PROVINCIE :: UTRECHT

TOELICHTING PLAN VERBETERING VERKEERSVEILIGHEID N411 UTRECHT - BUNNIK

Hoofdrapport

INHOUDSOPGAVE

- Aanleiding/Opgave 3
- Wat zijn de verkeersveiligheidsproblemen op de N411? 6
- Zoektocht 16
- Uitgangspunten voor de oplossingen 33
- Het plan 42
- Kosten 60
- Natuurtoets 63
- Proces/reacties omgeving 66
- Vervolg 71

AANLEIDING/OPGAVE

OVER WELK WEGGEDEELTE GAAT HET?

WAAROM EEN PLAN VOOR DE N411?

- Doelstelling Mobiliteitsvisie (pag. 24): een continue dalende trend in het aantal verkeersdoden en ernstig gewonden tussen 2013 en 2028 (‘Minder is beter’)
- Hoe wil de provincie dit bereiken: o.a. door aanpak van provinciale wegen waar veel ernstige ongevallen plaatsvinden

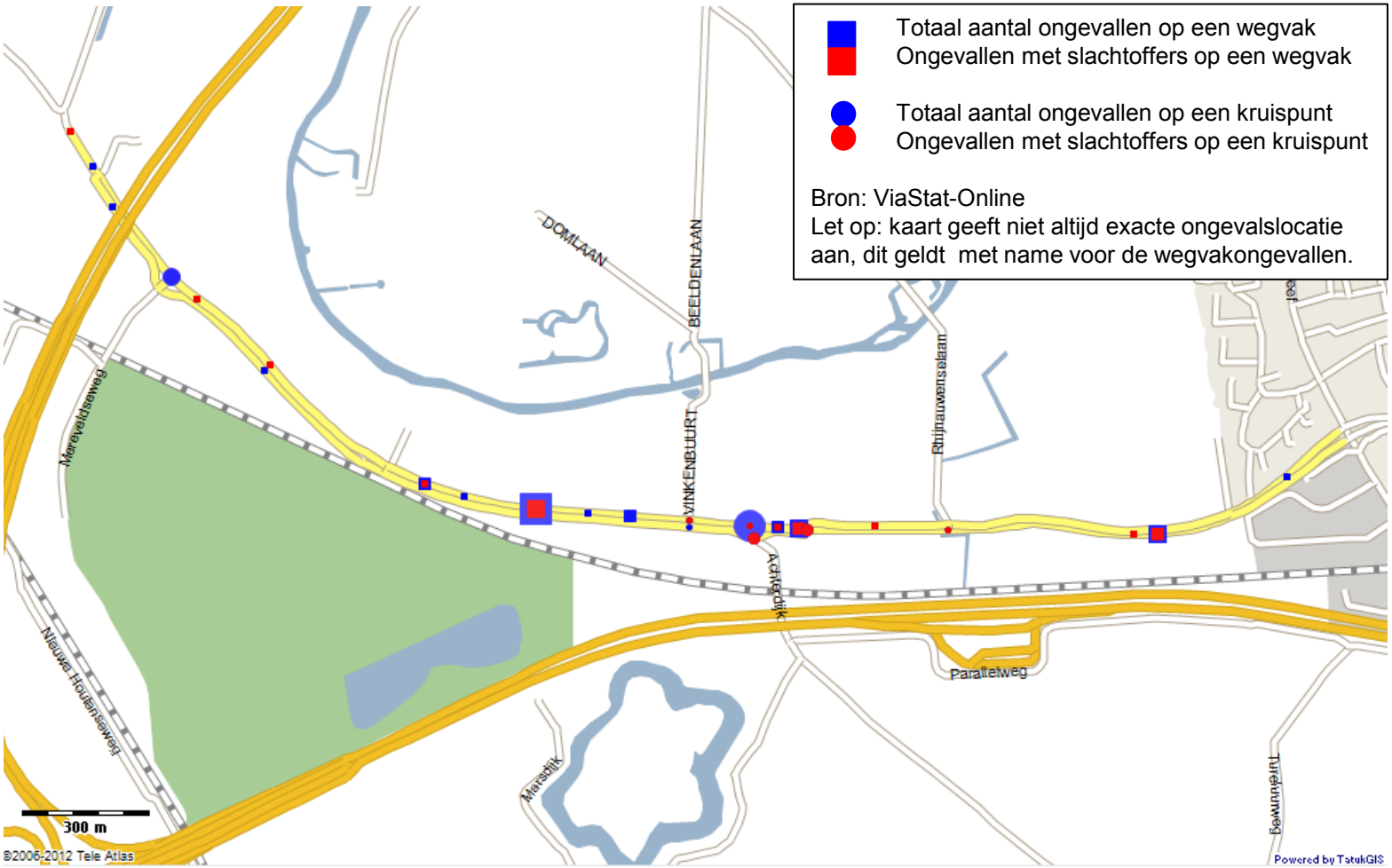
- Op de N411 vinden regelmatig ernstige verkeersongevallen plaats (soms zelfs met dodelijke afloop)
- Klachten van omwonenden en weggebruikers: moeilijk oversteken, onoverzichtelijke situaties, snelheid

WAT ZIJN DE VERKEERSVEILIGHEIDSPROBLEMEN OP DE N411?

ONGEVALSSTATISTIEKEN

- Tussen 2004 en 2009 43 geregistreerde ongelukken op de N411 waarvan 21 ongelukken met dodelijke of gewonde slachtoffers
  - 3 doden
  - 26 gewonden
- Helaas geen betrouwbare cijfers voor de periode sinds 2009 als gevolg van verminderde registratiegraad (landelijk probleem) maar wel één dodelijk ongeval en diverse ongevallen met gewonden bekend
- Ongevallen tussen 2004 en 2009 geven representatief beeld omdat er sindsdien nauwelijks wijzigingen aan de weginrichting hebben plaatsgevonden

ONGEVALLEN 2004 T/M 2009 OP KAART



WAT MAAKT DE N411 ZO ONVEILIG?

- Combinatie van:
  - Veel verkeer (auto's, bussen, fietsen, landbouwvoertuigen, voetgangers)
  - Veel afslag- en oversteekbewegingen
  - Beperkte ruimte om te wachten of over te steken
  - Onoverzichtelijke situaties
  - Risicovol gedrag (negeren rood licht, inhalen, snelheid)

- Grootste problemen rondom buurtschap Vechten

  (veel aansluitingen, weinig ruimte, parallelwegoversteek met verkeerslichten)

BELANGRIJKSTE KNELPUNTEN

OVERSTEEK T.H.V. MEREVELDSEWEG

- Fiets-/voetgangersoversteek vanuit/naar Nieuw-Amelisweerd/Markiezenbos ten noorden van N411
- Oversteek ook bedoeld voor auto's t.b.v. bewoners en bedrijven Nieuw-Amelisweerd/Markiezenbos
- Middensteunpunt aanwezig maar wel vrij smal
- Lange wachttijden om over te steken, met name tijdens spitsperioden
- Door wegverloop en begroeiing slecht zicht bij verlaten Nieuw-Amelisweerd/Markiezenbos
- Auto's rijden soms rechtstreeks vanaf hoofdrijbaan Markiezenbos in en vice versa → overige weggebruikers zijn hier niet altijd op bedacht

IN-/UITRIT KERSENVERKOOPPUNT

- Kersenverkooppunt ten noorden van de N411
- Met name in voorjaar/zomer gebruikt (verkooppunt in najaar en winter gesloten)
- In-/uitrit slecht zichtbaar
- Automobilisten worden geacht via parallelweg naar verkooppunt te rijden maar slaan meestal rechtstreeks af vanaf en naar de hoofdrijbaan → overige weggebruikers zijn hier niet altijd op bedacht
- Geen middensteupunt aanwezig voor overstekende fietsers/voetgangers
- Lange wachttijden om over te steken, met name tijdens spitsperioden
- Hoogteverschil tussen hoofdrijbaan en parallelweg bemoeilijkt wegrijden en snelheid maken om te kunnen oversteken
- Waarneming weginspecteur: voetgangers lopen in berm aan noordzijde hoofdrijbaan naar bushalte Oud-Amelisweerd (ca. 300 meter)

AANSLUITINGEN VECHTEN

- 3 aansluitingen en oversteken (Voorlaan/Oud-Amelisweerd, Achterdijk en parallelwegoversteek) en enkele in-/uitritten op korte afstand van elkaar
- Parallelweg N411 kruist eerst Achterdijk (verkeer op de Achterdijk heeft voorrang) en vervolgens de hoofdrijbaan (geregeld met verkeerslichten)
- Geen middensteunpunten voor overstekende fietsers/voetgangers
- Slecht zicht bij verlaten Voorlaan (Oud-Amelisweerd)
- Kruispunt met Achterdijk erg druk, weinig opstelruimte
- Parallelwegoversteek ligt op “onlogische” locatie en sluit niet haaks aan op hoofdrijbaan (onvoldoende ruimte), veel roodlichtnegatie door (brom)fietsers
- Parkeeroverlast rondom restaurant Vroeg (Achterdijk en parallelweg N411)

WEGVAK T.H.V. RHIJNAUWENSELAAN

- Smalle langsparkeerstrook aan de zuidzijde, direct langs de hoofdrijbaan, gevaarlijk bij in- en uitstappen
- Smalle bushaltehaven
- Veel in-/uitritten op korte afstand, slecht zicht bij verlaten ervan

WAT SPEELT ER NOG MEER?

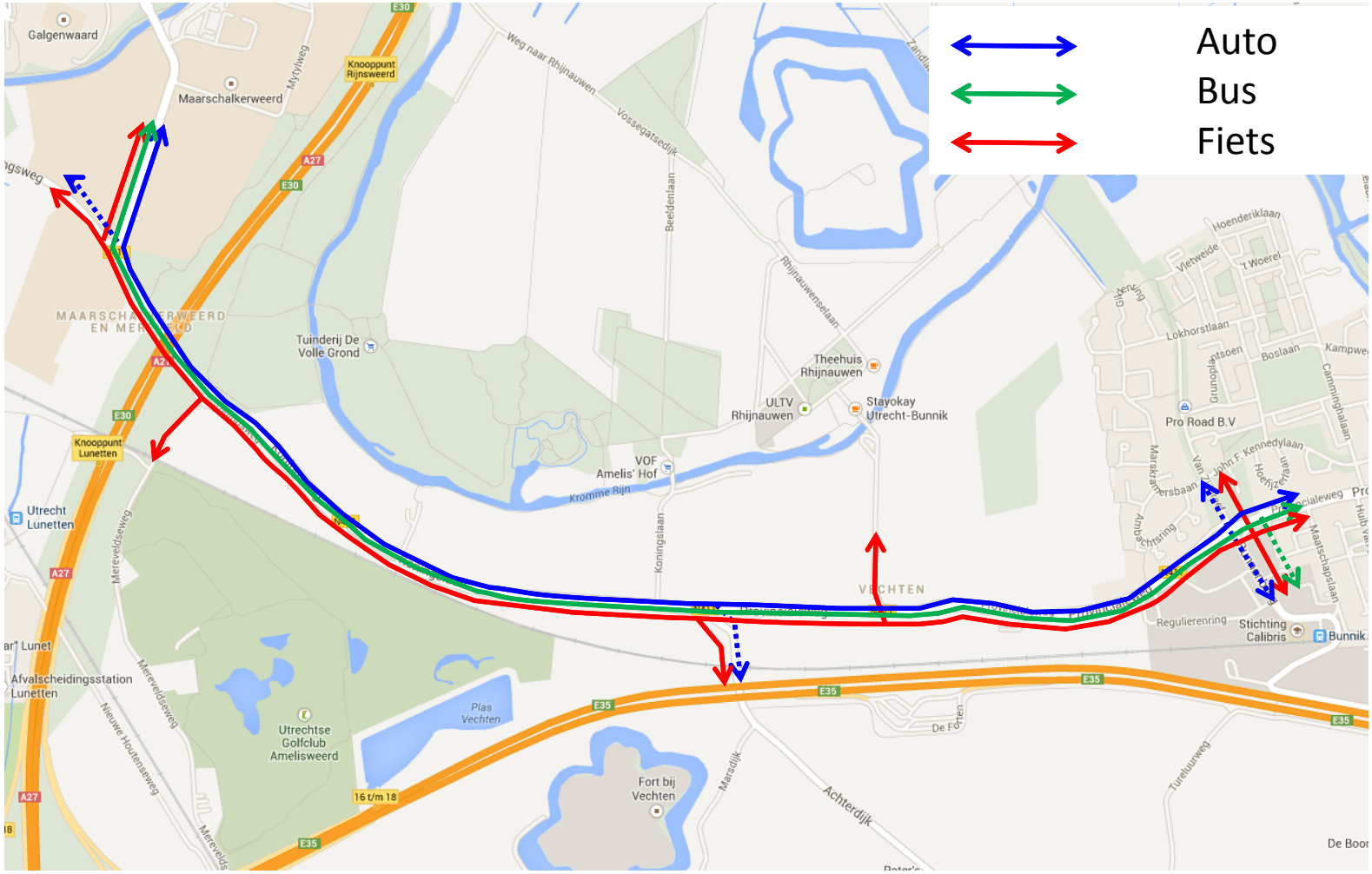
- Klachten van bewoners en fietsers over aantallen en snelheid landbouwvoertuigen op parallelweg
- Schade aan bermen parallelweg door landbouwvoertuigen en geparkeerde auto’s
- Parkeeroverlast rondom toegangswegen landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen op drukke dagen
- Parkeeroverlast westelijk deel N411 bij wedstrijden FC Utrecht

ZOEKTOCHT

WAAR MOETEN WE REKENING MEE HOUDEN?

- De N411 is een drukke route voor zowel auto, bus als fiets
- Allerlei ontwikkelingen in de omgeving: welke invloed hebben deze op de N411?
- De N411 ligt in een gebied met grote cultuurhistorische en landschappelijke waarden
- Recreatie speelt een steeds belangrijkere rol: bezoekers per auto, bus en fiets maar ook veel wandelaars en joggers
- Natuur

HOOFDROUTES

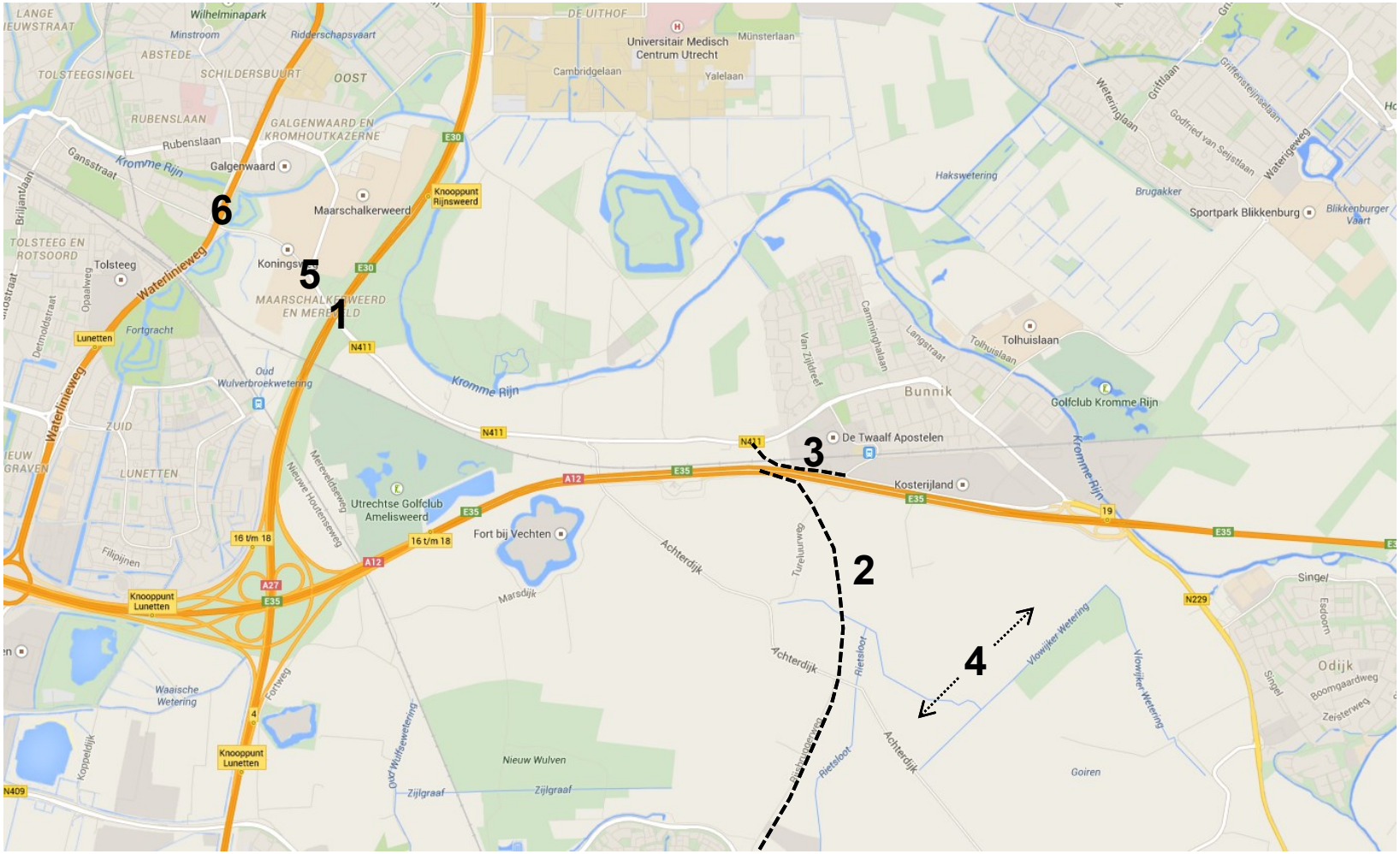


ROUTES

- Circa 10.000 – 12.000 motorvoertuigen per dag
- Buslijnen Utrecht CS – Bunnik – Wijk bij Duurstede
- Duizenden fietsers per dag (voor exacte gegevens zie bijlage 1)
- Tientallen landbouwvoertuigen per dag op parallelweg (voor exacte gegevens zie bijlage 2)

- Verkeersmodel Regio Utrecht: toename aantal motorvoertuigen tot 14.500 per etmaal in 2020 met doorgroei tot 16.000 in 2030 → cijfers op basis van vastgesteld ruimtelijk beleid (Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie) en plannen Ring Utrecht

ONTWIKKELINGEN IN DE OMGEVING

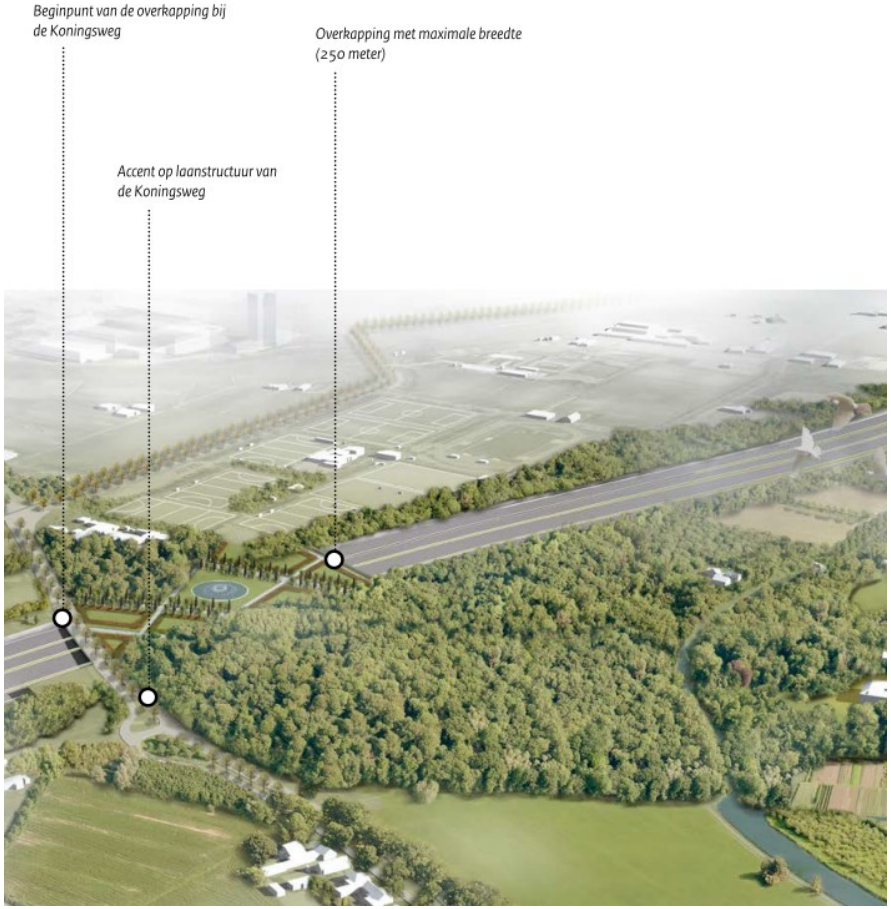


ONTWIKKELINGEN IN DE OMGEVING

1. Verbreding Ring Utrecht (A12/A27) met Groene Verbinding/‘Dak op de Bak’ t.h.v. N411
2. Verbindingsweg N421 Houten – A12 (SALTO)
3. Doortrekking Baan van Fectio naar N411 met ongelijkvloerse spoorkruising
4. Studie oostelijke ontsluiting Houten en autoluw buitengebied
5. Reconstructie kruispunt Koningsweg – Laan van Maarschalkerweerd in verband met aanleg tramlijn Utrecht CS – Utrecht Science Park (De Uithof): reeds uitgevoerd
6. Toekomstige afwaardering Waterlinieweg? (Ambitiedocument ‘Utrecht aantrekkelijk en bereikbaar’)

Daarnaast sterke groei in inwoners, arbeidsplaatsen/studenten (o.a. De Uithof) en recreatieve voorzieningen in de regio.

GROENE VERBINDING A27

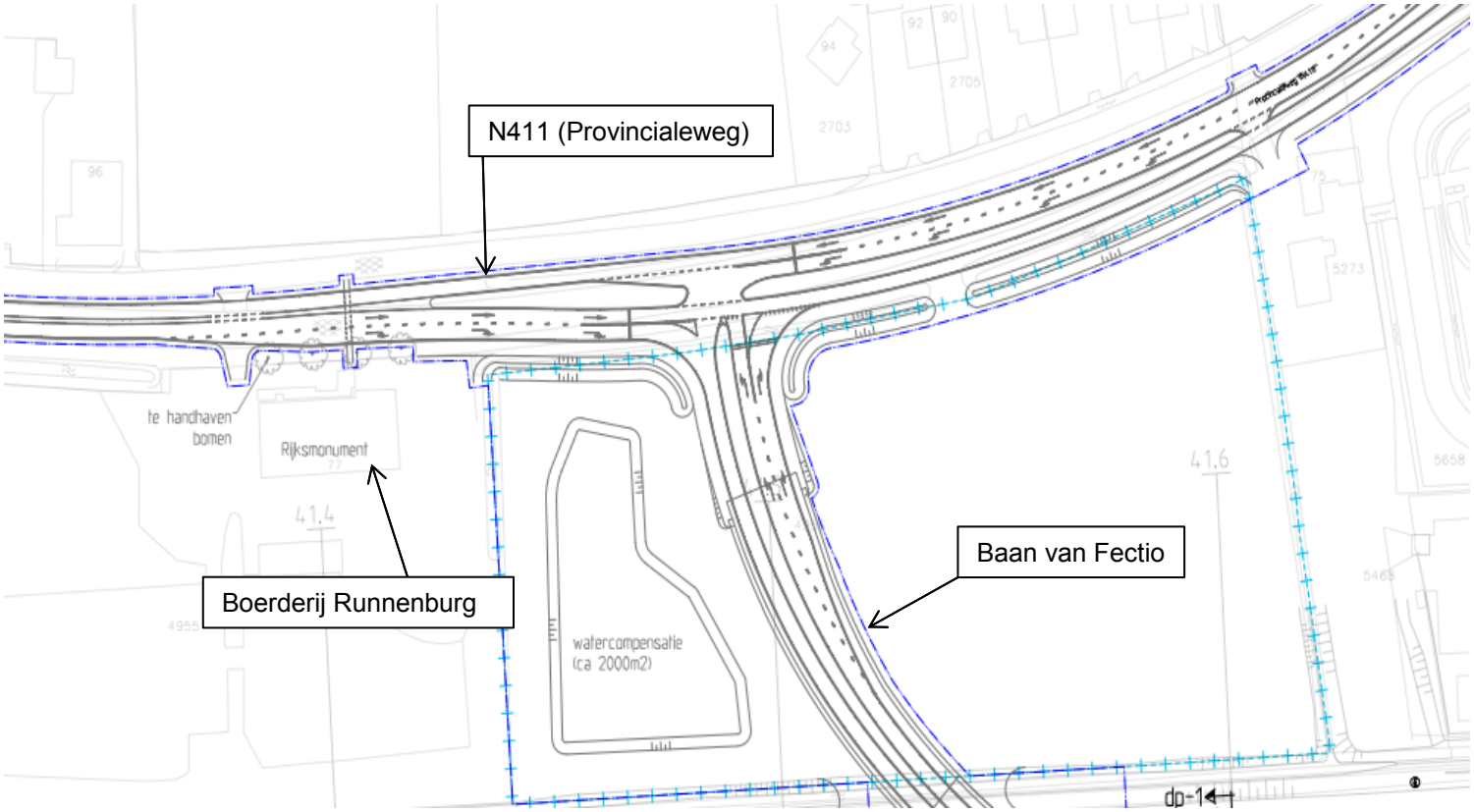


Bron: Voorkeursvariant Ring Utrecht juni 2014 (Rijkswaterstaat)

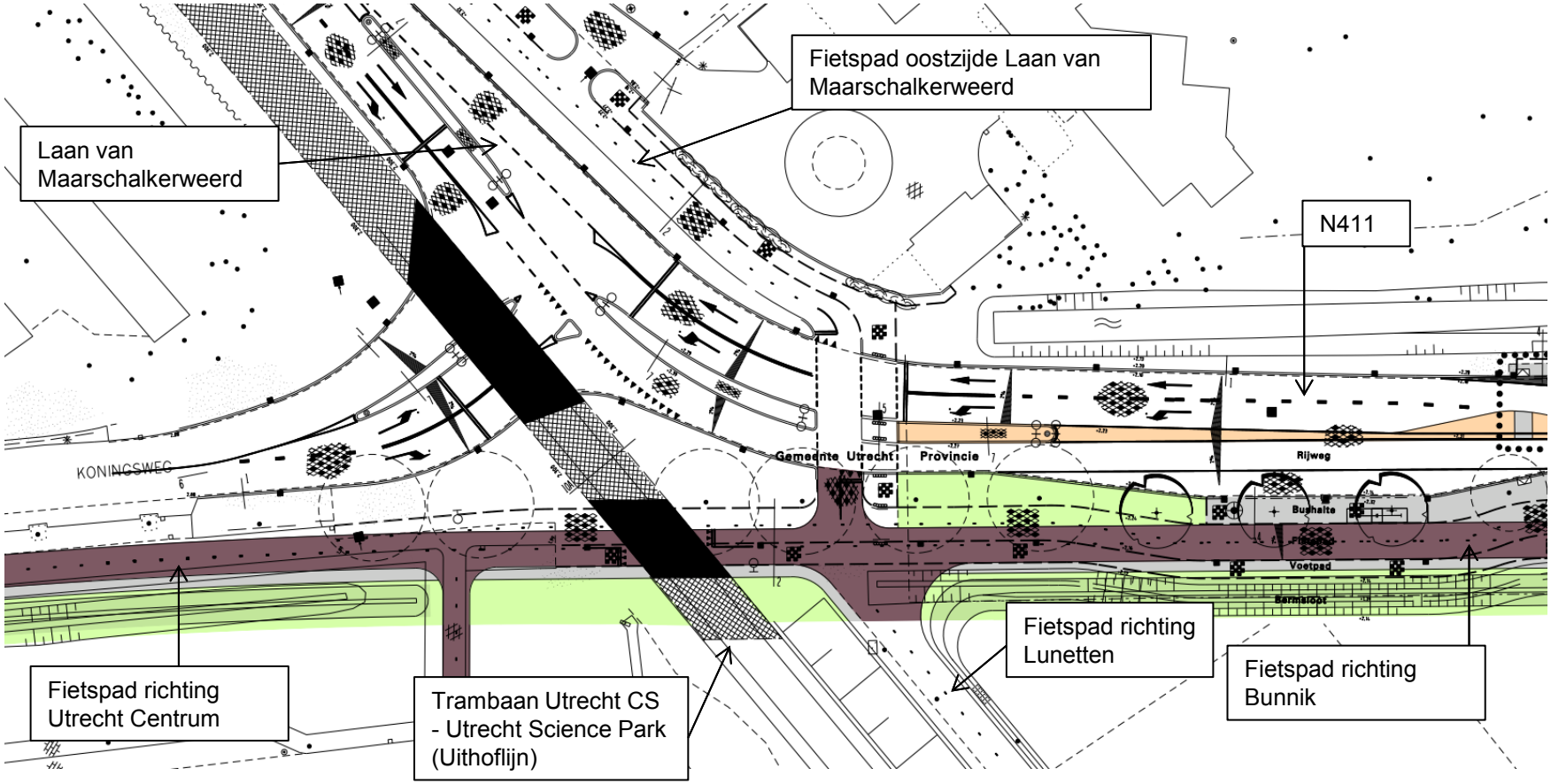
GROENE VERBINDING A27

- Overkapping van 250 meter lang over verbrede A27
- Verbindt Nieuw-Amelisweerd/Markiezenbos met Maarschalkerweerd
- N411 (Koningsweg) vormt zuidzijde Groene Verbinding
- Opstellen visie voor inrichting Groene Verbinding in 2015
- Uitvoering: nog niet exact bekend (ergens in periode 2018 - 2026)
- Voorlopig idee: bekijken of N411 iets naar het zuiden opgeschoven zou kunnen worden t.b.v. inpassing Groene Verbinding
- Afhankelijk van vormgeving/inrichting Groene Verbinding en te nemen maatregelen op N411 t.b.v. verkeersveiligheid onderlinge afstemming planvorming en uitvoering nodig

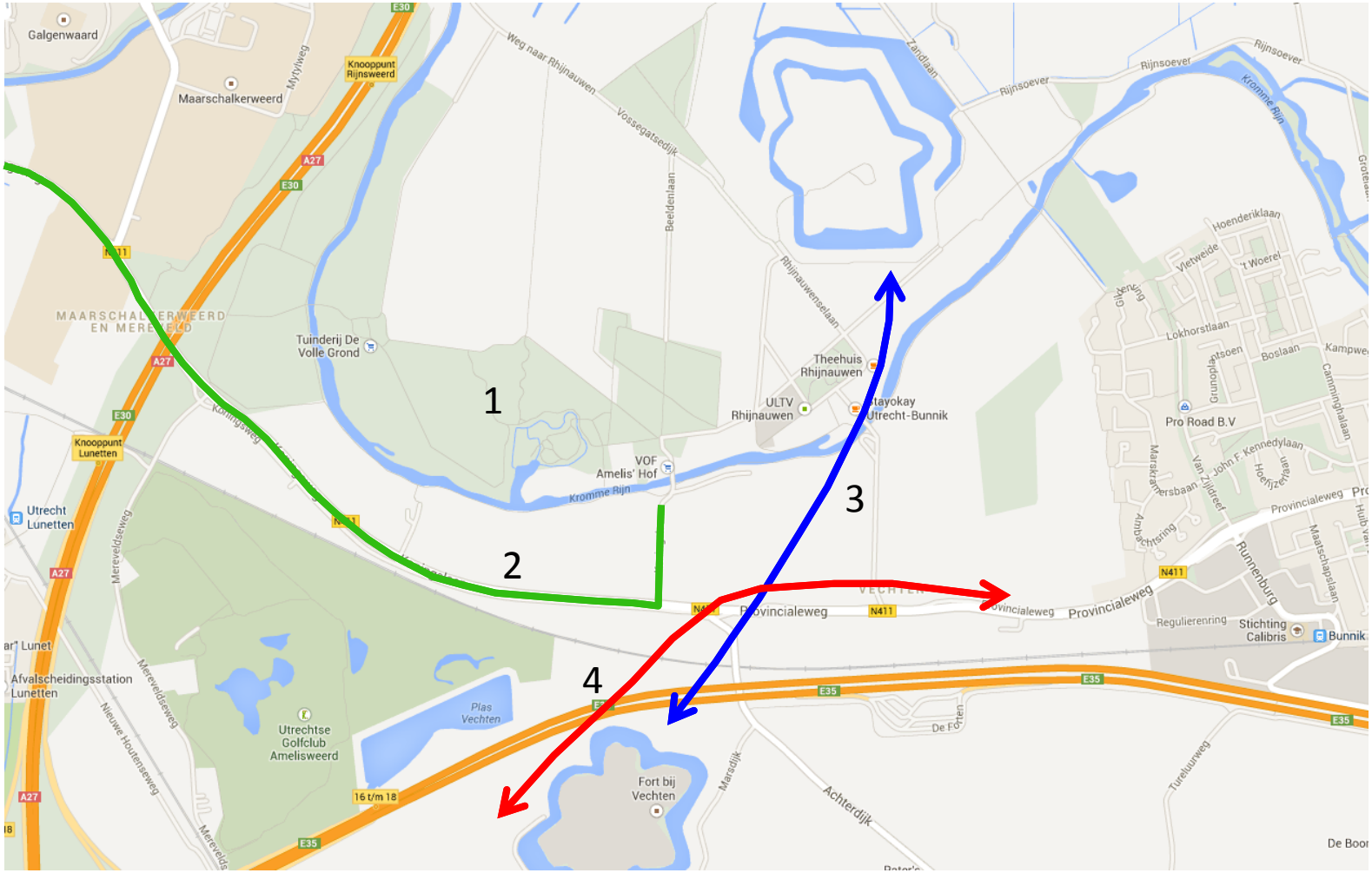
KRUISPUNT N411 – BAAN VAN FECTIO



KRUISPUNT N411 – KONINGSWEG – LAAN VAN MAARSCHALKERWEERD



CULTUURHISTORIE EN LANDSCHAP

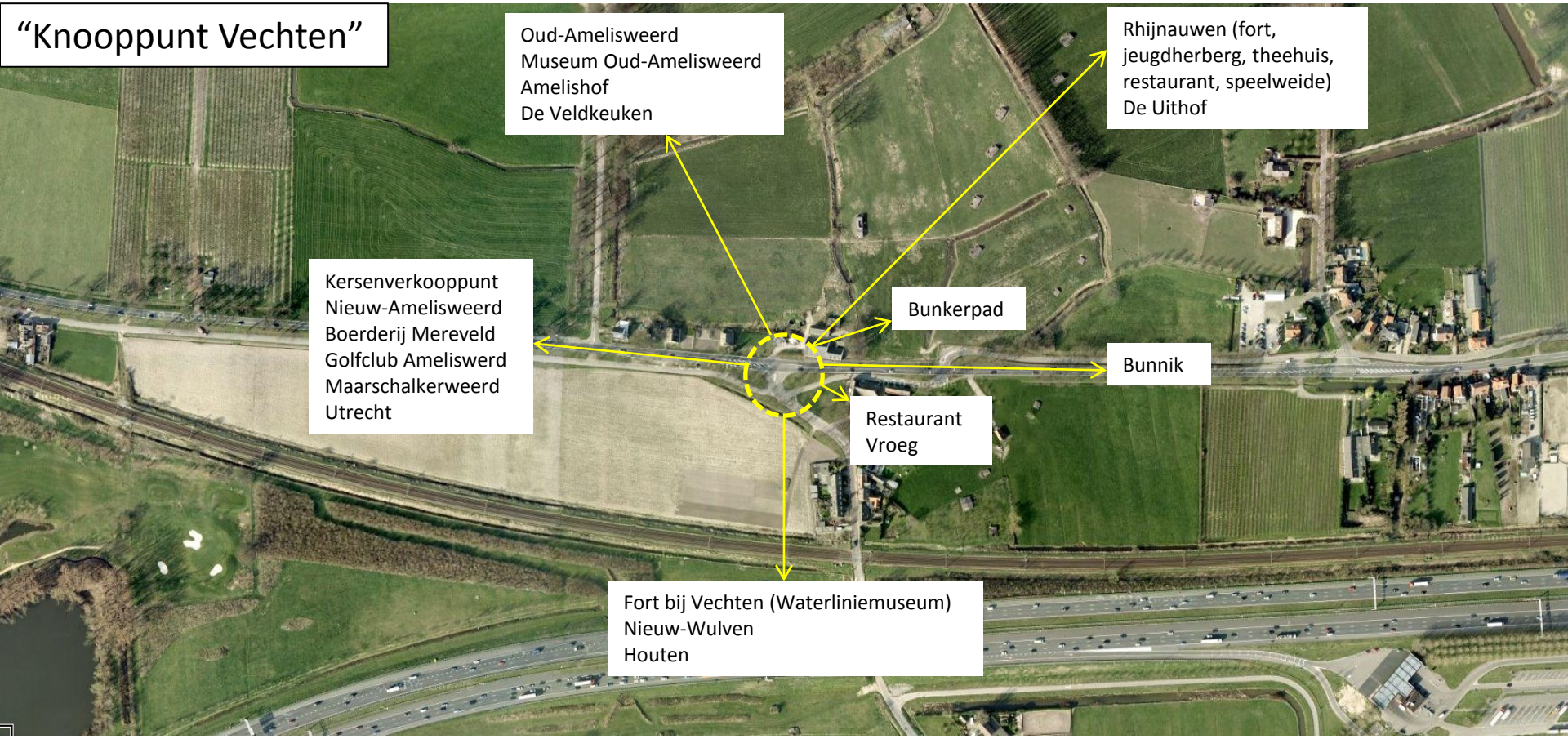


CULTUURHISTORIE EN LANDSCHAP

1. Landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen
2. N411 tussen Utrecht en landhuis Oud-Amelisweerd (Koningsweg en Koningslaan): monumentale laan uit begin 19e eeuw (Lodewijk Napoleon)
3. Nieuwe Hollandse Waterlinie (Fort bij Vechten, Fort Rhijnauwen, groepsschuilplaatsen aan weerszijden van N411)
4. Limes: noordgrens Romeinse Rijk (groot archeologisch belang)

Daarnaast diverse monumentale panden zoals Hofstede Wiltenburg en boerderij De Prins (nu restaurant Vroeg) langs de weg

TOENAME RECREATIE



TOENAME RECREATIE

- Landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen trekken zeer veel bezoekers
- Nieuwe publiekstrekkers in het gebied zoals Museum Oud-Amelisweerd, Fort bij Vechten, restaurant Vroeg
- Vechten knooppunt van wandel- en fietsroutes op N411, daarnaast Mereveldseweg/Nieuw-Amelisweerd/Markiezenbos en Rhijnauwenselaan belangrijke uitwisselpunten

- Dillemma: het bijzondere karakter van het gebied trekt zoveel bezoekers dat cultuurhistorie, landschap en natuur onder druk komen te staan
- Toename verkeersproblemen, o.a. parkeerdruk en -overlast

ECOLOGISCHE HOOFDSTRUCTUUR

WAT BETEKENT DIT VOOR DE AANPAK VAN DE N411?

- Rekening houden met het feit dat de N411 een belangrijke route zal blijven voor woon-werkverkeer (auto, bus en fiets)
- Rekening houden met zowel een toename van het utilitaire (woon-werk) als van het recreatieve verkeer
- Als er niets wordt gedaan zullen bestaande knelpunten verergeren en mogelijk nieuwe knelpunten ontstaan

- Om het toenemende verkeer goed en veilig af te wikkelen zijn (ruimtelijk) ingrijpende maatregelen nodig
- Maar: vanwege bijzondere en kwetsbare omgeving zijn ingrijpende maatregelen eigenlijk niet gewenst
- Daarnaast ook rekening houden met de belangen en wensen van bewoners en ondernemers langs de weg

HOE ALLE BELANGEN EN WENSEN BIJ ELKAAR TE BRENGEN?

- Groep extern experts (Ruimtelijk Kwaliteitsteam voor de Ring Utrecht) gevraagd advies te formuleren
- Aandacht voor alle relevante beleidsvelden om te komen tot een integraal advies

UITGANGSPUNTEN VOOR DE OPLOSSINGEN

EISEN AAN HET MAATREGELENPAKKET

1. De maatregelen moeten zorgen voor een concrete verbetering van de verkeersveiligheid
   - afname aantal ongevallen
   - afname klachten
2. De maatregelen moeten landschap en cultuurhistorie zoveel mogelijk respecteren
   - met name de monumentale laan (ligging hoofdrijbaan met bomen erlangs) tussen Utrecht en Oud-Amelisweerd moet intact blijven
3. De maatregelen moeten toekomstbestendig zijn: niet alleen voor de problemen en uitdagingen van nu, maar ook (over)morgen

VERKEERSKUNDIGE UITGANGSPUNTEN

- De maximumsnelheid blijft in principe 80 km/u, waar de specifieke situatie daar om vraagt is plaatselijke snelheidsverlaging tot 60 km/u mogelijk
- Er wordt gestreefd naar een redelijke doorstroming voor het autoverkeer maar dit is niet het hoofddoel → geen grote kruispunten of wegverbredingen
- Ontwerp volgens de filosofie van Duurzaam Veilig en de richtlijnen die hieruit voortvloeien, o.a. scheiding snel verkeer en langzaam verkeer

WAT IS DUURZAAM VEILIG?

Duurzaam Veilig is het landelijk systeem voor het inrichten van het wegennet als geheel en de afzonderlijke wegen binnen dat wegennet met het doel het aantal doden en gewonden in het verkeer zoveel mogelijk te verminderen.

Dit vraagt om onderlinge afstemming van:

- de functie van de weg (voor wie is de weg bedoeld)
- de vormgeving van de weg (hoe ziet de weg eruit)
- de regelgeving (bijvoorbeeld de maximumsnelheid)
- het gebruik (hoe wordt de weg in de praktijk gebruikt)

DUURZAAM VEILIG: HET INDELEN VAN HET WEGENNET IN 3 CATEGORIEËN

1. Stroomwegen: bedoeld om grote hoeveelheden verkeer over langere afstand en met hoge snelheid af te wikkelen. Voorbeelden: autowegen en snelwegen
2. Gebiedsontsluitingswegen: bedoeld om kernen of wijken/stadsdelen met elkaar en het hoofdwegennet (stroomwegen) te verbinden. Maximumsnelheid: 80 km/u buiten de bebouwde kom, 50 km/u binnen de bebouwde kom
3. Erftoegangswegen: bedoeld voor bestemmingsverkeer, lage intensiteiten. Maximumsnelheid: 60 km/u buiten de bebouwde kom, 30 km/u binnen de bebouwde kom. Voorbeelden: woonstraten, landweggetjes

N411 IS GEBIEDSONTSLUITINGSWEG

Waarom?

- N411 verbindt (oostelijk deel van) Utrecht en Bunnik met elkaar
- N411 kent een hoog gebruik (nu 10.000 – 12.000 motorvoertuigen per etmaal)
- N411 is een belangrijke schakel in het buslijnennet

Echter: de weg overal volgens alle ontwerprichtlijnen en -wensen inrichten gaat niet, daarvoor is onvoldoende ruimte. Op sommige locaties moeten we daarom zoeken naar maatwerk.

WENS 1: SITUATIE VOOR OVERSTEKEND EN AFSLAAND VERKEER VERBETEREN

De huidige inrichting van de weg leidt tot een groot aantal oversteekbewegingen. Wens:

- Noodzaak tot oversteken beperken
- Aantal oversteeklocaties beperken
- Overblijvende oversteeklocaties zo goed mogelijk inrichten (overzichtelijk, voldoende opstelruimte)

WENS 2: LANDSCHAP EN CULTUURHISTORIE

- Behoud historische karakter van de weg (Napoleontische laanstructuur), inclusief haakse boomstructuur N411 – Voorlaan (Oud-Amelisweerd)
- Versterken en uitdragen sfeer landgoederen
- Versterken landschapsensembles Nieuwe Hollandse Waterlinie

WENS 3: RECREATIE

- Toegankelijkheid van bestaande en nieuwe recreatieve bestemmingen waarborgen
- Aansluiting zoeken bij sport- en uitloopgebied Maarschalkerweerd
- Benutten van kansen bij realisatie Groene Verbinding/Dak op de Bak A27
- Stimuleren van fietsgebruik naar toeristische trekpleisters

HET PLAN

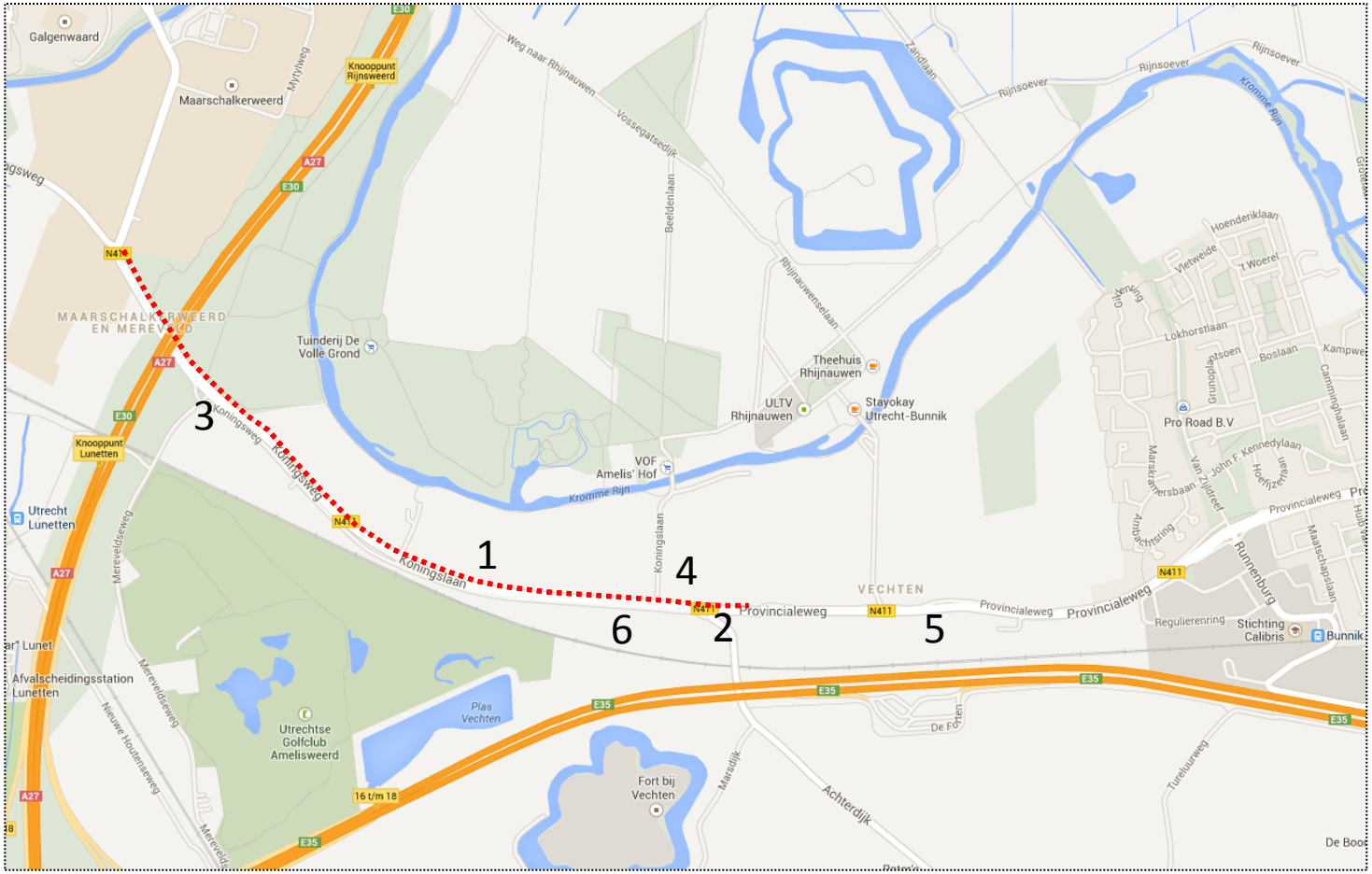
TOTSTANDKOMING PLAN

- Ruimtelijk Kwaliteitsteam heeft advies geformuleerd voor te nemen maatregelen (zie bijgevoegde notitie)
- Maatregelen zijn geanalyseerd, besproken en (waar nodig) op onderdelen aangepast (voor verschillen met advies Ruimtelijk Kwaliteitsteam zie bijlage 3)
- Maatregelen vervolgens uitgewerkt tot voorlopig ontwerp (zie bijgevoegde tekeningen)

WELKE MAATREGELEN WILLEN WE NEMEN?

1. (Brom)fietspad aan de noordzijde tussen Utrecht (Laan van Maarschalkerweerd) en Vechten (oprijlaan Oud-Amelisweerd)
2. Reconstructie aansluitingen bij Vechten tot 1 kruispunt
3. Reconstructie aansluiting Mereveldseweg
4. Mogelijke uitbreiding parkeren bij Vechten
5. Verbreding langsparkeerstrook t.h.v. Rhijnauwenselaan
6. Realisatie natuur (Ecologische Hoofdstructuur) bij Vechten

DE MAATREGELEN OP KAART



(BROM)FIETSPAD NOORDZIJDE

- Sluit in Utrecht rechtstreeks aan op nieuw fietspad aan de oostzijde van de Laan van Maarschalkerweerd
- Gaat bij Oud-Amelisweerd over in een parallelweg aan de noordzijde
- Parallelweg aan de zuidzijde blijft voor bestemmingsverkeer en langzame motorvoertuigen (met name landbouwverkeer)

(BROM)FIETSPAD: VOORDELEN

- Fietsers krijgen directe verbinding tussen Bunnik en Utrecht met keuze om over te steken bij Vechten, Mereveldseweg of Laan van Maarschalkerweerd (indien nodig).
- Recreatieve fietsers krijgen veiliger toegang tot bestemmingen zoals Nieuw-Amelisweerd/Markiezenbos en het kersenverkooppunt. Zij hoeven niet meer ter plekke over te steken of de oversteek is geregeld met verkeerslichten.

(BROM)FIETSPAD: BIJKOMENDE VOORDELEN

- Minder menging fietsverkeer en landbouwverkeer (landbouwverkeer blijft op de parallelweg aan de zuidzijde).
- Er wordt minder overgestoken bij Vechten. Dit komt de doorstroming op dit kruispunt ten goede (voor alle verkeersdeelnemers).
- Fietsers beleven meer van het landschap/landgoederen en te realiseren Groene Verbinding/Dak op de Bak A27.

(BROM)FIETSPAD: INPASSING

- Breedte: 4,00 – 4,50 meter (wordt nog bekeken)
- Tussen Nieuw-Amelisweerd/Markiezenbos en Vechten ligt het fietspad achter de monumentale bomenrij
- Auto's toelaten op deel tussen Vechten en kersenverkooppunt? (wordt nog bekeken)
- Bij Nieuw-Amelisweerd/Markiezenbos ligt het fietspad zoveel mogelijk voor de bomen (de weg wordt iets naar het zuiden gelegd), als dat nodig is om monumentale, beeldbepalende bomen heen
- Viaduct over de A27 verdwijnt bij verbreding Ring Utrecht: (brom)fietspad inpassen op Groene Verbinding/Dak op de Bak

MAATREGELEN BIJ VECHTEN

- Aansluiting Voorlaan/Oud-Amelisweerd, aansluiting Achterdijk en parallelwegoversteek combineren tot één kruispunt
- Kruispunt wordt voorzien van verkeerslichten, met fiets- en voetgangersoversteek
- De maximumsnelheid gaat omlaag tot 60 km/u
  - dit is nodig om het kruispunt en toeleidende weggedeelten in te kunnen passen

MAATREGELEN BIJ VECHTEN

- Nog nader te onderzoeken en uit te werken:
  - hoe groot wordt het definitieve kruispunt (aantal opstelstroken)?
  - hoe richten we de openbare ruimte rondom het kruispunt in (brinkgedachte conform advies Ruimtelijk Kwaliteitsteam)?
  - hoe ontsluiten we Oud-Amelisweerd, via parallelweg en oprijlaan of tussen woningen door?
  - hoe behouden we haakse boomstructuur N411 – oprijlaan Oud-Amelisweerd (onderdeel monumentale laanstructuur)?
  - aandacht voor bescherming monumentale panden (vlak) langs de weg

MAATREGELEN MEREVELDSEWEG

- De weg wordt iets naar het zuiden verlegd om ruimte te maken voor het (brom)fietspad aan de noordzijde
- Het kruispunt wordt voorzien van verkeerslichten met fiets- en voetgangersoversteek
  - verkeerslichten nodig omdat met (brom)fietspad aan de noordzijde deze oversteek drukker zal worden gebruikt
  - de fietsoversteek wordt geschikt gemaakt voor gemotoriseerd bestemmingsverkeer voor de bewoners en bedrijven in Nieuw-Amelisweerd
- Nog nader te onderzoeken en uit te werken:
  - mogelijk wordt de weg in het kader van Groene Verbinding/Dak op de Bak A27 al iets naar het zuiden verlegd
  - hoe entree van het Markiezenbos/Nieuw-Amelisweerd vormgeven?

PARKEREN BIJ VECHTEN

- Is uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen rondom Vechten nodig?
  - Toename parkeervraag landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen in kaart brengen
  - Parkeeroverlast restaurant Vroeg
  - Rekening houden met bestaande parkeerplaatsen Oud-Amelisweerd (P3) en Fort bij Vechten
- Zo ja, waar zouden deze extra parkeerplaatsen moeten komen?
  - aan de noordzijde of de zuidzijde van de weg?
- Hoe worden de eventuele extra parkeerplaatsen landschappelijk ingepast?

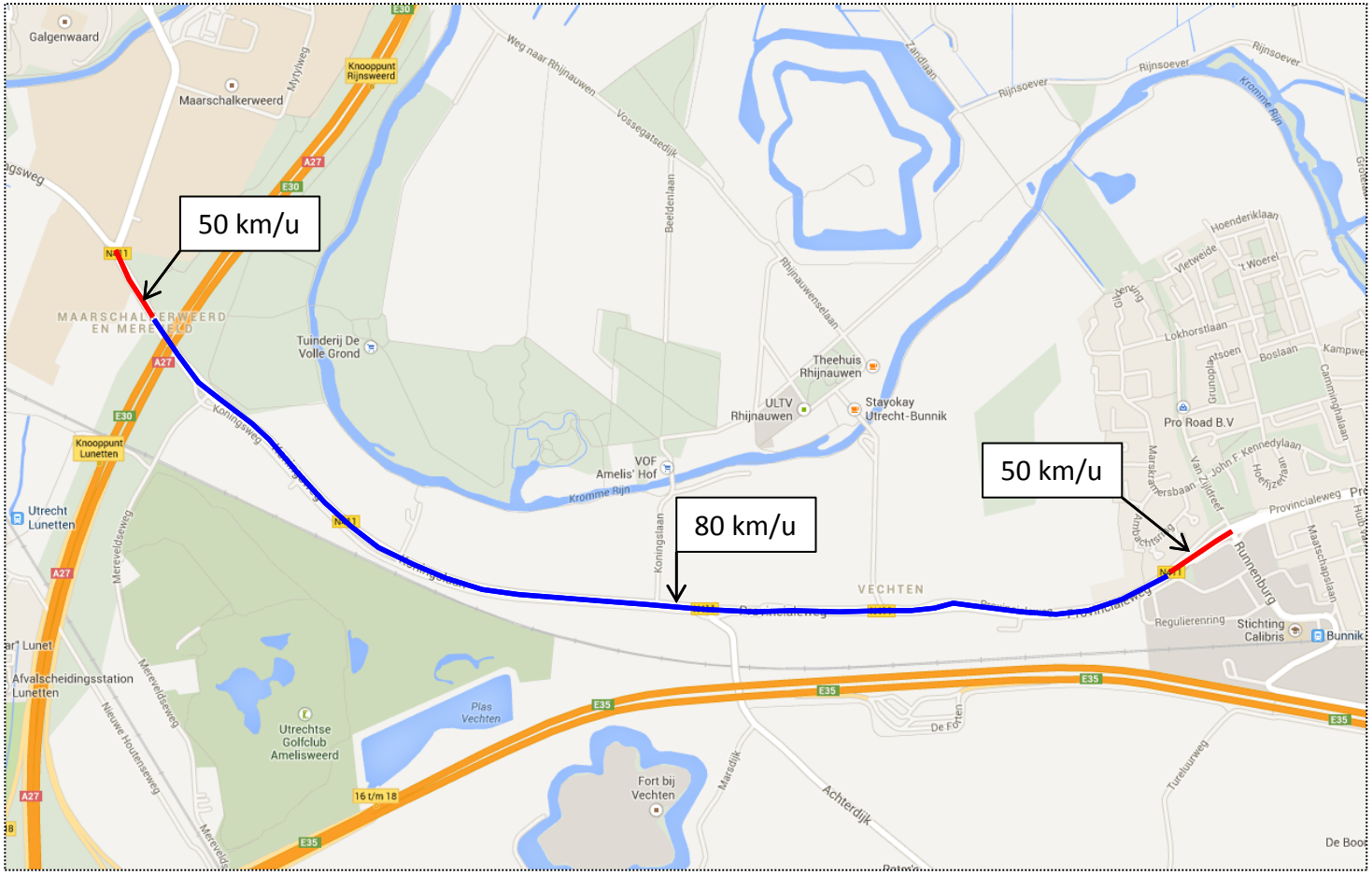
VERBREDEN LANGSPARKEERSTROOK ZUIDZIJDE T.H.V. RHIJNAUWENSELAAN

- Geen alternatieve parkeerlocaties te vinden, daarom maatwerk gezocht
- Door de weg iets naar het noorden op te schuiven ontstaat ruimte om de parkeerstrook te verbreden
  - op het smalste punt is er ruimte voor circa 3,00 meter parkeer- en loopstrook
  - de exacte vormgeving wordt nog bekeken
- De bushalte schuift iets op naar het westen en wordt ook verbreed
- De snelheid gaat ter plaatse omlaag naar 60 km/u vanwege het in- en uitstappen langs de hoofdrijbaan

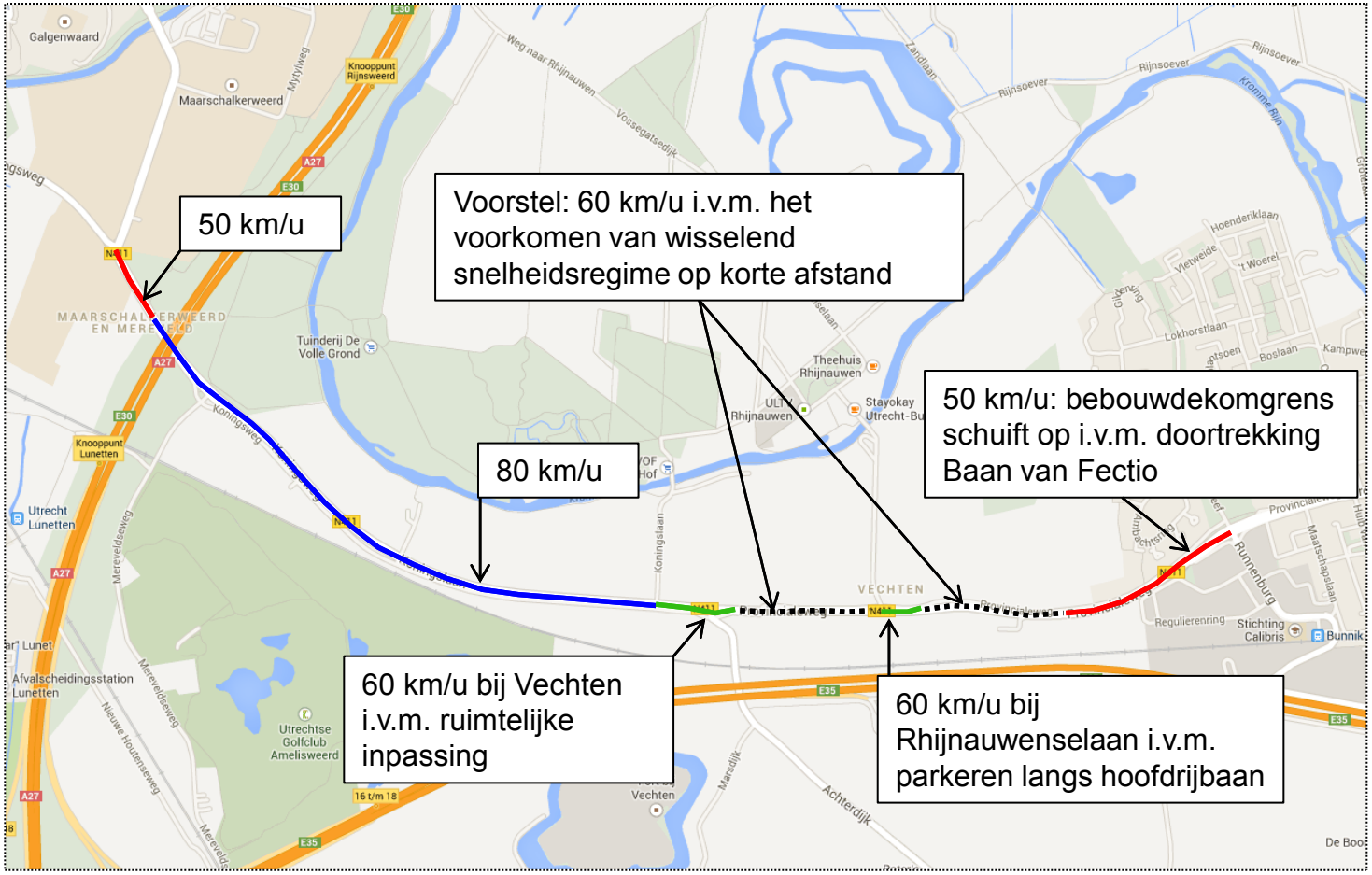
REALISEREN NATUUR BIJ VECHTEN

- Voor de maatregelen bij Vechten dient grond aangekocht te worden dat nu in gebruik is als landbouwgrond (sedumkwekerij)
- Deze grond maakt deel uit van de Ecologische Hoofdstructuur maar heeft nog geen natuurinrichting
- De wens is om het gehele sedumperceel aan te kopen en het deel dat niet nodig is voor de verkeersmaatregelen in te richten als natuur (precieze invulling wordt nog bekeken)
- Daarnaast wordt bekeken of er een voorziening kan worden getroffen (bijvoorbeeld een buis of duiker) om kleine dieren de weg te kunnen laten oversteken (verbinding met EHS-perceel ten noorden van de N411)

SNELHEIDSREGIME HUIDIGE SITUATIE



SNELHEIDSREGIME NIEUWE SITUATIE



OVERIGE UITWERKINGSOPGAVEN

- Het ‘bunkerpad’ loopt nu vanaf de huidige parallelwegoversteek naar Rhijnauwen. Kan dit pad worden verlegd naar het nieuwe kruispunt bij Vechten?
- Moeten er ook verkeersmaatregelen worden genomen op de parallelwegen? Hoe moeten deze eruit zien?
- De inrichting van de N411 en de plannen voor de Groene Verbinding/Dak op de Bak A27 moeten op elkaar worden afgestemd.

KANTTEKENINGEN BIJ HET PLAN

- Ruimtelijke impact:
  - Totale profiel van een deel van het traject wordt breder: parallelweg + hoofdrijbaan + (brom)fietspad
  - Lokale doorsnijding oostrand Markiezenbos/Nieuw-Amelisweerd
  - Wegbeeld t.h.v. Markiezenbos/Nieuw-Amelisweerd en t.h.v. Vechten verandert: kans of bedreiging?
- Doorsnijding EHS op enkele plaatsen: ‘nee, tenzij’-procedure
- Bij stijgende verkeersstromen en behoud huidige functie Achterdijk mogelijk enige stagnatie in avondspits op centraal kruispunt in Vechten, echter geen ruimte voor groter kruispunt
- Hoofdstroom doorgaand utilitair fietsverkeer Utrecht Centrum (via Koningsweg/Gansstraat) ←→ Bunnik e.o. moet nog steeds eenmaal N411 oversteken, krijgt wel de keuze uit 3 locaties om dit te doen

KOSTEN

WAT KOST HET PLAN?

- Investeringskosten: geraamd op € 9,9 miljoen, opgebouwd uit:

(Brom)fietspad	€ 1.300.000,-
Maatregelen Vechten (incl. aankoop grond t.b.v. EHS)	€ 4.600.000,-
Maatregelen Mereveldseweg	€ 2.100.000,-
Maatregelen Rhijnauwenselaan	€ 700.000,-
Nieuwe parkeerplaats Vechten	€ 900.000,-
Kabels en leidingen	€ 300.000,-

- Dekking:
  - € 8,9 miljoen Brede Doeluitkering (BDU) Verkeer en Vervoer
  - € 1 miljoen Integraal Gebiedsontwikkelingsprogramma (IGP): Realisatieplan wordt t.z.t. aan PS voorgelegd
- Positieve verhouding kosten en baten: investeringskosten worden terugverdiend door de “maatschappelijke winst” als gevolg van een te verwachten daling van het aantal verkeersongevallen

WAT KOST HET PLAN VERDER?

- Ruimte
  - bekijken hoe de maatregelen het best in de omgeving kunnen worden ingepast en waar (nieuwe) kansen voor natuur, recreatie en cultuurhistorie kunnen worden benut
  - grondaankopen nodig, deels van particulieren, deels van gemeente Utrecht
- Circa 80 bomen
  - merendeel relatief jonge bomen
  - 20 tot 30 bomen bij het Markiezenbos/Nieuw-Amelisweerd (merendeel zuidzijde van de weg i.v.m. verlegging)
  - circa 30 bomen bij Vechten i.v.m. aanleg nieuwe kruising
  - monumentale, beeldbepalende bomen ontzien
  - te kappen bomen compenseren, bekijken waar we monumentale laanstructuur (Koningsweg/Koningslaan) kunnen versterken

NATUURTOETS
(CHECK FLORA- EN FAUNAWET EN EHS)

CHECK FLORA- EN FAUNAWET

- Geen negatieve effecten op beschermde flora te verwachten
- Geen negatieve effecten op beschermde reptielen, amfibieën, vissen en insecten te verwachten
- Geen nesten beschermde broedvogels aangetroffen – nadere check in het voorjaar
- Vleermuizen: vooralsnog geen negatieve effecten verwacht, wel aandachtspunt (instandhouding vliegroutes en verblijfplaatsen) – nader onderzoek voorjaar/zomer 2015
- Geen negatieve effecten op overige zoogdieren te verwachten

CHECK EHS

- Belangrijkste effecten op EHS:
  - Toename barrièrewerking tussen EHS ten noorden en zuiden van N411 t.h.v. Vechten als gevolg van (brom)fietspad
  - Oppervlakteverlies EHS door aanleg kruispunt bij Vechten en mogelijke aanleg parkeerplaats aan zuidzijde van N411 (sedumperceel)
- Compenseren door:
  - Snellere realisatie EHS sedumperceel bij Vechten
  - Hoogwaardige inrichting sedumperceel bij Vechten
  - Faunapassage onder N411
  - Oppervlaktecompensatie elders?

PROCES/REACTIES OMGEVING

PROCES

- Start verkenning: 2009
- Vanaf 2009 twee concrete varianten onderzocht (zie bijlage 4) en diverse oplossingsrichtingen overwogen (zie bijlage 5): geen gezamenlijk gedragen oplossing
- Begin 2013: besluit inschakelen Ruimtelijk Kwaliteitsteam voor integraal advies
- Advies Ruimtelijk Kwaliteitsteam gereed: juni 2013
- Uitwerken voorstellen tot voorlopig ontwerp, gesprekken met gemeenten Utrecht en Bunnik: zomer/najaar 2013
- GS-besluit: 22 april 2014
- Commissie MME: 6 mei 2014

POSITIE GEMEENTEN UTRECHT EN BUNNIK

- Beide gemeenten vanaf het begin betrokken bij verkenningsproces
- Gezamenlijk gedragen oplossingsrichting moeilijk te vinden vanwege uiteenlopende visies over functie van de N411
- Zomer 2013 (ambtelijke) doorbraak: advies Ruimtelijk Kwaliteitsteam overwegend positief ontvangen
- Maart 2014: instemming beide gemeenten met hoofdlijnen plan (gemeente Utrecht: ambtelijk; gemeente Bunnik: college van B&W), wel specifieke wensen en aandachtspunten t.a.v. uitwerking
- Zomer/najaar 2014: beide gemeenten uiten toch twijfels t.a.v. (brom)fietspad noordzijde en snelheidsregime
- Najaar 2014: bestuurlijk overleg n.a.v. geuite twijfels, vooralsnog geen (nieuwe) overeenstemming bereikt

BETROKKENHEID OMGEVING

- Gedurende verkenningsproces contacten onderhouden met vertegenwoordigers Werkgroep P60 en Buurtschap Amelisweerd-Rhijnauwen en enkele individuele bewoners
- Plan besproken met vertegenwoordigers belangenverenigingen omgeving: winter 2014
- Plan gepresenteerd aan inwoners Vechten tijdens bewonersavond gemeente Bunnik over parkeerproblemen bij restaurant Vroeg: maart 2014
- Inloopavonden: 19 en 21 mei 2014
- Nota van Beantwoording n.a.v. ingediende reacties inloopavonden: 1 juli 2014

REACTIES OMGEVING

- Wisselende geluiden: van ronduit positief tot ronduit negatief

“Hete hangijzers”:

- (Brom)fietspad noordzijde: angst voor aantasting landschap en verdwijnen monumentale bomen (met name bij Markiezenbos/Nieuw-Amelisweerd)
- Snelheidsregime: wens gehele N411 60 km/u, dan ook geen ingrijpende maatregelen nodig
- Eventuele extra parkeerplaatsen bij Vechten: angst voor aantasting woongenot (uitzicht, drukte)

VERVOLG

WAT MOET ER GEBEUREN? (1)

- Uitwerken van huidig plan tot definitief inrichtingsplan:
  - zorg dragen voor zorgvuldige inpassing maatregelen
  - verzilveren meerwaarden voor cultuurhistorie, natuur en recreatie
  - meenemen zaken die nog moeten worden uitgezocht en uitgewerkt
  - betrekken omgeving bij uitwerkingsproces
- Afstemming nodig met visie voor inrichting Groene Verbinding/Dak op de Bak A27: afspraken over scope, fasering uitvoering
- Met relevante grondeigenaren wordt apart een afspraak gemaakt om individueel met hen te kijken wat de plannen voor hen betekenen

WAT MOET ER GEBEUREN? (2)

- Realisatieplan IGP
  - op basis van definitief inrichtingsplan
  - definitieve bijdrage vanuit IGP d.m.v. PS-besluit
- Provinciaal Inpassingsplan
  - maatregelen passen niet binnen vigerende bestemmingsplannen
  - Mobiliteitsplan 2015 – 2028: voor aanpassingen provinciale infrastructuur in principe provinciaal inpassingsplan
  - project N411 overstijgt gemeentegrenzen en raakt aan meerdere provinciale belangen (verkeer, cultuurhistorie, natuur, recreatie)
- Volgen van eventuele procedures t.b.v. grondverwerving
- Sluiten van overeenkomsten, aanvragen van vergunningen
- Uitvoering (incl. voorbereidingen)

HOE WORDT HET VERVOLGPROCES AANGEPAKT?

- Integrale aanbesteding voor uitwerking plan tot definitief inrichtingsplan, realisatie en beheer en onderhoud
- Europese aanbestedingsprocedure
- Provincie blijft formeel verantwoordelijk voor inpassingsplan en grondaankopen
- Voorafgaand aan start aanbestedingsprocedure voorbereidingsperiode nodig voor o.a.:
  - Check medewerking gemeenten Utrecht en Bunnik
  - Marktconsultatie
  - Formuleren eisen, wensen, selectiecriteria
  - Check juridische aspecten
  - Afstemming proces Groene Verbinding

GLOBALE PLANNING

Jaar	2015				2016				2017				2018			
Activiteit **Kwartaal**	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																

BETROKKENHEID OMGEVING BIJ VERVOLGPROCES

- Bij voorbereiding aanbesteding bekijken hoe omgeving het beste kan worden betrokken bij uitwerking van het plan:
  - Specifieke belanghebbenden betrekken bij uitwerking (of onderdelen daarvan)?
  - Inloopavonden na uitwerking?
- Formele inspraakprocedure bij inpassingsplan