

**College van Gedeputeerde Staten
statenvoorstel**

DATUM	6 januari 2015	NUMMER PS	PS2015MME01
AFDELING	MEC	COMMISSIE	MME
STELLER	R.O. Haakma	DOORKIESNUMMER	3370
DOCUMENTNUMMER	81119A87	PORTEFEUILLEHOUDER	Van Lunteren

Titel : Plan verbeteren verkeersveiligheid N411 Utrecht-Bunnik

Inhoudsopgave

Ontwerpbesluit	pag. 3
Toelichting	pag. 4

Bijlage(n): Toelichting plan (hoofd- + bijlagenrapport), Advies Koningsweg N411 Ruimtelijk Kwaliteitsteam, Ontwerptekeningen, Overzicht reacties belangenverenigingen, bewoners en ondernemers o.b.v. interviews begin 2014, Nota van Beantwoording n.a.v. vragen en opmerkingen inloopavonden 19 en 21 mei 2014

Aan Provinciale Staten,

Inleiding

Aanleiding

De provinciale weg N411 tussen Bunnik en Utrecht is een wegvak waar naar verhouding veel ernstige ongevallen plaatsvinden. De provincie is in 2009 begonnen met een verkenning naar maatregelen die de verkeersveiligheid op de N411 verbeteren. De opgave voor de N411 is echter complex, en wel om de volgende redenen:

- de weg kent een intensief gebruik: zowel gemotoriseerd als langzaam verkeer, zowel utilitair als recreatief;
- de weg ligt in een gebied met waardevolle landschappelijke, cultuurhistorische en ecologische structuren;
- verstedelijkingsprocessen zorgen voor een verhoging van de gebruiks- en verkeersdruk in het gebied.

Gedurende het verkenningsproces hebben meerdere oplossingsrichtingen de revue gepasseerd; deze varianten zijn om uiteenlopende redenen weer afgefallen. In 2013 is het Ruimtelijk Kwaliteitsteam voor de Ring Utrecht gevraagd een integraal advies uit te brengen (separaat bijgevoegd). Op basis van dit advies is voorliggend plan ontwikkeld dat op 22 april 2014 door ons is vastgesteld en op 6 mei 2014 is besproken in de commissie MME. Het plan moet uitgewerkt worden tot een definitief inrichtingsplan om te zorgen dat de maatregelen op een zorgvuldige wijze worden ingepast en potentiële meerwaarden voor de beleidsvelden cultuurhistorie, ecologie en recreatie worden verzilverd. Dit definitief inrichtingsplan vormt de basis voor het Realisatieplan IGP dat op een later moment aan u zal worden voorgelegd en het op te stellen provinciaal inpassingsplan dat de voorgenomen maatregelen planologisch-juridisch moet verankeren. Gezien de aard en omvang van het plan en de toekomstige door u te nemen besluiten hebben wij besloten het plan nu ter instemming aan u voor te leggen. Op basis hiervan zullen wij een integrale aanbestedingsprocedure starten voor de verdere uitwerking van het plan tot een definitief inrichtingsplan, de uiteindelijke realisatie en het beheer en onderhoud.

Voor meer informatie over de opgave, achtergronden en inhoud van het plan zie bijgevoegde Toelichting.

Essentie / samenvatting

Hoofdlijn in de aanpak van de verkeersonveiligheid is het verbeteren van de situatie voor overstekend en afslaand verkeer. De N411 kent nu diverse oversteeklocaties en aansluitingen waarvan de inrichting niet goed afgestemd is op de verkeersstromen die er gebruik van maken. Er wordt naar gestreefd om waar mogelijk de noodzaak tot oversteken weg te nemen, het aantal oversteeklocaties te beperken en de oversteeklocaties die overblijven veilig in te richten, dat wil zeggen overzichtelijk en met voldoende opstelruimte voor alle verkeersdeelnemers.

Wij hebben ervoor gekozen de volgende maatregelen te nemen (zie ook bijgevoegde ontwerptekeningen):

- aanleg van een (brom)fietspad aan de noordzijde van de weg tussen Utrecht en het buurtschap Vechten;
- reconstructie van de aansluiting met de Achterdijk inclusief fiets-/voetgangersoversteek en de plaatsing van verkeerslichten in combinatie met een plaatselijke snelheidsverlaging tot 60 km/u;
- reconstructie van de aansluiting met de Mereveldseweg inclusief fiets-/voetgangersoversteek en de plaatsing van verkeerslichten;
- mogelijke realisatie van een parkeerterrein aan de zuidzijde van de N411 bij Vechten (nog te onderzoeken);
- realisatie van circa 4 ha. EHS ten westen van het buurtschap Vechten;
- verbreding van de aanwezige langspaarkeerstrook ter hoogte van de Rhijnauwenselaan in combinatie met een plaatselijke snelheidsverlaging tot 60 km/u.

Meetbaar / beoogd beleidseffect

- structurele reductie van het aantal dodelijke en gewonde verkeersslachtoffers op de N411;
- faciliteren recreatiestromen in gebied Amelisweerd – Rhijnauwen – Vechten en mogelijke realisatie Toeristisch Overstappunt;
- ontsnippering en snellere realisatie EHS;
- beleefbaar maken cultuurhistorie en landschap.

Financiële consequenties

De realisatiekosten van de voorgestelde maatregelen worden (afgerond) geraamd op € 9.900.000,- ex. BTW (prijspeil 2014). Hiervan wordt een bedrag van € 8.900.000,- gedekt uit de Brede Doeluitkering (BDU). Wij stellen voor een bedrag van € 1.000.000 ten laste te brengen van het Integraal Gebiedsontwikkelingsprogramma (IGP) 2012 – 2019. Hiervoor zal op een later moment een voorstel aan u worden voorgelegd (Realisatieplan).

Bestuurlijke dilemma's / politieke gevoeligheid

De opgave voor de N411 is complex. Om de huidige en te verwachten verkeersveiligheidsknelpunten adequaat aan te pakken zijn ruimtelijk ingrijpende maatregelen nodig. Dergelijke maatregelen zijn uit het oogpunt van de aanwezige cultuurhistorische, landschappelijke en ecologische waarden echter ongewenst. Het Ruimtelijk Kwaliteitsteam heeft in zijn advies gepoogd hier een goede balans in te vinden.

De plannen zijn door middel van diverse gesprekken en een tweetal inloopavonden aan de omgeving gepresenteerd. Vanuit de omgeving wordt wisselend gereageerd op het plan. Daarnaast heeft er vanaf de start van de verkenning in 2009 een voortdurende afstemming plaatsgevonden met de gemeenten Utrecht en Bunnik. Zij hebben in maart 2014 ambtelijk (gemeente Utrecht) en bestuurlijk (gemeente Bunnik) aangegeven zich op hoofdlijnen te kunnen vinden in voorliggend plan. Tijdens bestuurlijk overleg op 15 oktober 2014 hebben zij echter aangegeven moeite te hebben met de voorgenomen aanleg van het (brom)fietspad tussen Utrecht en Vechten vanwege de mogelijke ruimtelijke impact van deze maatregel.

Overwogen oplossingsrichtingen en alternatieven

Zie bijlagen 4 en 5 van bijgevoegde Toelichting.

Effecten op duurzaamheid

- Borging ruimtelijke kwaliteit bij verdere uitwerking van het plan.
- Realisatie van circa 4 hectare EHS.
- Maatregelen maken gebruik van de fiets (zowel utilitair als recreatief) aantrekkelijker.

Voorgesteld wordt:

- In te stemmen met het plan en bijbehorend voorlopig ontwerp.
- GS opdracht te geven een integrale aanbestedingsprocedure te starten voor de verdere uitwerking van het plan, de realisatie en het beheer en onderhoud.

Gedeputeerde Staten,
Voorzitter,

Provinciale Staten van Utrecht in vergadering bijeen op maandag 9 februari 2015;

Op het voorstel van Gedeputeerde Staten van 6 januari 2015, afdeling MEC, nummer 81119A87;

Gelezen het Statenvoorstel van 6 januari 2015, de 'Toelichting plan verbetering verkeersveiligheid N411 Utrecht – Bunnik' en het 'Advies Koningsweg N411' van het Ruimtelijk Kwaliteitsteam voor de Ring Utrecht;

Overwegende dat:

- de N411 Utrecht – Bunnik een intensief gebruikte provinciale gebiedsontsluitingsweg is en zal blijven;
- een structurele, toekomstbestendige aanpak van de verkeersveiligheidsproblematiek op de N411 gewenst is;
- rekening gehouden dient te worden met de aanwezige cultuurhistorische, landschappelijke en ecologische waarden rondom de weg;
- op basis van integraal advies van het Ruimtelijk Kwaliteitsteam voor de Ring Utrecht een plan is geformuleerd dat aan bovenstaande eisen en wensen beantwoordt;
- een zorgvuldige inpassing van de te nemen maatregelen van groot belang wordt geacht;

Gelet op het Mobiliteitsplan 2014 – 2028, de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013 – 2028 en de Wet ruimtelijke ordening artikel 3.26;

Besluiten:

- In te stemmen met het plan voor verbetering van de verkeersveiligheid op de provinciale weg N411 Utrecht - Bunnik en bijbehorend voorlopig ontwerp zoals vastgesteld door Gedeputeerde Staten op 22 april 2014.
- Gedeputeerde Staten opdracht te geven een integrale aanbestedingsprocedure te starten voor uitwerking van het plan tot een definitief inrichtingsplan, de uiteindelijke realisatie en het beheer en onderhoud.

Voorzitter,

Griffier,

1. Wettelijke grondslag

Maatregelenpakket: Wegenwet, Wegenverkeerswet 1994

Inpassingsplan: Wet ruimtelijke ordening

2. Beoogd effect

- structurele reductie van het aantal dodelijke en gewonde verkeersslachtoffers op de N411 (Mobiliteitsplan 2014 – 2028, pag. 24 Mobiliteitsvisie);
- faciliteren recreatiestromen in gebied Amelisweerd – Rhijnauwen – Vechten en mogelijke realisatie Toeristisch Overstappunt;
- ontsnippering en snellere realisatie EHS;
- beleefbaar maken cultuurhistorie en landschap.

3. Effecten op duurzaamheid

- Borging ruimtelijke kwaliteit bij uitwerking van het plan (met aandacht voor o.a. beplanting, verlichting, toe te passen materialen).
- Realisatie van circa 4 hectare EHS.
- Maatregelen maken gebruik van de fiets (zowel utilitair als recreatief) aantrekkelijker.

4. Argumenten

Argumenten t.a.v. de maatregelen

- Verkeersveiligheidswinst en kosteneffectiviteit
De maatregelen leveren naar verwachting een substantiële verkeersveiligheidswinst op ten opzichte van de huidige situatie. Het is echter op voorhand moeilijk aan te geven hoe groot deze verkeersveiligheidswinst exact zal zijn. Uitgaande van een vermindering van het aantal dodelijke slachtoffers met 50 % en het aantal (ziekenhuis)gewonden met 40 % zijn de maatregelen kosteneffectief.
- Respect voor landschappelijke, cultuurhistorische en ecologische waarden
Voor de maatregelen zijn ruimtelijke ingrepen nodig, dit is onvermijdelijk. Deze passen echter bij het karakter van de weg en zijn omgeving. Door in de nadere uitwerking extra aandacht te besteden aan de landschappelijke inpassing en vormgeving van de maatregelen kunnen de landschappelijke, ecologische en cultuurhistorische waarden zoveel mogelijk gespaard en in enkele gevallen mogelijk zelfs versterkt worden.
- Toekomstbestendigheid
De maatregelen houden zoveel mogelijk rekening met een groei van zowel het utilitaire als recreatieve verkeer en de vraagstukken die dit met zich meebrengt. Daarnaast ontstaan er kansen voor (recreatieve) gebiedsontwikkelingen in en rondom Vechten en rondom de A27 (in combinatie met Groene Verbinding/Dak op de Bak, entree Markiezenbos/Nieuw-Amelisweerd).

Argumenten t.a.v. gedeeltelijke financiering uit het IGP

De voorgestelde maatregelen hebben een meerwaarde voor het IGP-project Utrecht Oost. Utrecht Oost is één van de ontwikkelingen die is opgenomen in het IGP. Utrecht Science Park vormt het hart van deze gebiedsontwikkeling en is het hoogwaardige cluster van kenniseconomie van de provincie Utrecht. Voor de ontwikkeling van het Utrecht Science Park zijn echter ook een uitstekende meervoudige bereikbaarheid en de instandhouding en ontwikkeling van de groen-blauwe waarden in de omgeving van groot belang. Deze 3 opgaven vormen gezamenlijk de basis voor de gebiedsontwikkeling Utrecht Oostrand. De maatregelen op de N411 dragen bij aan deze opgaven, aan de instandhouding/versterking van de groen-blauwe waarden in het bijzonder. De maatregelen hebben een meerwaarde voor de volgende beleidsvelden:

- Natuur: snellere realisatie EHS ter hoogte van buurtschap Vechten.
- Recreatie: faciliteren van recreatiestromen.
- Landschap en Cultuurhistorie: vergroten beleefbaarheid.

Argumenten t.a.v. opdracht tot integrale aanbesteding

Door de gehele keten van uitwerking van het plan tot en met het beheer en onderhoud integraal aan te besteden kan gebruik worden gemaakt van de kennis en expertise die in de markt aanwezig is met betrekking tot bijvoorbeeld de ruimtelijke inpassing van verkeersmaatregelen en de toepassing van materialen. Omdat het gehele proces in handen is van één partij kunnen de verschillende fasen van het proces beter op elkaar worden afgestemd. Zo kan er bijvoorbeeld reeds tijdens de uitwerking van het plan gemakkelijker rekening worden

gehouden met specifieke aspecten die voor de uitvoering en het beheer en onderhoud van belang zijn. Overigens blijft de provincie verantwoordelijk voor het nemen van formele besluiten zoals het vaststellen van het provinciaal inpassingsplan en de aankoop van de benodigde gronden.

5. Kanttekeningen

Kanttekeningen t.a.v. de maatregelen

- Ondanks het feit dat is gezocht naar maatregelen die inpasbaar zijn in de bijzondere omgeving waarin de N411 zich bevindt hebben de maatregelen een ruimtelijke impact. Op enkele plaatsen vindt doorsnijding van de EHS plaats; hiervoor zal een 'nee, tenzij'-procedure moeten worden gevolgd. Door gebruik te maken van de expertise die bij de markt aanwezig is zal ervoor zorg gedragen worden dat de maatregelen zorgvuldig worden ingepast en monumentale, beeldbepalende bomen gespaard kunnen blijven.
- Uit voorlopige berekeningen blijkt dat indien de verkeersstromen op de N411 blijven stijgen en de Achterdijk in gebruik blijft als route voor woon-werkverkeer de verkeersafwikkeling op de nieuwe kruising bij Vechten op piekmomenten tijdens de avondspits kan stagneren. Hierbij moet wel worden opgemerkt dat in deze berekeningen geen rekening is gehouden met een eventueel doserende werking van de overige kruisingen op de N411 en toeleidende wegen. Ook kan in het ontwerp van zowel de kruising zelf als de verkeersregeling wellicht nog enige capaciteitswinst worden gehaald. Het (brom)fietspad aan de noordzijde zorgt voor een beperking van het aantal overstekende (brom)fietsers op deze kruising.
- De hoofdstroom in het utilitaire doorgaande (brom)fietsverkeer op de N411 is hoogstwaarschijnlijk fietsverkeer tussen Bunnik e.o. en Utrecht-Centrum e.o.. Dit (brom)fietsverkeer zal nog steeds eenmaal de N411 moeten oversteken, al krijgt het nu wel de keuze uit drie locaties om dit te doen: Vechten, Mereveldseweg en Laan van Maarschalkerweerd.

Kanttekeningen t.a.v. integrale aanbesteding

Een integrale aanbesteding vereist koersvastheid. Op het moment dat de aanbesteding heeft plaatsgevonden en een marktpartij is geselecteerd is er in principe geen ruimte meer om (significante) wijzigingen aan te brengen in het plan. Ook is er in principe geen ruimte om gedurende de looptijd van het contract voor beheer en onderhoud nog wijzigingen aan te brengen aan de weg. Mocht het proces gedurende de uitwerkings- en realisatiefase onverhoopt toch vastlopen en/of het plan toch gewijzigd moeten worden zal er financiële schade voor de provincie ontstaan als gevolg van reeds gedane investeringen (bijvoorbeeld grondaankopen) en afkoopsommen voor de geselecteerde marktpartij. Geschat wordt dat in het ongunstigste geval de schade kan oplopen tot een bedrag van circa € 5 miljoen (naarmate het proces verder gevorderd is zal de schade hoger zijn). Deze risico's kunnen worden beperkt door:

- de benodigde gronden voor de maatregelen pas aan te kopen na vaststelling van het provinciaal inpassingsplan;
- tijdens het aanbestedingsproces de geïnteresseerde marktpartijen te vragen aan te geven hoe zij de risico's op het vastlopen van het proces willen beperken (proces als selectiecriteria);
- in het contract met de geselecteerde marktpartij een zekere flexibiliteit in te bouwen ten aanzien van het eventueel wijzigen van bepaalde onderdelen van het plan (bijvoorbeeld het nog niet bestellen van bepaalde bouwmaterialen totdat het provinciaal inpassingsplan is vastgesteld);
- het vergroten van het draagvlak voor integrale aanbesteding door middel van het sluiten van een bestuursovereenkomst met de gemeenten Utrecht en Bunnik.

6. Financiën

De realisatiekosten van de voorgestelde maatregelen worden (afgerond) geraamd op € 9.900.000,- ex. BTW (prijspeil 2014). De kosten voor de mogelijke aanleg van een nieuw parkeerterrein bij Vechten zijn hierin meegenomen. Het bedrag is inclusief de kosten voor grondaankopen, nadere uitwerking en detaillering en planvorming (o.a. personele kosten). De kosten zijn als volgt opgebouwd:

(Brom)fietspad	€ 1.300.000,-
Maatregelen kruising Achterdijk e.o. ¹	€ 4.600.000,-
Maatregelen kruising Mereveldseweg	€ 2.100.000,-
Maatregelen t.h.v. Rhijnauwenselaan	€ 700.000,-
Kabels en leidingen	€ 300.000,-
Eventuele nieuwe parkeerplaats	€ 900.000,-

¹ Dit is inclusief de aankoop van gronden voor de realisatie van de EHS.

De kostenraming is gebaseerd op een voorlopig ontwerp en kent daarom een marge van plus of min 25 %.

De kosten zullen als volgt worden gedekt:

- € 8,9 miljoen uit de Brede Doeluitkering (BDU) Verkeer en Vervoer;
- € 1 miljoen uit het IGP-budget. Op basis van een nog op te stellen Realisatieplan zal t.z.t. aan PS worden voorgesteld dit bedrag beschikbaar te stellen ten behoeve van dit project.

De extra jaarlijkse beheer- en onderhoudskosten zijn geraamd op € 66.000 (prijspeil 2013 ex. BTW).

Het UVVB heeft op 26 november 2014 besloten over de herijking van het maatregelenpakket en aanpassing van de spelregels in het kader van VERDER. Hierdoor is ruimte ontstaan voor het omruilen van maatregelen binnen het VERDER-pakket. Het project 'verbetering verkeersveiligheid N411' is één van de projecten die in beeld zijn om als inruilproject in te brengen (vanuit het oogpunt dat met name het (brom)fietspad aan de noordzijde kan bijdragen aan de bereikbaarheid van de regio Utrecht). Indien binnen VERDER wordt ingestemd met (gedeeltelijke) dekking van het project 'verbetering verkeersveiligheid N411' dient het eerdere GS-besluit ten aanzien van de dekking van het project (wat het gedeelte betreft dat nu uit de BDU wordt gedekt, dus € 8.900.000,-) te worden gewijzigd.

7. Realisatie

In het verdere proces tot realisatie dienen de volgende zaken te worden geregeld:

1. Uitwerken voorlopig ontwerp tot definitief inrichtingsplan
Het huidige ontwerp is op het niveau van 'voorlopig ontwerp'. Om te zorgen dat de maatregelen op een zorgvuldige wijze worden ingepast en potentiële meerwaarden voor de beleidsvelden cultuurhistorie, ecologie en recreatie worden verzilverd zal dit voorlopig ontwerp in samenspraak met de omgeving moeten worden uitgewerkt tot een definitief inrichtingsplan. Hierbij zullen ook de uitwerkingsopgaven welke uit het eerdere consultatieproces naar voren zijn gekomen worden betrokken. Op basis van het definitief inrichtingsplan zal een Realisatieplan IGP worden opgesteld dat aan PS wordt aangeboden met het voorstel de benodigde financiële middelen vanuit het IGP beschikbaar te stellen. Daarnaast dient het definitief inrichtingsplan als basis voor het provinciaal inpassingsplan.
2. Afstemming met visie inrichting Groene Verbinding A27 ('Dak op de Bak')
De komende maanden zal er een visie opgesteld gaan worden voor de inrichting van de Groene Verbinding over de A27 ('Dak op de Bak') in het kader van de verbreding van de Ring Utrecht. Naar verwachting zal de gemeente Utrecht dit proces gaan trekken. Aangezien de N411 deel gaat uitmaken van de Groene Verbinding vormt de inpassing van de N411 ter plaatse een belangrijk onderdeel van deze opgave; er ligt dan ook een direct verband tussen de inrichting van de Groene Verbinding en de te nemen maatregelen voor verbetering van de verkeersveiligheid op dit deel van de N411. In dat kader zal de provincie ook betrokken worden bij het opstellen van de visie voor de Groene Verbinding. Mogelijk zullen er naar aanleiding van de visie nog nadere afspraken gemaakt moeten worden over de projectafbakening (welke zaken worden in het kader van het project 'verbetering verkeersveiligheid N411' geregeld en welke in het kader van de Groene Verbinding) en fasering.
3. Provinciaal inpassingsplan
De voorgestelde maatregelen passen niet binnen de vigerende bestemmingsplannen Buitengebied Bunnik 2011 (gemeente Bunnik) en Rijnsweerd, Maarschalkerweerd (gemeente Utrecht). Er is dan ook een planologische wijziging noodzakelijk. Uitgangspunt is dat de provincie een inpassingsplan opstelt om de voorgenomen maatregelen ruimtelijk-planologisch mogelijk te maken (conform het Mobiliteitsplan 2015 – 2028, pag. 19 van de Mobiliteitsvisie). Het instrument provinciaal inpassingsplan mag alleen worden ingezet indien er sprake is van provinciaal belang (Wet ruimtelijke ordening). In paragraaf 3.2 van de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013 – 2028 (PRS) staan de zaken aangegeven die door de provincie als provinciaal belang worden aangemerkt. Het project 'verbetering verkeersveiligheid N411 Utrecht – Bunnik' is een project dat de gemeentegrenzen (in dit geval van Utrecht en Bunnik) overschrijdt waarin de volgende zaken van provinciaal belang een rol spelen:
 - behouden en versterken van de kwaliteit van de cultuurhistorische structuur;
 - een goede bereikbaarheid voor woon-, werk- en vrijetijdslocaties;
 - behouden en ontwikkelen van een vitaal en samenhangend stelsel van natuurgebieden;
 - behouden en ontwikkelen van de mogelijkheden voor vrijetijdsbesteding (recreatie en toerisme).Op het moment dat het inrichtingsplan definitief is en het Realisatieplan IGP aan PS wordt voorgelegd zal ook afgewogen worden of een voorbereidingsbesluit al dan niet noodzakelijk is.

4. Grondaankopen

Voor realisatie van de maatregelen zal grond aangekocht moeten worden van particulieren en de gemeente Utrecht. Met de eigenaren en in sommige gevallen pachters zullen onderhandelingen worden gevoerd omtrent de verkoop van de grond. Indien er geen overeenstemming kan worden bereikt over vrijwillige verkoop zal er daar waar nodig een onteigeningsprocedure worden gestart.

5. Sluiten overeenkomsten, aanvragen vergunningen en nemen verkeersbesluit(en)

Met de gemeenten Utrecht en Bunnik zullen mogelijk (uitvoerings)overeenkomsten moeten worden gesloten ten behoeve van de realisatie van de maatregelen. Op basis van het inpassingsplan kunnen de vereiste vergunningen worden aangevraagd en verkeersbesluit(en) worden genomen.

De uitwerking van het plan tot een definitief inrichtingsplan, de realisatie en het beheer en onderhoud zullen door middel van een Europese aanbestedingsprocedure in de markt worden gezet. Aan de start van deze procedure gaat echter een uitgebreide voorbereidingsfase vooraf. Gedurende deze fase vinden o.a. de volgende zaken plaats:

- Er dient nagegaan te worden of de gemeenten Utrecht en Bunnik zich achter de door de provincie gekozen oplossingsrichting kunnen scharen of niet. Indien beide gemeenten positief reageren kunnen zij direct worden betrokken bij de voorbereidingen voor de aanbesteding en zal er een bestuursovereenkomst worden gesloten welke als bestuurlijke basis voor de aanbesteding dient. Indien er geen overeenstemming kan worden met beide gemeenten zal de provincie als verantwoordelijk wegbeheerder de aanbesteding alleen voorbereiden.
- Er dient een marktconsultatie plaats te vinden om de belangstelling vanuit de markt voor deze opdracht te peilen en eventuele aandachtspunten vanuit de markt mee te krijgen voor de aanbesteding.
- De exacte eisen en wensen die aan de markt worden meegegeven dienen te worden geformuleerd. Hierbij dient ook speciale aandacht uit te gaan naar de wijze waarop de omgeving bij het project wordt betrokken.
- De criteria voor selectie van de marktpartij dienen te worden bepaald.
- Er dient een nadere inschatting te worden gemaakt van de eventuele (juridische) risico's en de wijze waarop deze risico's verkleind kunnen worden.
- Er dient afstemming plaats te vinden met het proces rondom de Groene Verbinding (afbakening scope, fasering).

In onderstaande tabel is een voorlopige, globale planning van het proces tot en met de realisatie weergegeven.

Activiteit	Jaar Kwartaal	2015				2016				2017				2018			
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Bespreking plan in PS																	
Voorbereiding aanbesteding																	
Aanbesteding																	
Besluit PS Realisatieplan IGP + evt. voorbereidingsbesluit																	
Inpassingsplan (voorontwerp, ontwerp, inspraak, vaststelling)																	
Gesprekken/onderhandelingen grondeigenaren																	
Voorbereiding uitvoering																	
Uitvoering																	

Rekening houdend met de doorlooptijden van de verschillende processen wordt ingeschat dat uitvoering van de maatregelen op zijn vroegst in 2018 kan starten. Indien er onteigeningsprocedures dienen te worden gevolgd zal de start pas op een later tijdstip (vanaf 2019) plaatsvinden. Mogelijk worden bepaalde onderdelen van het maatregelenpakket gefaseerd uitgevoerd; met name de realisatie van de Groene Verbinding over de A27 zal hierop van invloed zijn.

8. Juridisch

NVT

9. Europa

NVT

10. Communicatie

Betrokken belangenverenigingen, de indieners van reacties tijdens de inloopavonden op 19 en 21 mei 2014 en de grondeigenaren worden geïnformeerd over dit besluit. Als het besluit inhoudt dat het plan op wezenlijke onderdelen aangepast moet worden zullen naast genoemde doelgroepen, alle aanwonenden van de N411

hierover worden geïnformeerd per brief. Deze informatie wordt ook opgenomen in het dossier N411 op de provinciale website. In dit dossier is alle achtergrondinformatie over het project te raadplegen (aanleiding, doel, argumenten, onderzoek etc.).

Over dit besluit gaat een persbericht uit, inclusief een link naar het dossier.
Alle communicatie zal worden afgestemd met de gemeenten Bunnik en Utrecht.

11. Bijlagen

- Toelichting plan verbetering verkeersveiligheid N411 Utrecht – Bunnik (hoofd- + bijlagenrapport)
- Advies Koningsweg N411 Ruimtelijk Kwaliteitsteam voor de Ring Utrecht
- Ontwerptekeningen
- Overzicht reacties belangenverenigingen, bewoners en ondernemers o.b.v. interviews begin 2014
- Nota van Beantwoording n.a.v. vragen en opmerkingen inloopavonden 19 en 21 mei 2014