



# Voortgangsrapportage VERDER

Najaar 2012 versie UVVB 12-12-2012

## Inhoud

1. Voortgangsrapportage
2. Uitvoering regionale maatregelen
  - 2.1 Financiële voortgang
  - 2.2 Monitoring
  - 2.3 Overprogrammering
  - 2.4 Conclusie uitvoering regionale maatregelen
3. Realiseren planstudies
  - 3.1 Planstudie A27/A1: Utrecht Noord - knooppunt Eemnes - Bunschoten Spakenburg
  - 3.2 Planstudie Knooppunt Hoevelaken
  - 3.3 Planstudie Ring Utrecht
    - 3.3.1 Planstudie Ring Utrecht A27/A12
    - 3.3.2 Planstudie Ring Utrecht NRU
  - 3.4 Planstudie A28 Utrecht - Amersfoort
4. Communicatie VERDER

Bijlage 1: Overzicht financiële besluitvorming MOVV/UVVB regionale VERDER maatregelen

Bijlage 2: Dashboard overzicht voortgang regionale VERDER maatregelen

## 1. Voortgangsrapportage VERDER

Onder de vlag van VERDER worden in de regio Utrecht maatregelen uitgevoerd ter verbetering van de doorstroming in Midden Nederland. Het Rijksaandeel van het pakket bevat 3 planstudies. Het regionale aandeel van het pakket bevat 113 maatregelen voor fiets, openbaar vervoer, verkeers- en mobiliteitsmanagement en aanpassingen aan het onderliggende wegennet. In deze rapportage wordt aandacht besteed aan de procesvoortgang van de maatregelen.

Rijkswaterstaat verzorgt de voorbereiding voor aanpassingen en verbreding van het rijkswegennet in de regio Midden-Nederland. Het gaat om de volgende planstudies:

- A27/A1: Utrecht Noord – knooppunt Eemnes – Bunschoten Spakenburg
- Knooppunt Hoevelaken
- Ring Utrecht, bestaande uit 2 onderdelen A27-A12 en NRU

Deze wegverbredingen doorlopen de verkorte tracéwet. De planstudies zijn in 2008 gestart, maar bevinden zich inmiddels in verschillende fasen van de procedure.

- De planstudie A28 Utrecht – Amersfoort, dat oorspronkelijk onderdeel uitmaakte van het VERDER Maatregelenpakket, valt sinds 2009 onder de Spoedwet Wegverbreding en wordt ook zo gecommuniceerd. Voor een volledig beeld is de stand van zaken A28 in deze voortgangsrapportage opgenomen.

Het regionale maatregelenpakket is vastgesteld in april 2010. De programmacoördinator VERDER coördineert de besluitvorming van de maatregelen in het Management Overleg Verkeer en Vervoer (MOVV) en Utrechts Verkeer- en Vervoerberaad (UVVB).

## 2. Uitvoering regionale maatregelen

De uitvoering van het regionale VERDER pakket, bestaande uit 113 maatregelen, gaat gestaag voort.

### Voortgang besluitvorming

Per oktober 2012 is voor 81 maatregelen een Plan van Aanpak in het MOVV en/of een Uitvoeringsvoorstel in het UVVB vastgesteld. Met vaststelling van de Plannen van Aanpak komt een beperkt deel van het VERDER budget vrij voor besteding. Met de uitvoeringsvoorstellen is in een aantal gevallen het maximaal voor de maatregel beoogde VERDER budget vrijgegeven.

### Overprogrammering

De omvang van het VERDER maatregelenpakket was bij vaststelling € 544.854.360 tegenover een beschikbaar budget van € 500.000.000. De overprogrammering is derhalve € 44.854.360.

Door het vervallen c.q. goedkoper uitvallen van maatregelen is het programma geslonken met € 2.947.573 tot € 541.906.787. De overprogrammering is verminderd van € 44.854.360 naar € 41.906.787.

### Vrijgegeven budget

In totaal is per oktober 2012 ingestemd met de besteding van € 99,166 mln. VERDER budget. Dit is 19,8 % van het totaal ter dekking van VERDER maatregelen toegezegde budget van € 500 mln. Met de uitvoering van deze 81 maatregelen is maximaal € 481,617 mln. gemoeid. Dat is ruim 95% van het VERDER budget van € 500 mln.

Voor 32 maatregelen is nog geen plan van aanpak of uitvoeringsvoorstel ingediend. Met deze maatregelen is een VERDER budget gemoeid van maximaal ruim € 61 mln.

Hierna is bovenstaande informatie in een tabel weergegeven.



Tabel 1: Vrijgegeven budget

Dekking VERDER pakket	500 mln.	
Omvang VERDER pakket	544,9 mln.	
Overprogramming	44,9 mln.	
Goedkoper uitgevallen en vervallen maatregelen	2,9 mln.	
Rest overprogramming	41,9 mln.	
Vrijgegeven VERDER dekking volgens MOVV/UVVB t/m oktober 2012	99,2 mln.	= 19,8 % van 500 mln.
Nog niet vrijgegeven budget voor deze maatregelen	382,4 mln.	
VERDER budget voor deze maatregelen bij volledige vrijgave	481,6 mln.	= 95 % van 500 mln.
Budget gemoeid met nog de niet in MOVV/UVVB gebrachte maatregelen	65,5 mln.	

In bijlage 1 treft u informatie over de voortgang van de MOVV/UVVB besluitvorming.

Bijlage 2 geeft per VERDER maatregel inzicht in de inhoudelijke stand van zaken.

### Monitoring

Voor een zestigtal regionale VERDER maatregelen wordt na oplevering een effectmonitoring uitgevoerd. De monitoring van de maatregelen richt zich op het vergelijken van de gemeten reistijdwinst na uitvoering van de maatregel, met de geprognostiseerde reistijd winst die in de factsheet is beschreven.

Maatregelen waarvan geen effecten zijn gekwantificeerd vallen buiten de monitoring door het programmabureau. Het gaat hierbij om voorwaardenscheppende en/of complexe projecten, waarvan effectmeting niet goed mogelijk is en/of zeer kostbaar. Dit zijn de no regret maatregelen, P+R maatregelen, Regionaal verkeersmanagement maatregelen, mobiliteitsmanagement maatregelen en het Programma Stedelijke distributie.

### Evaluatie

Afgesproken is om de uitvoering van het maatregelenpakket in 2013 te evalueren. Het programmabureau VERDER is in oktober 2012 met de voorbereidingen van deze evaluatie gestart.



### 3. Voortgang planstudies

Onder de vlag van VERDER uitgevoerde planstudies worden in samenhang met elkaar onderzocht. De meest actuele ontwikkelingen (bv keuze voorkeursalternatief bij de Ring Utrecht of Ontwerp Tracébesluit A27/A1) worden in alle andere studies als input meegenomen voor het onderzoek.

Belanghebbenden en omwonenden worden tijdens de studie geïnformeerd en waar mogelijk geconsulteerd/om een actieve inbreng gevraagd bij de planvorming. Ook wordt het belangenpanel (met o.a. belangenorganisaties als Milieucentrum Utrecht, NMU, Utrechts Landschap, Staatsbosbeheer, TLN, EVO, KvK, Nieuwe Hollandse Waterlinie en Fietsersbond) voor de projecten actief voortgezet.

#### 3.1 Planstudie A27/A1: Utrecht Noord - knooppunt Eemnes - Bunschoten Spakenburg

##### *Besluitvorming*

In november 2010 is het Milieu Effectrapport/Ontwerp Tracébesluit (MER/OTB) opgeleverd. Ruim 450 zienswijzen zijn ingediend. Veel reacties gaan over leefbaarheid: geluid en luchtkwaliteit (fijn stof).

Inhoudelijk Ontwerp Tracébesluit bestaat uit:

- Uitbreiding A27 Utrecht Noord – knooppunt Eemnes naar 2x3 rijstroken en aanvullend een spitsstrook tussen Utrecht Noord en Bilthoven
- Ruimtelijke reservering in middenberm voor mogelijk 4e rijstrook of OV verbinding
- Aanpassing aansluiting Hilversum: compacter met meer ruimte voor de natuur
- Uitbreiding A1 Knooppunt Eemnes – Bunschoten Spakenburg naar 2x4 rijstroken

##### *Vervolgproces*

nu	Verwerken en beantwoorden zienswijzen en aanpassen Ontwerp Tracébesluit (OTB)
2013	- Tracébesluit (TB) (1)
2014-2015	- Start marktbenadering - (voorbereiden realisatie)
2016-2018	- Realisatie (2)

(1) Bovenstaand is de geactualiseerde planning conform MIRT bladen 2013.

Naar aanleiding van de tussenuitspraak van de Raad van State over het Wegaanpassingsbesluit A1 't Gooi, de ingediende zienswijzen op het Ontwerpbesluit en een gewijzigd verkeersmodel (nu NRM 2011) worden de onderbouwende onderzoeken voor het besluit geactualiseerd en wordt bezien of aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn. Als deze onderzoeken zijn afgerond en duidelijk is wat dit voor de A27/A1 betekent, neemt de minister, na een zorgvuldige afweging, het Tracébesluit.

(2) Dit project wordt als een DBFM contract op de markt gebracht. Dit betekent dat behalve realisatie ook direct ca. 20 jaar onderhoud wordt gecontracteerd (m.u.v. het gedeelte Utrecht noord – Bilthoven vv). Formeel is besloten dat het onderhoud van knooppunt Eemnes ook tot de scope van het DBFM contract behoort. (Scope is: Realisatie van Tracébesluit en vervolgens ca. 20 jaar onderhoud, incl. knooppunt Eemnes).

De latere vaststelling van het Tracébesluit heeft consequenties voor de start van de realisatie en openstelling. Ook het op Prinsjesdag gepresenteerde begrotingsakkoord heeft geleid tot verschuivingen in de planning voor de realisatie. Nadere informatie over de planning van het Tracébesluit wordt gecommuniceerd zodra hierover meer bekend is.



### Omgeving en communicatie

Bij de A27/A1 loopt een aantal participatietrajecten met omwonenden:

- vormgeving geluidsschermen langs de A27 met betrokkenen uit Hollandsche Rading, Maartensdijk en Groenekan.
- vormgeving geluidsschermen langs de A1 met betrokkenen in Baarn.

Het Tracébesluit en de daarbij behorende Nota van Antwoord is weer een formeel communicatiemoment, de verwachting is dat dit formele moment in 2013 ligt.

## 3.2 Planstudie Knooppunt Hoevelaken

### Besluitvorming

In november 2009 is het voorkeursalternatief bepaald. Het voorkeursalternatief bestaat uit: het alternatief verbreden aangevuld met kansrijke elementen uit het alternatief sorteren. Begonnen is om het voorkeursalternatief in de tweede fase van het Milieu Effectonderzoek uit te werken richting een gedetailleerde voorkeursvariant. In dit proces worden ook omgevingsaspecten (inpassingskansen en/of –wensen) zo goed mogelijk geïncorporeerd.

Bij de uitwerking bleek er spanning te blijven tussen kostenraming van het uitgewerkte ontwerp, het beschikbare (rijks)budget én de ambities en wensen ten aanzien van bereikbaarheid en inpassing in dit ontwerp. Het beschikbare rijksbudget is onvoldoende om aan alle ambities en wensen te voldoen. Dit heeft geleid tot het besluit (BO MIRT 30-5-2011) om voor het vervolg van de planstudie Hoevelaken de markt vroegtijdig in te schakelen (vervlechten). Het planproces wordt tijdelijk stopgezet om eerst de markt creatief uit te dagen. Op basis van eisen, wensen en beschikbare budget wordt aan de markt een oplossing gevraagd. De beste oplossing wordt daarna als voorkeursoplossing in het planproces (OTB) opgenomen.

De bestuurlijke afspraken die gelden als uitgangspunt voor de aanbesteding worden in Bestuursovereenkomsten (BOK) vastgelegd. BOK 1 is eind 2011 vastgesteld, BOK 2 wordt naar verwachting begin 2013 vastgesteld.

Bij de verdere uitwerking van de basiseisen en wensen van de Regio is op 25-4-2012 bestuurlijk besloten om bij de aansluiting Hoevelaken de toe- en afritten van en naar Apeldoorn in de basisoplossing op te nemen. Dit is mogelijk geworden door de in het basisontwerp de geplande verbindingbaan van Hogeweg naar Apeldoorn te laten vervallen en de Energieweg te verdubbelen naar 2x2 rijstroken (VERDER maatregel).

### Vervolgproces

nu	Verdere uitwerking van vervlechten aanbestedingsproces en planproces (Tracéwetprocedure)
Begin 2013	BOK2
Medio 2013	Start aanbesteding
Medio 2014	Selectie marktpartij
2015-2016	Planprocedure (OTB-MER/TB)
2017-2020	Realisatie



### *Omgeving en communicatie*

In het kader van de nieuwe aanpak voor Hoevelaken wordt de participatie (informerende, consulterende) van de omgeving (actieve bewonersgroepen en belangenorganisaties) verder uitgewerkt. Dit geldt dan voor de fase waarin de uitvraag aan de markt wordt geformuleerd en de fase waarin de markt oplossingen ontwikkelt en gaat aanbieden. Het daarna volgende planproces (OTB/MER) kent weer de wettelijke momenten waarop de omgeving kan reageren.

## **3.3 Planstudie Ring Utrecht**

### *Recente besluitvorming*

Op 3 december 2010 is het voorkeursalternatief vastgesteld. Dit voorkeursalternatief houdt in:

- Uitbreiding A27 naar maximaal 2x7 rijstroken tussen Lunetten – Rijsweerd
- Uitbreiding A12; 2x1 strook op parallelbaan (uitvoering gefaseerd -> na 2020)
- Opwaardering Noordelijke Randweg Utrecht (2x2, ongelijkvloerse kruisingen, min. 80 km/u)

Verder is afgesproken:

- De regio neemt de vervolgstudie en uitvoering van de Noordelijke Randweg Utrecht ter hand (regionale weg via Bestemmingsplanprocedure).
- Het Rijk werkt verder aan de A27/A12 via de Tracéwetprocedure.
- De rolverdeling in Bevoegd Gezag verandert: Ministerie van Infrastructuur en Milieu voor A27/A12 en de regio (gemeente Utrecht en provincie Utrecht) voor de Noordelijke Randweg Utrecht. Zij werken in goede afstemming/samenwerking met een gezamenlijke verantwoordelijkheid tot en met het vaststellen van de voorkeursvariant (2012).

### **3.3.1. Ring Utrecht A27/A12**

Rijkswaterstaat is trekker van dit onderdeel van de planstudie Ring Utrecht.

### *Recente besluitvorming*

Op 9 februari 2012 zijn op basis van analyses voor hoofdvarianten 'Splitsen' en 'Knopen' de volgende afspraken gemaakt:

0. Beide varianten (zowel Splitsen als Knopen) hebben voor- en nadelen. Knopen heeft nadelen ten aanzien van de maakbaarheid en scoort minder op een aantal andere criteria. Ook Splitsen laat bijvoorbeeld een resterend congestieknelpunt zien (noord-zuid richting van de A27 richting de A12) en heeft ook bij maakbaarheid een aandachtspunt.
1. De nadelen van Splitsen met een bypassligging aan de westzijde en in de middenberm zijn t.o.v. de andere mogelijkheden zo groot dat voorgesteld wordt deze af te laten vallen.
2. Onder andere op basis van het advies van het Kwaliteitsteam lijkt een meer hybride variant (waarin de voordelen van Splitsen en Knopen kunnen worden gecombineerd) zinvol om te onderzoeken.
3. Voorgesteld wordt twee varianten nu verder te optimaliseren: Splitsen en een Hybride variant (werknaam: Selecteren) die de variant Knopen vervangt.
4. Beide varianten worden op een gelijkwaardige manier uitgewerkt en met elkaar vergeleken. Bij beide varianten wordt gekeken naar de noodzaak van 6 of 7 rijstroken in de Bak van Amelisweerd.
5. Een besluit over met welke variant verder zal worden gegaan zal in de BSG van 16 mei worden genomen.
6. In de uitwerking van Selecteren worden in ieder geval de volgende elementen bestudeerd:
  - in zuid-noord-richting is de bypass uitgangspunt (symmetrische ligging);
  - in noord-zuid richting wordt gekeken of het verkeer van de A27/A28 naar de A12 op de bypass kan worden afgewikkeld. Daarbij wordt gekeken of een fly-over bij Lunetten kan worden voorkomen;
  - de verkeerskundige effecten waaronder ook het effect op het verkeer van en naar de



stad Utrecht, het ontwerp, en het ruimtebeslag van het gehele ontwerp en van de aansluitingen Veemarkt, Rijnsweerd en De Uithof meer in detail.

Op 30 mei 2012 is door de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu gesproken over de projecten Ring Utrecht en A13/A16. De commissie heeft besloten om de minister te verzoeken om in de demissionaire periode geen onomkeerbare stappen te zetten met betrekking tot deze projecten. Op 5 juli 2012 ondersteunt een meerderheid van de tweede kamer een motie waarin de minister wordt opgeroepen "... *onverkort door te gaan met de noodzakelijke opwaardering van de Ring Utrecht*".

Op 24 september 2012 informeert de minister de regionale bestuurders over de tweede trechterstap. De minister kiest als voorkeursalternatief de hoofdvariant Selecteren, 2x7 rijstroken op de A27 tussen de knooppunten Lunetten en Rijnsweerd, een symmetrische verbreding bij Voordorp (binnen het contour van het huidige geluidsscherp) en een onderzoek naar een asymmetrische verbreding bij Groenekan. Bij de verdere uitwerking van het ontwerp zal worden uitgegaan van deze keuzes. Verder stelt de minister € 15 miljoen extra ter beschikking voor bovenwettelijke leefbaarheids- en inpassingsmaatregelen.

Op 10 oktober overlegt de Tweede Kamercommissie Infrastructuur en Milieu (I&M) met de minister over de Ring Utrecht. In het debat zegt de minister toe een extern onderzoek te starten voor de planstudie Ring Utrecht. Tegelijkertijd spreekt zij af dat de bestaande studie gedurende het onderzoek wordt voortgezet. De vraagstelling is als volgt verwoord in de brief van 7 november 2012 aan de Tweede Kamer.

#### Vraagstelling aan de externe onafhankelijke deskundige

Antwoord moet worden gegeven op de volgende vragen:

1. Is het onderzoek dat IenM heeft gedaan naar de mogelijkheden om de verbreding van de A27 binnen de bestaande Bak in Amelisweerd te realiseren, afdoende en juist geweest? Het gaat hierbij speciaal om de vraag of een laag groeiscenario, varianten met 2x6 rijstroken binnen de Bak, met 80 km/u als maximumsnelheid, en alternatieven waarin sprake is van investeringen in nieuwe OV-lijnen (o.m. een nieuwe spoorlijn Breda-Utrecht) en/of prijsbeleid, adequaat zijn onderzocht.
2. Is, op basis van dat onderzoek, terecht de conclusie getrokken dat voor de oplossing van het verkeersprobleem op de A27 het verbreden van de Bak in Amelisweerd nodig is?
3. Als ontweingsmaatregel wordt een 2-strooks bypass voorzien. Kan volstaan worden met een enkelstrooks bypass?
4. Kan de variant met 2x7 rijstroken gefaseerd worden aangelegd waarbij de eerste fase gerealiseerd wordt binnen de bestaande Bak-in-Amelisweerd?

Bij het beantwoorden van deze vragen zijn de projectdoelstellingen (zoals neergelegd in de Startnotitie en de Richtlijnen voor het MER), de bestaande beleidsdoelstellingen op het gebied van bereikbaarheid (reistijdstreefwaarden uit de SVIR/NoMo), veiligheid (de Ontwerprichtlijnen voor autosnelwegen), geluid en luchtkwaliteit en het taakstellende budget uitgangspunt.

Het beantwoorden van deze vragen betreft geen zoektocht naar nieuwe varianten, noch het verkeers- en milieukundig narekenen van bestaande varianten. De deskundige kan in de rapportage wel aanbevelen bepaalde berekeningen (nog eens) uit te voeren.

#### Toelichting

Het onderzoek naar een niet-verbrede Bak heeft vooral in de 1e Fase van de planstudie Ring Utrecht plaatsgevonden, tussen 2008 en 2010. De 1e Fase is afgesloten met het publiceren van het MER 1e Fase, het toetsingsadvies daarover door de Commissie voor de m.e.r., en de besluitvorming over het Voorkeursalternatief in december 2010.



### Vervolgproces

nu	MER 2 <sup>e</sup> fase. Deze fase kent twee delen: - fase 2A voor een trechtering van de plm. 800 varianten naar 1voorkeursvariant. - fase 2B voor gedetailleerde uitwerking naar Ontwerp Tracébesluit (A27/A12) en bestemmingsplanwijziging (NRU)
najaar 2012	Instellen onafhankelijke onderzoekscommissie
2013	Informatie besluitvorming voorkeursvariant gereed Besluit voorkeursvariant: Einde fase 2A
2013/2014	Ontwerp Tracébesluit: einde fase 2B
2014/2015	Tracébesluit en beroepsprocedure
2016-2020/2023	Realisatie Ring Utrecht A27, start realisatie A12 na 2020

### Bevoegd Gezag

Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

### Omgeving en communicatie

Bij het ontwikkelen en trechteren van varianten binnen het voorkeursalternatief (MER fase 2A) worden omgevingspartijen actief betrokken via meedenkbijeenkomsten. In de meedenkbijeenkomsten kunnen belanghebbenden voor verschillende ontwerplocaties hun belangen, wensen en ideeën inbrengen. In september 2011 is het meedenkproces afgetrapt met een tweetal startbijeenkomsten. In december 2011 hebben de eerste inhoudelijke bijeenkomsten plaatsgevonden, in april 2012 een tweede ronde.

### 3.3.2 Utrecht NRU

Gemeente Utrecht en provincie Utrecht zijn trekker van dit onderdeel van de planstudie Ring Utrecht.

### Recente besluitvorming

Op 21 juni 2011 is in de Bestuurlijke Stuurgroep (BSG) het Plan van Aanpak Planstudie Ring Utrecht NRU vastgesteld en de aanvullende richtlijnen voor de MER 2<sup>e</sup> fase.

Deze Aanvullende Richtlijnen zijn op 25 augustus 2011 vastgesteld door de Gemeenteraad van Utrecht.

### Vervolgproces

Nu	Ambtelijke instemming over voorkeursvariant
1 <sup>e</sup> kw 2013	Besluitvorming Voorkeursvariant
3 <sup>e</sup> kw 2014	Aanbesteding
3 <sup>e</sup> kw 2014	Einde fase 2B (bestemmingsplan en MER)
2 <sup>e</sup> kw 2016	Einde beroepsprocedure
2016-2020	Realisatie

### Bevoegd Gezag

Gemeente Utrecht en Provincie Utrecht.

### Omgeving en communicatie

De voorliggende fase bestaat uit het ontwikkelen en trechteren van varianten binnen het voorkeursalternatief (MER fase 2A). Dit proces bestaat uit een aantal trechteringsstappen. Bij ieder moment van trechtering zal een inpassingsatelier worden georganiseerd, waarvoor belanghebbenden worden uitgenodigd. Daarnaast wordt de omgeving betrokken via informatiebijeenkomsten, bilaterale gesprekken en d.m.v. communicatiemiddelen (bijv. website en digitale nieuwsbrief).





### 3.4 Planstudie A28 Utrecht – Amersfoort

#### *Besluitvorming*

De besluitvorming rond de A28 Utrecht - Amersfoort is in een nieuwe fase beland. In november 2012 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu het wegaanpassingsbesluit A28 Utrecht - Amersfoort vastgesteld. Het wegaanpassingsbesluit ligt vanaf dinsdag 20 november 2012 ter inzage. Wanneer ook de gewijzigde uitvoeringsbesluiten gepubliceerd zijn, gaat de beroepstermijn van 6 weken in.

Vanaf begin 2009 valt dit traject onder de Spoedaanpak, waarin 30 knelpunten in Nederland versneld worden aangepakt. Rijkswaterstaat werkt sinds eind 2010 aan het groot-onderhoud van de A28 en aan de voorbereidingen voor de verbreding. De werkzaamheden worden gecombineerd uitgevoerd om minimale hinder te veroorzaken voor zowel de weggebruiker als de omgeving. (Eén keer de weg op). De extra capaciteit die al is gerealiseerd wordt pas opengesteld als het Wegaanpassingsbesluit is vastgesteld en de werkzaamheden zijn afgerond. Het traject Utrecht- Leusden Zuid wordt gefaseerd in gebruik genomen begin 2013. Het traject Leusden Zuid-Hoevelaken wordt eind 2013 opgeleverd en opgesteld.

#### *Vervolgproces*

2012	Wegaanpassingsbesluit
2010-2013	Uitvoeren groot onderhoud en (voorbereiding) wegverbreding
2013	Openstelling extra rijstroken

#### *Bevoegd Gezag*

Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

#### *Omgeving en communicatie*

In september 2012 zijn een aantal informatiebijeenkomsten georganiseerd. Nu het wegaanpassingsbesluit genomen is, zullen wederom een aantal bijeenkomsten volgen: maandag 3 december 2012 in Hoevelaken/Nijkerk; woensdag 12 december 2012 in Zeist; maandag 17 december 2012 in Amersfoort. Middels advertenties en brieven worden betrokkenen en geïnteresseerden geïnformeerd.



## 4. Communicatie VERDER

De invulling van samenwerkingsprogramma VERDER bestaat uit gezamenlijke inzet op communicatie. (communicatieadviseur voor 4 uur/week, verdeeld over regio en Rijkswaterstaat).

### *Programmacommunicatie*

Het merk 'VERDER, mobiliteit in Midden-Nederland' vult zich met de activiteiten van de samenwerkingspartners: voortgang in de planstudies, realisatie van bijvoorbeeld fiets- en OV-maatregelen. De website [ikgaverder.nl](http://ikgaverder.nl) en digitale VERDER nieuwsflitsen worden ingezet om een overzicht te geven van de voortgang van de realisatie van VERDER maatregelen.

Onderstaand schema geeft aan wanneer welke afzender/huisstijl gekozen wordt:

Fase	Analyse	Studiefase	Uitvoeringsfase
Afzender/huisstijl	VERDER	Huisstijl van partner die de maatregel trekt in combinatie met VERDER boodschap/ groene pijl.	Huisstijl van partner die de maatregel trekt in combinatie met VERDER boodschap/ groene pijl.

### *Projectcommunicatie*

De samenwerkingspartner die de betreffende maatregel trekt is ook verantwoordelijk voor de projectcommunicatie. De afspraak is dat deze samenwerkingspartner communiceert via eigen middelen. Daarin neemt zij altijd de kernboodschap van VERDER op om aan te geven dat het project in breder verband wordt uitgevoerd. De communicatie-uitingen worden ook weergegeven op [ikgaverder.nl](http://ikgaverder.nl), zodat daar de ontwikkelingen binnen het pakket gevolgd kunnen worden.

Rijkswaterstaat, de gemeente en provincie Utrecht (Ring Utrecht NRU) voeren de regie op de uitvoering van de VERDER planstudies. In het voorjaar 2011 is in het MOVV daarover het volgende besluit genomen: 'De belangrijkste (ijk)momenten worden gezamenlijk en in de VERDER huisstijl gecommuniceerd, bijvoorbeeld wanneer besluitvorming plaatsvindt. Gedurende het werkproces kunnen de individuele partners zelfstandiger communiceren (bijvoorbeeld over inloopavonden) binnen de projecten zoals NRU, Hoevelaken, etc.'

De individuele partners nemen in hun uitingen altijd de kernboodschap van VERDER op en het VERDER logo.



## Bijlage 1

### Voortgang besluitvorming

- Overzicht MOVV besluiten (instemming met vrijgave uitvoeringsbudget)
- Overzicht UVVB besluiten (instemming met vrijgave voorbereidingsbudget)
- Overzicht van de nog niet in besluitvorming gebrachte maatregelen



Door UVVB ingestemd met uitvoeringsvoorstel		max. VERDER Budget volgens final edition	max. VERDER Budget volgens UVVB	vrijgegeven budget	nog niet vrijgegeven budget
			Budget lager dan prj.boek		
<b>Kwalitatief hoogwaardig fietsnetwerk</b>					
no r 1	Leidsche Rijn Centrum - Utrecht Centrum - Uithof - Zeist (2 routes)	1.720.000	1.720.000	1.265.198	454.802
no r 2	Houten - Papendorp -Leidsche Rijn C. - Lage Weide - Maarssen	1.150.000	1.150.000	1.150.000	
no r 3	Maarssen - Utrecht Centrum - Houten	920.000	920.000	920.000	
no r 4	Utrecht Noord - Utrecht Centrum - Nieuwegein - Vianen	900.000	900.000	900.000	
no r 5	De Bilt - Uithof - Nieuwegein - IJsselstein	700.000	700.000	700.000	
no r 6	Utrecht Noord - Uithof - Bunnik - Houten (via 2 routes)	1.100.000	1.100.000	929.500	170.500
no r 8	Utrecht Centrum - De Bilt - Zeist	800.000	800.000	400.000	400.000
no r 9	A'frit Centrum - Noord – Vathorst deel tussen Vathorst en Schothorst	128.000	128.000	128.000	
no r 10	deel 1 Leusden - A'frit Centrum - Soest (2.790.000)	2.035.000	1.855.000		
	Fietsroute langs PON-lijn tot Leusden Zuid (660.000)			480.000	
	Opwaarderen route tunnel Valleikanaal - A'frit Centrum			275.000	
	Kersenbaan versnelling en comfortverb. route A'frit - Soest			1.100.000	
b 25	Nieuwe fietsverbinding Uithof -Nieuwegein	4.000.000	4.000.000	4.000.000	
b 33	Dubbelzijdig fietspad Westelijke verdeling Utrecht	900.000	900.000	805.167	94.833
b 65	Opwaarderen fietsroute Bunschoten - A'frit	200.000	61.075	61.075	
b 104B	Aanleg fietstunnel Hertekop onder N226 (Arnhemseweg)	4.000.000	4.000.000	4.000.000	
a 192	Verbetering fietsroute Bunschoten - A'frit Vathorst	550.000	550.000	550.000	
a 269	Verbeteren herkenbaarheid fietsnetwerk	2.000.000	2.000.000	482.486	1.517.514
no r 14	5 leenfietsen NS Station Bunnik	15.000	15.000	15.000	
no r 16	8 leenfietsen OV halte Zeist Jordanlaan	25.000	25.000	25.000	
no r 17	5 leenfietsen NS station Utrecht Zuilen	15.000	15.000	15.000	
a 273	Uitbreiding leenfietsen gemeente Utrecht	4.300.000	4.300.000	130.000	4.170.000
<b>Totaal Fiets</b>		<b>25.458.000</b>	<b>25.139.075</b>	<b>18.731.426</b>	<b>6.407.649</b>
<b>Park + Ride voorzieningen</b>					
a 145	Optimalisatie P + R locatie Hooggelegen	16.000.000	16.000.000	10.666.666	5.333.334
<b>Totaal P&amp;R</b>		<b>16.000.000</b>	<b>16.000.000</b>	<b>10.666.666</b>	<b>5.333.334</b>
<b>Regionaal Verkeersmanagement</b>					
no r 27	RVM Regionaal Verkeersmanagementcentrale (RVMC)	3.013.680	3.013.680	3.013.680	
no r 28	RVM Databank voor verkeersgegevens (UDW)	12.328.480	12.328.480	12.328.480	
no r 29	RVM Het netwerk Geregeld (NG)	1.801.680	1.801.680	1.801.680	
no r 30	RVM Afstemming van wegonderhoud (Beter in Beeld)(WBIB)	1.081.680	1.081.680	1.081.680	
no r 31	RVM 'De auto als sensor' (DAAS)	200.000	200.000	200.000	
no r 32	RVM Verkeersmodellen voor korte termijn (BOSS)	1.077.840	1.077.840	1.077.840	
no r 33	RVM Communicatie (COMM)	780.000	780.000	780.000	
a 78	RVM deelmaatregelen op straat	7.880.000	7.880.000	1.607.400	6.272.600
<b>Totaal RVM</b>		<b>28.163.360</b>	<b>28.163.360</b>	<b>21.890.760</b>	<b>6.272.600</b>



<b>Door UVVB ingestemd met uitvoeringsvoorstel</b>		max. VERDER Budget volgens final edition	max. VERDER Budget volgens UVVB	vrijgegeven budget	nog niet vrijgegeven budget
			Budget lager dan prij.boek		
<b>Mobiliteitsmanagement maatregelen</b>					
0	Beloningsproef Utrecht Oost (anders betalen voor mobiliteit)	0	0	0	
no r 18	Programma oprichten mobiliteitsplatforms	220.000	220.000	220.000	
b 102	Instellen Stimuleringsfonds innovatieve mobiliteitsmanagementsmaatregelen	1.500.000	1.500.000	1.500.000	
b 136	Mobiliteitsmanagement plus: convenanten/afspraken met bedrijven	75.000	75.000	75.000	
no r 19	Programma tijdsordening	3.000.000	3.000.000	3.000.000	
<b>Totaal Mobiliteitsmanagement</b>		<b>4.795.000</b>	<b>4.795.000</b>	<b>4.795.000</b>	<b>0</b>
<b>Goederenvervoer</b>					
no r 26	Programma Stedelijke Distributie:	500.000	500.000	500.000	
a 58	Groter aandeel Binnenvaart in de regio Utrecht	8.400.000	8.400.000	2.300.000	6.100.000
b 58	Groter aandeel binnenvaart in regio Utrecht en Amersfoort (Pilot)	650.000	650.000	500.000	150.000
b 222	Elektrisch vervoer over water (pilot)	200.000	200.000	200.000	
<b>Totaal Goederenvervoer</b>		<b>9.750.000</b>	<b>9.750.000</b>	<b>3.500.000</b>	<b>6.250.000</b>
<b>OV maatregelen</b>					
a 43	Pilot spitsbus Amersfoort - Leusden - Utrecht (hele dag)(2.121.000)	2.121.000	0	0	0
a 97	Nieuwe busverbinding Leusden - Amersfoort-Noord	900.000	900.000	900.000	
b 89	Corridor Bilthoven - Zeist - Driebergen NS/Heuvelrug	10.000.000	10.000.000	1.627.500	8.372.500
b 258	Aansluiten langzaam verkeerbrug Rabo op perrons Utrecht CS	5.000.000	5.000.000	5.000.000	
a 123a	Versnelling OV Amersfoort Centrum – Amersfoort Vathorst	5.600.000	5.599.997	2.273.500	3.326.497
b 80	Hoogwaardig OV Westtangent Utrecht	8.000.000	8.000.000	8.000.000	
a 252	Aanleg bustunnels HOV Zuidradiaal en aansluiting Taatse viaduct	35.000.000	35.000.000	5.700.000	29.300.000
<b>Totaal OV</b>		<b>66.621.000</b>	<b>64.499.997</b>	<b>23.501.000</b>	<b>40.998.997</b>
<b>Benuttings maatregelen</b>					
?	Monitoren maatregelen	500.000	500.000	500.000	
a 40b	Aanpassing rotondes en wegvakken N199 (A1 - Rondweg-noord) Zeldertsepoort	1.100.000	1.100.000	481.000	619.000
a 106	Verbreding Randweg Leusden en optimalisering aansluiting op A28	3.600.000	3.092.355	3.092.355	
<b>Totaal benutting</b>		<b>5.200.000</b>	<b>4.692.355</b>	<b>4.073.355</b>	<b>619.000</b>
45	Totaal UVVB besluiten	155.987.360	153.039.787	87.158.207	65.881.580



<b>Door MOVV ingestemd met Plannen van aanpak</b>		max. VERDER Budget volgens final edition	max. VERDER Budget	door MOVV vrijgegeven budget	nog niet vrijgegeven budget
<b>Kwalitatief hoogwaardig fietsnetwerk</b>					
no r 9	A'firt Centrum - Noord – Vathorst: deel Nieuwland	172.000	172.000	20.000	152.000
no r 10	Leusden – Amersfoort Centrum - Soest deel 2	755.000	755.000	50.000	705.000
a 51	Directe fietsverbinding Soest - Soesterberg	4.000.000	4.000.000	80.000	3.920.000
b 2	Bewegwijzering fietsroutes verbeteren	500.000	500.000	50.000	450.000
b 11	Fietspad Koningsweg Soest (N211) – Hoge Viirscheweg (415)	900.000	900.000	100.000	800.000
b 88	Uitbreiding fietsparkeervoorzieningen bij stations A'firt/ A'firt Schothorst/ A'firt Vathorst, Soest Zuid, Hilversum / H'sum Noord	3.250.000	3.250.000	150.000	3.100.000
b 201	Meer en betere fietsenstallingen in regio bij (H) OV-haltes	1.000.000	1.000.000	80.000	920.000
b 112	Fietsverbinding A'firt Noord- Nijkerk	1.500.000	1.500.000	125.000	1.375.000
b 114	Uitbreiden fietsstallingen A'firt-Centrum	300.000	300.000	45.000	255.000
b 246	Fietsbrug Oog in Al	15.000.000	15.000.000	444.500	14.555.500
a 131 c	Ongelijkvloerse verbinding (N199) voetgangers en fietsers	2.600.000	2.600.000	120.000	2.480.000
a 191	Verbeteren fietsverbinding Hoevelaken – A'firt C. (via Hogeweg)	900.000	900.000	50.000	850.000
a 262	Opwaarderen alternatieve fietsroute door Utrecht	1.500.000	1.500.000	100.000	1.400.000
a 270	Aanleg vijf fietstunnels op Utrechtseweg (N237)	10.000.000	10.000.000	20.000	9.980.000
a 272	Aanleg fietsonderdoorgang Spinozabrug	3.000.000	3.000.000	110.000	2.890.000
<b>Totaal Fiets</b>		<b>45.377.000</b>	<b>45.377.000</b>	<b>1.544.500</b>	<b>43.837.500</b>
<b>Park + Ride voorzieningen</b>					
no r 20	Park + Ride locatie Leidsche Rijn / Lage Weide	3.000.000	3.000.000	150.000	2.850.000
<b>Totaal P&amp;R</b>		<b>3.000.000</b>	<b>3.000.000</b>	<b>150.000</b>	<b>2.850.000</b>
<b>Mobiliteitsmanagement maatregelen</b>					
a 159	Stimuleren gebruik deelauto's	2.000.000	2.000.000	140.000	1.860.000
<b>Totaal Mobiliteitsmanagement</b>		<b>2.000.000</b>	<b>2.000.000</b>	<b>140.000</b>	<b>1.860.000</b>
<b>OV maatregelen</b>					
a 20a	Aanleg bushaltes afrit A27 Eemnes/Laren	500.000	500.000	0	500.000
a 44	Kwaliteitsverbetering busknooppunt Leusden (Heiligenbergerweg/Noorderinslag - Groene Zoom)	500.000	500.000	30.000	470.000
a 88	Verbetering OV-as Utrecht Centrum - Utrecht Noord (Zuilen/Overvecht/Maarsssen)	17.500.000	17.500.000	750.000	16.750.000
a 97	Vertramming station Utrecht Centraal - De Uithof	100.000.000	100.000.000	4.000.000	96.000.000
a 166	Ontwikkeling station Amersfoort-Vathorst tot regionale OV-knoop	4.950.000	4.950.000	138.000	4.812.000
b 85	OV-verbinding Wijk bij Duurstede reistijd verkorten	5.000.000	5.000.000	50.000	4.950.000
b 86	Tangentlijn 10 versterken: nieuwe route en frequentieverhoging	5.000.000	5.000.000	200.000	4.800.000
b 90	Lucasbrug optimaliseren voor OV	5.000.000	5.000.000	800.000	4.200.000
a 266	Lage Weide - station Maarsssen)	5.000.000	5.000.000	200.000	4.800.000
<b>Totaal OV</b>		<b>143.450.000</b>	<b>143.450.000</b>	<b>6.168.000</b>	<b>137.282.000</b>



	<b>Door MOVV ingestemd met Plannen van aanpak vervolg</b>	max. VERDER Budget volgens final edition	max. VERDER Budget	door MOVV vrijgegeven budget	nog niet vrijgegeven budget
	<b>Benuttings maatregelen</b>				
a 33	Aanleg ongelijkvloerse kruising spoor Soest-Zuid (inclusief stationsontwikkeling)	10.000.000	10.000.000	760.000	9.240.000
a 40	Capaciteitsverbetering Westelijke ontsluiting A'frt	60.000.000	60.000.000	1.600.000	58.400.000
a 92	Aanleg ongelijkvloerse spoorkruising in Amersfoorteweg te Nijkerk	10.500.000	10.500.000	210.000	10.290.000
a 105	Capaciteitsvergroting rotonde N224-N226 Woudenberg	1.500.000	1.500.000	120.500	1.379.500
a 115	Realiseren aansluiting Heideweg op Rotondeweg-oost (A'frt)	6.000.000	6.000.000	250.000	5.750.000
a 124	Doortrekken N210 richting afslag Nieuwegein Zuid	5.000.000	5.000.000	230.000	4.770.000
a 184	Ontsluiting Vathorst-West op A1 bij Amersfoort	7.500.000	7.500.000	250.000	7.250.000
a 185b	A12 Salto oostelijke ontsluiting Houten	13.000.000	13.000.000	200.000	12.800.000
a 199	Kortsluiting Outputweg en Energieweg (Amersfoort)	20.300.000	20.300.000	405.000	19.895.000
	<b>Totaal benutting</b>	<b>133.800.000</b>	<b>133.800.000</b>	<b>4.025.500</b>	<b>129.774.500</b>
34	Totaal UVVB besluiten	327.627.000	327.627.000	12.028.000	315.799.000



Nog niet in besluitvorming gebrachte VERDER maatregelen		max. VERDER Budget volgens final edition	max. VERDER Budget	Door UVVB/MOVV vrijgegeven budget	nog niet vrijgegeven budget
<b>Kwalitatief hoogwaardig fietsnetwerk</b>					
no r 7	Lage Weide - Utrecht Noord	50.000	50.000		50.000
no r 11	Leusden - A'frit Noord - Baarn	1.000.000	1.000.000		1.000.000
no r 12	Hoevelaken - A'frit Noord - Soest	500.000	500.000		500.000
no r 13	Hilversum Mediapark - H'sum Sportpark/Arenapark	1.500.000	1.500.000		1.500.000
b 245	Windschermen Jan Blankenbrug	150.000	150.000		150.000
b 16	Opwaarderen fietsroute Dorresteinseweg A'frit - Leusden	150.000	150.000		150.000
b 9	Aanleggen ontbrekende schakel fietsroute Crailo - H'sum Centrum	300.000	300.000		300.000
b 19	Aanleg fietsbrug over de Eem ter hoogte van Baarn (ontbrekende schakel A'frit - Baarn)	3.000.000	3.000.000		3.000.000
a 271	Aanleg fietstunnel Salvador Allendeplein (incl. Havenweg)	3.500.000	3.500.000		3.500.000
no r 15	20 leenfietsen station Hilversum Arenapark	60.000	60.000		60.000
<b>Totaal Fiets</b>		<b>10.210.000</b>	<b>10.210.000</b>	<b>0</b>	<b>10.210.000</b>
<b>Park + Ride voorzieningen</b>					
no r 21	Park + Ride locatie Vianen	500.000	500.000		500.000
no r 22	Park + Ride station Breukelen	1.000.000	1.000.000		1.000.000
no r 23	Park + Ride locatie station Driebergen - Zeist	1.600.000	1.600.000		1.600.000
no r 24	Park + Ride locatie station Nijkerk-Corlaer of Harderwijk	1.000.000	1.000.000		1.000.000
no r 25	Park + Ride locatie station Barneveld - noord	3.000.000	3.000.000		3.000.000
b 230	Park + Ride marketing en communicatie	1.800.000	1.800.000		1.800.000
a 138	Aanleg P+R-locatie stadspoort A27	12.000.000	12.000.000		12.000.000
<b>Totaal P&amp;R</b>		<b>20.900.000</b>	<b>20.900.000</b>	<b>0</b>	<b>20.900.000</b>
<b>Goederenvervoer</b>					
b 51	Bewegwijzering doorgaand vrachtverkeer om de regio heen	300.000	300.000		300.000
b 232	Goederenvervoermanagement op bedrijventerreinen	250.000	250.000		250.000
a 201	Project Blueports (Amersfoort De Isselt)	5.000.000	5.000.000		5.000.000
<b>Totaal Goederenvervoer</b>		<b>5.550.000</b>	<b>5.550.000</b>	<b>0</b>	<b>5.550.000</b>
<b>OV maatregelen</b>					
a 38b	Aanpassing businfrastructuur station Amersfoort - Soest Zuid	4.300.000	4.300.000		4.300.000
a 55	Versnelling spitsbus Amersfoort - Utrecht-Uithof	1.000.000			
	Haltevoorziening langs Kersenbaan (4 haltes)	200.000	200.000		200.000
	Busstroken bij aansluiting A28 aansluiting Hertekop	600.000	600.000		600.000
	Aanpassing VRI's Hertekop	200.000	200.000		200.000
a 96	Versn.en frequentieverh. sneltram Utrecht - Nieuwegein/IJsselstein	4.500.000	4.500.000		4.500.000
b 128	Verbeteren doorstroming OV Soest - Baarn - Hilversum (lijn 70)	300.000	300.000		300.000
b 98	Kortsluiting Randweg Leusden en Heiligebergerweg A'frit voor OV	400.000	400.000		400.000
b 80	Verbeteren overstapfaciliteiten station Hilversum	300.000	300.000		300.000
b 77	Verbeteren marketing en communicatie regionaal OV	500.000	500.000		500.000
b 131A	Verbeteren OV doorstroming N199	300.000	300.000		300.000
a 197	Busverb. station H'sum - station H'sum Sportpark - A27 - Rwr/Uithof	180.000	180.000		180.000
<b>Totaal OV</b>		<b>11.780.000</b>	<b>11.780.000</b>	<b>0</b>	<b>11.780.000</b>





	<b>Nog niet in besluitvorming gebrachte VERDER maatregelen  vervolg</b>	max. VERDER Budget volgens final edition	max. VERDER Budget	Door UVVB/MOVV vrijgegeven budget	nog niet vrijgegeven budget
	<b>Benuttings maatregelen</b>				
a 39a	Aanleg parallelweg Birkstraat (N221 Soest - Amersfoort)	3.300.000	3.300.000		3.300.000
a 39b	Herinrichting kruispunt N221-N413 (Vondellaan/Soestebergsestraat)	900.000			
	herinrichten kruispunt 650.000		650.000		650.000
	koppeling VRI's 250.000		250.000		250.000
a 70	2 <sup>e</sup> fase A12 Bravo, verbinding Woerden-A12 (verbinding 6c)	8.600.000	8.600.000		8.600.000
	<b>Totaal benutting</b>	<b>12800.000</b>	<b>12.800.000</b>	<b>0</b>	<b>12.800.000</b>
32	Nog niet in besluitvorming gebracht VERDER maatregelen	61.240.000	61.240.000	0	61.240.000

## TOTAAL OVERZICHT

45	Totaal UVVB besluiten	155.987.360	153.039.787	87.158.207	65.881.580
36	Totaal MOVV besluiten	327.627.000	327.627.000	12.008.000	315.599.000
81	Totaal vrijgegeven VERDER budget	483.614.360	480.666.787	99.166.207	381.480.580
32	Totaal nog niet in besluitvorming gebrachte maatregelen	61.240.000	61.240.000		
113	Totaal maatregelenpakket VERDER	544.854.360	541.906.787		
	Dekking voor maatregelenpakket VERDER		500.000.000		

