabobank (Dichterswijk). Deze brug biedt gelijktijdig mogelijkheden om de OV terminal (verder: OVT) beter op de stationsomgeving aan te laten sluiten. In de huidige situatie zijn de perrons onderling en met de omgeving verbonden met de centrale stationshal/traverse en voetgangerstunnel (middenligging en noordligging). Aan de zuidzijde van het station ontbreekt nu en in de toekomstige OVT-situatie de mogelijkheid om direct de perrons te bereiken of onderling de perrons met elkaar te verbinden. Dit is met de toenemende lengte van perrons en treinen een steeds groter probleem, omdat hierdoor forse loopafstanden ontstaan en de spreiding van de reizigers over de perrons niet ideaal is. Ook beïnvloedt het de gebruiksmogelijkheden/bezetting van (geplande) fietsenstallingen rondom de OVT. In het ontwerp van de OVT is er (financieel) geen rekening gehouden met een nieuwe verbinding aan de zuidzijde. Doordat de fietsbrug inmiddels al wel wordt gerealiseerd, beperkt de extra investering zich tot aansluiting van de fietsbrug op de perrons. Ook zijn extra poortjes noodzakelijk voor de OV chipkaart. Als de fietsbrug een toegang tot de perrons wordt, moeten ook voorzieningen voor het stallen van fietsen worden gerealiseerd. Aan de oostzijde van het station sluit de Rabobrug aan op de nieuw te bouwen fietsenstalling. Aan de westzijde moeten echter stallingsvoorzieningen gerealiseerd worden, zodat fietsers uit de zuidwestelijke wijken de brug ook als stationstoegang kunnen gebruiken. Vanuit wijken als Dichterswijk en Kanaleneiland ontstaat zo een kortere en aantrekkelijke verbinding met Utrecht Centraal.

DOEL

Doel van deze maatregel betreft het verkorten van de loopafstand tussen de perrons van de OV Terminal-zuidzijde op elkaar (overstappen), op de geplande bus-, tram- en fietsvoorzieningen (ketenmobiliteit) en op de voorzieningen in de omgeving. Voor een deel (inschatting=10%) van de verwachte 75 miljoen jaarlijkse OVT reizigers in 2020 is dit een verkorting van de loopafstand met maximaal 600 meter; de gemiddeld reductie bedraagt 300 meter (3 minuten looptijd). Ook voor de fietser wordt de afstand naar de OVT verkort. Met name vanuit het zuidwesten (Croeselaan, Van Zijstweg) betekent het een verkorting van de afstand tot het station van 300 meter (1 minuut fietstijd). Jaarlijks profiteren honderdduizenden fietsers van deze verkorting van de fietstijd. Voor de fietsers vanuit het zuidoosten (binnenstad-zuid en Catharijnesingel) worden de looproutes van de fietsenstalling naar de NS-perrons ook enkele honderden meters korter (1-3 minuten). Het ook hier profiteren honderdduizenden fietsers per jaar van de verkorte looproute. Het realiseren van een fietsenstalling aan de westzijde van de Rabobrug kan ook een bijdrage leveren aan de spreiding van de stallinglocaties rond Utrecht Centraal.

Totale KOSTEN

VERDER dekking

€ 5.000.000

Dekkende partner(s)

Gemeente Utrecht

Huidige FASE

PLAN VAN AANPAK MOVV	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB 9-06-2010	AANBESTEDING	REALISATIE fase Van	GEREED
-------------------------	---------------------------------------	--------------	------------------------	--------

Actuele fase

X

Omschrijving actuele fase

Het gehele budget is van € 5.000.000 vrijgegeven

Maatregel		A 123a Versnelling OV Amersfoort Centrum – Vathorst				
TREKKER	Gemeente Amersfoort					
Omschrijving maatregel	Een snelle, betrouwbare OV verbinding realiseren voor de buslijnen van Amersfoort Centrum naar Amersfoort Vathorst. Om voor dit hele traject volledig vrije infrastructuur aan te leggen, brengt hoge kosten met zich mee. Ook zijn er op diverse plaatsen inpassingsproblemen. Daarom is in gekeken op welke locaties maatregelen kunnen worden getroffen op de lijn langs de huidige route te versnellen. Op sommige delen zijn geen aanpassingen noodzakelijk, op andere delen wordt toch beoogd om wel vrije infrastructuur aan te leggen voor de bus. Op die manier kan met beperkt investeren toch een versnelling en betrouwbaarheidsvergroting worden gerealiseerd.					
DOEL	Een snelle en betrouwbare OV verbinding van Centrum naar Vathorst.					
Totale KOSTEN	€ 5.600.000					
VERDER dekking	€ 5.600.000					
Dekkende partner(s)	Provincie Utrecht					
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB 24-10-2012	AANBESTEDING	REALISATIE fase Van	GEREED	
Actuele fase	X					
Omschrijving actuele fase	Vrijgegeven budget € 2.273.500. Het deelproject Brabantsestraat is dit jaar uitgevoerd en afgerond. Voor het deelproject Ringweg Koppel en Maatweg wordt in december een raadsbesluit verwacht. Bij een positief besluit wordt een bestemmingsplanprocedure doorlopen en kan worden aanbesteed. De verwachting is dat de werkzaamheden eind 2013 worden afgerond.					

Maatregel		B 128 Doorstroming OV Soest- Baarn – Hilversum kleine infra maatregelen				
TREKKER	Regio Amersfoort					
Omschrijving maatregel	Lijn 70 is één van de dragers van het openbaar vervoer netwerk in de regio Eemland. Voor het effectief functioneren van het OV-netwerk is een daarop aangepaste infrastructuur van groot belang. Op een aantal plaatsen wordt het gewenste kwaliteitsniveau niet gehaald. Bijvoorbeeld door verkeersmaatregelen, die vanuit een Duurzaam Veilig kader zijn aangebracht. Hier ligt een kans, om door kleine aanpassingen van de weginfrastructuur, de snelheid en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer te verbeteren. Het betreft hier dus maatregelen om een 'versnelling' op het traject te bewerkstelligen. Er wordt bijvoorbeeld gedacht aan het vervangen van de huidige snelheidsremmende maatregelen door busvriendelijke drempels en het aanpassen van bochten (bochtverbredingen), zodat de bus in de doorstroming niet langer afhankelijk is van verkeer op de tegemoetkomende weghelft. Dit zorgt voor de gewenste versnelling. In de onderstaande afbeelding is voor Soest aangegeven op welke plekken de bus op dit moment hinder ondervindt door de weginrichting. Een nadere analyse moet uitwijzen welke maatregelen precies kunnen worden genomen. Verondersteld wordt dat de snelheid zonder obstakels toeneemt. De winst voor dit traject is dan 90 seconden, op een trajectlengte van 7 kilometer. Reistijd volgens dienstregeling over dit stuk is 22 minuten. Er maken van dit traject gemiddeld 900 reizigers per dag gebruik (beide richting).					
DOEL	Verhogen van de snelheid en betrouwbaarheid van de buslijn Amersfoort - Soest - Baarn - Hilversum.					
Totale KOSTEN	€ 300.000					
VERDER dekking	€ 300.000					
Dekkende partner(s)	Provincie Utrecht					
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV 1 ^e kw. 2013	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB	AANBESTEDING	REALISATIE fase	GEREED	
Actuele fase (kruisje bij actuele fase) Omschrijving actuele fase	Nog geen PvA of UV In verband met de beschikbare ambtelijke capaciteit zijn niet alle projecten tegelijk opgestart. Een plan van Aanpak voor dit project wordt voorbereid en volgt in het eerste kwartaal van 2013.					

Maatregel		B 98 OV kortsluiting tussen Randweg Leusden en Heiligenbergerweg Amersfoort				
TREKKER	Gemeente Amersfoort					
Omschrijving maatregel	De Randweg in Leusden eindigt bij de aansluiting op de A28. Door de Randweg door te trekken (alleen voor openbaar vervoer) naar de Heiligenbergerweg in Amersfoort ontstaat een interessante kortsluiting voor de bestaande busroute. Deze maatregel is relatief eenvoudig te realiseren en de reistijd tussen Leusden (met name het kantorenpark aan de noordkant) en station Amersfoort wordt hiermee aanzienlijk verkort. Dit biedt een kans om het gebruik van het openbaar vervoer op diverse relaties van en naar Leusden toe te laten nemen. Vanaf station Amersfoort is er immers een goede verbinding met het openbaar vervoer in vele richtingen. De maatregel is van toepassing voor lijn 78, Leusden – Amersfoort Centrum. De lengte van het traject van deze lijn is 8,5 km met een reistijd van 23 minuten. Met de kortsluiting kan de reistijd beperkt worden tot 7,9 km als wel dezelfde haltes in Leusden worden aangedaan. Uitgaande van dezelfde gemiddelde snelheid, betekent dit een reistijdwinst van circa 3 minuten. Gemiddeld zitten in de bus 750 reizigers per richting.					
DOEL	Stimulering van het gebruik van het openbaar vervoer in het woon-werkverkeer en ontlasting autoverkeer op de A28.					
Totale KOSTEN	€ 400.000					
VERDER dekking	€ 400.000					
Dekkende partner(s)	Provincie Utrecht					
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB	AANBESTEDING	REALISATIE fase	GEREED	
Actuele fase (kruisje bij actuele fase) Omschrijving actuele fase	Nog geen PvA of UV.					

Maatregel		B 80 Verbeteren overstapfaciliteiten station Hilversum				
TREKKER	Regio Gooi en Vecht					
Omschrijving maatregel	Deze maatregel bevat de implementatie van een 'Dynamisch reizigersinformatiesysteem voor OV' op station Hilversum Centraal. Hiervoor is het ontwerp en de uitvoering van een informatieprofiel voor station Hilversum (inclusief het busstation) noodzakelijk. Daarnaast wordt met een aantal kleine maatregelen de verblijfskwaliteit op het station vergroot om een aantrekkelijke OV-knoop te realiseren. Het gaat o.a. om de aanleg van toegankelijke haltes, het vergroten van de capaciteit en wachtgelegenheid voor passagiers en het uitbreiden van het aantal fietsenstallingen (dit laatste wordt apart met maatregel 88 bewerkstelligd).					
DOEL	Met de maatregel wordt de kwaliteit van het vervoerknooppunt Hilversum en de aantrekkelijkheid van bus en treinreizen van en naar Hilversum vergroot. Hiermee wordt nagestreefd om meer reizigers tot de bus en/of de trein te verleiden en minder de auto te gebruiken. Station Hilversum wordt een aantrekkelijk OV-knooppunt en krijgt meer transfers te verwerken.					
Totale KOSTEN	€					
VERDER dekking	€ 300.000					
Dekkende partner(s)	Gemeente Hilversum					
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB	AANBESTEDING	REALISATIE fase	GEREED	
Actuele fase (kruisje bij actuele fase) Omschrijving actuele fase	Nog geen PvA of UV					

Maatregel

B 77 Verbeteren marketing en communicatie regionaal OV

TREKKER

Bestuur Regio Utrecht

Omschrijving maatregel

OV is een dienst. Iedere reiziger maakt de afweging van welke dienst hij/zij gebruik maakt. De 'OV-reizigers' zijn niet vanzelfsprekend, mensen moeten worden 'verleid' om van de OV-dienst gebruik te maken. OV-autoriteiten en vervoersbedrijven laten marktaandeel liggen door deze dienst niet optimaal aan de reiziger te verkopen. Marketing is een belangrijk instrument om reizigers te verleiden, gebruik te maken van het OV en het marktaandeel OV te vergroten. De groei van het OV blijft achter vanwege de beeldvorming bij de reiziger. De reiziger geeft zijn openbaar vervoer net een voldoende. Echter, de partij die we graag zouden willen verleiden (de automobilist) deelt een onvoldoende uit aan bus, tram, metro en trein (AVV 2005). Overheden en vervoerders staan voor de opgave dat negatieve beeld bij het grote publiek bij te stellen. Marketing is hiervoor een goed instrument. Het zijn de OV-autoriteiten die de hoofdlijnen voor marketing op dit moment uitstippelen. De meeste vragen in hun bestekken om een marketingplan of om een groeidoel. Dan gaat het vervoerbedrijf zelf aan de slag en richten zij zich op de reiziger in plaats van op de opdrachtgever. Echter vervoerbedrijven richten hun marketinginspanningen nu nog te vaak op alleen hun 'eigen' reizigers (i.p.v. ook op reizigers uit andere vormen van vervoer). Daarmee laten ze marktaandeel liggen. Openbaar vervoer is een geheel, een raderwerk waarvan alle tandwielletjes in elkaar grijpen. Voor Midden-Nederland is een gezamenlijke marketingaanpak noodzakelijk om de OV-dienst optimaal te verkopen aan de reiziger en daarmee de potentie optimaal te benutten.

DOEL

Het doel van de maatregel is de OV-dienst in Midden-Nederland optimaal te verkopen aan de reiziger, het OV-potentieel daarmee optimaal te benutten en mensen die een keuze hebben zoveel mogelijk tot het OV te verleiden in plaats van de auto.

Totale KOSTEN

€

VERDER dekking

€ 500.000

Dekkende partner(s)

BRU

Huidige FASE

PLAN VAN AANPAK MOVV	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB	AANBESTEDING	REALISATIE fase	GEREED
-------------------------	-----------------------------	--------------	-----------------	--------

Actuele fase
(kruisje bij actuele fase)
Omschrijving actuele fase

Nog geen PvA of UV

Maatregel		b 80 HOV-Westtangent Utrecht (1^e fase Nieuwegein - LR)				
TREKKER	Gemeente Utrecht					
Omschrijving maatregel	<p>Het betreft de Westtangent Maarssen-Lage Weide-Leidsche Rijn Centrum-Papendorp-Nieuwegein. In het gebied aan de westzijde van Utrecht is een aantal radiale OV-assen aanwezig of in ontwikkeling. In hoofdlijnen gaat het om de volgende assen: a) Randstadspoorassen Breukelen-Maarssen-Utrecht Centraal en Woerden-Leidsche Rijn Centrum-Utrecht Centraal; b) HOV-assen Noord- en zuidradiaal tussen Leidsche Rijn en Utrecht Centraal; c) Sneltram Utrecht-Nieuwegein/IJsselstein. Bovenstaande radiale assen zijn straks de zware OV-verbindingen in reizigersomvang. In toenemende mate ontwikkelt de mobiliteit zich in kris-kraspatronen. Met de komst van Leidsche Rijn Centrum en de ontwikkeling van de A12-zone (Papendorp) en Nieuwegein Centrum doet zich in deze corridor ook zo'n situatie voor. In het oorspronkelijke Masterplan Leidsche Rijn was daarom langs de as vanaf Maarsen via Leidsche Rijn, Nieuwegein naar Houten een hoogwaardige OV-verbinding voorzien. Omdat er geen geheel vrije infrastructuur wordt gerealiseerd (deels kan gebruik worden gemaakt van delen van het HOV-netwerk, waaronder tussen Papendorp en Hooggelegen via de HOV-zuidradiaal vanaf het Taatsenplein tot het Taatsenviaduct) is de betrouwbaarheid van deze verbinding een kritische succesfactor. Als de snelheid en betrouwbaarheid van deze verbinding lager is dan via radiale verbindingen, heeft deze tangent immers geen toegevoegde waarde. Dat geldt eveneens als de bussen op deze verbinding in dezelfde congestie vast staan als het autoverkeer. Dit is met name rond de aansluitingen op de Rijkswegen nabij de A2 (Lage Weide/De Wetering) en de A12 (nabij Papendorp/Nieuwegein) een belangrijk aandachtspunt. Daarom is het noodzakelijk om extra infrastructurele maatregelen te treffen. Voor het gedeelte Papendorp-Nieuwegein worden kunnen deze maatregelen nu concreet in beeld worden gebracht omdat hier medio 2009 al gestart wordt met de eerste fase van de OV-verbinding. Het betreft de volgende maatregelen: a) Papendorp-zuid: Orteliuslaan aansluiting op Papendorpseweg als exclusieve OV-doorsteek; b) Busstroken, haltevoorziening en VRI-prioritering op Papendorpseweg en aansluiting met A12; c) Busstroken en VRI-prioritering op A.C. Verhoefweg en kruispunt met Galecopperlaan. Tussen Leidsche Rijn Centrum en Lage Weide zijn nog geen concrete aanvullende maatregelen voorzien; tussen Lage Weide en Maarssenboek (Station Maarssen) kan gebruik worden gemaakt van de al aanwezige OVdoorstromingsvoorzieningen. Het realiseren van de HOV Westtangent Utrecht bestaat daarom voornamelijk uit bovenstaande infrastructurele maatregelen.</p>					
DOEL	<p>Doel van deze maatregel betreft het realiseren van een OV-verbinding tussen Maarssen en Nieuwegein via Leidsche Rijn Centrum, die kan voldoen aan de kwalitatieve normen die hieraan gesteld worden: een reistijd op het traject Leidsche Rijn Centrum-Nieuwegein Centrum (9 km) van maximaal 22 minuten en op het traject Leidsche Rijn 72 Centrum-Maarssen NS (5,5 km) van maximaal 13 minuten. De gemiddelde snelheid bedraagt 25 km/u en de spreiding in de reistijden moet voldoen aan de hiervoor gestelde concessienormen over punctualiteit (tot maximaal 3 minuten vertraging in 95%). De betrouwbaarheid wordt met deze maatregel vergroot van 25% naar 50% (uitgedrukt in percentage vrijliggende en aanvullende OV-doorstromingsvoorzieningen). De bedoeling is dat er in 2015 zo'n 7.000 reizigers van deze verbinding gebruik gaan maken. De beoogde frequentie van deze verbinding is minimaal 4x per uur, waarbij in de spits tussen Leidsche Rijn Centrum en Maarssen sprake zal zijn van een frequentie van 8x per uur. Ook tussen Leidsche Rijn Centrum en Papendorp wordt 8x per uur gereden, in combinatie met de verlegde lijn 10. De gemiddelde snelheid moet minimaal 25 km/u worden.</p>					
Totale KOSTEN	PvA € 320.000	UV € 7.680.000				
VERDER dekking	PvA € 320.000	UV € 7.680.000				
Dekkende partner(s)	BRU					
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV 08-03-2012	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB 19-03-2012	AANBESTEDING Sept 2012	REALISATIE fase Van 09-12 / 04-13	GEREED 2013	
Actuele fase	X					
Omschrijving actuele fase	<p>Gemeente Utrecht heeft op 7 november 2012 de subsidieaanvraag ingediend bij Bestuur Regio Utrecht. Het project heeft een samenhang met de projecten HOV Westtangent fase 2 (a266), tangentlijn 10 (b86) en Aansluiting A2-bussen op Zuidradiaal (a252).</p> <p>Het MOVV heeft op 9 juni 2011 ingestemd met de plannen van aanpak voor de projecten b80, b86 en a266; voor project b80 is ingestemd met een maximum bedrag van € 320.000,= voor de fase tot en met het uitvoeringsvoorstel. Het UVVB heeft op 19 maart 2012 ingestemd met het uitvoeringsvoorstel van project b80 tot een bedrag van € 7.660.000,=. Het project is in uitvoering.</p>					

Maatregel	B 131 a OV doorstroming N199				
TREKKER	Provincie Utrecht				
Omschrijving maatregel	De N199 is een belangrijke regionale verbinding. Op deze verbinding neemt het verkeer de laatste jaren bovengemiddeld toe. Op het drukste gedeelte bedraagt de intensiteit inmiddels 38.000 mvt/werkdag. De routes zijn van belang voor de verbinding van de A1 naar Amersfoort-centrum en de Isselt en van Amersfoort Noord naar de A28. Door een betere koppeling en afstemming van de gemeentelijke en provinciale verkeersregelinstanties op deze route zal de doorstroming verbeteren. Een van de middelen die ingezet zullen worden is een centrale netwerkregeling. Met deze maatregel zal ook gezorgd worden dat de bus beter de beschikbare busstroken zal kunnen bereiken. Mogelijk moet de detectie en/of bekabeling van de VRI's aangepast worden.				
DOEL	Verbeteren van de doorstroming op N199 en Radiumweg voor auto- en busverkeer.				
Totale KOSTEN	€				
VERDER dekking	€ 300.000				
Dekkende partner(s)	Provincie Utrecht				
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB	AANBESTEDING	REALISATIE fase	GEREED
Actuele fase (kruisje bij actuele fase) Omschrijving actuele fase	Nog geen PvA of UV				

Maatregel	A 197 Nieuwe busverbinding station H'sum Sportpark – A27 – Rijnsweerd/Uithof				
TREKKER	Provincie Utrecht				
Omschrijving maatregel	Er is een OV-verbinding tussen Huizen en Hilversum NS via de A27. De intentie is om deze verbinding op te waarderen naar HOV-niveau middels een eigen busbaan langs de A27. Een ontbrekende schakel is de busverbinding Hilversum – A27 – Utrecht De Uithof. In het verleden is er een busverbinding geweest tussen Huizen en Utrecht De Uithof. Vanwege te lange reistijd (files op de A27) is deze busverbinding opgeheven. In de huidige situatie is de OV-verbinding Hilversum NS – Sportpark – De Uithof omslachtig. Deze verbinding vindt thans plaats met de trein (Hilversum NS – Utrecht CS) en stadslijn GVVU. Middels een directe OV-verbinding via de A27 (met vluchtstrookgebruik) kan de kwaliteit van deze verbinding voor met name het woon-werkverkeer worden verbeterd.				
DOEL	Doel van de maatregel is het versnellen en verbeteren openbaar vervoer verbinding tussen Hilversum en Utrecht De Uithof voor met name het woon-werkverkeer en ter ontlasting van het autoverkeer op de A27. Hiervoor is vluchtstrookgebruik / busbaan op de A27 noodzakelijk.				
Totale KOSTEN	€				
VERDER dekking	€ 180.000				
Dekkende partner(s)	Provincie Utrecht				
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB	AANBESTEDING	REALISATIE fase	GEREED
Actuele fase (kruisje bij actuele fase) Omschrijving actuele fase	Nog geen PvA of UV				

Maatregel a 252 Aanleg bustunnels HOV Zuidradiaal en aansluiting Taatse viaduct											
TREKKER	Gemeente Utrecht										
Omschrijving maatregel	<p>Aanleg businfrastructuur vanaf A2 naar Zuidradiaal/Papendorp; busonderdoorgangen op Anne Frankplein en 5 Meiplein. De maatregel bestaat uit drie ingrepen:</p> <p>a) Ongelijkvloerse kruisingen (waarsch. bustunnels) voor 5 Meiplein en Anne Frankplein. Hierdoor worden de bussen op deze HOV-verbinding (lijn 29) tussen Papendorp/Leidsche Rijn en Utrecht Centraal en tussen Nieuwegein via Europalaan naar Utrecht Centraal in beide richtingen respectievelijk 1 en 2 km gemiddeld sneller. Ook kan door deze infrastructurele maatregelen de verhoging van de frequentie van de (versnelde) sneltram goed worden gefaciliteerd, zonder dat dit problemen geeft in de doorstroming/afwikkeling van het OV onderling en ander verkeer.</p> <p>b) Daarnaast verbeteren van de OV-bereikbaarheid door de A2-lijnen (vanuit de richting Nieuwegein/IJsselstein/Vianen en verder naar Utrecht Centraal vv) een goede aansluiting te geven op de P+R voorziening Hooggelegen en de daar voorziene HOV-infrastructuur (HOV-Taatsebrug) met op- en afritten naar de A2 in zuidelijke richting speciaal voor OV. Hierdoor ontstaat op Hooggelegen een goede OV-knoop tussen deze lijnen en bv de Westtangentialijnen naar Leidsche Rijn Centrum en de HOVZuidradiaal naar Strijkviertel/Ouderrijn (A12-zone).</p>										
DOEL	<ul style="list-style-type: none"> - Versnelling van de beoogde Zuidradiaal (HOV naar Papendorp en Leidsche Rijn) - Verbeteren van de OV-bereikbaarheid vanuit het zuiden via de A2, het vermijden van congestie en het bijdragen aan de OV-knoop bij/op Hooggelegen. - Verbeteren van de doorstroming van het overige verkeer op de drie pleinen (Hooggelegen, 5 meiplein, Anne Frankplein), waaronder de sneltram SUNIJ, auto en fiets. 										
Totale KOSTEN	€ 35.000.000										
VERDER dekking											
Dekkende partner(s)	Gemeente Utrecht € 14.250.000 BRU € 20.740.000 (situatie nov 2012)										
Huidige FASE	<table border="1"> <thead> <tr> <th>PLAN VAN AANPAK</th> <th>UITVOERINGSVOORSTEL</th> <th>AANBESTEDING</th> <th>REALISATIE fase</th> <th>GEREED</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>MOVV 26-4-2012</td> <td>UVVB 9-5-2012</td> <td>2014</td> <td>Van 2015-2017</td> <td>2017</td> </tr> </tbody> </table>	PLAN VAN AANPAK	UITVOERINGSVOORSTEL	AANBESTEDING	REALISATIE fase	GEREED	MOVV 26-4-2012	UVVB 9-5-2012	2014	Van 2015-2017	2017
PLAN VAN AANPAK	UITVOERINGSVOORSTEL	AANBESTEDING	REALISATIE fase	GEREED							
MOVV 26-4-2012	UVVB 9-5-2012	2014	Van 2015-2017	2017							
Actuele fase (kruisje bij actuele fase)	X										
Omschrijving actuele fase	Vrijgegeven dekking; PvA € 200.000; UV € 4.800.000 Het resterende budget van € 29.300.000 is nog niet vrijgegeven.										
	Door de vertraming eisen is het uitgangspunt voor het ontwerp 5Meiplein aangepast. Het functioneel ontwerp van beide tunnels zal begin 2013 bestuurlijk worden vastgesteld. Realisatie is voorzien in 2015 - 2017										

Maatregel a 266 HOV-Westtangent 2 ^e fase (LR – Maarssen)											
TREKKER	Gemeente Utrecht										
Omschrijving maatregel	Twee delen: a) doorstromingsmaatregelen door de Wetering Zuid en Lage Weide naar station Maarssen; b) koppeling aan Westtangent Nieuwegein – Leidsche Rijn Centrum – Frequentieverhoging. Hierdoor ontstaat een stevige reistijdwinst, een hogere betrouwbaarheid, minder overstappen (voor reizigers uit Nieuwegein) en comfortverbeteringen. Hier staat een beperkt rijtijdverlies voor het autoverkeer tegenover.										
DOEL	Doel van deze maatregel is om de (noord)westzijde van Utrecht te voorzien van verbeterde tangentiële verbindingen als aanvulling op de nu in aanleg zijnde radiale HOV- Randstadspoorverbindingen. Vooral het nieuwe werk- en woongebied Leidsche Rijn moet zo beter in de stad en de regio worden aangetakt. In de basismaatregel was hiervoor al een gewijzigde en uitgebreide lijnvoering van lijn 10 voor opgenomen en de eerste fase van de Westtangent (tussen Papendorp en Nieuwegein). Voor het gedeelte Leidsche Rijn Centrum – Lage Weide- Maarssen NS zijn aanvullende OV-maatregelen nodig. Met aanvullende infrastructurele maatregelen en uitbreiding van het lijnennet ontstaat een aantal nieuwe verbindingen, waardoor voor deze tangentialijnen minimaal 25 km/u gemiddelde snelheid haalbaar worden, ongeacht verstoringen door autoverkeer.										
Totale KOSTEN	5.000.000										
VERDER dekking	5.000.000										
Dekkende partner(s)	BRU										
Huidige FASE	<table border="1"> <thead> <tr> <th>PLAN VAN AANPAK</th> <th>UITVOERINGSVOORSTEL</th> <th>AANBESTEDING</th> <th>REALISATIE fase</th> <th>GEREED</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>MOVV 09-06-2011</td> <td>UVVB 2013</td> <td>2013</td> <td>Van 2013/2014</td> <td>2014</td> </tr> </tbody> </table>	PLAN VAN AANPAK	UITVOERINGSVOORSTEL	AANBESTEDING	REALISATIE fase	GEREED	MOVV 09-06-2011	UVVB 2013	2013	Van 2013/2014	2014
PLAN VAN AANPAK	UITVOERINGSVOORSTEL	AANBESTEDING	REALISATIE fase	GEREED							
MOVV 09-06-2011	UVVB 2013	2013	Van 2013/2014	2014							
Actuele fase (kruisje bij actuele fase)	X										
Omschrijving actuele fase	Er is € 200.000 vrijgegeven voor een plan van aanpak voor deze fase. Deze fase betreft voornamelijk aanpassingen van de kruispunten met de A2 en de NOUW2. Voorbereiding moet nog worden gestart. Realisatie staat gepland voor einde 2013/begin 2014.										

Maatregel - Monitoren maatregelen

TREKKER	Provincie Utrecht				
Omschrijving maatregel	De maatregelen in het VERDER pakket zijn erop gericht om de bereikbaarheid in de regio Midden-Nederland te verbeteren. Het VERDER project 0. Monitoring maatregelen heeft tot doel de effectiviteit van de maatregelen in het VERDER programma te monitoren. Dit wordt gedaan door het uitvoeren van een nulmeting en een nameting.				
DOEL	Het in kaart brengen van de effecten van de uitgevoerde maatregelen in het VERDER pakket.				
Totale KOSTEN					
VERDER dekking	€ 500.000				
Dekkende partner(s)	€ 500.000				
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV n.v.t.	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB 28-04-2010	AANBESTEDING 2010	REALISATIE fase Van 2010 tot 2020	GEREED 2021
Actuele fase	X				
Omschrijving actuele fase	De opdracht tot monitoring middels een raamovereenkomst is verstrekt. De evaluatie van 2 maatregelen en een deel van een derde maatregel is gereed. Van een aantal maatregelen wordt gewerkt aan het meetplan. Van de overige maatregelen wordt een meetplan opgesteld zodra de uitvoeringsdata bekend zijn.				

Maatregel A 33 Aanleg ongelijkvloerse kruising spoor Soest-Zuid (inclusief stationsontwikkeling)

TREKKER	Regio Amersfoort				
Omschrijving maatregel	De maatregel omhelst het aanleggen van een ongelijkvloers kruispunt tussen de spoorlijn Utrecht-Baarn en de N221 nabij het station Soest-Zuid, zodat de congestie op deze belangrijke verbinding kan worden verminderd en het herinrichten van het stationsgebied, zodat station Soest-Zuid tot een volwaardig OV-knooppunt en overstappunt tussen auto/fiets en openbaar vervoer kan uitgroeien.				
DOEL	F Station Soest-Zuid is het belangrijkste trein en busstation van Soest. Hier komen treinen samen met de stadsdienst en de regionale buslijnen. Het station biedt de mogelijkheid om uit te groeien tot een OV-knooppunt, waar ketenmobiliteit verder gestimuleerd kan worden. Het station ligt echter in een woonstraat (Eikenlaan), waar in de loop der jaren op een pragmatische manier de groei van het openbaar vervoer is opgevangen. Door de huidige inrichting zijn zowel fietsenstallingen als P+R-plaatsen over drie locaties verspreid. Ook is het stationsgebied slecht bereikbaar en zorgt de aansluiting van het gebied op de hoofdwegenstructuur (N221) voor alle modaliteiten (auto, fiets en bussen) voor vertraging. Een herinrichting van dit gebied is daarom wenselijk en kan voor alle modaliteiten voor een integrale verbetering zorgen. De combinatie van auto en OV zorgt in de huidige situatie voor beide doelgroepen juist voor congestie en oponthoud. Hier is winst te behalen. Er ligt een aantal knelpunten en opgaven in het gebied. Het verbeteren van de reistijd voor het gemotoriseerd verkeer op de N221 van Soest naar Amersfoort is één van de opgaven. Station Soest-Zuid is direct tegen de N221 (Koningsweg/Ossendamweg) gelegen. Deze N221 heeft een belangrijke ontsluitende functie. De verkeersfunctie wordt hier echter gehinderd door op het station halterende en langzaam rijdende treinen. De overwegbomen zijn hierdoor 4x per uur langdurig gesloten, hetgeen congestie veroorzaakt die (in combinatie met de vele bussen die op dezelfde momenten het station aandoen) ver op het tracé terugslaat. Door de aanleg van een ongelijkvloers kruispunt (het spoor ligt reeds op een dijk) kan dit knelpunt worden opgelost. Station Soest-Zuid moet zowel volgens provinciaal als gemeentelijk beleid verder uitgroeien tot een overstappunt voor openbaar vervoer. Er liggen hiervoor diverse opgaven, zoals uitbreiding van fietsenstallingen, het realiseren van een bewaakte stalling (basispakket), uitbreiding van de P+R-voorziening en het verbeteren van de toegankelijkheid van zowel bus- als treinstation. Vanuit Connexxion wordt opgemerkt dat het busstation met de nieuwe dienstregeling en de komst van buslijn 74 tegen zijn capaciteit aanloopt. Het busstation is niet ingericht op het hoge aanbod aan bussen. Zeker met de komst van een mogelijke HOV-verbinding naar Amersfoort zal een uitbreiding van het busstation noodzakelijk zijn.				
Totale KOSTEN	€ 10.000.000,-				
VERDER dekking	€ 10.000.000,-				
Dekkende partner(s)	Gemeente Soest € 550.000 ; Provincie Utrecht € 9.450.000				
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV 09-06-2011	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB medio 2014	AANBESTEDING	REALISATIE fase	GEREED
Actuele fase (kruisje bij actuele fase)	X				
Omschrijving actuele fase	De verkenningsfase waarin vier alternatieven zijn onderzocht is afgerond. Naar verwachting neemt de gemeenteraad van Soest in januari 2013 een besluit over een voorkeursalternatief dat verder wordt uitgewerkt in een uitvoeringsvoorstel. Er is sprake van een vertraging van 7 maanden ten opzichte van het Plan van Aanpak. Een uitvoeringsvoorstel wordt medio 2014 verwacht.				

Maatregel		A 39 a Aanleg parallelweg Birkstraat (N221 Soest – Amersfoort)				
TREKKER	Regio Amersfoort					
Omschrijving maatregel	Verbetering van de doorstroming op de N221 door parallelwegen aan te leggen langs de Birkstraat te Soest. De parallelwegen zijn met éénrichtingsverkeer mogelijk. In de richting Amersfoort sluit de parallelweg aan ter hoogte van het bestaande kruispunt met de Zandlaan, in de richting van Soest ter hoogte van het AVIA tankstation. Op het tussenliggende traject zal geen uitwisseling tussen hoofdrijbaan en parallelweg mogelijk zijn. De maximum snelheid op de hoofdrijbaan kan hierdoor worden verhoogd van 60 km/h naar 80 km/h. De drempels in de hoofdrijbaan kunnen hierbij worden verwijderd.					
DOEL	De Birkstraat vormt de belangrijkste verbinding tussen Soest en Amersfoort(-Noord). Naast een belangrijke regionale verkeersfunctie (22.000 mvt/etmaal), heeft de weg ook een functie voor de toegang van vele percelen (o.a. bungalowpark, camping, hotel, tankstation, restaurant, manege en diverse bedrijven. De hoge intensiteit van het verkeer in combinatie met de vele functies langs deze weg, zorgt voor congestie in de ochtend- en avondspts. In 2008 heeft een herinrichting van de weg plaatsgevonden, met tot doel de situatie voor fietsers (o.a. oversteekbaarheid) tussen Amersfoort en Soest te verbeteren en de verkeersveiligheid te verbeteren. Deze maatregelen waren op korte termijn realiseerbaar, maar hebben niet bijgedragen aan een betere doorstroming/bereikbaarheid. Dit is te bereiken door grootschalig in te grijpen in de verkeersstructuur van de weg en parallelwegen aan te leggen, aan weerszijden op een rotonde (of andere kruispuntsvorm) ontsloten. De snelheid op de hoofdrijbaan zou dan opgevoerd kunnen worden naar 80 km/h, waarmee de weg weer zijn regionale functie kan vervullen.					
Totale KOSTEN	€					
VERDER dekking	€ 3.300.000					
Dekkende partner(s)	Provincie Utrecht					
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV eind 2013	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB	AANBESTEDING	REALISATIE fase	GEREED	
Actuele fase (kruisje bij actuele fase) Omschrijving actuele fase	Nog geen PvA of UV De gemeenteraad van Soest heeft op 29 oktober 2009 besloten de verdere uitwerking van dit project op te starten nadat meer duidelijk is welke maatregelen voorgesteld worden in het kader van de verdere uitwerking van het project "Capaciteitsverbetering Westelijke Ontsluiting Amersfoort". Maatregelen in de vorm parallelwegen zijn daarbij voor de gemeenteraad onwenselijk. Bij de verwachte toename van het verkeer moeten andere alternatieven worden gezocht om de doorstroming op deze weg te verbeteren. Een Plan van Aanpak volgt vermoedelijk eind 2013.					

Maatregel		A 39 b Kruispunt N221 N413				
TREKKER	Regio Amersfoort					
Omschrijving maatregel	Een herinrichting van het kruispunt Vondellaan/Soesterbergsestraat te Soest. Binnen het huidige ruimtebeslag kan winst in de cyclustijd worden gerealiseerd door op de noordelijke tak van de N413 éénrichtingsverkeer in te stellen. Hierdoor kunnen de opstelvakken voorbij deze weg doorlopen. Dit vergroot de doorstroming vanuit Amersfoort. Ook is er zonder het tankstation te verplaatsen ruimte om een extra opstelstrook in de richting van Amersfoort toe te voegen. Hiermee wordt de afrijdcapaciteit ook in deze richting vergroot. Daarnaast kunnen de VRI's Birkstraat/Vondellaan en Soesterbergsestraat/Vondellaan gekoppeld worden, voor een betere verkeersafwikkeling.					
DOEL	Verbeteren doorrijnsnelheden.					
Totale KOSTEN	€					
VERDER dekking	€ 900.000					
Dekkende partner(s)	Provincie Utrecht					
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV 1 ^e kw 2013	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB	AANBESTEDING	REALISATIE fase	GEREED	
Actuele fase (kruisje bij actuele fase) Omschrijving actuele fase	Nog geen PvA of UV Dit project hangt verkeerskundig nadrukkelijk samen met de "Aanleg ongelijkvloerse kruising spoor Soest-Zuid (inclusief stationsontwikkeling)" en de "Capaciteitsverbetering Westelijke Ontsluiting Amersfoort". Zodra voor deze beide projecten een voorkeursalternatief is gekozen wordt een Plan van Aanpak voor de herinrichting van dit tussenliggende kruispunt opgesteld, vermoedelijk begin 2013.					

Maatregel		A 40 Capaciteitsverbetering Westelijke ontsluiting Amersfoort								
TREKKER	Gemeente Amersfoort									
Omschrijving maatregel	<p>De kwaliteit van de verkeersafwikkeling aan de westzijde van Amersfoort is nu en op langere termijn onvoldoende. Daardoor komt de bereikbaarheid van de directe omgeving van dit gebied onder druk te staan. In 2004 varieerde de reistijd al tot maximaal 3x de reistijd bij vrije doorstroming. De verwachting is dat het rond 2010 structureel tijdens de spits gaat optreden, en rond 2020 ook daarbuiten.</p> <p>De slechte verkeersafwikkeling is het gevolg van enerzijds een toenemende hoeveelheid verkeer op de weg en anderzijds een toenemend aantal treinen op het spoor. Ter hoogte van de Barchman Wuytierslaan leidt dat tot het langer gesloten zijn van de spoorbomen. De capaciteit van de spoorwegovergang daalt daardoor op de lange termijn naar 750 mvt per richting. Bij een verkeersaanbod op de lange termijn van 1500 voertuigen per richting per uur is de capaciteit dan onvoldoende. Door de slechte doorstroming op de Barchman Wuytierslaan en de Daam Fockemalaan neemt ook het risico toe dat het verkeer alternatieve routes door de stad gaat kiezen, zoals bijvoorbeeld de Stadsring, Hogeweg en Utrechtseweg als alternatieve routes door Amersfoort. Een geringe verkeerstoename op deze wegen betekent al een verslechtering van de doorstroming op deze wegen. Voor het regionale verkeer van en naar Soest geldt dat de alternatieve route N413 meer gebruikt gaat worden.</p> <p>De mogelijkheden voor de capaciteitsvergroting lopen uiteen van alleen de aanpassing van de spoorwegovergang (zie ook maatregel 35), tot een compleet nieuw tracé van de Amsterdamseweg tot en met de Rondweg Zuid (dus ten zuiden van de Stichtse Rotonde) met een uitbreiding naar 2x2 rijstroken.</p> <p>Naast de discussie over de infrastructuur geldt ook een discussie over de ontwikkeling (on)mogelijkheden van het gebied Bokkeduinen. Ontwikkeling van dit gebied kan alleen met een goede ontsluitende infrastructuur. Dit geldt ook voor een deel voor de ontwikkelingen die gepland staan bij het spooreplacement. Een uitbreiding hier met 1000 woningen of meer leidt ook tot een verhoging van de druk op de Westelijke ontsluiting.</p>									
DOEL	Het verbeteren van de bereikbaarheid en doorstroming aan de westzijde van Amersfoort.									
Totale KOSTEN										
VERDER dekking	€ 60.000.000									
Dekkende partner(s)	Gemeente Amersfoort									
Huidige FASE	<table border="1"> <tr> <td>PLAN VAN AANPAK MOVV 8-3-2012</td> <td>UITVOERINGSVOORSTEL UVVB</td> <td>AANBESTEDING</td> <td>REALISATIE fase Van</td> <td>GEREED</td> </tr> </table>					PLAN VAN AANPAK MOVV 8-3-2012	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB	AANBESTEDING	REALISATIE fase Van	GEREED
PLAN VAN AANPAK MOVV 8-3-2012	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB	AANBESTEDING	REALISATIE fase Van	GEREED						
Actuele fase	X									
Omschrijving actuele fase	Er is € 1.600.000 vrijgegeven. Er is een voorkeursalternatief door het college vastgesteld. Raadsbehandeling opgeschort door val van het college.									

Maatregel		a 40b Aanpassing rotondes en wegvakken N199 (A1 - Rondweg-noord)				
TREKKER	Provincie Utrecht					
Omschrijving maatregel	<p>Op de Bunschoterstraat (N199) zijn vier rotondes gelegen. Onder aan de op/afritten van de A1 liggen er twee. Naar het zuiden toe gezien vanaf de A1 volgen rotondes bij de Zeldertsepoort en bij de Randweg Noord. De twee rotondes bij de op/afritten van de A1 vallen onder de planstudie en blijven in deze fact-sheet buiten beschouwing. Bij deze laatste twee (tweestrooks) rotondes bestaan gedachten om die om te bouwen tot turborotondes. Deze twee rotondes worden in het kader van de pakketstudie in deze fact-sheet beschreven. In het kader van meeliften met onderhoudswerkzaamheden aan de rotondes kan dit in een stroomversnelling komen. Op de wegvakken tussen de twee rotondes en tussen de Zeldertsepoort en de rotonde bij de zuidelijke op/afrit van de A1 is het de vraag of er aanvullend op de geplande werkzaamheden aan de twee rotondes maatregelen nodig zijn. Kijkend naar de wegvakken is er geen verkeersonveiligheidsvraagstuk te verwachten. Het zijn twee keer twee rijbanen met (deels) busstroken zonder kruisend verkeer. Kijkend naar de rotondes en de ontwikkeling van de verkeersintensiteiten (2020) moet eventueel rekening worden gehouden met (lichte?) congestie in de spitsperiodes op de toeleidende wegvakken op de N199. Als maatregel is er op de wegvakken zijn er twee mogelijkheden, al dan niet in combinatie.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Verlengen van de busstroken om bussen onder alle condities tot vooraan te laten doorrijden. 2. Plaatsen van doseerlichten (RVM) om de doorstroming op de rotondes te verbeteren. <p>Doorstroming van het verkeer op de N199 in algemene zin te vergroten. Doorstroming van het OV (lijn 76) op de N199 te vergroten.</p>					
DOEL						
Totale KOSTEN	€ 1.100.000					
VERDER dekking	€ 1.100.000					
Dekkende partner(s)	Provincie Utrecht					

Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV 31-03-0211	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB	AANBESTEDING	REALISATIE fase	GEREED
Actuele fase	X				
Omschrijving actuele fase	<p>Verkenning op wegvak Rondweg Noord-A1 moet nog starten. De rotonde Zelderstepoort is hier eerder uitgelicht en reeds in 2011 gerealiseerd.</p> <p>Monitoring: De beoogde reistijdwinst autoverkeer voor de gehele maatregel is 53.300 uur/jaar voor autoverkeer en 1.943 uur/jaar voor OV. De gerealiseerde reistijdwinst door aanpassing Zeldertsepoort is 24.752 uur/jaar voor autoverkeer. Voor OV is geen verbetering gemeten.</p>				

Maatregel		A 70 Tweede fase A12 BRAVO, realisatie verbinding Woerden – A12 verbinding 6c				
TREKKER	Provincie Utrecht					
Omschrijving maatregel	<p>Het project BRAVO omvat een langetermijnvisie voor het gebied tussen Woerden en Utrecht. Behalve de A12 zelf betreft het ook de onderliggende wegenstructuur. Een groot deel van deze langetermijnvisie is inmiddels in uitvoering genomen. Voor een enkel onderdeel waren destijds onvoldoende financiële middelen beschikbaar. Eén van deze onderdelen is de ontsluiting van Woerden in oostelijke richting naar de nieuwe aansluiting Woerden-Oost. Op het bijgevoegde kaartbeeld is de oostelijke ontsluitingsroute weergegeven als "6c". Deze takt aan op project 6a. Deze factsheet betreft uitsluitend project 6c. Met deze oostelijke ontsluitingsroute krijgt Woerden een alternatief voor de route via de bestaande aansluiting Woerden. Deze aansluiting is in de spitsuren zwaar belast. In het kader van het project A12 Bravo is voor deze aansluiting ook een maatregel voorzien (Bravo-project 5) maar deze is onvoldoende om structurele congestie te voorkomen. Om die reden is een aanvullende ontsluitingsstructuur opgenomen in de vorm van project 6c.</p>					
DOEL	<p>Bevorderen doorstroming op bestaande aansluiting Woerden/A12</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bevorderen doorstroming op de A12 tussen de bestaande aansluiting en de nieuwe aansluiting Woerden-oost (project 7). - Bovenstaande doelen zullen de bereikbaarheid van alle 6 werkkernen in de Ring Utrecht verbeteren voor zowel Woerden zelf als de meer westelijk gelegen woonkernen. 					
Totale KOSTEN	€					
VERDER dekking	€ 8.600.000					
Dekkende partner(s)	Provincie Utrecht					
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB	AANBESTEDING	REALISATIE fase	GEREED	
Actuele fase (kruisje bij actuele fase)						
Omschrijving actuele fase	<p>Nog geen PvA of UV</p> <p>Op basis van nieuwe inzichten is besloten af te zien van dit project in deze omvang. Deze nieuwe inzichten hebben met name betrekking op het afzien van enkele ruimtelijke ontwikkeling, in het bijzonder een kantoorlocatie in het centrum van Woerden dan waar destijds van werd uitgegaan.</p>					

Maatregel		A 92 Aanleg ongelijkvloerse kruising Amersfoortseweg				
TREKKER	Regio Amersfoort					
Omschrijving maatregel	Na afronding van het project kruist de Amersfoortseweg de spoorlijn Amersfoort – Zwolle ongelijkvloers en is de gelijkvloerse spoorwegovergang opgeheven. In deze nieuwe situatie rijdt zowel het gemotoriseerde verkeer als het langzaam verkeer onder het spoortrace door.					
DOEL	Verbeteren van de doorstroming op de Amersfoortseweg voor zowel het gemotoriseerde verkeer als het langzame verkeer. Verbeteren verkeersveiligheid op het wegvak Verminderen van (geluid)hinder aanwonenden Verminderen van de barrièrewerking die in de huidige situatie van de spoorlijn uitgaat.					
Totale KOSTEN	€ 14.000.000					
VERDER dekking	€ 10.500.000					
Dekkende partner(s)	Gem. Nijkerk € 615.000 / Prov. Utrecht € 9.885.000					
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV 23-06-2010	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB 2013	AANBESTEDING	REALISATIE fase Van	GEREED	
Actuele fase (kruisje bij actuele fase)	X					
Omschrijving actuele fase	Ontwerp- en voorbereidingsfase. Er zijn verschillende varianten mogelijk op de uitvoering van de tunnel en de aansluiting van het wegennet. Zodra daar een besluit over is genomen, zal het Uitvoeringsvoorstel ter besluitvorming worden voorgelegd.					

Maatregel		A 105 Capaciteitsvergroting rotonde N224-N226 Woudenberg				
TREKKER	Provincie Utrecht					
Omschrijving maatregel	In het Strategisch Mobiliteitsplan Provincie Utrecht (SMPU+) is de wens uitgesproken het verkeer aan de oostzijde van Utrechtse Heuvelrug tussen de A28 en A12 te zoveel mogelijk te bundelen op één noord-zuidroute: N227 – N224 – N226 (de 'bajonet'). Belangrijkste doorstromingsknelpunt op deze bajonet is de rotonde N224 – N226 ter hoogte van Woudenberg. Deze rotonde heeft onvoldoende capaciteit om de verkeersstromen tijdens de ochtend- en avondspits te verwerken waardoor zich met name op de N224 filevorming voordoet. De verwachting is dat deze problematiek in de toekomst zal verergeren als gevolg van toenemende intensiteiten op beide wegen.					
DOEL	1. Verbetering doorstroming op de route N226 – N224 – N227 2. Verbetering leefbaarheid kern Woudenberg als gevolg van ontlasting noordelijk deel N226.					
Totale KOSTEN	Nog niet bekend.					
VERDER dekking	€ 1.500.000					
Dekkende partner(s)	Provincie Utrecht					
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV 06-01-2012	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB midden 2013	AANBESTEDING	REALISATIE fase	GEREED	
Actuele fase	X					
Omschrijving actuele fase	Op dit moment vindt onderzoek plaats naar de meest geschikte kruispuntsvorm om de toekomstige verkeersstromen te kunnen verwerken. Uitvoeringsvoorstel naar verwachting in de loop van 2013. In het kader van Beter Benutten zal de huidige enkelstrooksrotonde worden voorzien van een rotodoseerinstallatie.					

Maatregel		A 106 Verbreding Randweg Leusden en optimaliseren aansluiting op A28				
TREKKER	Regio Amersfoort					
Omschrijving maatregel	<p>In het kader van het project 'Rondje Amersfoort' (september 2006) is onderzoek verricht naar de mogelijkheden om de doorstroming in onze regio te verbeteren. Dit heeft geresulteerd in een aantal concrete infrastructurele projecten waarvan de verbreding Randweg i.c.m. een aanpassing van de aansluiting A-28 er één is. Mede op verzoek van Rijkswaterstaat is dit project versneld uitgevoerd zodat de Randweg als omleidingsroute zou kunnen fungeren tijdens de werkzaamheden aan de A28-Hogeweg. Om het belang van dit project te onderstrepen heeft Rijkswaterstaat een bijdrage van € 250.000,- in de kosten van de verbreding van de Randweg toegekend. Dit project bestaat uit een aantal deelprojecten die een sterke samenhang hebben. Deze deelprojecten zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> - een grootschalige herinrichting van het kruispunt Randweg-Groene Zoom-Plesmanstraat - verdubbeling van het aantal rijstroken op de Randweg tussen de A28 en de Groene Zoom; - verdubbeling van het aantal rijstroken op de Groene Zoom tussen Randweg en Larikslaan; - herinrichting van de aansluiting Groene Zoom-Larikslaan (inclusief plaatsing verkeersregelinstallatie en - een aanpassing van de aansluiting A28-Randweg (extra rijstrook plus plaatsing verkeersregelinstallatie). 					
DOEL	<p>het optimaliseren van de doorstroming op de A28 (de capaciteitsproblemen op de Randweg leiden tot een terugslag op de A28).</p> <ul style="list-style-type: none"> - het reduceren van de ongevallenkans op de A28 (gevolg van terugslag op de A28) - het verbeteren van de bereikbaarheid van de kern Leusden (Randweg is de belangrijkste in- en uitvalsweg). - het verbeteren van de bereikbaarheid van kantorenpark De Horst-Princenhof. - het bieden van een calamiteitenroute bij een incident op-rond knooppunt Hoevelaken. 					
Totale KOSTEN						
VERDER dekking	€ 3.092.355					
Dekkende partner(s)	Gemeente Leusden € 480.000 Provincie Utrecht € 2.632.355					
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV n.v.t.	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB 11-10-2010	AANBESTEDING	REALISATIE fase	GEREED 2008	
Actuele fase (kruisje bij actuele fase) Omschrijving actuele fase	<p>Dit project is in 2008 opgeleverd. Ook de financiële kant is afgehandeld.</p> <p>De monitoring laat de volgende resultaten zien:</p> <ul style="list-style-type: none"> • beoogde reistijdwinst autoverkeer : 54.861 uur/jaar • gemeten reistijdwinst autoverkeer : 52.709 uur/jaar 					

Maatregel		A 115 Realiseren aansluiting Heideweg op Rondweg-Oost Amersfoort				
TREKKER	Gemeente Amersfoort					
Omschrijving maatregel	<p>De verbindingen van Vathorst met het Hoofdwegennet en met de rest van Amersfoort zijn beperkt. Door de Heideweg direct aan te sluiten op de Rondweg Oost, wordt een alternatieve route gemaakt voor het verkeer dat een bestemming heeft elders in de stad Amersfoort of in de direct omliggende kernen zoals bijvoorbeeld Soest</p>					
DOEL	<p>Het scheiden van het interne verkeer en regionale verkeer, door bieden van een alternatief voor het lokale verkeer. Hiermee wordt de route voor het regionale verkeer (aansluiting A1) ontlast.</p>					
Totale KOSTEN						
VERDER dekking	€ 6.000.000					
Dekkende partner(s)	Provincie Utrecht					
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV 1-12-2011	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB	AANBESTEDING	REALISATIE fase	GEREED	
Actuele fase (kruisje bij actuele fase) Omschrijving actuele fase	<p>X</p> <p>Er is € 250.000 vrijgegeven. Onderzoeksfase loopt.</p>					

Maatregel		a124 Doortrekken N210 richting afslag Nieuwegein Zuid				
TREKKER	Provincie Utrecht					
Omschrijving maatregel	De aansluiting Nieuwegein/IJsselstein/A2 is zwaar belast. Dit geldt met name voor het westelijke kruispunt N210/Utrechtseweg/westelijke toe- en afrit. Maatregelen om de capaciteit op dit kruispunt te vergroten zijn niet haalbaar vanwege de fysieke beperkingen. De alternatieve oplossing is om verkeer met zuidelijke bestemmingen uit te filteren zodat de beschikbare capaciteit beschikbaar komt voor verkeer in noordelijke richting. Het verkeer met zuidelijke bestemmingen wordt met een nieuwe verbinding naar de zuidelijke aansluiting Nieuwegein/A2 geleid.					
DOEL	Capaciteitsvergroting van de bestaande aansluiting IJsselstein/Nieuwegein/A2.					
Totale KOSTEN	€ 690.800					
VERDER dekking	€ 5.000.000					
Dekkende partner(s)	Provincie Utrecht					
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV 06-09-2012	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB 12-12-2012	AANBESTEDING	REALISATIE fase	GEREED	
Actuele fase	X					
Omschrijving actuele fase	Om de doorstroming bij de westelijke kruispunt te verbeteren zal de capaciteit vanuit Nieuwegein naar de A2 worden uitgebreid. Dat houdt het toevoegen van een 2 ^e linksaf-strook in voor verkeer dat vanuit Nieuwegein naar de A2 in zuidelijke richting beweegt. Hierdoor ontstaat reistijdwinst in de spits om de doorstroming op korte termijn te verbeteren. Door deze maatregel is de doelstelling van het project voor 2020 nog niet volledig bereikt. Daarom zal de studie naar aanvullende maatregelen voor dit knelpunt worden voortgezet. Gestreefd wordt naar realisatie van deze maatregelen in 2018.					

Maatregel		A 184 Ontsluiting Vathorst-West op A1 Amersfoort				
TREKKER	Gemeente Amersfoort					
Omschrijving maatregel	Aanleg van een aparte ontsluitingsweg die aansluit bij de aansluiting Bunschoten. Aanleg van een nieuwe weg van 1,5 tot 2 km. Lengte parallel aan de A1.					
DOEL	Een adequate aansluiting op de A1 realiseren voor de nieuw te ontwikkelen woonwijk Vathorst als geheel en Vathorst West in het bijzonder zodat de bereikbaarheid van de bestaande en nieuwe wijk kan worden verbeterd.					
Totale KOSTEN	€ 7.500.000					
VERDER dekking	€ 7.500.000					
Dekkende partner(s)	Provincie Utrecht					
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV 26-04-2012	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB	AANBESTEDING	REALISATIE fase Van	GEREED	
Actuele fase	X					
Omschrijving actuele fase	Vrijgegeven budget € 250.000. Onderzoeksfase loopt.					

Maatregel		a 185b A12 Salto 2e fase				
TREKKER	Provincie Utrecht					
Omschrijving maatregel	Verkeer van uit Houten naar de A12 in westelijke richting is geregeld via het Rijsbruggerwegtracé (A12 SALTO fase 1). A12 SALTO fase 2, de maatregel die centraal staat in deze factsheet, heeft als doel het verkeer vanuit Houten naar de A12 in oostelijke richting (v.v.) te faciliteren. Er zijn drie mogelijkheden, namelijk het opwaarderen van N410 (eerste variant); of een regioweg parallel aan de A12 (deze mogelijkheid kent twee varianten). Tegelijkertijd moet de kwaliteit van de fietsverbindingen verbeteren.					
DOEL	Factsheet Doel van de tweede fase A12 SALTO is het bepalen van de beste route voor de ontsluiting van verkeer van/naar Houten in oostelijke richting, rekening houdend met de beleving van verkeersonveiligheid en leefbaarheid in het buitengebied van Bunnik-Houten, waaronder de aanwonenden aan de N410. In de huidige situatie zijn de wegen tussen Houten en Bunnik –waaronder de N410- niet optimaal toegerust voor de verkeersbelasting, zowel fietsverkeer als autoverkeer. A12 SALTO fase 1 zal deze problematiek voor een groot deel wegnemen; verkeer vanuit Houten in westelijke richting (v.v.) wordt dan goed gefaciliteerd. Door het aanleggen van A12 SALTO fase 2 wordt ook het verkeer in oostelijke richting gefaciliteerd en daardoor verbeterd de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in het buitengebied. Bijkomend doel is verbetering van de afwikkelingskwaliteit op de bestaande aansluiting (A12/N229) en daarmee ook op de N229. Houten is herkomstgebied, evenals Wijk bij Duurstede. Maatregelen, afhankelijk van het scenario, bevorderen doorstroming van verkeer vanuit beide woonkernen naar diverse werkkernen.					
Totale KOSTEN	€ 13.000.000					
VERDER dekking	€ 13.000.000					
Dekkende partner(s)	Provincie Utrecht en BRU					
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV 26-04-2012	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB	AANBESTEDING	REALISATIE fase Van tot	GEREED	
Actuele fase	X					
Omschrijving actuele fase	Project is opgestart met een kick-off waar de belangrijkste belanghebbenden in participeren te weten de gemeenten Bunnik, Houten en Rijkswaterstaat. In het vervolgproces zullen op basis van een aantal mogelijke oplossingsrichtingen de gevolgen voor de diverse beleidsterreinen in beeld worden gebracht. Dit moet leiden tot een voorstel richting de bestuurders medio 2013.					

Maatregel		A 199 Kortsluiting Outputweg en Energieweg				
TREKKER	Gemeente Amersfoort					
Omschrijving maatregel	De Outputweg onder de A28 door aansluiten op de A28.					
DOEL	Verbeteren van de doorstroming op de aansluiting A28-Hogeweg, en indirect het verminderen van de verkeersdruk op de drukste richting van knooppunt Hoevelaken bij het handhaven van de aansluiting Hoevelaken.					
Totale KOSTEN	€ 20.300.000					
VERDER dekking	€ 20.300.000					
Dekkende partner(s)	Provincie Utrecht					
Huidige FASE	PLAN VAN AANPAK MOVV 15-04-2010	UITVOERINGSVOORSTEL UVVB	AANBESTEDING	REALISATIE fase Van	GEREED	
Actuele fase	X					
Omschrijving actuele fase	Vrijgegeven budget € 405.000. Onderzoeksfase loopt.					