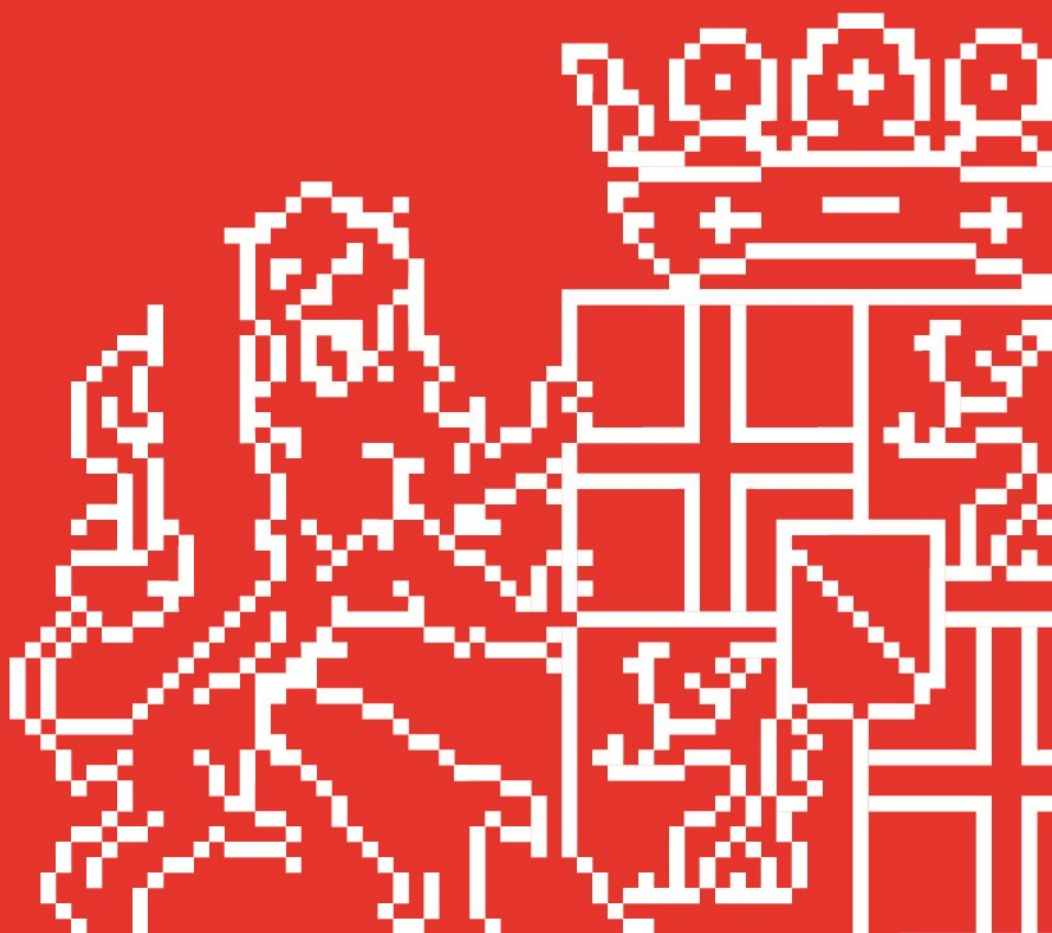




MEERJAREN INVESTERINGSPLAN MOBILITEIT - BEGROTING 2024

Publicatiedatum 26-09-2023
Status Concept 1.0
Documentnummer UTSP-794201403-72641



Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Algemeen.....	3
1.2	Mobiliteitsbeleid en de positie van het MIPM	4
2	Aanpak.....	5
3	Besluiten over projecten en kredieten.....	6
3.1	Principebesluiten Bereikbaarheid I- Algemeen	6
3.2	Principebesluiten Bereikbaarheid II- Openbaar vervoer	6
3.3	Projectuitwerkingsbesluit Bereikbaarheid I- Algemeen (Vorbereidingskrediet grote projecten)	7
3.4	Projectuitwerkingsbesluit Bereikbaarheid II- Openbaar vervoer (Vorbereidingskrediet grote projecten)	7
3.5	Investeringsbesluiten Bereikbaarheid I- Algemeen	7
3.5.1	Promotie van verbeter- en uitbreidingsprojecten naar de voorbereidingsfase waarbij een investeringskrediet wordt aangevraagd	7
3.5.2	Bijstellingen lopende investeringen	8
3.6	Investeringsbesluiten Bereikbaarheid II- Openbaar vervoer	8
3.6.1	Promotie van verbeter- en uitbreidingsprojecten naar de voorbereidingsfase waarbij een investeringskrediet wordt aangevraagd	8
3.6.2	Bijstellingen lopende investeringen	9
4	Voortgang projecten in de studiefase en realisatiefase	11
4.1	Projecten in de studiefase Bereikbaarheid I- Algemeen	11
4.2	Projecten in de studiefase Bereikbaarheid II- Openbaar vervoer.....	13
4.3	Projecten in de voorbereidings- en realisatiefase Bereikbaarheid I- Algemeen	16
4.4	Projecten in de voorbereidings- en realisatiefase Bereikbaarheid II- Openbaar vervoer	24
4.5	Afgesloten projecten Bereikbaarheid I- Algemeen	30
4.6	Afgesloten projecten Bereikbaarheid II- Openbaar vervoer	30
5	Kasritmes studiefase en realisatiefase	31
5.1	Kasritme studiefase Bereikbaarheid I- Algemeen	31
5.2	Kasritme studiefase Bereikbaarheid II- Openbaar vervoer	32
5.3	Kasritme realisatiefase Bereikbaarheid I- Algemeen	33
5.4	Kasritme realisatiefase Bereikbaarheid II – Openbaar vervoer	37
6	Prognose kapitaallasten	39
6.1	Uitgangspunten.....	39
6.2	Ontwikkeling kapitaallasten Bereikbaarheid I- Algemeen	39
6.3	Ontwikkeling kapitaallasten Bereikbaarheid II- Openbaar vervoer.....	41
	Bijlage: nadere informatie projecten fase overgang	44

1 Inleiding

1.1 Algemeen

Voor u ligt het Meerjaren Investeringsplan Mobiliteit (MIPM) van de provincie Utrecht. In het MIPM staan alle projecten die de provincie in studie en realisatie heeft ter verbetering (uitbreiding en vervanging) van de provinciale infrastructuur ten behoeve van mobiliteit. Het MIPM is een voortschrijdend plan dat twee maal per jaar wordt herzien. Eenmaal bij de kadernota/brief en eenmaal bij de begroting.

Het voorliggende MIPM is opgesteld conform de door PS op 11 mei 2022 vastgestelde kaders en uitgangspunten in de Nota Investeren, waarden en exploiteren. De structuur en opzet van dit document is gelijk de voorgaande MIPM's die eerder vastgesteld. Nieuw in dit MIP is dat er een overzicht is toegevoegd van afgesloten projecten.

De Indeling van het MIPM is als volgt:

- o In H3 staan alle besluiten die volgen uit vaststelling van dit MIPM
- o In H4 is de stand van zaken van alle lopende projecten in de studie en realisatiefase opgenomen en een overzicht van alle afgesloten projecten (dit ten opzichte van het vorige MIPM).
- o In H5 zijn de kasritmes opgenomen
- o In H6 is de lange termijn ontwikkeling van de kapitaallasten opgenomen, inclusief een toelichting daarop.

In het volgende overzicht is de samenhang tussen de nota investeren, de nota kapitaalgoederen en het voorliggend Meerjaren Investeringsplan (MIP) in beeld gebracht (figuur 1).

Hierbij geeft de programmabegroting het financiële kader voor het lopende begrotingsjaar. Indien er verschillen optreden tussen de voornoemde nota's kapitaalgoederen, MIP's, MOP's en de (gewijzigde) programmabegroting dan geldt dat de Nota investeren een leidende rol heeft in de hiërarchie.

Figuur 1: Samenhang MIPM met wettelijke en provinciale kaders



1.2 Mobiliteitsbeleid en de positie van het MIPM

De provincie heeft als regionale overheid en (vaar)wegbeheerder in Utrecht, samen met gemeenten, het Rijk en de waterschappen, een specifieke rol in het bieden van een goede en veilige bereikbaarheid en het voorsorteren op toekomstige ontwikkelingen.

De provincie vervult verschillende taken vanuit verschillende rollen:

- Ontwikkeling van visie op regionale mobiliteit
- Eigenaar en ontwikkelaar van provinciale wegen
- Opdrachtgever voor het openbaar vervoer
- Eigenaar en ontwikkelaar van het tramsysteem
- Regierol bij regionale verkeer- en vervoeraangelegenheden
- Pleitbezorger van de wensen van de provincie en de regio op verkeers- en vervoergebied richting Kabinet, Tweede Kamer en Europa.

De toekomst zal heel andere eisen aan onze infrastructuur stellen. Trends in mobiliteit, zelfrijdende auto's en elektrisch vervoer maken dat we ook op het gebied van infra moeten innoveren. Samen met anderen overheden, kennisinstellingen, marktpartijen en gebruikers moeten we oplossingen vinden voor de grote uitdagingen waar we voor staan. We hebben op veel vlakken een gezamenlijk belang. Samen bouwen we aan de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid van en in de provincie Utrecht.

De provinciale Omgevingsvisie bevat de lange termijn doelen om de unieke verbindende knooppuntpositie van onze provincie goed te laten functioneren en beschrijft welke rol wij op ons nemen om deze doelen te realiseren, zonder dit af te wentelen op toekomstige generaties en andere gebieden. De visie wordt iedere vier of vijf jaar geconcretiseerd in een Mobiliteitsprogramma waarin is verwoord welke inzet (op kortere termijn) nodig is en welke samenhang deze hebben met de lange termijn doelen. Het huidige Mobiliteitsprogramma is nog gebaseerd op de Mobiliteitsvisie, de meer sectorale beleidsvisie uit 2014. In 2024 zullen we als opvolger van het Mobiliteitsprogramma het Bereikbaarheidsprogramma 2024-2029 vaststellen, waarin de keuzes en prioriteiten voor komende jaren zijn vastgelegd. Hiermee is er weer een actueel programma waarmee we staat zijn in te spelen op veranderende omstandigheden.

Het Mobiliteitsprogramma is opgebouwd volgens de doelstellingen in de Mobiliteitsvisie. In dit programma is per doelstelling en bijbehorende essentiële onderdelen een uitwerking opgesteld. Deze uitwerking is op het niveau van actielijnen. Deze actielijnen zijn de basis voor uitvoeringsprogramma's. De uitvoeringsprogramma zijn eind 2019 vastgesteld door Gedeputeerde Staten. In deze programma's zijn de strategische beleidsdoelen verder uitgewerkt in tactische beleidsdoelen op basis waarvan de operationele uitwerking in projecten, bijdragen en subsidies en andere activiteiten heeft plaatsgevonden. Uit deze uitvoeringsprogramma's volgen dus ook de investeringsprojecten die onderdeel worden van het MIPM.

Onderstaand is weergegeven hoe deze producten op elkaar volgen (figuur 2).



Figuur 2: De positie van het MIPM in het mobiliteitsbeleid



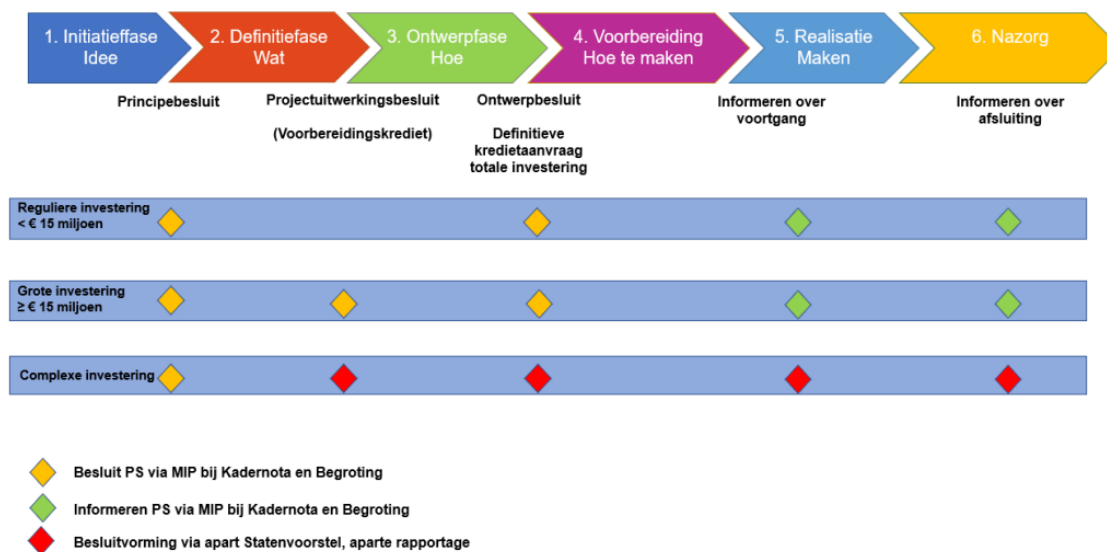
2 Aanpak

Voor onze wegen is de trajectaanpak leidend. Deze aanpak houdt in dat we werkzaamheden aan provinciale wegen zoveel mogelijk integraal per traject uitvoeren. Het uitgangspunt is daarbij: 'De hinder voor de weggebruiker wordt tot het minimum beperkt'. Dit doen we door het groot onderhoud en de vervangingen van de kapitaalgoederen zoveel mogelijk integraal uit te voeren tijdens één onderhoudsmoment.

Naast voeding vanuit de uitvoering van beleid wordt het MIPM ook gevoed vanuit het meerjarig onderhoud programma met vervangingsinvesteringen. Wanneer een object afgeschreven is en beheer en onderhoud niet langer volstaat is vervanging noodzakelijk. Tevens kan bij beheer en onderhoud sprake zijn van uitbreiding, ook dan wordt dit als project opgenomen in het MIPM.

Voor Openbaar vervoer zijn afgelopen diverse grootschalige (vervangings) investeringsprojecten gestart. Deze zijn grotendeels gerealiseerd.

Om inzicht te geven in wie op welk moment betrokken is bij de totstandkoming van een investering, en welke verantwoordelijkheid men daarin heeft, wordt gebruik gemaakt van een besluitvormingsmodel, zoals is vastgesteld in de Nota Investeren, waarden en exploiteren. Dit model is weergegeven in figuur 3. Het model is gebaseerd op de drie categorieën van investeringsprojecten zoals die binnen de provincie Utrecht worden onderscheiden en geeft inzicht in de zes (project)faseringen. Complexe projecten, zoals gedefinieerd in de Nota Investeren, waarden en exploiteren volgen een apart P&C regime. Voor deze kredieten wordt een apart voorstel ter besluitvorming voorgelegd aan Provinciale Staten.



Figuur 3: Besluitvormingsmodel investeringen

3 Besluiten over projecten en kredieten

In dit hoofdstuk zijn de besluiten opgenomen die volgen uit de programmering. Het gaat hierbij om fase overgangen en wijzigingen van kredieten.

Concreet zijn in dit hoofdstuk de volgende besluiten opgenomen

- Principebesluiten
- Projectuitwerkingsbesluiten (voorbereidingskrediet)
- Investeringsbesluiten
 - o Ontwerpbesluiten (Nieuwe investeringen)
 - o Wijzigingen van lopende investeringen

De concrete beslispunten zijn opgenomen in het Statenvoorstel behorende bij de begroting 2024.

In de bijlage is meer informatie opgenomen over de nieuwe projecten in de studie- en realisatiefase.

3.1 Principebesluiten Bereikbaarheid I- Algemeen

In dit MIPM zijn geen nieuwe projecten in de studiefase (van initiatiefase naar definitiefase) opgenomen wat betreft Bereikbaarheid I - Algemeen.

3.2 Principebesluiten Bereikbaarheid II- Openbaar vervoer

In dit MIP worden voor openbaar vervoer 5 voorstellen gedaan voor opname van nieuwe verbeter- en uitbreidingsprojecten in de studiefase (van initiatiefase naar definitiefase) wat betreft Bereikbaarheid II – Openbaar vervoer. (zie tabel 1).

Bedragen X € 1.000

Thema	Beschrijving	Uitvoering	Bedrag
Openbaar vervoer	IT architectuur Ten behoeve van een goede informatievoorziening, zijn het systeem SAP en aanpalende systemen cruciaal. Daarbij zijn vele databronnen benodigd om de informatiebehoefte te ondersteunen. Dit leidt tot goede stuurinformatie, waarmee de betere beslissingen genomen kunnen worden door de bedrijfsvoering.	2025-2026	800
Openbaar vervoer	Doorontwikkeling SAP Om SAP te blijven inzetten als moderne veelzijdige ondersteuning in de dagelijkse operatie, moet geïnvesteerd worden in toepassing van nieuwe technologieën. In 2024 is gepland het nieuwe pakket te installeren. Daarbij zullen in het dit pakket enkele koppelingen moeten worden gemaakt ten behoeve van de nieuwe concessie-partij en opleidingstoepassingen met VR technologie ten behoeve van het verkorten van aanrijtijden	2025-2026	800
Openbaar vervoer	Materieel Ten behoeve van het materieel is een aanpassing nodig om trams GPS gestuurd een maximum snelheid/met een snelheidsbeperking te laten rijden op kritische punten in het tracé.	2024	250
Openbaar vervoer	Vervangen 19 st. OBI's (OverwegBeveiligingsInstallaties) tramoverwegen Vorbereiden vervanging 19 st. OBI's in verband met bereiken technische einde levensduur.	2025-2028	5.700
Openbaar vervoer	Perrons Vaartsche Rijn en P+R USP De vloeren van de perrons voldoen niet aan de eisen van het onderhoudsniveau die daaraan worden gesteld. Een ingenieursbureau zal een studie doen waarbij verschillende scenario's worden onderzocht en doorgerekend.	2024	930
Totaalbedrag nieuwe projecten in studiefase Bereikbaarheid II- Openbaar vervoer			8.480

Tabel 1: Principebesluiten Bereikbaarheid II – Openbaar vervoer

Zie de bijlage voor meer informatie over deze projecten.

3.3 Projectuitwerkingsbesluit Bereikbaarheid I- Algemeen (Vorbereidingskrediet grote projecten)

In dit MIP worden geen voorstellen gedaan voor promotie van verbeter- en uitbreidingsprojecten van de definitiefase naar de ontwerpfase waarbij een voorbereidingskrediet wordt aangevraagd.

3.4 Projectuitwerkingsbesluit Bereikbaarheid II- Openbaar vervoer (Vorbereidingskrediet grote projecten)

In dit MIP worden geen voorstellen gedaan voor promotie van verbeter- en uitbreidingsprojecten van de definitiefase naar de ontwerpfase waarbij een voorbereidingskrediet wordt aangevraagd.

3.5 Investeringsbesluiten Bereikbaarheid I- Algemeen

3.5.1 Promotie van verbeter- en uitbreidingsprojecten naar de voorbereidingsfase waarbij een investeringskrediet wordt aangevraagd

In dit MIPM worden de volgende 4 verbeter- en uitbreidingsprojecten van de ontwerpfase naar de voorbereidingsfase gepromoveerd (zie tabel 2). Voor deze projecten wordt een investeringskrediet aangevraagd in het Statenvoorstel bij de begroting 2024.

Bedragen X € 1.000

Thema	Beschrijving	Uitvoering	Krediet (bruto)	Bijdrage derden
Wegen, Verkeersveiligheid, Fiets en Kwaliteit leefomgeving	N224, traject 33 en 34 Op de trajecten 33 en 34 wordt in 2025 onderhoud uitgevoerd en daarbij wordt op traject 33 een maximum snelheid van 60 km/u ingevoerd, met bijbehorend wegprofiel en aanpassingen aan kruispunten. Ten bate van verkeersveiligheid, leefbaarheid en fiets zijn de volgende maatregelen aan de orde: verbreden fietspad tussen Krakelingweg en Austerlitzeweg, verbeteren oversteek Beauforthuis inclusief plateaus, extra voetgangersoversteken bij kruispunt N224/N227, rotonde bij kruispunt met De Heygraeff, ecologische maatregelen voor (klein)wild, een geleiderail tussen Quatre Bras en De Heygraeff en enkele geluidsmaatregelen.	2025	9.062	
Kwaliteit leefomgeving	N234, Faunapassage Om het aantal aanrijdingen met klein wild, met name dassen, te verminderen dient bij de N234, ter hoogte van hm 1,1, een dassentunnel te worden aangebracht, met kleinwildkerend en -geleidend raster.	2023	150	
Vervangingsinvestering en verkeersveilig	N210, traject 21 Het asfalt wordt vervangen (rehabilitatie, vervangingsinvestering), bermverharding aangebracht en de oversteekplaats voor langzaam verkeer wordt aangepast (aanleg plateau en maximum snelheid van 60 km/u), mede naar aanleiding van motie 65 'Knelpunten op type 1 wegen'.	2024	1.255	
Wegen	Zonnepanelen op geluidsschermen N233 In november 2021 is door de provincie Utrecht en de gemeente Veenendaal de intentieovereenkomst 'Energieopwekking N233 Rondweg-Oost Veenendaal' opgesteld. Het doel van de overeenkomst is het vastleggen van de ambitie van beide partijen om binnen het kader van de reconstructie van de N233 duurzame energieopwekking zoveel mogelijk te laten bijdragen aan de energietransitie.	2024	350	
Totaal Bereikbaarheid I- Algemeen nieuwe investeringskredieten			10.817	

Tabel 2: Investeringsbesluiten Bereikbaarheid I - Algemeen

Zie de bijlage voor meer informatie over deze projecten.

3.5.2 Bijstellingen lopende investeringen

In dit MIP worden voor bereikbaarheid I- Algemeen de volgende voorstellen gedaan voor bijstellingen van lopende investeringen (zie tabel 3).

Bedragen X € 1.000

Thema	Beschrijving	Uitvoering	Kredietbijstelling (bruto)	Bijdrage derden
Vervangingsinvestering	Beverweerdsebrug, Bunnik Verlaging van het krediet als gevolg een gunstige aanbesteding.	2023	-300	
Wegen	N237 Panweg Verhoging kosten door de verkeersmaatregelen, de mate waarin mantelbuizen moeten worden aangepast en maatregelen waardoor er meer verharding moet worden aangepakt.	2024	300	
Wegen / Verkeersveiligheid	N212, traject 27 Om verzakkingen van de rotonde in de toekomst te voorkomen wordt grondverbetering toegepast. Het krediet wordt hiervoor met €400.000 opgehoogd.	2024	400	
Wegen	N221 Rotonde Wakkerendijk De kosten voor het omleggen van kabels en leidingen zijn hoger dan geraamd tijdens de besluitvorming.	2024	325	
Kwaliteit leefomgeving	N226 Faunapassage Verlaging van het krediet als gevolg een gunstige aanbesteding.	2024	-600	
Wegen / Fiets / Verkeersveiligheid	N237 Trajectaanpak 78 en 79 Verlaging van het krediet als gevolg een gunstige aanbesteding.	2023	-2.300	
Fiets	N199, Doorfietsroute Amersfoort/Bunschoten Meerkosten als gevolg van prijsstijging en toepassen van elektrisch materieel.	2023	100	
Wegen / verkeersveiligheid	N415 Traject 104 Tijdens de voorbereiding van het project is gebleken dat een aantal maatregelen goedkoper uitvallen doordat de draagkracht van de bodem en de milieukwaliteit beter zijn dan van tevoren ingeschat.	2023	-1.800	
Verkeersveiligheid	N463, maatregelen Verhoging van de kosten als gevolg van sanering van de grond.	2023	120	
Totaal bijstellingen lopende investeringen			-3.755	

Tabel 3: Bijstellingen lopende investeringen Bereikbaarheid I - Algemeen

3.6 Investeringsbesluiten Bereikbaarheid II- Openbaar vervoer

3.6.1 Promotie van verbeter- en uitbreidingsprojecten naar de voorbereidingsfase waarbij een investeringskrediet wordt aangevraagd

In dit MIPM worden de volgende 4 verbeter- en uitbreidingsprojecten van de ontwerpfase naar de voorbereidingsfase gepromoveerd (zie tabel 4). Voor deze projecten wordt een investeringskrediet aangevraagd in het Statenvoorstel bij de begroting 2024.

Bedragen X € 1.000

Thema	Beschrijving	Uitvoering	Jaar	Krediet
Openbaar vervoer	Aanpassing trambeveiliging (robuustheid vergroten) Het doel is het tramsysteem minder storingsgevoelig, robuuster (terugvalopties) en efficiënter te maken. Daarvoor is een aanpassing van de trambeveiliging noodzakelijk, in combinatie met de fysieke inrichting en sturing van wissels, keermogelijkheden en logistieke processen.	Ontwerpfase Er is een plan van aanpak opgesteld voor de studie naar de toekomstige beveiliging en de verbetering van de betrouwbaarheid van het tramsysteem. Deze studie is de 2 ^e helft 2023 gereed, en als onderdeel daarvan wordt het gewenste maatregelenpakket nu ontwikkeld.	2023-2024	2.400
Openbaar vervoer	Aanschaf 5 st. smeerinstallaties voor remiseterrein Vanwege booggeluid aanschaffen extra smeerinstallaties voor remiseterrein	Ontwerpfase	2024	110
Openbaar vervoer	Chauffeursverblijf busstation Jaarbeurs De provincie Utrecht staat aan de lat om, in samenspraak met de gemeente, een definitief chauffeursverblijf aan te leggen op Perron C. De positie van het verblijf dient afgestemd te worden met de toekomstige locatie van de gewenste trappen van deze perrons naar de Moreelse Brug	In overleg met de gemeente, beheerder en de gebruikers zijn enkele varianten van het verblijf uitgewerkt in een Voorontwerp. Het gekozen Voorontwerp wordt uitgewerkt tot een Definitief Ontwerp inclusief een SSK-raming, planning en risicodossier. Met de gemeente wordt een intentieovereenkomst gesloten om de realisatie van het verblijf mogelijk te maken. De verdere voorbereiding staat gepland voor de tweede helft van 2023, waarna in 2024 het verblijf kan worden gerealiseerd.	2024	937
Openbaar vervoer	Opkomstlocatie P&R Science Park In de concessie is een opkomstlocatie noodzakelijk waar de trambestuurders hun dienst aanvangen en beëindigen. Een locatie zo dicht mogelijk bij de trams geeft een optimale bedrijfsvoering en minimale exploitatiekosten. De te realiseren opkomstlocatie wordt verhuurd aan de concessiehouder. De opkomstlocatie wordt tevens benut voor het onderhoud van de assets (reiniging en storingen).	Ontwerpfase In afstemming met de vervoerder is - na realisatie van de vervoerkundige koppeling bij Utrecht centraal - bepaald aan welke voorwaarden de opkomstlocatie moet voldoen. De vervoerder heeft inmiddels een goed beeld van hoe de nieuwe tramomloop uitpakt voor de opkomst van de trambestuurders. Een locatie zo dicht mogelijk bij de trams geeft een optimale bedrijfsvoering en minimale exploitatiekosten. De te realiseren opkomstlocatie wordt verhuurd aan de concessiehouder. De opkomstlocatie wordt tevens benut voor het onderhoud van de assets (reiniging en storingen). De uitvoering hiervan zal plaatsvinden in 2024.	2024	300
Totaal Bereikbaarheid II- Openbaar vervoer nieuwe investeringskredieten				3.747

Tabel 4: Investeringsbesluiten Bereikbaarheid II – Openbaar vervoer

Zie de bijlage voor meer informatie over deze projecten.

3.6.2 Bijstellingen lopende investeringen

In tabel 5 zijn de bijstellingen van de lopende investeringen Bereikbaarheid II – Openbaar vervoer weergegeven.

Bedragen X € 1.000

Thema	Beschrijving	Uitvoering	Kredietbijstelling (bruto)	Bijdrage derden
Vervanging	Vernieuwde regionale Tramlijn (VRT) In de statenbrief Update project Vernieuwde Regionale Tramlijn (VRT) en booggeluid (UTSP-2108064886-109) bent	2023	-6.600	0

Thema	Beschrijving	Uitvoering	Kredietbijstelling (bruto)	Bijdrage derden
	u geïnformeerd over de laatste restpunten. Aan de afronding van de restwerkzaamheden wordt nu gewerkt maar vragen meer tijd. Ook de opleverdocumenten zijn nog niet op orde. Overdragen aan het programma Nazorg Tramprojecten is daarom nu voorzien bij de jaarrekening 2023. Het actuele krediet bedraagt € 183,7 mln. de totale kostenprognose € 177,1 mln. Voorgesteld wordt om het krediet te verlagen met het huidige positieve eindresultaat € 6,6 mln. en daarmee het krediet vast te stellen op € 177,1 mln.			
Vervanging	Poortdijk OBI De verhoging van het benodigde budget wordt veroorzaakt door het feit dat het een pilot-project betreft, waar ook onderzoekskosten worden verwacht die eerder niet zijn begroot. Denk aan kosten voor verificatie en validatie van het systeem, extra kosten voor safety en dergelijke. Daarnaast zou de uitvoering worden gecombineerd met de werkzaamheden aan de Symfonielaan, dit bleek helaas niet uitvoerbaar waardoor kosten zullen toenemen. Het benodigde projectkrediet stijgt met € 70.000 tot € 370.000 totaal.	2024	70	
Totaal OV bijstellingen lopende investeringen			-6.530	

Tabel 5: Bijstellingen lopende investeringen Bereikbaarheid II - Openbaar vervoer

4 Voortgang projecten in de studiefase en realisatiefase

In onderstaande overzichten is een stand van zaken van de projecten in de studie- en realisatiefase weergegeven (peildatum 1 september 2023). Van de projecten in de studiefase is een indicatie aangegeven van het mogelijk jaar van uitvoering ervan. De uitvoering hangt af van factoren als (verdere) voorbereiding, bestuurlijke prioriteiten en besluitvorming en financiële dekking.

4.1 Projecten in de studiefase Bereikbaarheid I- Algemeen

In tabel 6 is de stand van zaken van alle projecten in de studiefase van Bereikbaarheid I – Algemeen opgenomen.

Bedragen X € 1.000

Thema	Beschrijving	Fase en voortgang	Uitvoering	Bedrag
Trajectstudie	N198 Traject 2 Voor het grootonderhoud in 2025 worden verbeteringen in beeld gebracht die hierin meegenomen kunnen worden.	De komende tijd wordt een quick-scan naar dit traject gedaan om te bepalen of er aanvullende maatregelen nodig zijn die gecombineerd kunnen worden met het groot onderhoud. Naar verwachting promoveert het project in 2024 naar de voorbereidingsfase.	2025	500
Rotonde / VRI	N199 Traject 6 , 7, 8 en 9 In deze trajectstudie wordt bekeken of tijdens het groot onderhoud in 2026 ook de kruisingen in deze weg geoptimaliseerd kunnen worden. Tevens worden andere verbeteringen die gelijktijdig kunnen worden uitgevoerd verkend.	De studiefase komt in een eindstadium. Geluidsmaatregelen moeten nog verkend worden in combinatie met participatie. Naar verwachting promoveert het project in het vierde kwartaal naar de voorbereidingsfase.	2026	10.000
Trajectstudie	N204 Traject 16 Voor het grootonderhoud in 2024 worden verbeteringen in beeld gebracht die hierin meegenomen kunnen worden.	Door capaciteitstekort is deze studie getemporeerd. Afhankelijk van de personele beschikbaarheid is het de bedoeling dat dit project in eind 2023 naar de voorbereidingsfase promoveert.	2025	2.000
Trajectstudie	N225 / N227 / N238 / N419 Voor het grootonderhoud in 2025 worden verbeteringen in beeld gebracht die hierin meegenomen kunnen worden.	De studies moeten nog opgestart worden, gericht op realisatie in 2025.	2025	13.800
Trajectstudie	N210 Trace 21B Voor het grootonderhoud in 2024 worden verbeteringen in beeld gebracht die hierin meegenomen kunnen worden.	Onlangs is een ingenieursbureau gecontracteerd en het participatietraject opgestart. Naar verwachting promoveert dit project in Q2 van 2024 naar de voorbereidingsfase.	2026	6.000
Trajectstudie	N221 trajecten 31 en 32 (incl. Paleis Soestdijk) We onderzoeken maatregelen die tegelijk uitgevoerd kunnen worden met de aanpassingen die op kosten van de ontwikkelaar van het Paleis worden gerealiseerd.	De studie loopt, ook in afstemming met de eigenaar van Paleis Soestdijk. Naar verwachting promoveert dit project in Q2 van 2024 naar de voorbereidingsfase.	2026	2.000
Trajectstudie	N221 Traject 28,29 en 30 (Poort van Baarn) Verbetering van de verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Dit project wordt deels vanuit programma VERDER gefinancierd.	Deze studie bevindt zich in de eindfase. Naar verwachting promoveert dit project in Q2 van 2024 naar de voorbereidingsfase.	2027	15.000
Knelpuntstudie	N224 stationsweg Oost Woudenberg Studie om de veiligheid en leefbaarheid te verbeteren door aanpassingen op het bestaande tracé vanaf de provinciegrens tot aan Hoevelaar.	De studie zit in de eindfase. Naar verwachting promoveert dit project in Q2 van 2024 naar de voorbereidingsfase.	2026	3.500
Knelpuntstudie	Knelpunten verkeersveiligheid I.v.m. knelpunten voor verkeersveiligheid wordt onderzocht hoe deze locatie met relatief kleine aanpassingen verkeersveiliger te maken is.	Door capaciteitstekort is deze studie getemporeerd. Afhankelijk van de personele beschikbaarheid is het de bedoeling dat dit project begin 2024 naar de voorbereidingsfase promoveert.	2025	1.500
Trajectstudie	N225 / N226 Voor het grootonderhoud worden in 2024 verbeteringen in beeld gebracht die hierin meegenomen kunnen worden.	De studie naar de N226 loopt. De N225 zit in de opstartfase. Inzet is in de tweede helft van 2023, verschilt per project, deze te promoveren naar de voorbereidingsfase.	2025	4.300
Trajectstudie	N225 Driebergen – Doorn Voor het grootonderhoud worden in 2024 verbeteringen in beeld gebracht die hierin meegenomen kunnen worden.	Deze studie loopt. Naar verwachting promoveert in Q2 2024 naar de voorbereidingsfase.	2026	700

Thema	Beschrijving	Fase en voortgang	Uitvoering	Bedrag
Knelpuntstudie	N229 Aanpassing kruispunt afrit (zuid) A12 Bunnik - Parallelweg Op dit kruispunt wordt de aansluiting met de parallelweg aangepast t.b.v. doorstroming en verkeersveiligheid.	Door capaciteitstekort wordt er op dit moment niet aan deze studie gewerkt.	2026	1.000
Trajectstudie	N230 traject 65 (incl. divigerende diamant) Onderzoek om de N230 via een divergerende diamant aansluiting met de A2 te verbinden. Doordat het verkeer aan de linkerkant van de weg rijdt op de kruising worden conflicten vermeden en daarmee veel verliestijd gereduceerd.	Deze studie loopt. Naar verwachting promoveert dit project in Q2 2024 naar de voorbereidingsfase.	2027	15.000
Trajectstudie	N234 traject 72 Voor het grootonderhoud worden in 2025 verbeteringen in beeld gebracht die hierin meegenomen kunnen worden.	De studie moet nog opgestart worden, gericht op realisatie in 2025.	2025	500
Knelpuntstudie	N237 Studie locaties verkeersveiligheid en ongelijkvloerse kruisingen fiets Op dit traject zijn diverse locaties waar de verkeersveiligheid onder druk staat en/of waar uit het afwegingskader ongelijkvloerse kruisingen fiets blijkt dat nader onderzoek naar een fietstunnel zinvol is. Mogelijke maatregelen en tunnels worden verkend.	Haalbaarheidsstudies zijn afgerond. Op twee locaties is een tunnel inpasbaar. Vanwege samenhang met de potentiële doorfietsroute Amersfoort-Soesterberg-Zeist-USP wordt gewacht met verdere studie/ontwerp totdat een keuze wordt gemaakt m.b.t. de potentiële doorfietsroute.	2028	20.000
Trajectstudie	N238, traject 81 Voor het grootonderhoud in 2025 worden verbeteringen in beeld gebracht die hierin meegenomen kunnen worden, in afstemming met het gemeentelijke project Nieuwe Verbindingen Den Dolder.	Deze studie bevindt zich in de eindfase. Naar verwachting promoveert dit project in Q2 2024 naar de voorbereidingsfase.	2025	5.000
Trajectstudie	N413 trajecten 101 Voor het grootonderhoud worden in 2025 verbeteringen in beeld gebracht die hierin meegenomen kunnen worden.	De studie moet nog opgestart worden, gericht op realisatie in 2026.	2026	500
Knelpuntstudie	Demmerikse Brug, Midden Wetering/N201 In verband met einde levensduur wordt onderzocht op welke wijze de brug te vervangen.	De studie loopt. Naar verwachting promoveert dit project in Q2 2024 naar de voorbereidingsfase.	2028	20.000
Knelpuntstudie	Donderberg rotonde, Leersum. Op basis van een motie van PS wordt onderzocht of er alternatieven zijn voor verbetering van de rotonde.	De studie loopt. Intentie is om de studiefase in de herfst van 2023 van definitiefase naar ontwerpfase over te laten gaan. Afhankelijk van de mogelijke oplossingen wordt dan de nadere planning voor de ontwerpfase opgesteld.	2027	7.500
Knelpuntstudie	N410 Vrijliggend fietspad Houten-Odijk Om fietsveiligheid en -comfort te verbeteren wordt een vrijliggend fietspad gerealiseerd langs de N410 tussen Houten en Odijk. Dit project is onderdeel van het maatregelenpakket buitengebied Bunnik-Houten.	Project bevindt zich in studiefase. Naar verwachting promoveert dit project in Q2 2024 naar de voorbereidingsfase.	2026	8.000
Doorfietsroute	Doorfietsroute Amersfoort-Hilversum Deze fietsverbinding is één van de prioritaire doorfietsroutes uit het Uitvoeringsprogramma Fiets.	De uitvoeringsovereenkomst is ondertekenen door de deelnemende partijen, waarna voorbereiding van projectrealisatie is gestart.	2024	235
Doorfietsroute	Doorfietsroute Utrecht-Hilversum Deze fietsverbinding is één van de prioritaire doorfietsroutes uit het Uitvoeringsprogramma Fiets.	Planning is om in 2023 de uitvoeringsovereenkomst te ondertekenen door de deelnemende partijen, waarna voorbereiding van projectrealisatie start	2024/2025	4.000
Knelpuntstudie	Fietsbrug Nieuwer Ter Aa Fietsbrug ter vervanging van de pontverbinding bij Breukelen - Nieuwer Ter Aa. Opgenomen bedrag is aandeel Provincie.	Ondertekening bestuursovereenkomst gepland in najaar 2023. Studiefase wordt opgestart. Realisatie voorzien in periode 2028-2030.	2028	4.130
Knelpuntstudie	Fietsbrug Bunnik A12 Fietsbrug ter vervanging van de huidige brug. Opgenomen bedrag is aandeel Provincie.	Er is nog discussie met Rijkswaterstaat over mogelijke overname en met de gemeente Bunnik over de projectscope. Besluitvorming voorzien in de 1e helft van 2024.	2025/2026	6.700
Knelpuntstudie	Provinciale fietspaden en parallelwegen In 2022 en 2023 is een studie gedaan naar verlichtingsknelpunten op de provinciale	Voor deel 1 van de verlichtingsknelpunten op de provinciale fietsinfrastructuur is reeds in 2022 een investeringsbeslissing genomen en is de voorbereiding/realisatie in gang gezet voor 2023.	2024	150

Thema	Beschrijving	Fase en voortgang	Uitvoering	Bedrag
	fietsinfrastructuur. De studie is opgeknipt in twee delen.	Voor deel 2 van de verlichtingsknelpunten op de provinciale fietsinfrastructuur is de studiefase afgerond en wordt in het najaar van 2023 een investeringsbeslissing voorgelegd. Realisatie voor deel 2 staat gepland in 2024.		
Vervanging	Kunstwerken gehele provincie	De vervangingsinvesteringen zijn voor de korte termijn als concrete studieprojecten opgenomen in deze tabel overzichten. Voor de (middel)lange termijn zijn geen concrete vervangingsinvesteringen opgenomen. Het genoemde bedrag hiernaast is de geprognosticeerde budgetbehoefte opgenomen voor kunstwerken. Dit om een totaalbeeld te geven van alle (vervangings) investeringen en de daaruit voortvloeiende kapitaallasten. Op basis van levensduur en periodieke inspecties wordt voor kunstwerken en verhardingen bepaald wanneer vervangingsinvesteringen in de praktijk daadwerkelijk nodig zullen zijn. Hieruit volgen dan in toekomstige jaren concrete studies naar vervangingsinvesteringen die in het MIP worden opgenomen.	2028 e.v.	20.295
Vervanging	Diverse trajecten gehele provincie verhardingen	De vervangingsinvesteringen zijn voor de korte termijn als concrete studieprojecten opgenomen in deze tabel overzichten. Voor de (middel)lange termijn zijn geen concrete vervangingsinvesteringen opgenomen. Het genoemde bedrag hiernaast is de geprognosticeerde budgetbehoefte opgenomen voor verhardingen. Dit om een totaalbeeld te geven van alle (vervangings) investeringen en de daaruit voortvloeiende kapitaallasten. Op basis van levensduur en periodieke inspecties wordt voor kunstwerken en verhardingen bepaald wanneer vervangingsinvesteringen in de praktijk daadwerkelijk nodig zullen zijn. Hieruit volgen dan in toekomstige jaren concrete studies naar vervangingsinvesteringen die in het MIP worden opgenomen.	2028 e.v.	94.268
Smart mobility	Diverse maatregelen	Voor Smart Mobility zijn de investeringsbedragen opgenomen zoals deze in het uitvoeringsprogramma zijn opgenomen. Reden is dat het bij dit thema om (veel) kleinschalige maatregelen gaat. Deze kennen daarmee een beperkte studiefase per project. De basis wordt gelegd in het betreffende uitvoeringsprogramma, waarna studie en realisatie van de projecten adaptief plaatsvindt. Projecten vanuit dit thema die promoveren naar de realisatiefase komen dus later wel terug in de tabellen in het volgende hoofdstuk.	2023 e.v.	8.925
Totaal projecten studiefase Bereikbaarheid I - Algemeen				€275.503

Tabel 6: Stand van zaken studieprojecten Bereikbaarheid I - Algemeen

4.2 Projecten in de studiefase Bereikbaarheid II- Openbaar vervoer

In tabel 7 is de stand van zaken van alle projecten in de studiefase van Bereikbaarheid II – Openbaar Vervoer opgenomen.

Bedragen x € 1.000

Thema	Beschrijving	Fase en voortgang	Uitvoering	Bedrag
Tram	Verzwaringsmaatregelen energievoorziening en voedingskabels	Definitiefase Op basis van een uitgevoerde analyse van de bestaande energievoorziening blijkt een	2024-2025	1.500

Thema	Beschrijving	Fase en voortgang	Uitvoering	Bedrag
	De bestaande energievoorziening van het tramsysteem wordt opgewaardeerd in verband met de zwaardere belasting, bedrijfszekerheid (redundantie) en toekomstvastheid.	softwarematige oplossing mogelijk. De uitvoering en fasering van maatregelen hangt samen met de vernieuwing van tractiestations. Op grond hiervan wordt een maatregelenpakket voorgesteld.		
Tram	Duurzaamheidsmaatregelen tramsysteem Maatregelen op basis van het koersdocument duurzame infrastructuur. Algemene beleidsdoelen zijn: klimaatneutraal, klimaatadaptief en circulair. Binnen het tramsysteem worden maatregelen voor energiebesparing en de optimalisatie van inkoop en verbruik ontwikkeld.	Initiatiefase Binnen het domein Mobiliteit is het koersdocument Duurzame Infrastructuur in ontwikkeling waarin de beleidsdoelen en mogelijke maatregelen inzichtelijk worden gemaakt.	2024-2026	ntb
Tram	Optimalisatie wiel-railcontact Aanpassing wiel-railcontact ter vermindering van booggeluid. Aanpassing wielprofielen, sporen slijpen, onderzoek en monitoring. De maatregel kan tevens bijdragen aan de vermindering van ontsporingsrisico's.	Definitiefase Aan een onderzoeksbureau wordt opdracht gegeven om onderzoek te doen naar het wiel-railcontact en mogelijkheden ter optimalisatie.	2023-2024	1.000
Tram	Tweede fase maatregelen programma verbetering overwegveiligheid Uitvoering verbetermaatregelen op basis van onderzoek ongevallen en het afwegingskader overwegveiligheid.	Initiatiefase Er is een afwegingskader voor de overwegveiligheid opgesteld. Een analyse van alle overwegen is in uitvoering. Op grond hiervan worden verbetermaatregelen geprogrammeerd. De programmering wordt in het najaar van 2023 vastgesteld. Hierbij wordt rekening gehouden met de motie in PS over de gewenste verbetering van de overwegveiligheid. Voor snelle maatregelen is in het MOP 2022 budget opgenomen (eerste fase maatregelen programma verbetering overwegveiligheid).	2023-2024	750
Tram	Realisatie overwegbomen op 3 locaties Op basis van het afwegingskader overwegveiligheid worden overwegbeveiligingsinstallaties (OBI) met automatische halve overwegbomen (AHOB) gerealiseerd op drie nader te bepalen locaties Deze hangt samen met eerder project	Initiatiefase Op basis van het afwegingskader voor de overwegveiligheid en de analyse van alle bestaande overwegen wordt er rekening mee gehouden dat op specifieke locaties mogelijk de realisatie van overwegbomen als voorkeur naar voren komt. Dit sluit aan bij de motie in PS over de gewenste verbetering van de overwegveiligheid.	2023-2025	1.500
Tram	Vervanging Zoutloods De provincie verhuurt de zogenoemde Zoutloods op het remiseterrein in Nieuwegein aan de concessiehouder en de onderhoudspartij van de infrastructuur. Onder andere de opleidingsvoorzieningen voor trambestuurders zijn hier ondergebracht. Het gebouw is aan het einde van zijn levensduur en voldoet niet meer aan de geldende arbo-voorwaarden. Onderdeel van de nieuwe voorziening is de opslag van reservematerialen voor de traminfrastructuur en beveiliging.	Studiefase Om de Zoutloods in de periode 2024-2026 te vervangen wordt een studie uitgevoerd om de vereisten aan het toekomstige gebouw en de te verwachten vervangingskosten te bepalen.	2024-2026	5.000
OV	Zero Emissie We zetten in op duurzaam OV. In 2028 willen we met emissieloze bussen rijden. Daarom hebben we het nationale Bestuursakkoord Zero Emissie Bus in 2016 ondertekend. In dat akkoord staat de ambitie dat de bussen in 2030 volledig emissievrij (bij de uitlaat) zijn. En dat er vanaf 2025 alleen nog zero-emissie bussen instromen in de OV-concessies	Studiefase De transitie naar emissieloze bussen is in gang, momenteel rijden er 76 elektrische bussen binnen de provincie. De transitie wordt doorgezet in de nieuwe OV-concessies die in 2025 starten. Uitgangspunt voor de nieuwe concessies is dat alle bussen eind 2028 zero emissie zijn. Daarnaast is in het Mobiliteitsprogramma 2019-2023 opgenomen dat de provincie vanuit kostenefficiëntie en vanuit wettelijke	2024-2025	2.400

Thema	Beschrijving	Fase en voortgang	Uitvoering	Bedrag
		taken en verantwoordelijkheden ervoor kiest om strategische bedrijfsmiddelen zelf in eigendom en beheer te nemen. Momenteel zijn de stallingen in Utrecht en Nieuwegein in eigendom bij de provincie en wordt er een stalling in Amersfoort voorbereid. Er is een studie uitgevoerd naar aanvullende plaatsen in de provincie waar strategische stallingslocatie gewenst zijn om de continuïteit voor OV te garanderen. Hieruit komen drie zoekgebieden naar voren. De haalbaarheid van stallingslocaties in deze zoekgebieden is onderzocht en hieruit komen twee kansrijke locaties naar voren. Afstemming hierover vindt momenteel plaats. Om deze locaties te verwerven is waarschijnlijk aanvullend budget nodig. In dat geval leggen we dit in een Statenbesluit aan PS voor.		
OV	<p>MIRT verkenning OV en wonen In het MIRT van 2019 zijn afspraken gemaakt tussen Rijk en regio over de MIRT-verkenning OV en Wonen in de regio Utrecht. Het belangrijkste besluit tijdens dit BO MIRT is het starten van een MIRT-verkenning waarbij een kansrijk maatregelpakket van € 500 miljoen voor OV en wonen in de regio Utrecht wordt ontwikkeld. Om voldoende zicht op financiering van de realisatie te hebben is bij start door Rijk en regio samen € 380 miljoen euro gereserveerd. Het provinciale aandeel hierin is € 85 mln (meer info in Statenbrief 2019MM183). Bij de Kadernota 2023-2026 heeft PS ingestemd met een bestuurlijk mandaat voor het voeren van gesprekken met regio en Rijk over een versnellingspakket woningbouw voor de Metropoolregio Utrecht. Het resultaat van deze gesprekken tijdens BO MIRT 2022 is dat reservering van Rijk en regio samen is opgehoogd tot € 1,2 mld. Het provinciale aandeel is uitgebreid van € 85 naar € 200 mln (meer info in Statenbrief 2022MM109). De realisatiedatum van beoogde maatregelen is op dit moment nog onduidelijk, voorlopig is de reservering in 2028 opgenomen.</p>	<p>Studiefase</p> <p>De MIRT-verkenning bevindt zich in de studiefase. De probleemanalyse en selectie van kansrijke maatregelen is eind 2022 vastgesteld tijdens BO MIRT. Deze maatregelen zijn conform het provinciale OV-netwerkperspectief (PS 11 mei 2022) en bestaan uit de volgende onderdelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • de (deels) ondergrondse Merwedelijin; • een Papendorplijn in samenhang met de huidige SUNIJ-lijn; • busbaanopties via de Waterlinieweg en op het USP; • frequentieverhoging van Tram 22 tussen Utrecht Centraal en het USP. <p>Deze kansrijke maatregelen worden onderzocht op o.a. doelbereik, kosten, maakbaarheid, inpasbaarheid, milieueffecten en draagvlak. Naar verwachting wordt eind 2024 de studiefase afgerond en de voorgenomen voorkeursbeslissing aan uw Staten voorgelegd.</p>	2028 e.v.	200.000
Totaal projecten studiefase Bereikbaarheid II – Openbaar vervoer				212.150

Tabel 7: Stand van zaken studieprojecten Bereikbaarheid II – Openbaar vervoer

4.3 Projecten in de voorbereidings- en realisatiefase Bereikbaarheid I- Algemeen

In tabel 8 is de stand van zaken van alle projecten in de voorbereidings en realisatiefase van Bereikbaarheid I – Algemeen opgenomen. Hierin zijn niet de nieuw voorgesteld investeringskredieten opgenomen. Deze staan in tabel 2 in H3.5.

Bedragen x € 1.000

Thema	Beschrijving	Fase en voortgang	Uitvoering	Bedrag
Provinciale wegen /Verkeersveiligheid/Fiets/Kwaliteit leefomgeving	N201, maatregelenpakket Op het Utrechtse deel van de N201 worden diverse maatregelen gerealiseerd, zoals het strekken van de bocht bij Mijdrecht, verlengen van de op- en afritten bij Vinkeveen, verbreden van delen van het fietspad, op een aantal kruispunten verbeteren van de doorstroming en verlagen van de snelheid naar 60 km/u en geluidsmaatregelen bij onder andere Vinkeveen en Loenersloot.	Het project bevindt zich in de voorbereidingsfase . Een aantal maatregelen wordt verder gespecificeerd en op basis van een motie voor een fietstunnel bij Mijdrecht wordt onderzocht hoe die het beste uit te werken. Tevens worden de procedures doorlopen die nodig zijn in het kader van stikstof en de MER. De komende tijd wordt ook een verdere planning voor voorbereidingsfase en realisatiefase per projectonderdeel uitgewerkt dat meer inzicht moet geven in fasering.	2026-2032	107.906
Provinciale wegen / Verkeersveiligheid	N210, traject 20 Op de N210 tussen Schoonhoven en Lopik wordt onderhoud uitgevoerd, waarbij gelijk maatregelen worden meegenomen zoals de aanleg van bermverharding en het verbeteren van kruispunt Cabauw. Hiermee wordt de verkeersveiligheid en de doorstroming verbeterd.	Het project bevindt zich in de realisatiefase . Het onderhoud en de bermverharding zijn uitgevoerd in 2022. Het kruispunt Cabauw wordt niet in 2023 uitgevoerd maar in 2024. Er is meer tijd nodig voor het verleggen van kabels en leidingen.	2024	4.673
Provinciale wegen / Verkeersveiligheid	N210, traject 21A Diverse extra maatregelen worden onder andere uitgevoerd: verlaging snelheid op de hoofdrijbaan (na)bij de kern van Lopik te verlagen van 80km/u naar 60km/u, plaatsen van geluidreducerende vangrail en kokosmatten, aanbrengen geluidreducerend asfalt en bermverharding, reconstructie van de kruising N210/Zijdeweg, reconstructie kruising N210/Vrijheidslaan, aanbrengen geleiderail en aanpassing van de kruisingen N210/Vrijheidslaan en de N210/Europasingel en reconstructie van de parallelweg tussen de Rolafweg en de kruising N210/Europasingel.	Het project bevindt zich in de voorbereidingsfase . Vanwege tekort aan personeel en de complexiteit van het project wordt dit project niet in 2023 uitgevoerd, maar in 2024 of 2025.	2025	7.039
Verkeersveiligheid	N210, traject 22 De volgende maatregelen worden onder andere uitgevoerd: Aanbrengen bermverharding langs de hoofdrijbaan en parallelweg van het traject, aanbrengen van een geleiderail/haag. De passeerstroken van de parallelweg gesitueerd in de tussenberm van de hoofdrijbaan en de parallelweg worden verwijderd ten	Het project bevindt zich in de realisatiefase . Het project wordt uitgevoerd in 2023.	2023	1.771

Thema	Beschrijving	Fase en voortgang	Uitvoering	Bedrag
	behoefte van de plaatsing van de geleiderail.			
Provinciale wegen / Verkeersveiligheid	N210, traject 23 De volgende maatregelen worden onder andere uitgevoerd: aanbrengen bermverharding langs de hoofdrijbaan en parallelweg van het traject, aanbrengen geleiderail, snelheidsverlaging op de parallelweg door te voeren van 60km/u naar 30km/u; de rammelstrook wordt vervroegd vernieuwd, ombouwen turbotondes, er worden maatregelen genomen om de bocht bij IJsselstein verkeersveilig te maken en vroegtijdig vervangen asfalt (deklaag) in de bocht bij IJsselstein.	Het project bevindt zich in de voorbereidingsfase . Vanwege tekort aan personeel en de complexiteit van het project wordt dit project niet in 2023 uitgevoerd, maar in 2024 of 2025.	2025	4.055
Provinciale wegen / Verkeersveiligheid	N210, traject 24 De volgende maatregelen worden onder andere uitgevoerd: aanbrengen bermverharding langs de hoofdrijbaan van het traject en reconstructie van de kruising van de N210 met de Baronieweg en het nieuwe bedrijventerrein De Kroon.	Het project bevindt zich in de voorbereidingsfase . Vanwege tekort aan personeel en de complexiteit van het project wordt dit project niet in 2023 uitgevoerd, maar in 2024 of 2025.	2025	1.837
Vervangingsinvestering	N210, traject 25 De volgende maatregelen worden uitgevoerd: uitvoeren rehabilitatie van het asfaltpakket en plaatsen van een geleiderail.	Het project bevindt zich in de realisatiefase . Het project wordt uitgevoerd in 2023.	2023	704
Provinciale wegen / Verkeersveiligheid	N212, traject 27 Op de N212 tussen de N401 en de N198 wordt onderhoud uitgevoerd, waarbij gelijk maatregelen worden meegenomen zoals de aanleg van een rotonde bij de kruising met de N405. Hiermee wordt de verkeersveiligheid en de doorstroming verbeterd. Het project is in 2024 gereed.	Het project bevindt zich in de voorbereidingsfase . De onderhoudsmaatregelen zijn in 2022 gerealiseerd. Voor het kruispunt N212/N405 is meer tijd nodig voor grondaankoop, voorbelasting van de ondergrond, bestemmingsplanwijziging en het verleggen van kabels en leidingen. Realisatie van dit kruispunt is gepland in 2024.	2024	2.241
Verkeersveiligheid	N221 Rotonde Wakkerendijk Het voorrangskruispunt N221 (Wakkerendijk) – Noordelijke aansluiting A1 in 2023/2024 wordt omgebouwd tot enkelstrooksrotonde met een bypass voor rechtsafslaand verkeer op de richting Baarn.	Het project bevindt zich in de voorbereidingsfase . Het project kan niet in 2023 worden uitgevoerd i.v.m. kabels en leidingen verleggingen die langer tijd nodig hebben. Uitvoering is gepland voor 2024.	2024	1.631
Provinciale wegen / Verkeersveiligheid	N224, Rotonde Austerlitzweg-Zeist Deze rotonde vervangt de huidige T-aansluiting en zorgt voor een verkeersveiligere aansluiting en een verbeterde doorstroming. Tevens wordt er voor de OV-reiziger een betere haltevoorziening gerealiseerd en wordt de KNVB beter met het openbaar vervoer bediend. De gemeente Zeist bereidt dit project voor en doet de uitvoering. Het project wordt gerealiseerd in 2022.	Het project bevindt zich in de nazorgfase . Het project is gereed.	2023	869

Thema	Beschrijving	Fase en voortgang	Uitvoering	Bedrag
Provinciale Wegen / Verkeersveiligheid / Fiets	N224, Renswoude Op de N224 in Renswoude wordt onderhoud uitgevoerd, waarbij gelijk maatregelen worden meegenomen zoals het aanleggen van een fietspad in 2 richtingen om de verkeersveiligheid en fietsgebruik te vergroten.	Het project bevindt zich in de nazorgfase . Het project is gereed.	2023	3.046
Doorfietsroute	Doorfietsroute USP – Veenendaal De fietsverbinding USP-Veenendaal is één van de 7 prioritaire doorfietsroutes uit het Uitvoeringsprogramma Fiets. Dit traject loopt voor een groot deel parallel aan de provinciale N225. Uitvoeringsovereenkomst is getekend	Project bevindt zich in de voorbereidingsfase . In 2022 is de uitvoeringsovereenkomst (subsidie, mandaat, MIP) gesloten. In 2023 is gestart met de realisatie en loopt door tot 2024.	2023 / 2024	5.546
Provinciale Wegen	N225, traject 42 De volgende maatregelen worden onder andere uitgevoerd: verlagen van de maximumsnelheid op het gehele traject te verlagen naar 60 km/u, aanpassen inrichting van de weg, aanleggen van een plateau en verbeteren van de zichtbaarheid van de fietsoversteek en verbeteren van de haltekom van de bushalte.	Het project bevindt zich in de realisatiefase . Het project wordt uitgevoerd in 2023.	2023	222
Provinciale Wegen / Fiets	Woudenberg N224-N226 Het kruispunt tussen de provinciale wegen N224 en N226 ten zuiden van Woudenberg is vormgegeven als enkelstrooksrotunde met aan de oostzijde een gelijkvloerse parallelwegoversteek. De rotonde heeft onvoldoende capaciteit om de huidige en toekomstige verkeersstromen goed te kunnen verwerken. Hierdoor ontstaan er met name tijdens de spitsperiodes wachtrijen op één of meerdere takken van de rotonde.	Het project bevindt zich in de voorbereidingsfase . In 2022 was er geen voortgang vanwege te weinig bemensing. Het project is in het voorjaar van 2023 weer opgestart. De verwachte realisatie schuift daarmee naar 2026 / 2027.	2027	16.773
Leefomgeving/Verkeersveiligheid	N226, Faunapassage Op de N226 tussen Maarsbergen en Leersum is een ecoduct gepland. Het ecoduct is een van de ontsnipperingsmaatregelen waardoor diverse diersoorten een betere verbinding krijgen tussen de verschillende leefgebieden op de Utrechtse Heuvelrug. Naast het ecoduct worden drie dassentunnels gerealiseerd en langs de N226 worden rasters geplaatst.	Het project bevindt zich in de realisatiefase . De realisatie vindt plaats in 2023 en 2024	2024	10.306
Fiets	N226, OVL Op het fietspad N226 tussen de A12 en de N225 wordt fietsverlichting aangepast en uitgebreid om de veiligheid te vergroten.	Het project bevindt zich in de realisatiefase . De realisatie wordt eind 2023 opgeleverd.	2023	697
Provinciale Wegen	N226, Spoortunnel Maarsbergen De Woudenbergseweg (N226) in Maarsbergen krijgt een tunnel onder het spoor. Hiermee verdwijnt de gelijkvloerse spoorwegovergang. Doel is het bevorderen van de verkeersveiligheid, de doorstroming en de leefbaarheid in het dorp. De	Het project bevindt zich in de realisatiefase . Het project is succesvol aanbesteed door ProRail. Realisatie is gepland in 2023-2027.	2027	23.280

Thema	Beschrijving	Fase en voortgang	Uitvoering	Bedrag
	provincie Utrecht, de gemeente Utrechtse Heuvelrug en Prorail werken hier gezamenlijk aan. In 2022 vindt de voorbereiding plaats door ProRail. Het project is in 2026 gereed.			
Provinciale Wegen	N229 Hellingbanen voetgangerstunnel Werkhoven Realisatie van hellingbanen aan beide zijden van de voetgangerstunnel onder de N229 bij Werkhoven. Door het aanbrengen van hellingbanen wordt deze halte voor iedereen toegankelijk en voorkomen we oversteken van de provinciale weg.	Het project bevindt zich in de voorbereidingsfase . Het project ligt stil vanwege capaciteitstekorten. Op dit moment wordt er personeel geworven.	2024	681
Provinciale Wegen	N233, aansluiting N233-A12 Twee kruispunten worden geïntegreerd in het project N233 Veenendaal, Rondweg-Oost.	Het project bevindt zich in de voorbereidingsfase . Het project wordt uitgevoerd binnen de fase groenpoort als dit past met de bestemmingsplanprocedure en de stikstofproblematiek.	2024	1.175
Provinciale wegen / Verkeersveiligheid	N233, traject 68 Op de N233 tussen de N225 en de Achterbergestraatweg wordt onderhoud uitgevoerd, waarbij gelijk maatregelen worden meegenomen zoals de aanleg van een geleiderail. Hiermee wordt de verkeersveiligheid verbeterd. Het project is in 2023 gereed.	Het project bevindt zich in de realisatiefase . De realisatie is gepland in 2023.	2023	1.865
Provinciale Wegen	N233, Oostelijke Rondweg Veenendaal De N233 Rondweg Oost te Veenendaal wordt verbreed tot een 2 x 2 weg tussen de Grift en de A12 inclusief een ongelijkvloerse kruising bij de Prins Clauslaan. Hiermee wordt de bereikbaarheid van de regio verbeterd alsmede de leefbaarheid en de verkeersveiligheid.	Het project bevindt zich in de voorbereidingsfase . Het project is voor onbepaalde tijd vertraagd in verband met het stikstofvraagstuk. Fase Groenpoort gaat door omdat de gemeente de oplossing voor de stikstof-depositie heeft geregeld in het bestemmingsplan. De aanbesteding is afgerond. Realisatie (fase Groenpoort) vindt plaats in 2023/2024.	2024-2028	73.597
Provinciale Wegen	N233, Rijnbrug (incl. Geertsesteeg) Op de N233 bij Rhenen komt een nieuw brugdek met een 2 x 2 wegprofiel inclusief fietspaden aan beide zijden van de Rijnbrug op de bestaande onderbouw, inclusief de uitbreiding van wegprofiel naar 2x2 ten zuiden van de brug. Het project draagt bij aan de bereikbaarheid van de regio.	De gezamenlijke lobby vanuit de Taskforce, onze overleggen met het Rijk en het proces rond de verstedelijkingsstrategie Arnhem-Nijmegen-Foodvalley hebben resultaat gehad. Het Rijk stelt in het kader van de woningbouwontwikkeling in de regio Foodvalley en de regio Rivierenland een rijksbijdrage beschikbaar voor de verbreding van de Rijnbrug bij Rhenen. De Rijksbijdrage is € 40 miljoen inclusief btw. Realisatie van het project in 2025 is niet meer haalbaar. We streven naar start van de realisatie in 2026 of 2027. Het project bevindt zich in de voorbereidingsfase . Het project is in afwachting van de oplossing van het stikstofvraagstuk.	2028	147.689
Provinciale Wegen	N233, Rijnbrug (Achterbergse straatweg)	Het project bevindt zich in de voorbereidingsfase . Samen met de gemeente Rhenen wordt het	2025	3.141

Thema	Beschrijving	Fase en voortgang	Uitvoering	Bedrag
	Op de N233 bij Rhenen wordt het kruispunt met de Achterbergsestraatweg vergroot om de doorstroming te verbeteren.	project verder uitgewerkt om de verkeersveiligheid te vergroten. Als overeenstemming is over het nieuwe ontwerp wordt de planning en het benodigde budget bepaald. Daarna vindt grondvererving en ruimtelijke procedures plaats in 2023.		
Verkeersveiligheid	N233, Bermverharding traject 67 Op de N233 traject 67, tussen de Smalle Zijde en de Cuneraweg te Veenendaal wordt dit jaar onderhoud aan de verharding uitgevoerd. Tijdens de voorbereiding van de werkzaamheden is gebleken dat er langs de weg nog geen bermverharding aanwezig is. Omdat bermverharding zorgt voor een vergevingsgezinde berm wordt de verkeersveiligheid bevorderd.	Het project is gereed en bevindt zich in de nazorgfase .	2023	175
Provinciale Wegen / Verkeersveiligheid / Fiets	N237, trajectaanpak 78 en 79 Op de N237 tussen de N238 (Huis ter Heide) en de N413 Richelleweg wordt onderhoud uitgevoerd. Het fietspad wordt verbreed en er wordt bermverharding aangebracht. Hiermee wordt de verkeersveiligheid vergroot en het provinciale fietsnetwerk versterkt. Het project is in 2023 gereed.	Het project bevindt zich in de realisatiefase . De realisatie vindt plaats in 2023.	2023	2.947
Fiets	N237, Fietspad McDonalds Zuid Aanleg van een nieuw fietspad direct/parallel aan de N238 i.v.m. voorgenomen uitbreiding van de MC Drive van de MC Donalds. Het huidige fietspad komt te vervallen, het eigendom wordt overgedragen (grondruil) aan de MC Donalds om het terrein in te richten. De Provincie wil hieraan meewerken om de fietsveiligheid en fietsstructuur te verbeteren. Het toekomstige fietspad wordt aangesloten op de bestaande fietsinfrastructuur.	Het project bevindt zich in de voorbereidingsfase . McDonalds heeft de Ruimtelijke Onderbouwing afgerond en de procedure is gestart. De kans op bezwaren is groot. Uitvoering verschuift naar verwachting naar 2024.	2024	310
Provinciale Wegen	N237, Panweg Gelijktijdig met het onderhoud aan de VRI wordt op de kruising N237-Panweg voetgangersoversteken en trottoirs toegevoegd en een fietsoversteek verplaatst.	Het project bevindt zich in de realisatiefase . De realisatie vindt plaats in 2024.	2024	526
Fiets	N199, Doorfietsroute Amersfoort / Bunschoten De realisatie van de doorfietsroute Amersfoort-Bunschoten levert een bijdrage aan de doelstelling om 50% van alle ritten onder de 15 kilometer op de fiets te laten plaatsvinden. Specifiek draagt deze doorfietsroute bij aan het stimuleren van het fietsgebruik in het woon-werkverkeer, de bereikbaarheid van de regio en aan een gezonde leefomgeving.	Het project bevindt zich in de realisatiefase . Het werk is aanbesteed en de realisatie vindt plaats in 2023.	2023	1.685
Provinciale wegen / Verkeersveiligheid	N238, traject 82 Op de N238 bij Den Dolder wordt onderhoud uitgevoerd, waarbij gelijk maatregelen worden meegenomen zoals de aanleg van bermverharding. Hiermee wordt de verkeersveiligheid	Het project is gereed en bevindt zich in de nazorgfase .	2023	1.054

Thema	Beschrijving	Fase en voortgang	Uitvoering	Bedrag
	verbeterd. Het project is in 2022 gereed.			
Provinciale Wegen	N401, aansluiting A2 Breukelen Van de tweestrooksrotonde aan de westzijde van afrit Breukelen (A2-N401) wordt een partiële rotonde gemaakt.	Het project bevindt zich in de voorbereidingsfase Vanwege tekort aan personeel en de complexiteit van het project wordt dit project niet in 2023 uitgevoerd, maar in 2024.	2024	1.356
Provinciale Wegen / Vervangingsinvestering	N402, traject 87 en 88 Op de N402 tussen Loenen (N201) en Breukelen wordt groot onderhoud uitgevoerd. De snelheid wordt verlaagd van 80 naar 60 km/uur. Er wordt een in twee richtingen bereden fietspad aan de westzijde van de weg aangebracht ter hoogte van Loenen en er wordt een aantal plateau's aangebracht. Hiermee wordt de verkeersveiligheid vergroot.	Het project bevindt zich in de realisatiefase . Het wegvak tussen Loenen en Breukelen wordt in 2022 voorbereid en gerealiseerd. Voor het wegvak tussen de N201 en Loenen heeft omgevingsparticipatie plaats gevonden, vanwege de tegenstand op het ontwerp waarin het oostelijke fietspad komt te vervallen. Er is oplossing gevonden, waardoor het oostelijk fietspad behouden blijft. Het onderdeel oostelijk fietspad kan pas in 2024 worden uitgevoerd i.v.m. benodigde tijd bestemmingsplan, voorbelasting, K&L en stikstofproblematiek. De overige onderdelen van het project (hoofddrijbaan en westelijk fietspad) worden wel in 2023 uitgevoerd	2024	8.221
Provinciale wegen / Verkeersveiligheid	N402, traject 89 De volgende maatregelen worden uitgevoerd: Bushaltes beter toegankelijk maken door de toepassing/aanpassing van blindegeleidelijnen, perronbanden, fietspaden, betegeling en leuning bermverharding aanbrengen langs de hoofddrijbaan van 16.9 tot 17.8. De zichtbaarheid van fietsers ter hoogte van zijwegen te verbeteren door de toepassing van rood asfalt en markering. Het rijcomfort op het fietspad te verbeteren.	Het project bevindt zich in de voorbereidingsfase . Omdat de asfaltverharding een langere levensduur heeft is, dit project uitgesteld tot 2026.	2026	505
Provinciale Wegen	N403, Bloklaan Reconstructie van de N403 binnen de bebouwde kom zodat de inrichting past bij de regimesnelheid ter plekke (30km/u) en verbreden van het fietspad.	Het project bevindt zich in de voorbereidingsfase . Het project kan niet worden uitgevoerd door de stikstofproblematiek. Uitvoering kan pas plaatsvinden als er een oplossing is voor de stikstofdepositie als gevolg van de benodigde omleiding.	2026	567
Fiets	N413, Fietsoversteek Soestduinen	Het project bevindt zich in de realisatiefase . Het project is onderdeel van DFR Utrecht-Amersfoort en is gerealiseerd.	2023	345
Verkeersveiligheid/vervangingsinvestering	N414, traject 103 Op de N414 tussen de A1 en Eembrugge wordt onderhoud uitgevoerd, waarbij gelijk bermverharding wordt aangelegd. Hiermee wordt de verkeersveiligheid verbeterd.	Het project is gereed. Het project bevindt zich in de nazorgfase .	2023	619
Wegen / Verkeersveiligheid / kwaliteit leefomgeving	N415, traject 104 Op basis van de afgeronde trajectstudie worden onder andere de	Het project bevindt zich in de voorbereidingsfase . De maatregelen aan de hoofddrijbaan	2024	3.466

Thema	Beschrijving	Fase en voortgang	Uitvoering	Bedrag
	<p>volgende maatregelen voorgesteld die samen met het grootonderhoud aan de hoofdrijbaan worden uitgevoerd: snelheidsregime op de hoofdrijbaan verlagen van 80 naar 60, bermverharding toepassen langs de hoofdrijbaan, de kruising N415 - Hollandse Sloot reconstrueren, de kruising van de N415 met de Hoge Vuurscheweg reconstrueren, de kruising van de N415 met de Zevenlindenweg reconstrueren, drempelconstructies aanleggen, inrichten bushaltes en diverse ecologische maatregelen aanbrengen.</p>	<p>worden in 2023 uitgevoerd. De ecologische maatregelen hebben een langere voorbereiding nodig en worden in 2024 uitgevoerd.</p>		
Fiets / Verkeersveiligheid	<p>N463 In 2023 wordt op de N463 gelijktijdig met diverse onderhoudswerkzaamheden bermverharding aangebracht en een extra plateau aangelegd. De snelheid wordt verminderd op de N463 van 80 naar 60km/u en vanaf de brug (waar het fietspad langs de N463 loopt) tot de provinciegrens met Zuid-Holland wordt het fietspad en tussenberm tussen de rijbaan en fietspad te verbreed.</p>	<p>Het project bevindt zich in de voorbereidingsfase. Het project wordt in 2023 uitgevoerd.</p>	2023	375
Provinciale Wegen / Verkeersveiligheid / Fiets / Vervangingsinvestering	<p>N484, trajectaanpak Op de N484 tussen Leerdam en de A2 wordt onderhoud, waaronder een duikerbrug, uitgevoerd waarbij gelijk maatregelen worden meegenomen zoals de aanleg van 2 rotondes, het aanbrengen van bermverharding en het verbreden van de hoofdrijbaan. De verkeersveiligheid en bereikbaarheid worden hiermee vergroot.</p>	<p>Het project bevindt zich in de voorbereidingsfase. Alleen de onderhoudsscope kan in 2023 worden uitgevoerd door de stikstofproblematiek. De overige maatregelen zoals de aanleg van rotondes en verbreden van de hoofdrijbaan kan pas plaatsvinden als er een oplossing is voor de stikstofdepositie.</p>	2024	10.706
Provinciale Wegen	<p>Carpoolplaatsen De capaciteit van de carpoolplaatsen Baarn, Eembrugge, Maartensdijk en IJsselstein wordt vergroot.</p>	<p>Het project bevindt zich in de realisatiefase. De carpoolplaatsen Baarn, Eembrugge en Maartensdijk zijn gereed. Voor de carpoolplaats IJsselstein dient nog voorbelasting van de ondergrond plaats te vinden. Realisatie is gepland in 2023.</p>	2023	1.655
Smart Mobility	<p>Glasvezelnetwerk Verkeerslichten Om het netwerk klaar te maken voor de toekomst is een investering nodig om delen van het MDSL netwerk te vervangen voor glasvezel. Daarnaast is het belangrijk om op sommige punten in het netwerk aanpassingen aan te brengen om de betrouwbaarheid van het netwerk te verbeteren.</p>	<p>Het project bevindt zich in de voorbereidingsfase. De realisatie is gepland in 2024.</p>	2024	1.011
Fiets	<p>Kantmarkeringen fietspaden In de programmabegroting 2023 van Fiets is opgenomen dat alle provinciale fietspaden kantmarkering</p>	<p>Het project wordt in 2023 aanbesteed, waarna de realisatie gefaseerd plaatsvindt, tot uiterlijk 2025.</p>	2023/2024/2025	965

Thema	Beschrijving	Fase en voortgang	Uitvoering	Bedrag
	krijgen. Dit sluit aan op de geactualiseerde aanbevelingen van CROW voor markering op fietspaden uit mei 2022. Het toepassen van kantmarkering levert tegen relatief lage kosten een verbetering op van de verkeersveiligheid voor fietsers.			
Fiets	Verlichting regionaal fietsnetwerk	Het project bevindt zich in de voorbereidingsfase . Aanbesteding en realisatie vindt plaats in 2023.	2023	368
Fiets	Revisie Fietsknooppuntensysteem Om (recreatief) fietsen te bevorderen gaat de provincie het verouderde fietsknooppuntensysteem aanpassen. Het fietsknooppuntensysteem is een landelijk bewegwijzeringssysteem. De revisie van het provinciaal fietsroutenetwerk (1.600 km) zorgt tevens voor een aanbod dat beter aansluit bij de vraag naar nieuwe en veiligere routes en een betere aansluiting met recreatieterreinen en natuurgebieden, steden, dorpen, horeca en cultureel erfgoed. Wegbeheerders en terreineigenaren.	De voorbereidingsfase (incl. aanbesteding) is afgerond. Per 1 oktober start de realisatiefase .	2024	1.418
Provinciale Wegen	Beverweerdsebrug Bunnik De Beverweerdse brug in Bunnik kan de huidige verkeersbelasting niet meer dragen. De brug is een rijksmonument. De nieuwe brug moet daarom voldoen aan eisen van de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed (RCE).	Het project bevindt zich in de realisatiefase . In 2023 vindt de contractvoorbereiding en aanbesteding plaats. De realisatie is gepland in 2024.	2024	760
Provinciale Wegen	Bushokjes (abri's) De bestaande bushokjes van de provincie Utrecht hebben het einde van hun levensduur bereikt en worden vervangen.	Het project bevindt zich in de realisatiefase . De abri's zijn allemaal gefabriceerd en ook deels geplaatst. Voor de niet geplaatste abri's moeten nog elektriciteitsaansluitingen worden aangepast. De realisatie vindt plaats in 2023.	2023	1.646
Provinciale Vaarwegen	Damwanden Eem De houten damwanden in de Eem hebben het einde van hun levensduur bereikt. In de periode tot 2028 worden ze vervangen.	Het project bevindt zich in de voorbereidingsfase De vervanging van de damwanden in de Eem wordt niet in 2023 uitgevoerd vanwege tekort aan personeel en onzekerheid over de scope van het werk omdat het beheerplan verouderd was. In 2023 is het nieuwe beheerplan Eem vastgesteld. Op basis daarvan kan het ontwerp van de te vervangen damwanden worden bepaald. In 2023 vindt de aanbesteding van een meerjarig bouwteam "vervangen damwanden" plaats zodat daarna efficiënter en sneller de voorbereiding en realisatie kan plaatsvinden	2026	8.790
Provinciale vaarwegen	Merwedekanaal Oeverconstructie Uit een inspectie van het kanaal is gebleken dat over een lengte van	Het project bevindt zich in de realisatiefase . Op 5 van de 9	2023	14.500

Thema	Beschrijving	Fase en voortgang	Uitvoering	Bedrag
	4.496 meter oeverconstructie moet worden vervangen. Van de te vervangen oevers ligt een deel binnen het grondgebied van de provincie Zuid-Holland. Beide provincies hebben de werkzaamheden in een gezamenlijk proces aanbesteed. De eindprognose van dit project valt lager uit (circa 10,7 miljoen euro). Hiermee is rekening gehouden in de doorrekening van de kapitaalslasten. Aangezien de staalprijzen sterk fluctueren wordt het krediet niet verlaagd.	locaties zijn nog werkzaamheden in uitvoering.		
Provinciale vaarwegen	De Birk Uit onderzoek is gebleken dat de aankoop van een nieuw schip het meest efficiënt en duurzaam is. Het huidige schip is namelijk aan het einde van zijn levensduur.	Het project bevindt zich in de voorbereidingsfase.	2023	1.100
Vervangingsinvestering	Vervanging wintermachines		2023-2025	1.483
Overdracht	Overdracht ouder weggedelen N484 aan gemeente Vijfheerenlanden		2023	1.174
Totaal projecten in voorbereiding en realisatiefase				488.472

Tabel 8: Stand van zaken projecten in voorbereidings en realisatiefase Bereikbaarheid I – Algemeen

4.4 Projecten in de voorbereidings- en realisatiefase Bereikbaarheid II- Openbaar vervoer

In tabel 9 is de stand van zaken van alle projecten in de voorbereidings- en realisatiefase van Bereikbaarheid II – Openbaar vervoer opgenomen.

Bedragen x € 1.000

Thema	Beschrijving	Fase en voortgang	Uitvoering	Bedrag
Uitbreiding investering	Bouwrijp maken en realiseren energieaansluiting (incl. grondaankoop) busstalling Amersfoort :	Het project bevindt zich in de Voorbereidingsfase. De percelen aan de Heliumweg en Argonweg zijn aangekocht. De huidige bedrijfspanden zullen in twee fasen worden gesloopt waarna het bouwrijp opleveren kan plaatsvinden. Met Stedin zijn principe-afspraken gemaakt m.b.t. het leveren van een nieuwe stroomaansluiting en transformatorhuisje	2023-2027	9.037
Uitbreiding investering	Afwikkeling werkzaamheden Uithoflijn	Bij de jaarrekening 2021 is de financiële afwikkeling van het project Uithoflijn opgenomen en het	2024	8.355

Thema	Beschrijving	Fase en voortgang	Uitvoering	Bedrag
		projectkrediet afgesloten. De laatste werkzaamheden lopen echter nog door. De kwaliteitsverbetering van de haltes op de Uithoflijn is hiervan is grootste onderdeel. Dit zal in 2024 worden gerealiseerd		
Vervanging en uitbreiding	Tramremise	Nazorgfase Uitvoeren van afrondende werkzaamheden.	2020-2023	62.000
Uitbreiding investering	OV Busterminal	Nazorgfase Het project is gerealiseerd. Het project moet alleen nog financieel worden afgewikkeld.	2023	36.921
Uitbreiding investering	P&R Breukelen: De provincie heeft in 2012 en 2014 gronden verworven bij station Breukelen waarmee zij eigenaar is van een drietal P+R terreinen en het naastgelegen busstation. De P+R Breukelen speelt als knooppunt namelijk een belangrijke rol voor de bereikbaarheid van de agglomeraties Utrecht en Amsterdam. Ondanks uitbreidingen in 2015 en 2017 is de huidige capaciteit (699 plekken) ontoereikend en staan de P+R terreinen bij station Breukelen regelmatig vol. Gevolg is dat er in de directe omgeving veel fout wordt geparkeerd. Ook ontstaat er extra zoekverkeer dat in de spits vastloopt op de overbelaste wegen rond het station. Deze situatie zorgt ervoor dat automobilisten de hele reis met de auto maken in plaats van (gedeeltelijk) met het OV. Naar aanleiding hiervan is gezocht naar de mogelijkheid de P+R capaciteit uit te breiden. Het doel van de P+R is om zoveel mogelijk OV-reizigers met een parkeerplek te faciliteren. Althans zij die op de auto aangewezen zijn om bij het station te komen. Om de groei van het gebruik van de P+R in de hand te houden, is het van belang te onderzoeken of met de	Het project bevindt zich in de realisatiefase. De bouw van de parkeergarage is gestart in maart 2023. De oplevering vindt eind 2023 plaats. Met de toepassing van zonnepanelen wordt een energie-neutraal gebouw opgeleverd. We koersen erop om gelijktijdig met de openstelling begin 2024 het betaald parkeren in de omgeving van start te laten gaan.	2023	7.602

Thema	Beschrijving	Fase en voortgang	Uitvoering	Bedrag
	invoering van betaald parkeren gebruik voor andere doeleinden kan worden voorkomen en het gebruik van de fiets naar het station wordt gestimuleerd			
Uitbreiding investering	<p>Tramwaarschuwinglichten SUNIJ-lijn</p> <p>In tegenstelling tot de Uithoflijn zijn niet alle oversteken van de SUNIJ-lijn beveiligd. De beheervisie geeft aan dat naar continue verbetering van de veiligheid moet worden gestreefd, met onveiligheid As Low As Reasonably Practicable (ALARP). Er worden daarom Tram Waarschuwing Lichten aangebracht op 17 oversteken die tot nu onbeveiligd zijn. Deze aanpassing past bij de algehele opwaardering van de SUNIJ-lijn.</p>	<p>Vorbereidingsfase</p> <p>De ontwerpvoorschriften voor de TWL's zijn geactualiseerd. De aanbesteding van de werkzaamheden vindt in 2024 plaats. De feitelijke uitvoering zal in 2024 plaatsvinden.</p>	2024	750
Uitbreiding investering	<p>Tramkruising Symfonielaan Nieuwegein</p> <p>Op de Symfonielaan in Nieuwegein heeft zich een fataal ongeval voorgedaan met een scootrijder die in tegengestelde richting over het fietspad reed. Met de gemeente als wegbeheerder heeft afstemming plaatsgevonden over de verbetering van de verkeersveiligheid op dit punt. De gemeente gaat over tot het realiseren van tweerichtingen fietspaden en in combinatie daarmee plaatst de provincie overwegbomen.</p>	<p>Nazorgfase</p> <p>De aanbesteding van dit project heeft plaatsgevonden en de uitvoering vond 2^e helft 2022 plaats.</p>	2023	791
Uitbreiding investering	<p>Wissel en halte Padualaan</p> <p>Dit project betreft het plaatsen van een extra overloopwissel om bij storingen de exploitatie in stand te houden.</p>	<p>Vorbereidings-/Realisatiefase:</p> <p>Uit het PvA aanpassing trambeveiliging en de analyses van (ver)storingen is de behoefte naar voren gekomen om de exploitatie op de Uithoflijn van UCC tot Science Park mogelijk te maken. Als onderdeel van het project aanpassing trambeveiliging wordt een projectplan opgesteld voor deze maatregel</p>	2023-2024	1.200

Thema	Beschrijving	Fase en voortgang	Uitvoering	Bedrag
Uitbreiding investering	N229 Hellingsbanen voetgangerstunnel Werkhoven <i>Project maakt inhoudelijk onderdeel uit van MIP Wegen, zie toelichting bij Provinciale wegen.</i>	Vorbereidingsfase	2024	681
Uitbreiding investering	Aanpassing trambeveiliging (robustheid vergroten) Het doel is het tramsysteem minder storingsgevoelig, robuuster (terugvalopties) en efficiënter te maken. Daarvoor is een aanpassing van de trambeveiliging noodzakelijk, in combinatie met de fysieke inrichting en sturing van wissels, keermogelijkheden en logistieke processen.	Vorbereidings-/realisatiefase Er is een plan van aanpak opgesteld voor de studie naar de toekomstige beveiliging en de verbetering van de betrouwbaarheid van het tramsysteem. Deze studie is de 2 ^e helft 2023 gereed, en als onderdeel daarvan wordt het gewenste maatregelenpakket nu ontwikkeld.	2023-2024	2.400
Uitbreiding investering	Chauffeursverblijf busstation Jaarbeurs De provincie Utrecht staat aan de lat om, in samenspraak met de gemeente, een definitief chauffeursverblijf aan te leggen op Perron C. De positie van het verblijf dient afgestemd te worden met de toekomstige locatie van de gewenste trappen van deze perrons naar de Moreelse Brug.	Vorbereidingsfase In overleg met de gemeente, beheerder en de gebruikers zijn enkele varianten van het verblijf uitgewerkt in een Voorontwerp. Het gekozen Voorontwerp wordt uitgewerkt tot een Definitief Ontwerp inclusief een SSK-raming, planning en risicodossier. Met de gemeente wordt een intentieovereenkomst gesloten om de realisatie van het verblijf mogelijk te maken. De verdere voorbereiding staat gepland voor de tweede helft van 2023, waarna in 2024 het verblijf kan worden gerealiseerd.	2024	937
Uitbreiding investering	Opkomstlocatie P&R Science Park In de concessie is een opkomstlocatie noodzakelijk waar de trambestuurders hun dienst aanvangen en beëindigen. Een locatie zo dicht mogelijk bij de trams geeft een optimale bedrijfsvoering en minimale exploitatiekosten. De te realiseren opkomstlocatie wordt verhuurd aan de concessiehouder. De	Vorbereidingsfase In afstemming met de vervoerder is - na realisatie van de vervoerkundige koppeling bij Utrecht centraal - bepaald aan welke voorwaarden de opkomstlocatie moet voldoen. De vervoerder heeft inmiddels een goed beeld van hoe de nieuwe tramomloop uitpakt voor de	2024	300

Thema	Beschrijving	Fase en voortgang	Uitvoering	Bedrag
	opkomstlocatie wordt tevens benut voor het onderhoud van de assets (reiniging en storingen).	opkomst van de trambestuurders. Een locatie zo dicht mogelijk bij de trams geeft een optimale bedrijfsvoering en minimale exploitatiekosten. De te realiseren opkomstlocatie wordt verhuurd aan de concessiehouder. De opkomstlocatie wordt tevens benut voor het onderhoud van de assets (reiniging en storingen). De uitvoering hiervan zal plaatsvinden in 2024.		
Uitbreiding investering	Aanschaf 5 st. smeerinstallaties RPH voor remiseterrein Vanwege booggeluid aanschaffen extra smeerinstallaties voor remiseterrein	Ontwerpfase	2024	110
Subtotaal Uitbreidingsinvesteringen				131.084
Vervanging investering	Overwegbeveiliging /directieleveringen	Nazorgfase: Voor de nieuwe tramremise is de aansluiting van 6 nieuwe wisselstellers afgerond. Voor project Nieuwegein City zijn tijdens de buitendienststelling wissels geplaatst	2023	12.202
Vervanging investering	Vernieuwde Regionale Tramlijn	Realisatiefase Over dit complexe project is PS geïnformeerd via separate rapportages. Op dit moment bevindt het project zich in de nazorgfase.	2020-2023	177.106
Vervanging investering	DRIS haltes (Tram/Bus + centrale systeem)	Realisatiefase Het areaal functioneert en is operationeel. Het project bevindt zich in de nazorgfase waarin 13 nieuwe locaties worden gerealiseerd en enkele display wisselingen plaatsvinden. De verwachting is dat het project in Q2 2024 volledig is afgerond.	2024	9.502
Vervanging investering	Beveiliging opstel terrein Om graffiti en beschadiging van de trams en gestalde bussen te voorkomen is een betere beveiliging van de opstel terreinen gewenst. De beveiliging bestaat uit verbeterde hekwerken bij de remise (inclusief de	Realisatie fase De ontwerpfase is doorlopen en de aanbesteding heeft plaatsgevonden op basis van de investeringsbeslissing die is voorgelegd aan	2023	460

Thema	Beschrijving	Fase en voortgang	Uitvoering	Bedrag
	nieuwe busstalling ter plaatse) en camera's om toezicht te houden op alle opstelreinen (inclusief P&R USP).	de portefeuillehouder. Project is in uitvoering.		
Vervanging investering	Indico-systeem (ULTRA) Indico is het systeem waarmee contact wordt onderhouden met de trams, zowel digitaal als via spraakcommunicatie. De vervanging beslaat het EBS, alle boordcomputers, een management platform, bedieningsposten, instructie van de gebruikers, de implementatie en onderhoud en supportdiensten op de producten.	Nazorgfase De implementatie van het nieuwe IVU-systeem in alle voertuigen heeft plaats gevonden. Decharge is verleend.	2022	4.400
Vervanging investering	Stroomaansluiting Tractiestations SUNIJ: Door een beschadiging van de oude voedingskabels zijn de onderstations Paul Krugerbrug en Vijverlaan op de SUNIJ-lijn in Utrecht tijdelijk buiten gebruik en vervangen door noodstroomgeneratoren. Om de onderstations te kunnen blijven gebruiken moeten nieuwe stroomaansluitingen worden gerealiseerd door de netbeheerder.	Nazorgfase De voorlopige aansluiting van het tractiestation Paul Krugerbrug is gerealiseerd. Aan Stedin is opdracht gegeven de definitieve aansluitingen in orde te maken. De realisatie heeft in 2022 plaatsgevonden.	2022	745
Vervanging investering	Stroomaansluiting Tractiestations SUNIJ Vijverlaan	Realisatiefase Een afzonderlijke aansluiting van het tractiestation Vijverlaan. Het tractiestation Vijverlaan wordt tot nu gevoed via het tractiestation Paul Krugerbrug. Een eigen aansluiting wordt gerealiseerd om redundantie te realiseren	2023-2024	720
Vervanging investering	Poortdijk OBI vervangen: De overwegbeveiliging op de Poortdijk in IJsselstein is aan het einde van zijn levensduur. De vervanging borgt de veiligheid en betrouwbaarheid van de tramkruising.	Voorbereidingsfase Het ontwerp wordt in 2023 gemaakt en de uitvoering wordt in 2024 verwacht.	2024	370
Vervanging investering	Vernieuwing overweg St. Antoniusziekenhuis	Voorbereidings-Realisatiefase:	2024	590

Thema	Beschrijving	Fase en voortgang	Uitvoering	Bedrag
	De bestaande overweg voor expeditie verkeer en ambulances bij het St. Antoniusziekenhuis in Nieuwegein is aan het einde van zijn levensduur en dient opnieuw te worden ingericht. Dit rekening houdend met de inrichtingsprincipes voor (veilige) tramkruisingen.	Het ontwerp hiervoor is gereed, aanbesteding zal eind 2023 plaatsvinden, uitvoering begin 2024.		
Vervanging investering	Vervanging 3 tractiestations SUNIJ -lijn De tractiestations Nieuwegein Zuid, IJsselstein Zuid en Achterveld dateren van de start van de SUNIJ-lijn en worden op grond van leeftijd, risicoprofiel en toekomstbestendigheid vervangen.	Vorbereidings-/realisatiefase Uitvoering vindt naar verwachting plaats eind 2023/begin 2024. Afspraken met Stedin worden daarover gemaakt.	2023-2024	3.600
Subtotaal Vervangingsinvesteringen				209.695
Totaal projecten in voorbereidings en realisatiefase				340.779

Tabel 9: Stand van zaken projecten in voorbereidings en realisatiefase Bereikbaarheid II - Openbaar vervoer

4.5 Afgesloten projecten Bereikbaarheid I- Algemeen

Er zijn sinds het MIP mobiliteit – Kaderbrief 2024 geen projecten afgesloten bij Bereikbaarheid I – Algemeen.

4.6 Afgesloten projecten Bereikbaarheid II- Openbaar vervoer

Er zijn sinds het MIP mobiliteit – Kaderbrief 2024 geen projecten afgesloten bij Bereikbaarheid II – Openbaar vervoer.

5 Kasritmes studiefase en realisatiefase

In onderstaande tabellen is van de projecten in de studiefase een indicatie opgenomen van de verwachte investeringsbedragen en kasritmes. Peildatum hiervan is 1 september 2023. De uitvoeringskosten van de studieprojecten zijn indicatieve bedragen en zijn nog met onzekerheden omgeven, omdat slechts het probleem bekend is. Er dient nog besloten te worden of het vermeende probleem ook daadwerkelijk moet worden aangepakt en welke oplossing er wordt gekozen. Verder wordt soms uitgegaan van inkomsten (bijdragen van derden), die ook niet zeker zijn gesteld. Ook kan een studie leiden tot een maatregel die door een andere partij gaat worden uitgevoerd. Dan is er geen sprake van een investering, maar van een bijdrage. In de studiefase zijn op dit moment projecten opgenomen die net zijn opgestart (definitiefase) en projecten die al verder zijn uitgewerkt (ontwerpfase). Zeker van die eerste categorie is het benodigd budget nog onzeker. Vaak zijn nog diverse varianten in onderzoek. De potentiële budgetbehoefte van deze projecten kent dan ook een forse bandbreedte. Er is voor gekozen om voor deze projecten het gemiddelde op te nemen van de varianten. Na keuze van een voorkeursvariant zal de potentiële budgetbehoefte steeds duidelijker worden. Prognoses van budgetten voor projecten in de studiefase krijgen dan ook waar nodig een update bij een actualisatie van het MIP.

Conform de aanpak wordt elke provinciale weg periodiek middels een trajectstudie onderzocht. Daarom zijn alle trajectstudies voor komende jaren opgenomen in de overzichten. Voor Smart Mobility zijn de investeringsbedragen opgenomen zoals deze in het uitvoeringsprogramma zijn opgenomen. Reden is dat het bij dit thema om (veel) kleinschalige maatregelen gaat. Deze kennen daarmee een beperkte studiefase per project. De basis wordt gelegd in het betreffende uitvoeringsprogramma, waarna studie en realisatie van de projecten adaptief plaatsvindt. Projecten vanuit dit thema die promoveren naar de realisatiefase komen dus later wel terug in de tabellen in het volgende hoofdstuk.

De vervangingsinvesteringen zijn voor de korte termijn als concrete studieprojecten opgenomen in de overzichten. Voor de (middel)lange termijn zijn geen concrete vervangingsinvesteringen opgenomen. In de volgende overzichten is wel de geprognosticeerde budgetbehoefte opgenomen voor kunstwerken en verhardingen, gebaseerd op de in de Nota Investeren, waarden en exploiteren vastgestelde afschrijvingstermijnen. Dit om een totaalbeeld te geven van alle (vervangings) investeringen en de daaruit voortvloeiende kapitaallasten. Op basis van levensduur en periodieke inspecties wordt voor kunstwerken en verhardingen bepaald wanneer vervangingsinvesteringen in de praktijk daadwerkelijk nodig zullen zijn. Hieruit volgen dan in toekomstige jaren concrete studies naar vervangingsinvesteringen die in het MIP worden opgenomen.

5.1 Kasritme studiefase Bereikbaarheid I- Algemeen

In tabel 10 is de prognose van het kasritme opgenomen van de projecten in de studiefase Bereikbaarheid I – Algemeen wegen en verkeersveiligheid. Dit is inclusief de in dit MIP voorgestelde principebesluiten.

Omschrijving project	Prognose	Bedragen X € 1.000				
		Kasritme 2024	Kasritme 2025	Kasritme 2026	Kasritme 2027	Kasritme 2028 e.v.
N198 Traject 2	500		500			
N199 Traject 6 , 7, 8 en 9	10.000			10.000		
N204 Traject 16 + 17	2.000		2.000			
N225 / N227 / N234 / N238 / N408 / N416 /N419	13.800		13.800			
N210 Trace 21B	6.000			6.000		
N221 trajecten 31 en 32 (incl. Paleis Soestdijk)	2.000			2.000		
N221 Traject 28,29 en30 (Poort van Baarn)	15.000		4.000	4.000	7.000	
N224 stationsweg Oost Woudenberg	3.500			3.500		
Knelpunten verkeersveiligheid	1.500		1.500			
N225 / N226 / N234	4.300		4.300			
N225 Driebergen - Doorn	700			700		
N229 - A12 Bunnik , Parallelweg, Aanpassing kruispunt afrit	1.000			1.000		
N230 traject 65 (incl. divigerende diamant)	15.000	1.000			14.000	
N234 traject 72 en 73	500		500			

N237 Studie locaties verkeersveiligheid en ongelijkvloerse kruisingen fiets	20.000				10.000	10.000
N238, traject 81	5.000		5.000			
N413 traject 101	500			500		
Demmerikse Brug, Midden Wetering/N201	20.000					20.000
Donderberg rotonde, Leersum.	7.500				7.500	
Kunstwerken gehele provincie	20.295					20.295
Diverse trajecten gehele provincie	94.268					94.268
Bruto investeringen Wegen en Verkeersveiligheid	243.363	1.000	31.600	27.700	38.500	144.563

Tabel 10: Kasritme studiefase Bereikbaarheid I - Algemeen wegen en verkeersveiligheid

In tabel 11 is de prognose van het kasritme opgenomen van de projecten in de studiefase Bereikbaarheid I – Algemeen fiets. Dit is inclusief de in dit MIP voorgestelde principebesluiten.

Bedragen X € 1.000

Omschrijving project	Prognose	Kasritme 2024	Kasritme 2025	Kasritme 2026	Kasritme 2027	Kasritme 2028 e.v.
N410 Vrijliggend fietspad Houten- Odijk	8.000		4.000	4.000		
Doorfietsroute Amersfoort-Hilversum	235	235				
Doorfietsroute Utrecht-Hilversum	4.000	400	3.600			
Fietsbrug Nieuwer Ter Aa	4.130					4.130
Fietsbrug Bunnik A12	6.700		3.350	3.350		
Provinciale fietspaden en parallelwegen (deel 2)	150	150				
Bruto investeringen Fiets	23.215	785	10.950	7.350	-	4.130

Tabel 11: Kasritme studiefase Bereikbaarheid I - Algemeen fiets

In tabel 12 is de prognose van het kasritme opgenomen van de projecten in de studiefase Bereikbaarheid I – Algemeen smart mobility.

Bedragen X € 1.000

Omschrijving project	Prognose	Kasritme 2024	Kasritme 2025	Kasritme 2026	Kasritme 2027	Kasritme 2028 e.v.
Begrote Investerings Smart Mobility MIP	8.925	1.015	1.000	1.000	4.000	1.910
Bruto investeringen MIP Smart Mobility	8.925	1.015	1.000	1.000	4.000	1.910

Tabel 12: Kasritme studiefase Bereikbaarheid I - Algemeen smart mobility

5.2 Kasritme studiefase Bereikbaarheid II- Openbaar vervoer

In tabel 13 is de prognose van het kasritme opgenomen van de projecten in de studiefase Bereikbaarheid II – Openbaar vervoer.

Bedragen X € 1.000

Omschrijving project	Prognose	Kasritme 2024	Kasritme 2025	Kasritme 2026	Kasritme 2027	Kasritme 2028 e.v.
Bereikbaarheid II - Openbaar vervoer studieprojecten						
Verzwaringsmaatregelen energievoorziening en voedingskabels	1.500		1.500			
Duurzaamheidsmaatregelen energievoorziening en voedingskabels	n.n.t.b.					
Optimalisatie wiel-railcontact	1.000	1.000				
Tweede fase maatregelen programma verbetering overwegbeveiliging	750	750				
Realisatie Overwegbomen	1.500	1.500				

Vervanging Zoutloods	5.000		5.000			
IT architectuur	800		400	400		
Doorontwikkelen SAP	800		400	400		
Materieel aanpassing GPS rijden	250	250				
Vervanging Overweg beveiligingsinstallaties	5.700		1.500	2.500	1.700	
Perrons Vaartsche Rijn en P+R USP	930	930				
Zero Emissie	2.400		2.400			
MIRT verkenning Groeisprong	200.000					200.000
Totaal studie projecten OV	220.630	4.430	11.200	3.300	1.700	200.000

Tabel 13: Kasritme studiefase Bereikbaarheid II - Openbaar vervoer

5.3 Kasritme realisatiefase Bereikbaarheid I- Algemeen

In tabel 14 is de prognose van het kasritme opgenomen van de projecten in de realisatiefase Bereikbaarheid I – Algemeen wegen. Dit is inclusief de in dit MIP voorgestelde investeringsbesluiten.

Bedragen X € 1.000

Omschrijving project	Toegekend krediet bruto (incl. indexering)	Bijdragen derden	Uitgaven t/m 2022	Kasritme					
				2023	2024	2025	2026	2027	2028 e.v.
Provinciale (Vaar)wegen									
N201, maatregelenpakket	83.937			800	5.900	4.170	28.120	12.610	32.337
N210, traject 20	851		583	80	187				
N210, traject 21A	6.327			100	3.114	3.114			
N210, traject 22	937		1	936					
N210, traject 23	3.471			100	1.686	1.686			
N210, traject 24	1.735			100	818	818			
N212, traject 27	1.133		121	150	862				
N224, traject 33 en 34	3.665					3.665			
N224 Ronde Austerliitseweg - Zeist	295		195	100					
N224,N226 Woudenberg	6.706	1.889	45	170	340	600	2.800	2.751	
N225, traject 42	222		2	219					
Spoortunnel Maarsbergen	23.280		6.314	200	5.600	5.500	3.800	1.866	
N229 Hellingbanen voetgangerstunnel Werkhoven	681				681				
N233 Oostelijke Rondweg Veenendaal	73.597	6.250	1.269	1.200	10.000	10.000	17.100	17.100	16.928
Rijnbrug	147.689	93.634	3.005	300	929	1.252	19.405	37.886	84.912
Rijnbrug (Achterbergse straatweg)	3.141		445	1.000	500	1.196			
Aansluiting N233-A12	1.175				1.175				
Zonnepanelen op geluidsschermen	350				350				
N237 Trajectaanpak 78 en 79	1.077		160	918					
Panweg	526		5	65	456				
N238, traject 82	739		529	30					
N401, aansluiting A2 Breukelen	1.356			100	1.256				
N402, traject 87 en 88	1.533		315	800	417				
N402, traject 89	334						334		
N403, Bloklaan	567		1				566		
N415, traject 104	1.148			1.148					
N484 Trajectaanpak	8.420		769	942	6.709				
Carpoolplaatsen	1.655		728	100	827				
Glasvezel	1.011			875	136				

Bruto investeringen (Vaar)wegen	377.559	101.773	14.487	10.434	41.942	32.001	72.125	72.213	134.177
--	----------------	----------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	----------------

Tabel 14: Kasritme realisatiefase Bereikbaarheid I - Algemeen wegen

In tabel 15 is de prognose van het kasritme opgenomen van de projecten in de realisatiefase Bereikbaarheid I – Algemeen fiets. Dit is inclusief de in dit MIP voorgestelde investeringsbesluiten.

Bedragen X € 1.000

Omschrijving project	Toegekend krediet bruto (incl. indexering)	Bijdragen derden	Uitgaven t/m 2022	Kasritme					
				2023	2024	2025	2026	2027	2028 e.v.
Fiets									
N201, maatregelenpakket	9.200			100	2.000	1.000	2.000	1.000	3.100
N224, traject 33 en 34	243					243			
N224 Renswoude	265		278						
N224,N226 Woudenberg	10.067	1.700	16	170	340	950	4.290	4.301	
Doorfietsroute USP-Veenendaal	5.546		18	1.250	4.279				
N 226 OVL	697		126	571					
N237 Fietspad Mc Donalds Zuid	310		96	100	114				
N237 Trajectaanpak 78 en 79	1.531		79	1.301	150				
Doorfietsroute Amersfoort-Bunschoten	1.685		139	1.546					
N463, maatregelen	75			75					
N484 Trajectaanpak	153		82	18	53				
Fietsoversteek Soestduinen (DFR Utrecht Amersfoort)	345		55	290					
Kantmarkeringen fietspaden:	965			193	579	193			
Verlichting Regionaal fietsnetwerk	368		0	368					
Revisie Fietsknooppuntensysteem ten behoeve van recreatie en toerisme.	1.418	120	0	715	703				
Bruto investeringen Fiets	32.868	1.820	889	6.698	8.218	2.386	6.290	5.301	3.100

Tabel 15: Kasritme realisatiefase Bereikbaarheid I - Algemeen fiets

In tabel 16 is de prognose van het kasritme opgenomen van de projecten in de realisatiefase Bereikbaarheid I – Algemeen verkeersveiligheid. Dit is inclusief de in dit MIP voorgestelde investeringsbesluiten.

Bedragen X € 1.000

Omschrijving project	Toegekend krediet bruto (incl. indexering)	Bijdragen derden	Uitgaven t/m 2022	Kasritme					
				2023	2024	2025	2026	2027	2028 e.v.
Verkeersveiligheid									
N201, maatregelenpakket	9.393				2.000	1.000	2.000	1.000	3.393
N210, traject 20	2.157		1.188	400	569				
N210, traject 21	155				155				
N210, traject 21A	712				356	356			
N210, traject 22	834		1	833					
N210, traject 23	513				256	256			
N210, traject 24	102				51	51			
N212, traject 27	1.108		109	150	848				
N221 Ronde Wakkerendijk	1.631	292	5	300	1.326				
N224, traject 33 en 34	3.813	0	0	0	0	3.813			
N224 Renswoude	531		481	50					
N224 Ronde Austerlitzseweg - Zeist	574		527	47					
N226 Faunapassage	457		0	50	407				

N233, Bermverharding, traject 67	175		134	40					
N233, traject 68	504		15	489					
N237 Trajectaanpak 78 en 79	339		17	322					
N238, traject 82	315		276						
N402, traject 89	171						171		
N414, traject 103	213		152						
N415, traject 104	581			581					
N463, maatregelen	300			300					
N484 Trajectaanpak	877		45	800	32				
Bruto investeringen Verkeersveiligheid	25.455	292	2.952	4.363	6.000	5.477	2.171	1.000	3.393

Tabel 16: Kasritme realisatiefase Bereikbaarheid I - Algemeen verkeersveiligheid

In tabel 17 is de prognose van het kasritme opgenomen van de projecten in de realisatiefase Bereikbaarheid I – Algemeen kwaliteit leefomgeving. Dit is inclusief de in dit MIP voorgestelde investeringsbesluiten.

Bedragen X € 1.000

Omschrijving project	Toegekend krediet bruto (incl. indexering)	Bijdragen derden	Uitgaven t/m 2022	Kasritme					
				2023	2024	2025	2026	2027	2028 e.v.
Kwaliteit leefomgeving									
N201, maatregelenpakket	5.377					1.000	1.000	1.000	2.377
N224, traject 33 en 34	1.341					1.341			
N234, Faunapassage	150			150					
N415, traject 104	1.737				1.737				
N226 Faunapassage	9.849		472	1.500	7.877				
Bruto investeringen kwaliteit leefomgeving	18.454	0	472	1.650	9.614	2.341	1.000	1.000	2.377

Tabel 17: Kasritme realisatiefase Bereikbaarheid I - Algemeen kwaliteit leefomgeving

In tabel 18 is de prognose van het kasritme opgenomen van de projecten in de realisatiefase Bereikbaarheid I – Algemeen vervangingsinvesteringen. Dit is inclusief de in dit MIP voorgestelde investeringsbesluiten.

Bedragen x€1.000

omschrijving project	Toegekend krediet bruto (incl. indexering)	Bijdragen derden	Uitgaven t/m 2022	Kasritme					
				2023	2024	2025	2026	2027	2028 e.v.
Kunstwerken									
Beverweerdsebrug, Bunnik	760		125	420	216				
Duikerbrug N484	418			418					
Vervangingsinvesteringen kunstwerken	1.178	0	125	838					
Verharding									
N210, traject 20	1.665		251	424	990				
N210, traject 21	1.100				1.100				
N210, traject 23	71				35	36			
N210, traject 25	704		7	698					
N224, traject 35 (Renswoude)	2.250		2.256						
N233, traject 68	1.361		72	1.288					
N402, traject 87 en 88	6.688		2.137	1.500	3.051				
N414, traject 103	406		396	10					
Overdracht VHL	1.174			1.174					
N484 Trajectaanpak	838			255	583				
Vervangingsinvesteringen Verhardingen	16.257	0	5.120	5.349	5.758	36			
Vaarwegen									
Rivier Eem, damwanden overig	8.790	4.395	2.579	1.000	2.200	3.011			
Merwedekanaal , oeverconstructie	14.500		9.777	2.400					
De Birk	1.100			1.100					

Vervangingsinvesteringen Vaarwegen	24.390	4.395	12.356	4.500	2.200	3.011			
Wegmeubilair									
Bushokjes in de gehele provincie	1.646		1.329	317					
Vervangingsinvesteringen Wegmeubilair	1.646	0	1.329	317	0	0	0	0	0
VRI/ Verkeersmanagement									
Vervanging wintermachines	1.483		783	350	350				
Vervangingsinvesteringen overstijgende projecten	1.483		783	350	350				
Vervangingsinvesteringen Mobiliteit	44.953	4.395	19.712	11.354	8.524	3.046			

Tabel 18: Kasritme realisatiefase Bereikbaarheid I - Algemeen vervangingsinvesteringen

5.4 Kasritme realisatiefase Bereikbaarheid II – Openbaar vervoer

In tabel 19 is het kasritme opgenomen van de projecten in de realisatiefase die vallen onder het programma Bereikbaarheid II – Openbaar vervoer. Dit is inclusief de in dit MIP voorgestelde investeringsbesluiten. Bij projecten die in de afronding zitten is vaak nog een reservering voor risico of onvoorzien opgenomen binnen het project. Het kasritme hiervan is lastig te bepalen en in het gunstige geval treedt het niet op. Het is echter nog te vroeg om het projectkrediet ook daadwerkelijk naar beneden bij te stellen.

Bedragen X € 1.000

Omschrijving project	Toegekend krediet bruto (incl. indexering)	Bijdragen derden	Uitgaven t/m 2022	Kasritme					
				2023	2024	2025	2026	2027	2028 e.v.
Bereikbaarheid II - Openbaar vervoer Uitbereidingsinvesteringen									
Afwikkeling werkzaamheden Uithoflijn	8.355		2.515	3.012	2.828				
OV tramremise	62.000	21.200	61.081	919					
OV Busterminal	36.921		36.771	112	38				
P&R Breukelen	7.602		964	6.188	450				
Tramwaarschuwinglichten SUNIJ-lijn	750		58	30	662				
Tramkruising Symfonieaan Nieuwegein	791		592	199					
Busstalling Amersfoort incl. grondaankoop	9.037		6	1.075	2.885	50	3.897	1.125	
N229 Hellingbanen voetgangerstunnel Werkhoven	681		-	4	677				
Wissel en halte Padualaan	1.200		-	300	900				
Aanpassen trambeveiliging	2.400			100	2.300				
Aanschaf vijf smeerinstallaties	110				110				
Chauffeursverblijf busstation Jaarbeurs	937				937				
Opkomstlocatie P&R Science Park	300				300				
Totaal OV uitbreidingsinvesteringen	131.084	21.200	101.987	11.939	12.087	50	3.897	1.125	0

Bedragen X € 1.000

Omschrijving project	Toegekend krediet bruto (incl. indexering)	Bijdragen derden	Uitgaven t/m 2022	Kasritme					
				2023	2024	2025	2026	2027	2028 e.v.
Bereikbaarheid II - Openbaar vervoer Vervangingsinvesteringen									
Overwegbeveiliging	12.202		11.679	523					
Vernieuwde Regionale Tramlijn*	177.106		172.333	3.342	1.431				
DRIS haltes (Tram/Bus + centrale systeem)	9.502	3.652	8.260	1.242					
Beveiliging opstelsterrein*	460		94	366					
Indico-systeem	4.400		4.013	387					
Stroomaansluiting Tractiestations SUNIJ*	745		177	383	185				
Stroomaansluiting Tractiestations SUNIJ Vijverlaan	720		-	360	360				
Poortdijk OBI vervangen*	370		8		362				

Vernieuwing overweg St. Antoniusziekenhuis	590		-	590					
Vervanging 3 tractiestations SUNIJ-lijn	3.600		-	100	2.600	900			
Totaal OV vervangingsinvesteringen	209.695	3.652	196.563	7.233	4.998	900			

***Krediet aangepast met aanvullend besluit**

Tabel 19: Kasritme realisatiefase Bereikbaarheid II - Openbaar vervoer

6 Prognose kapitaallasten

6.1 Uitgangspunten

De kapitaallasten zijn berekend op basis van de netto-investering (= bruto uitgaven minus ontvangen bijdragen en/of subsidies van derden). Conform de Nota investeren, waarden en exploiteren worden kapitaallasten berekend vanaf het jaar van ingebruikname van het investeringsgoed. Bij de berekening van de prognose kapitaallasten is als uitgangspunt voor moment van ingebruikname gekozen het jaar volgend op het laatst geprognosticeerde kasritme van het betreffende investeringsgoed. Bij de vervangingsinvesteringen is bij de kapitaallasten rekening gehouden met de componentenmethode zoals in de nota kapitaalgoederen mobiliteit is opgenomen. Voor zover de splitsing van de kasuitgaven in tot de componentenmethode behorende onderdelen nog niet bekend is, is uitgegaan van de afschrijvingstermijn van 30 jaar voor kunstwerken en verhardingen. Samenvattend kunnen in de begroting en verantwoording de kapitaallasten afwijken door:

- Het exacte moment van ingebruikname na gereed melding van het investeringsgoed wijkt af van het geprognosticeerd moment van gereed melding;
- De geprognosticeerde kasuitgaven van het investeringsgoed wijken af van de gerealiseerde uitgaven van het investeringsgoed;
- Bij ingebruikname van het investeringsgoed is de exacte indeling naar componenten bekend en daarmee ook de berekening van de kapitaallasten.

De kapitaallasten van de uitbreidingsinvesteringen en vervangingsinvesteringen zijn in onderstaande tabellen gepresenteerd. De kapitaallasten van de studieprojecten zijn in deze overzichten buiten beschouwing gelaten. Bij deze projecten is het zekerheidspercentage lager doordat de hoogte nog onzeker is en het tevens de vraag is of deze projecten daadwerkelijk doorgang vinden. Na het afronden van deze projectfase worden deze investeringsopties ter besluitvorming aan Provinciale Staten voorgelegd, waarbij de consequenties van de besluitvorming voor de kapitaallasten inzichtelijk wordt gemaakt. Op basis van een indicatieve raming zijn de kapitaallasten van de studieprojecten wel berekend. Om een totaalbeeld te geven zijn de kapitaallasten zichtbaar in een grafiek inclusief de studieprojecten en een grafiek exclusief de studieprojecten.

In onderstaande grafieken is de ontwikkeling van de kapitaallasten weergegeven voor de investeringen voor Bereikbaarheid I- Algemeen (Wegen, Verkeersveiligheid, Fiets en Smart Mobility) (Figuur 4 en 5) en voor Bereikbaarheid II- OV (Figuur 6 en 7). Deze grafieken geven daarmee inzicht in de impact van investeringskeuzes door Provinciale Staten op de kapitaallasten.

De plafonds voor de kapitaallasten vanaf 2027 zijn voor Bereikbaarheid I- Algemeen € 17,678 mln en voor Bereikbaarheid II- OV €24,931 mln.

6.2 Ontwikkeling kapitaallasten Bereikbaarheid I- Algemeen

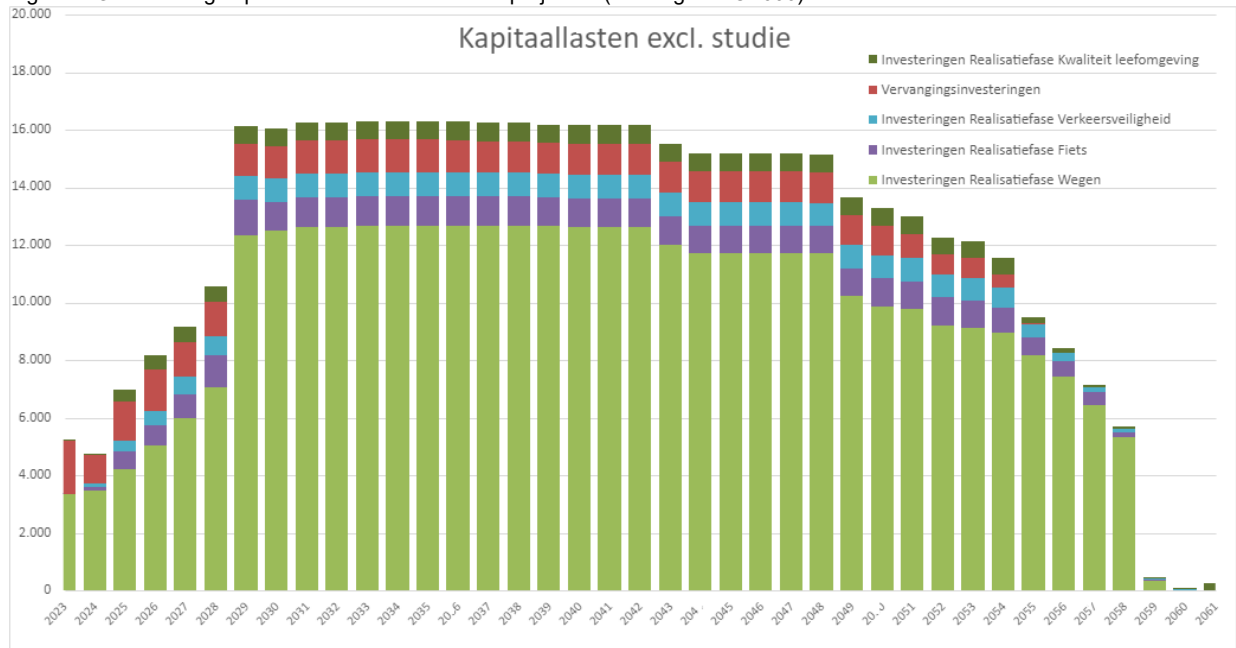
In tabel 20 is de ontwikkeling van de kapitaallasten Bereikbaarheid I – Algemeen weergegeven.

Bedragen x € 1.000

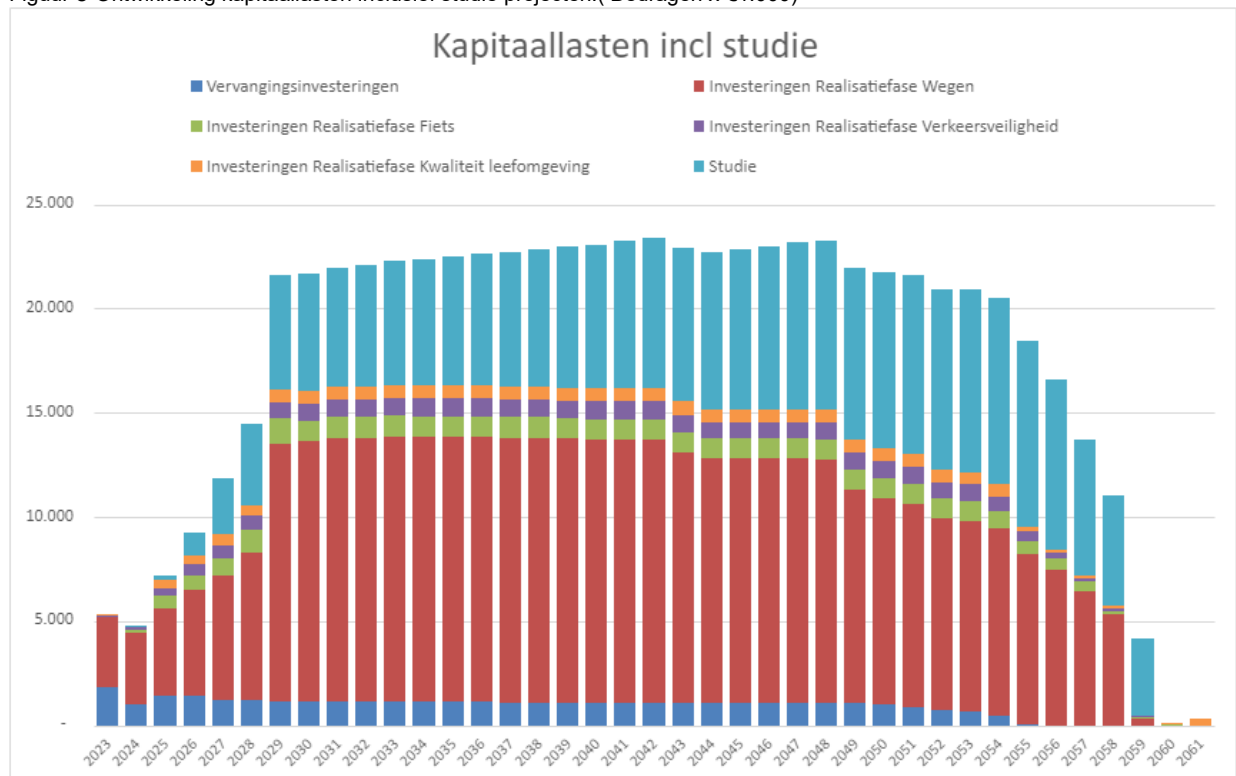
Investering (type/fase)	Afschrijving 2024	Afschrijving 2025	Afschrijving 2026	Afschrijving 2027	Afschrijving 2028 e.v.
Uitbreidingsinvesteringen	3.739	5.613	6.724	7.870	408.519
<i>Deel Wegen</i>	3.469	4.213	5.032	6.003	339.645
<i>Deel Fiets</i>	126	649	703	703	28.585
<i>Deel Verkeersveiligheid</i>	129	344	529	643	22.979
<i>Deel kwaliteit leefomgeving</i>	14	407	460	521	17.310
Vervangingsinvesteringen	981	1.386	1.439	1.198	27.787
TOTAAL KAPITAALLASTEN	4.720	6.999	8.163	9.067	436.306

Tabel 20: Ontwikkeling kapitaallasten Bereikbaarheid I - Algemeen

Figuur 4 Ontwikkeling kapitaallasten exclusief studie projecten. (Bedragen x €1.000)



Figuur 5 Ontwikkeling kapitaallasten inclusief studie projecten. (Bedragen x €1.000)



Toelichting op figuur 4 en 5 met daarin de ontwikkelingen kapitaallasten Bereikbaarheid I - Algemeen

In 2017 is conform de spelregels vanuit de BBV gestart met het activeren van investeringen. Hierdoor is er sindsdien een gestage opbouw van kapitaallasten te zien. Pas na een volledige afschrijvingscyclus van alle assets (30 jaar) is er zicht op het totale niveau van de lasten en zal er sprake zijn van stabilisatie van de kapitaallasten (behoudens uitbreidingen en indexatie). Bij de kadernota 2023 is besloten om het kapitaallastenplafond met € 1,5 mln/jaar te verhogen. Dit om de studieprojecten die volgens de huidige planning tot en met eind 2023 worden afgerond middels een verwacht investeringsbesluit te kunnen realiseren.

Uit Figuur 5 (ontwikkeling kapitaallasten inclusief alle studieprojecten voor Bereikbaarheid I – Algemeen) blijkt dat de kapitaallasten in omvang fors uitstijgen boven het kapitaallastenplafond. Om voor de langere termijn voldoende kapitaallastenruimte ter beschikking te hebben is een prognose én afweging voor de langere termijn noodzakelijk. Bij het op te stellen Bereikbaarheidsprogramma 2024-2029 (opvolger van het huidige mobiliteitsprogramma 2019-2023) zal dit plaatsvinden.

In de figuren 4 en 5 is er een daling in de kapitaallasten zichtbaar na 2050. Dit komt omdat dan de eerste projecten zijn afgeschreven (de meeste projecten kennen een financiële afschrijvingstermijn van 30 jaar). Verwacht mag worden dat rond die tijd ook de vervangingsinvestering nodig zal zijn of maatschappelijke ontwikkelingen om aanvullende investeringen vragen. Precieze planning daarvan zal enkele jaren daarvoor worden bepaald op basis van de technische staat/levensduur. Dus de daling vanaf 2050 zal feitelijk niet plaatsvinden maar het verloop zal wel stabiliseren.

6.3 Ontwikkeling kapitaallasten Bereikbaarheid II- Openbaar vervoer

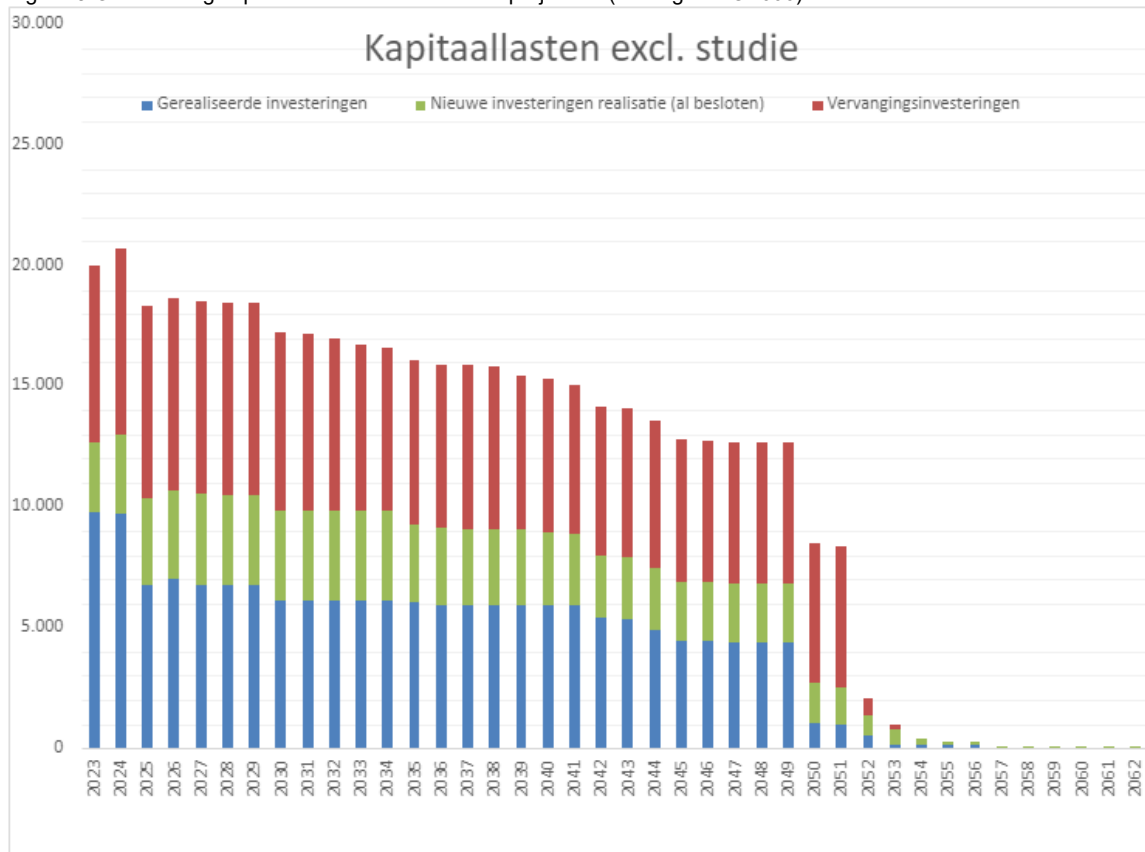
In tabel 21 is de ontwikkeling van de kapitaallasten Bereikbaarheid II – Openbaar vervoer weergegeven.

Bedragen x € 1.000

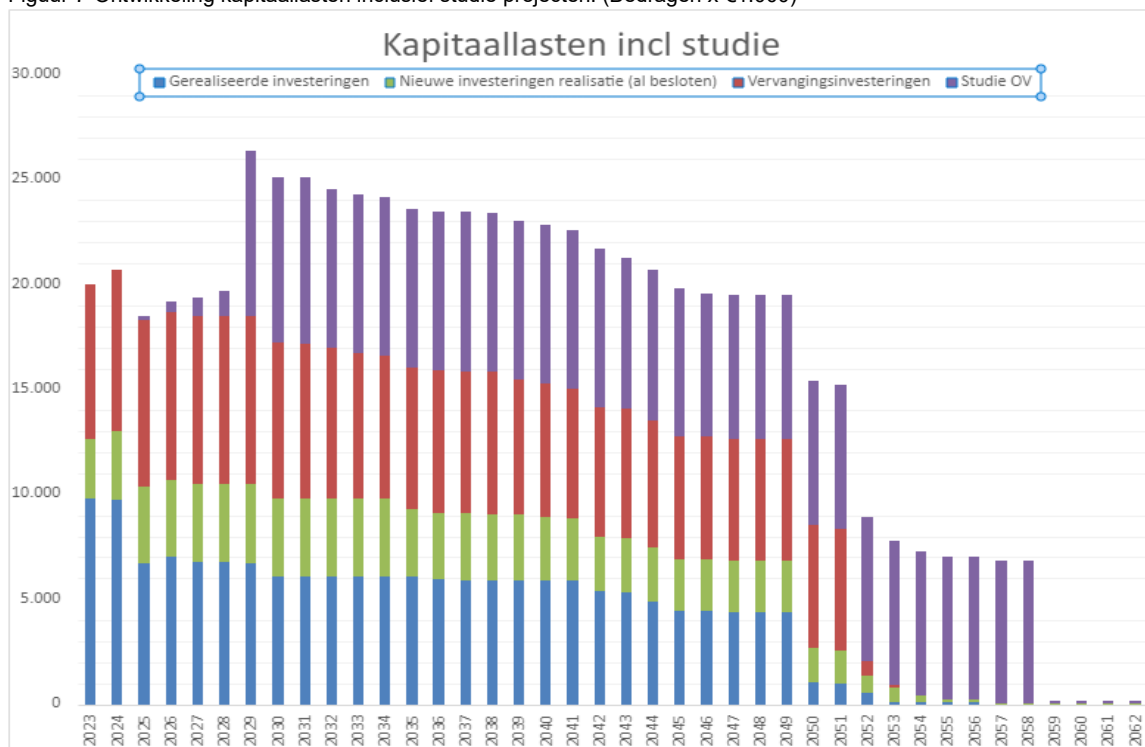
Investering (type/fase)	Afschrijving 2024	Afschrijving 2025	Afschrijving 2026	Afschrijving 2027	Afschrijving 2028 e.v.
Gerealiseerde investeringen	9.739	6.732	7.041	6.786	126.131
Uitbreidingsinvesteringen	3.256	3.635	3.635	3.737	73.419
Vervangingsinvesteringen	7.728	7.952	7.997	7.997	157.970
TOTAAL KAPITAALSLASTEN	20.723	18.320	18.674	18.520	357.520

Tabel 21: Ontwikkeling kapitaallasten Bereikbaarheid II - Openbaar vervoer

Figuur 6 Ontwikkeling kapitaallasten exclusief studie projecten. (Bedragen x €1.000)



Figuur 7 Ontwikkeling kapitaallasten inclusief studie projecten. (Bedragen x €1.000)



Toelichting op figuur 6 en 7 met daarin de ontwikkelingen kapitaallasten Bereikbaarheid II- Openbaar Vervoer

De investeringen wat betreft openbaar vervoer werden al voor 2017 geactiveerd. Mede daardoor liggen de kapitaallasten van OV hoger dan bij Bereikbaarheid I- Algemeen. Ook is er na het afronden van de grote OV-projecten (Uithoflijn, VRT, tramremise) geen sprake meer van groei van de kapitaallasten. In de grafiek is er een forse daling zichtbaar na 2050. Dit komt omdat dan alle grote OV projecten (Uithoflijn, VRT, tramremise) ongeveer gelijktijdig financieel zijn afgeschreven rond 2050 (de meeste projecten kennen een financiële afschrijvingstermijn van 30 jaar). Verwacht mag worden dat rond die tijd ook de vervangingsinvestering nodig zijn zal. Precieze planning daarvan zal enkele jaren daarvoor worden bepaald op basis van de technische staat/levensduur. Dus de daling zal feitelijk niet plaatsvinden.

Er is dus structureel ruimte voor nieuwe OV-projecten. Op dit moment is in de studiefase een bedrag van € 200 mln. opgenomen voor de groeisporg van het OV. Dit op basis van het besluit in de kadernota 2023 en de gemaakte afspraken met het Rijk tijdens het BO MIRT van 2022.

Bijlage: nadere informatie projecten fase overgang

Toelichting Principebesluiten Bereikbaarheid I- Algemeen

In dit MIP worden geen principebesluiten voor Bereikbaarheid I-Algemeen voorgesteld.

Toelichting Principebesluiten Bereikbaarheid II- Openbaar vervoer

Naam project	IT architectuur
Te Bereiken resultaat	Betere stuurinformatie waarbij betere beslissingen genomen kunnen worden, sneller op storingen gereageerd kan worden en preventief onderhoud gepleegd kan worden.
Nut en noodzaak	Minder storingen, sneller oplossen van storingen en stuurinformatie ten behoeve van preventief onderhoud
Indicatieve inschatting vooraf	€ 800.000
Mijlpalenoverzicht planning	Investeringsbesluit in 2024 Implementatie voorzien in 2025 en 2026
Mogelijke risico's	Capaciteit van specialistische kennis onvoldoende aanwezig.

Naam project	Doorontwikkeling SAP
Te Bereiken resultaat	In dit pakket enkele koppelingen moeten worden gemaakt ten behoeve van de nieuwe concessie-partij en opleidingstoepassingen met VR technologie ten behoeve van het verkorten van aanrijtijden.
Nut en noodzaak	Het verkorten van aanrijtijden, kortere storingsperiodes en een kortere onderbreking van reistijdverlies e.d.
Indicatieve inschatting vooraf	€ 800.000
Mijlpalenoverzicht planning	Investeringsbesluit in 2024 Implementatie voorzien in 2025 en 2026
Mogelijke risico's	Capaciteit van specialistische kennis onvoldoende aanwezig.

Naam project	Trams van GPS voorzien
Te Bereiken resultaat	Ten behoeve van het materieel is een aanpassing nodig om Trams GPS gestuurd een maximum snelheid/met een snelheidsbeperking te laten rijden op kritische punten in het tracé.
Nut en noodzaak	Op kritische plaatsen de snelheid van de trams beïnvloeden zodat trambestuurders niet te snel rijden. Dit komt de veiligheid en het (niet) ontstaan van booggeluid ten goede.
Indicatieve inschatting vooraf	€ 250.000
Mijlpalenoverzicht planning	Investeringsbesluit in 2024 Implementatie voorzien in 2024
Mogelijke risico's	Een en ander zal overlegd en overeengekomen dienen te worden met EOv en de (nieuwe) concessiehouder,

Naam project	Vervangen 19 stuks OBI's (OverwegBeveiligingsInstallaties) tramoverwegen
Te Bereiken resultaat	Betrouwbare overwegen voor de lange termijn, minder storingen/defecten
Nut en noodzaak	Bereiken technische einde levensduur.
Indicatieve inschatting vooraf	€ 5.700.000
Mijlpalenoverzicht planning	Investeringsbesluit in 2024 Gefaseerde implementatie in 2024 t/m 2027

Mogelijke risico's	Gebrek aan capaciteit in de markt
---------------------------	-----------------------------------

Naam project	Perrons Vaartsche Rijn en P+R USP
Te Bereiken resultaat	De vloeren voldoen aan de eisen die eraan geteld worden
Nut en noodzaak	De vloeren van de perrons voldoen niet aan de eisen van het onderhoudsniveau die daaraan worden gesteld. Een ingenieursbureau zal een studie doen waarbij verschillende scenario's worden onderzocht en doorgerekend
Indicatieve inschatting vooraf	930k
Mijlpalenoverzicht planning	Uitvoering 2024
Mogelijke risico's	Er zijn geen specifieke risico's voorzien

Toelichting Projectuitwerkingsbesluiten Bereikbaarheid I- Algemeen

In dit MIP worden geen projectuitwerkingsbesluiten voor Bereikbaarheid I-Algemeen voorgesteld.

Toelichting Projectuitwerkingsbesluiten Bereikbaarheid II- Openbaar vervoer

In dit MIP worden geen projectuitwerkingsbesluiten voor Bereikbaarheid II-Openbaar vervoer voorgesteld.

Toelichting Investeringsbesluiten Bereikbaarheid I- Algemeen

Naam project	N224, trajecten 33 en 34
Hoe is tot de variantenafweging gekomen	Voor deze trajecten is een trajectstudie uitgevoerd. Daarbij is op basis van het afwegingskader uit het Netwerkperspectief provinciale Wegen voor traject 33 uitgegaan van 60 km/u (pilottraject). Tijdens de studie is een aantal aandachtspunten naar voren gekomen, onder andere vanuit verkeersveiligheid en leefbaarheid. Op die punten zijn verbetervoorstellen uitgewerkt.
Beschrijving scope project	Op de trajecten 33 en 34 wordt in 2025 onderhoud uitgevoerd en daarbij wordt op traject 33 een maximum snelheid van 60 km/u ingevoerd, met bijbehorend wegprofiel en aanpassingen aan kruispunten. Ten bate van verkeersveiligheid, leefbaarheid en fiets zijn de volgende maatregelen aan de orde: verbreden fietspad tussen Krakelingweg en Austerlitzweg, verbeteren oversteek Beauforthuis inclusief plateaus, extra voetgangersoversteken bij kruispunt N224/N227, rotonde bij kruispunt met De Heygraeff, ecologische maatregelen voor (klein)wild, een geleiderail tussen Quatre Bras en De Heygraeff en enkele geluidsmaatregelen. Overwogen wordt de bomenrij pal langs de weg aan de noordkant tussen De Heygraeff en N227 te kappen met herplant op voldoende afstand van de weg.
Uitkomsten SSK raming en verrekening voorbereidingskrediet (indien van toepassing)	Het investeringskrediet betreft een bedrag van € 9.062.188,-
Mijlpalenoverzicht planning	Realisatie is voorzien in 2025.
Mogelijke risico's	De top 3 risico's zijn: 1. Stikstofdepositie door uitbreiding en onderhoud van de provinciale weg tijdens de aanlegfase. 2. Weerstand van de omgeving door verwijderen van groen 3. Bereikbaarheid van het Henschotermeer en omgeving tijdens de werkzaamheden.

Naam project	N210, traject 21
Hoe is tot de variantenafweging gekomen	Gezien de staat van het asfalt op de N210 ter hoogte van SL van Alterenlaan is vervanging (rehabilitatie) in 2024 noodzakelijk. Om werk met werk te maken, is gekeken of er zinvolle maatregelen zijn die aanvullend uitgevoerd kunnen worden.
Beschrijving scope project	Het asfalt wordt vervangen (rehabilitatie, vervangingsinvestering), bermverharding aangebracht en de oversteekplaats voor langzaam verkeer wordt aangepast (aanleg plateau en maximum snelheid van 60 km/u), mede naar aanleiding van motie 65 'Knelpunten op type 1 wegen'.
Uitkomsten SSK raming en verrekening voorbereidingskrediet (indien van toepassing)	Het investeringskrediet betreft een bedrag van € 1.255.000,-
Mijlpalenoverzicht planning	Realisatie is voorzien in 2024.
Mogelijke risico's	Voor traject 21 loopt nu een studie, onder andere voor verbetering van kruispunt Graaf. Risico is dat uit die studie een voorstel komt waarbij het kruispunt met de SL van Alterenlaan anders ingericht wordt. In de voorbereidingsfase houden we in de gaten wat de studie-uitkomsten zijn.

Naam project	N234, faunapassage
Hoe is tot de variantenafweging gekomen	Op deze locatie bevindt zich een hotspot van wildaanrijdingen, met name met dassen. Er bevindt zich aan de noordzijde van de weg een burcht van waaruit dassen oversteken om aan de zuidzijde van de weg te foerageren. Om het aantal aanrijdingen te verminderen dient op deze locatie een dassentunnel te worden aangebracht, met kleinwildkerend en -geleidend raster. Het raster voorkomt dat dassen de weg oversteken en de tunnel biedt een veilig alternatief om alsnog aan de overkant te kunnen komen. Ook dient er aan de noordzijde van de weg een strook met struiken en boomvormers te worden ingeplant om de dassen vanaf hun burcht richting de tunnel te geleiden.
Beschrijving scope project	De aan te leggen tunnel bestaat uit een circa 30 m rechte stalen buis (Ø 40 cm) met 7 m lange uitlopers. De tunnel ligt ong. 2 m onder maaiveld. Daarnaast wordt aan weerszijde van de weg een kleinwildkerend (dassen)raster geplaatst, in totaal zo'n 650 m. Het is een 1 m hoog fijnmazig stalen raster dat 30 cm teruggebogen onder de grond doorloopt om te voorkomen dat dieren er onderdoor kunnen graven.
Uitkomsten SSK raming en verrekening voorbereidingskrediet (indien van toepassing)	Het investeringskrediet betreft een bedrag van € 150.000,-
Mijlpalenoverzicht planning	Realisatie is voorzien in 2023/24.
Mogelijke risico's	Er zijn geen specifieke risico's voorzien

Naam project	Zonnepanelen op geluidsschermen N233
Hoe is tot de variantenafweging gekomen	In november 2021 is door de provincie Utrecht en de gemeente Veenendaal de intentieovereenkomst 'Energieopwekking N233 Rondweg-Oost Veenendaal' opgesteld. Het doel van de overeenkomst is het vastleggen van de ambitie van beide partijen om binnen het kader van de reconstructie van de N233 duurzame energieopwekking zoveel mogelijk te laten bijdragen aan de energietransitie. In het kader hiervan is een haalbaarheidsonderzoek naar zonnepanelen op geluidsschermen uitgevoerd door bureau Odura. De uitkomst van het onderzoek is dat productie en levering van zonnestroom technisch en financieel haalbaar is.
Beschrijving scope project	In 2024 zonnepanelen te plaatsen op geluidsschermen langs de N233, fase Groenpoort.

Uitkomsten SSK raming en verrekening voorbereidingskrediet (indien van toepassing)	Het investeringskrediet betreft een bedrag van € 350.000,-
Mijlpalenoverzicht planning	Dit project volgt de planning van N233 Rondweg Oost Veenendaal fase Groenpoort. Realisatie is voorzien in 2024
Mogelijke risico's	Hoewel er geen zwaarwegende argumenten zijn om geen panelen te plaatsen zijn er wel enkele risico's, vooral in relatie tot de ruimtelijke inpassing. Zo is belangrijk dat de zonnepanelen niet in negatieve zin bijdragen aan de geluidsreductie of de groene uitstraling (beplanting) van de schermen. Aanvullend dienen hinderlijke lichtreflecties voor de weggebruikers te worden vermeden. Door de aanzienlijke hoogte van de schermen en door de panelen op de schermen en onder een hoek te plaatsen worden deze issues grotendeels voorkomen. Bovendien worden 'full-black' panelen geselecteerd die nauwelijks licht reflecteren. Ten slotte zal een landschapsarchitect in het bouwteam aandacht geven aan de kwalitatieve inpassing van het zonnestroomsysteem en de geluidsschermen.

Toelichting Investeringsbesluiten Bereikbaarheid II- Openbaar vervoer

Naam project	Aanpassing trambeveiliging (robuustheid vergroten)
Hoe is tot de variantenafweging gekomen	Er is onderzoek gedaan om het trambeveiligingssysteem minder gevoelig te maken voor storingen. Uitkomst hiervan is om assentellers middels railboxen te vervangen door lussen, waardoor het systeem minder gevoelig wordt voor storingen
Beschrijving scope project	Het doel is het tramsysteem minder storingsgevoelig, robuuster (terugvalopties) en efficiënter te maken. Daarvoor is een aanpassing van de trambeveiliging noodzakelijk, in combinatie met de fysieke inrichting en sturing van wissels, keermogelijkheden en logistieke processen.
Uitkomsten SSK raming en verrekening voorbereidingskrediet (indien van toepassing)	€ 2.400.000
Mijlpalenoverzicht planning	Implementatie zomer 2024
Mogelijke risico's	Capaciteit bij de leverancier om het systeem te ontwerpen en de vrijgave van het systeem, Er dient een nieuwe safetycase opgesteld te worden, die voorgelegd wordt aan de safetyboard en ILT.

Naam project	Aanschaf 5 smeerinstallaties voor remiseterrein
Hoe is tot de variantenafweging gekomen	Dezelfde smeerinstallatie wordt aangebracht als in de baan vanwege de goede resultaten
Beschrijving scope project	Vanwege booggeluid aanschaffen 5 st. extra smeerinstallaties voor remiseterrein
Uitkomsten SSK raming en verrekening voorbereidingskrediet (indien van toepassing)	€ 100.000
Mijlpalenoverzicht planning	Uitvoering eind 2023/begin 2024
Mogelijke risico's	Geen specifieke risico's voorzien

Naam project	Opkomstlocatie P&R Science Park
Hoe is tot de variantenafweging gekomen	In afstemming met de vervoerder is - na realisatie van de vervoerkundige koppeling bij Utrecht centraal - bepaald aan welke voorwaarden de opkomstlocatie moet voldoen. De vervoerder heeft inmiddels een goed beeld van hoe de nieuwe tramomloop uitpakt voor de opkomst van de trambestuurders. De voorwaarden voor de opkomstlocatie worden uitgewerkt
Beschrijving scope project	In de concessie is een opkomstlocatie noodzakelijk waar de trambestuurders hun dienst aanvangen en beëindigen. Een locatie zo dicht mogelijk bij de trams geeft een optimale bedrijfsvoering en minimale exploitatiekosten. De te realiseren opkomstlocatie wordt verhuurd aan de concessiehouder. De opkomstlocatie wordt tevens benut voor het onderhoud van de assets (reiniging)
Uitkomsten SSK raming en verrekening voorbereidingskrediet (indien van toepassing)	€ 330.000
Mijlpalenoverzicht planning	Realisatie in 2024
Mogelijke risico's	Wensen van de (nieuwe) exploitant

Naam project	Chauffeursverblijf Utrecht Centraal
Hoe is tot de variantenafweging gekomen	Sinds 2021 heeft de huidige vervoerder Qbuzz (U-OV) een tijdelijk chauffeursverblijf op perron D gerealiseerd. Deze staat op een tijdelijke omgevingsvergunning. Deze is afgegeven door de gemeente Utrecht met de uitdrukkelijke voorwaarde dat er een permanente oplossing komt. De gemeente Utrecht en PU zijn gezamenlijk gaan zoeken naar een permanente plaats. Voor chauffeurs is het van belang dat zij tijdig kunnen pauzeren tijdens hun dienst. Pauzes hebben vaak een relatief korte duur van 15 tot 20 minuten exclusief de looptijd naar het chauffeursverblijf. Voor een efficiënte en kosteneffectieve exploitatie zijn korte looptijden van groot belang. Uit de afgelopen jaren blijkt dat perron D een uitstekende en veel gebruikte plaats is om chauffeurs af te lossen voor een pauze.
Beschrijving scope project	Er is een studie doorlopen met een architectenbureau naar de inpasbaarheid van een permanent chauffeursverblijf op perron D. Een aantal schetsontwerpen zijn gemaakt op basis van inpasbaarheid en bruikbaarheid. De bruikbaarheid is getoetst aan een PVE samengesteld door de huidige vervoerder. PU gaat de chauffeursruimte verhuren aan de toekomstige vervoerder. De vervoerder is verantwoordelijk voor dagelijks onderhoud en reiniging.
Uitkomsten SSK raming en verrekening voorbereidingskrediet (indien van toepassing)	€ 937.000
Mijlpalenoverzicht planning	De realisatie is voorzien bij de start van de nieuwe concessie eind 2025.
Mogelijke risico's	De projectrisico's bestaan vooral uit oplopende kosten in de markt, langere levertijden van materialen en personele krapte.