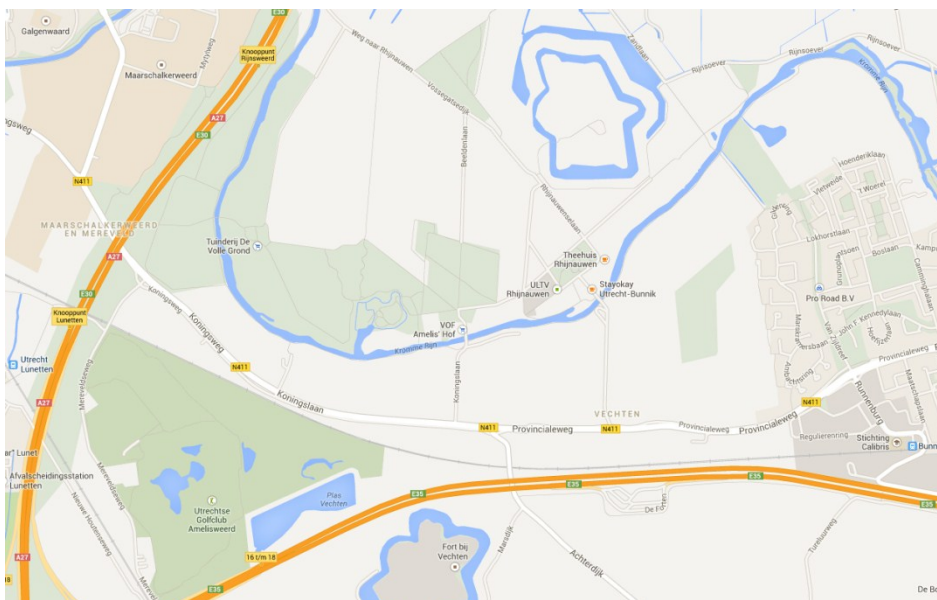


| | |
|----------------|---|
| DATUM | 22-4-2014 |
| AAN | Provinciale Staten |
| VAN | Gedeputeerde Staten |
| DOORKIESNUMMER | Klik hier als u tekst wilt invoeren. |
| ONDERWERP | Oplossingsvariant aanpak verkeersonveiligheid N411 Utrecht - Bunnik |

Inleiding

Voor een uitgebreidere beschrijving van de N411 en zijn omgeving, de verkeersveiligheidsproblematiek en oplossingsvarianten zie bijgevoegd analyserapport 'Resultaten verkenning verbetering verkeersveiligheid N411 Utrecht - Bunnik'.



Aanleiding

De provinciale weg N411 tussen Bunnik en Utrecht is een wegvak waar naar verhouding veel (ietsel)ongevallen plaatsvinden. De weg behoort tot de meest onveilige van de wegen die de provincie Utrecht in beheer heeft. Bovendien heeft de provincie in de loop der jaren diverse klachten gekregen omtrent de verkeersveiligheid op dit wegvak (oversteekbaarheid, snelheid op zowel hoofdrijbaan als parallelweg). Enkele jaren geleden is door omwonenden de werkgroep P60 (Provincialeweg 60 km) opgericht; deze werkgroep beijvert zich voor verlaging van de maximumsnelheid op de N411 van 80 km/u naar 60 km/u.

De provincie is in 2009 begonnen met een verkenning naar (met name infrastructurele) maatregelen die de verkeersveiligheid op de N411 verbeteren. Deze verbetering moet leiden tot een structurele vermindering van het aantal (ietsel)ongevallen op deze weg. Verbetering van de verkeersveiligheid op de N411 moet bijdragen aan verwezenlijking van de verkeersveiligheidsdoelstelling uit het Strategisch Mobiliteitsplan Provincie Utrecht (SMPU+): *50 procent minder dodelijke verkeersslachtoffers en 40 procent minder ziekenhuisgewonden in de provincie Utrecht in 2020 in vergelijking met 2002.*

Bij de verkenning zijn ook externe partijen zoals de gemeente Utrecht, de gemeente Bunnik, het BRU, de verkeerspolitie en omwonenden betrokken.

Verkeersonveiligheid

Voor een ongevalanalyse zie hoofdstuk 5 van het analyserapport.

De meeste (ernstige) ongevallen doen zich voor op het wegvak rondom het buurtschap Vechten. Daarnaast zijn er knelpunten ten aanzien van de oversteekbaarheid op diverse locaties (lange wachttijden) en een smalle parkeerstrook t.h.v. de Rhijnauwenselaan (conflict tussen in- en uitstappers en langsrijdend verkeer) en klachten over de snelheid van verkeer dat gebruik maakt van de parallelweg.

Diverse klachten over de verkeerssituatie op de N411 hebben betrekking op de snelheid van het gemotoriseerd verkeer en het geldende snelheidsregime van 80 km/u. Het is echter lastig uit de ongevalgegevens af te leiden welke invloed de snelheid van het verkeer heeft gehad op het ontstaan van een ongeval, dan wel de afloop daarvan. Waarschijnlijk zijn de meeste ongevallen te relateren aan een combinatie van twee of meerdere van onderstaande factoren:

- hoge intensiteiten;
- veel afslag- en oversteekbewegingen;
- beperkte ruimte (bijvoorbeeld krappe of ontbrekende middensteunpunten, obstakels in de berm);
- onoverzichtelijke situaties;
- risicovol gedrag (negeren rood licht, gevaarlijke inhaalmanoeuvres, voorrang nemen);
- snelheid.

In algemene zin moet worden geconcludeerd dat de inrichting van de N411 niet langer berekend is op de verkeersstromen van vandaag de dag. Dit probleem doet zich met name gelden op de plaatsen waar overgestoken wordt en uitwisseling met zijwegen en erven plaatsvindt. Het ontbreekt hier veelal aan (voldoende) opstelruimte en situaties zijn onoverzichtelijk door zowel aanwezige obstakels als het grote verkeersaanbod. Verkeersdeelnemers nemen risico's om toch snel te kunnen oversteken, de weg op te kunnen rijden of te verlaten.

Verwacht wordt dat de N411 een belangrijke functie blijft houden voor utilitair verkeer. Daarnaast is er sprake van een toenemend gebruik door recreatief verkeer. Dit betekent dat als er geen maatregelen genomen worden verwacht mag worden dat de reeds aanwezige verkeersveiligheidsknelpunten verder zullen verergeren en er mogelijk nieuwe knelpunten ontstaan.

Complexe opgave

De (verkeersveiligheids)opgave voor de N411 is complex. De N411 is een drukke weg met verkeer dat onderscheiden kan worden naar motief (utilitair en recreatief), richting (langsrichting en kruisend) en vervoerwijze (auto, openbaar vervoer, fiets, landbouwvoertuigen, voetgangers). Maar de N411 ligt ook in een gebied met uiterst waardevolle landschappelijke en cultuurhistorische structuren (Landgoed Amelisweerd, monumentale bomenrij langs de N411, Nieuwe Hollandse Waterlinie, Limes). Daarnaast vinden er in de omgeving allerlei (ruimtelijke) ontwikkelingen plaats die in meerdere of mindere mate van invloed zijn op de verkeerssituatie op de N411. Dit alles betekent dat iedere oplossingsrichting voor de aanpak van de verkeersveiligheidsproblematiek consequenties heeft, hetzij ruimtelijk, hetzij verkeerskundig, hetzij beide en lastige vervolgvragen oproept. Anderzijds zouden de keuze voor een oplossingsrichting en een zorgvuldige inpassing en vormgeving van de maatregelen kansen kunnen scheppen voor verbetering van recreatieve, landschappelijke/cultuurhistorische en ecologische waarden in het gebied.

Proces

Paragraaf 1.3 van het analyserapport bevat een tijdslijn van de verkenning vanaf de start in 2009. In de loop van het verkenningsproces zijn diverse oplossingen overwogen en/of onderzocht, al dan niet in samenhang met elkaar. Deze zijn echter om diverse redenen afgefallen. Na een doorstart van de verkenning in 2011 is in 2012 een vernieuwde variant voor de situatie bij het buurtschap Vechten opgesteld; ook deze variant stuitte echter op weerstand bij betrokken partijen (met name gemeenten Utrecht en Bunnik) vanwege de impact op het landschap en de cultuurhistorische waarden in de omgeving. Na overleg met de portefeuillehouders Mobiliteit, Ruimtelijke Ordening en Cultuurhistorie begin 2013 is besloten het Ruimtelijk Kwaliteitsteam Ring Utrecht te vragen een

integraal advies uit te brengen voor aanpak van de verkeersonveiligheid op de N411. Het Ruimtelijk Kwaliteitsteam is een groep extern experts die adviezen uitbrengt over de landschappelijke en stedenbouwkundige inpassing van de A12/A27 en Noordelijke Randweg Utrecht in het kader van de Planstudie Ring Utrecht.

Na enkele sessies met betrokkenen uit verschillende beleidsvelden heeft het Ruimtelijk Kwaliteitsteam in juni 2013 zijn advies uitgebracht (zie separaat bijgevoegde notitie). Op basis van dit advies is een nieuwe oplossingsvariant opgesteld welke is besproken met de gemeenten Utrecht en Bunnik. Beide gemeenten staan op hoofdlijnen positief tegenover de voorgestelde maatregelen (zie bijgevoegde brieven) waardoor nu de kans is ontstaan een doorbraak in het proces te bereiken. Daarnaast heeft consultatie plaatsgevonden diverse bewoners- en belangenorganisaties en een aantal individuele bewoners en ondernemers in de omgeving. Een samenvatting van hun reacties staat weergegeven in bijlage 1 (pagina's 10 en 11) van deze notitie.

Wensen en uitgangspunten ten aanzien van de te nemen maatregelen

Gegeven de aard van de verkeersveiligheidsproblematiek, de kwetsbare omgeving en de vele ontwikkelingen in het gebied waar de N411 zich in bevindt is het belangrijk om bij de keuze voor een maatregelenpakket na te denken over de vraag: wat wil de provincie met de N411?

Ten aanzien van de te nemen maatregelen zijn de volgende drie wensen geformuleerd:

1. De te nemen maatregelen dienen vanzelfsprekend tot een verbetering van de verkeersveiligheid te leiden. Dit dient zich in de eerste plaats en vooral te uiten in een substantiële afname van het aantal (letsel)ongevallen, in de tweede plaats in een afname van het aantal klachten over de weg.
2. De te nemen maatregelen dienen de aanwezige landschappelijke en cultuurhistorische waarden zoveel mogelijk te respecteren.
3. De te nemen maatregelen dienen toekomstbestendig te zijn. Dit betekent niet alleen en zozeer dat rekening gehouden dient te worden met eventuele intensiteitsstijgingen maar ook dat wordt ingespeeld op mogelijke veranderingen in de aard van de verkeersstromen op de N411. De N411 dient niet alleen de utilitaire, maar ook de toenemende recreatieve verkeersstromen in het gebied veilig en comfortabel af te kunnen wikkelen.

Bij het opstellen van het maatregelenpakket zijn de volgende verkeerskundige uitgangspunten gehanteerd:

- De N411 is een provinciale gebiedsontsluitingsweg. Uitgangspunt is een maximumsnelheid van 80 km/u buiten de bebouwde kom en 50 km/u binnen de bebouwde kom. Op specifieke locaties buiten de bebouwde kom kan de maximumsnelheid ter plaatse worden verlaagd tot 60 km/u (maatwerk).
- Er wordt naar gestreefd het verkeer een redelijke doorstroming te bieden (mede met het oog op het openbaar vervoer) maar eventuele intensiteitsstijgingen niet op voorhand volledig te accommoderen door bijvoorbeeld het aantal opstelstroken bij kruispunten te vermeerderen. Hiervoor is onvoldoende ruimte. De layout van de kruisingen op het traject dient qua omvang aan te sluiten bij de layout van de kruisingen aan beide uiteinden: Koningsweg - Laan van Maarschalkerweerd - N411 in Utrecht en N411 - Baan van Fectio in Bunnik. Deze kruisingen zijn in hoge mate bepalend voor wat betreft de toestroom en afstroom van het autoverkeer naar en vanaf de N411.
- Bij het ontwerp worden de uitgangspunten van de verkeersveiligheidsfilosofie Duurzaam Veilig en de vertaling daarvan in de landelijke ontwerprichtlijnen van het kenniscentrum CROW zoveel mogelijk gevolgd. Dit betekent bijvoorbeeld dat het snelverkeer en langzaam verkeer (fietsers, landbouwvoertuigen) zoveel mogelijk gescheiden moeten worden afgewikkeld.

Voorgestelde maatregelen

Hoofdlijn in de voorstellen voor de aanpak van de verkeersonveiligheid is het verbeteren van de situatie voor overstekend en afslaand verkeer. Op dit moment kent de N411 diverse oversteeklocaties en aansluitingen waarvan de inrichting niet goed afgestemd is op de verkeersstromen die er gebruik van maken. Dit geldt met name voor het wegvak rondom het buurtschap Vechten. 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.

Het Ruimtelijk Kwaliteitsteam heeft gekozen voor een integrale ruimtelijke benadering van het vraagstuk van de inrichting van de N411. Dit heeft geresulteerd in het advies dat in bijgevoegde notitie wordt beschreven. Het

advies is vervolgens nader uitgewerkt en op onderdelen aangepast waardoor een oplossingsvariant is ontstaan die bestaat uit de volgende maatregelen (zie ook bijgevoegde ontwerpen):

1. Aanleg van een tweerichtingen(brom)fietspad aan de noordzijde van de N411 tussen de aansluiting met de Laan van Maarschalkerweerd en de aansluiting met de Voorlaan/Koningslaan.
De breedte van het (brom)fietspad bedraagt 4,00 - 4,50 meter. Het (brom)fietspad zal zoveel mogelijk achter de bestaande bomenrij langs de N411 worden gelegd. De bestaande parallelweg aan de zuidzijde wordt intact gelaten omwille van de bereikbaarheid van de aanwezige woningen en een gescheiden afwikkeling van het landbouwverkeer.
2. Reconstructie van de aansluitingen bij Vechten.
Ter hoogte van het buurtschap Vechten wordt een centraal kruispunt met fiets- en voetgangersoversteek en verkeerslichten aangelegd. Deze kruising ligt iets ten westen van de huidige aansluiting met de Achterdijk. Omwille van de veiligheid en ruimtelijke inpasbaarheid wordt de maximumsnelheid ter plaatse verlaagd tot 60 km/u. Ter hoogte van Vechten gaat het (brom)fietspad aan de noordzijde van de weg over in een parallelweg.
3. Reconstructie van de aansluiting met de Mereveldseweg.
Met de ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving en de aanleg van een (brom)fietspad aan de noordzijde zal het aantal overstekende fietsers en voetgangers op de kruising tussen de N411 en de Mereveldseweg naar verwachting toenemen. Om dit verkeer vlot en veilig af te wikkelen zal de kruising met de Mereveldseweg iets naar het zuiden worden verlegd en worden voorzien van verkeerslichten.
4. Mogelijke realisatie parkeerterrein zuidzijde N411 bij Vechten.
Het Ruimtelijk Kwaliteitsteam stelt voor om de huidige parkeerplaats bij Oud-Amelisweerd (ook wel bekend als P3) op te heffen en te verplaatsen naar de zuidzijde van de N411. Dit perceel is nu in gebruik als sedumkwekerij. Ten aanzien van deze maatregel moet worden geconstateerd dat een nadere afweging noodzakelijk is. Verplaatsing van het parkeerterrein heeft als voordelen dat er aan de noordzijde een verkeersluw gebied ontstaat (hetgeen ten gunste komt aan het doorgaand fietsverkeer) en het landgoedkarakter van het gebied hersteld kan worden. Nadeel is echter dat de loopafstand voor bezoekers van Oud-Amelisweerd die met de auto komen sterk toeneemt. Hieraan gekoppeld ontstaat het risico dat bezoekers van Oud-Amelisweerd toch aan de noordzijde van de weg gaan parkeren, bijvoorbeeld in de berm van de parallelweg. Een andere optie is om de huidige parkeerplaats bij Oud-Amelisweerd in stand te houden, maar ook aan de zuidzijde van de weg (extra) parkeergelegenheid te realiseren gezien de toenemende parkeervraag in het gebied (Vroeg, overloop landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen, touringcars). Hieraan zouden aanvullende voorzieningen voor recreanten kunnen worden gekoppeld (fietsverhuur, informatievoorziening e.d.). Ook uitbreiding van de bestaande parkeerplaats is nog een mogelijkheid. Eén en ander zal nader worden onderzocht.
5. Realisatie van circa 4 ha. EHS ten westen van het buurtschap Vechten.
Ten behoeve van de reconstructie ter hoogte van Vechten en de mogelijke realisatie van een parkeerterrein dient er grond aangekocht te worden. Deze grond maakt deel uit van de EHS maar is nu in gebruik als sedumkwekerij. Voorgesteld wordt het gehele sedumveld aan te kopen en het deel dat niet benodigd is voor verkeersmaatregelen in te richten als natuur. Bekeken zal worden of de verbinding met de EHS ten noorden van de N411 verbeterd kan worden door middel van de aanleg van een kleine ecopassage.
6. Verbreding van de langsparkeerstrook op het wegvak t.h.v. de aansluiting met de Rhijnauwenselaan (hoofddrijbaan wordt iets verschoven) in combinatie met verlaging van de maximumsnelheid tot 60 km/u.

Kosten en dekking van de maatregelen

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. | € 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,- |

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

De kosten van de maatregelen (totaal € 9,9 miljoen ex. BTW) zullen als volgt worden gedekt:

- € 8,9 miljoen uit de Brede Doeluitkering;
- € 1 miljoen uit het IGP-budget (op basis van een nog op te stellen Realisatieplan).

Argumenten

De voorgestelde maatregelen sluiten aan bij de geformuleerde wensen en uitgangspunten voor de N411 (zie pagina 3).

- 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 te verwachten reductie van het aantal dodelijke slachtoffers met 50 % en reductie van het aantal gewonden met 40 % zijn de maatregelen kosteneffectief.
- Respect voor landschappelijke en cultuurhistorische 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 zelfs versterkt worden.
- Toekomstbestendigheid
De maatregelen dienen zowel het utilitaire als recreatieve verkeer. Er ontstaan kansen voor (recreatieve) gebiedsontwikkelingen in en rondom Vechten en rondom de A27 (Groene Verbinding/"Dak op de Bak", entree Markiezenbos/Nieuw-Amelisweerd).

Voor de aanleg van het (brom)fietspad aan de noordzijde kunnen de volgende specifieke argumenten worden aangedragen:

- Het (brom)fietspad sluit in Utrecht aan op het nieuwe fietspad aan de oostzijde van de Laan van Maarschalkerweerd (dit fietspad is aangelegd in verband met de aanleg van de tramlijn naar de Uithof aan de westzijde van de Laan van Maarschalkerweerd, zie ook paragraaf 4.1 van het analyserapport). Fietsers krijgen hiermee een directe verbinding tussen de bebouwde kommen van Utrecht en Bunnik. Zij zijn niet langer genooddaakt halverwege het traject de hoofdrijbaan van de N411 over te steken maar kunnen afhankelijk van hun herkomst en bestemming de keuze maken tussen enkele beveiligde oversteeklocaties: kruising Laan van Maarschalkerweerd – Koningsweg – N411, N411 – Mereveldseweg of N411 – Achterdijk. Fietsers die vanaf de Laan van Maarschalkerweerd richting Bunnik rijden en vice versa hoeven zelfs helemaal niet meer over te steken. Dit is weliswaar een ondergeschikte stroom ten opzichte van de stroom vanaf en naar de Koningsweg maar gegeven de ruimtelijke ontwikkelingen in het oosten van de stad Utrecht is het niet ondenkbaar ook dat het aantal fietsers op deze verbinding toeneemt. Indien er geen (brom)fietspad aan de noordzijde van de N411 wordt aangelegd zouden deze fietsers voortaan twee keer dienen over te steken (bij de kruising Laan van Maarschalkerweerd – Koningsweg – N411 en bij Vechten), dan wel een andere route te nemen (bijvoorbeeld via de Weg naar Rhijnauwen).
- Tussen Utrecht en het buurtschap Vechten is er sprake van een gescheiden afwikkeling van fietsverkeer aan de noordzijde en landbouwverkeer (dit blijft gebruik maken van de parallelweg aan de zuidzijde). Dit komt de veiligheid van het fietsverkeer ten goede.
- Recreatief fietsverkeer krijgt een vlotte en veilige toegang tot de recreatieve bestemmingen ten noorden van de N411 (Oud-Amelisweerd, Nieuw-Amelisweerd, kersenverkooppunt ten westen van Vechten). Dit biedt extra impulsen voor met name Nieuw-Amelisweerd/Markiezenbos en het kersenverkooppunt. Zo heeft de gemeente Utrecht de wens de verbindingen tussen de stad en Nieuw-Amelisweerd te verbeteren en daaraan gekoppeld de entree van Nieuw-Amelisweerd/Markiezenbos te vernieuwen. Ook ontstaan er wellicht mogelijkheden voor bijvoorbeeld wandelingen over het terrein van de boomgaard bij het kersenverkooppunt richting de Kromme Rijn.
- De huidige in-/uitrit bij het kersenverkooppunt ten staat op dit moment niet bekend als ongevallocatie maar wordt door betrokkenen wel als erg onveilig ervaren. Fietsers moeten hier in één keer de hoofdrijbaan oversteken; door de aanwezige monumentale bomenrij is het zicht beperkt. Met een verdere toename van het (recreatief) verkeer zal het aantal oversteekbewegingen tijdens het voorjaar en de zomermaanden toenemen waardoor de kans op (ernstige) ongevallen op deze locatie stijgt. Indien er geen (brom)fietspad aan de noordzijde wordt aangelegd blijven er twee opties over om fietsverkeer met het kersenverkooppunt

als herkomst of bestemming veilig af te wikkelen. De eerste is de aanleg van een pad aan de noordzijde dat alleen van het kersenverkooppunt naar het centrale kruispunt bij Vechten loopt. Nadeel van deze oplossing is dat fietsverkeer vanuit Utrecht met een grote omrijd afstand wordt geconfronteerd om het kersenverkooppunt te kunnen bereiken. De tweede optie is de aanleg van een middensteunpunt op de hoofdrijbaan ter hoogte van het kersenverkooppunt zodat fietsers in etappes kunnen oversteken. Dit betekent echter dat de rijstroken over de afstand van enkele honderden meters moeten worden uitgebogen hetgeen naar verwachting een fors aantal bomen kost. Ook moet de parallelweg mogelijk worden verlegd naar het sedumveld (EHS).

- Om ruimte te sparen wordt ernaar gestreefd het aantal opstelstroken bij de nieuwe kruising bij Vechten te beperken terwijl uit het oogpunt van doorstroming een grotere omvang van de kruising wellicht wenselijk zou zijn. Een (brom)fietspad aan de noordzijde van de N411 vermindert het aantal oversteekbewegingen van (brom)fietsers bij Vechten hetgeen de doorstroming op het kruispunt ten goede komt.

De voorgestelde maatregelen hebben een meerwaarde voor het IGP-project Utrecht Oost

Utrecht Oost is één van de ontwikkelingen die is opgenomen in het Integraal Gebiedsontwikkelingsprogramma (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. Dit wordt hieronder nader toegelicht.

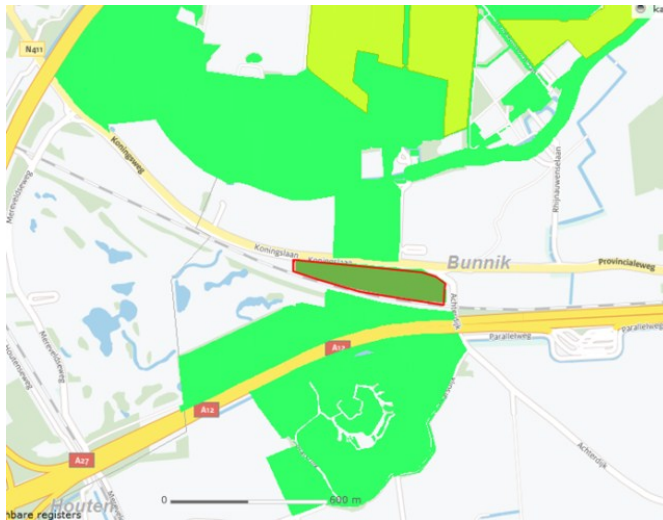
In de notitie *Integraal Gebiedsontwikkelings Programma 2012 – 2019 – Uitwerking IGP* van 8 mei 2012 staan de uitgangspunten en criteria verwoord op basis waarop projecten/processen kunnen worden aangedragen voor een bijdrage uit het IGP:

1. Er is sprake van een programma-overstijgend doelbereik met meerdere grote provinciale beleidsdoelen.
2. Inzet van de provincie doet ertoe: zonder inzet laten we provinciale doelen liggen.
3. De rol en inzet van de provincie wordt gedragen door de andere deelnemende partijen.
4. Er is reëel zicht op uitvoering.

Ad 1

Het project N411 kent een programma-overstijgend doelbereik. Naast de gunstige effecten voor het beleidsveld mobiliteit hebben de voorgestelde maatregelen voor de N411 een meerwaarde voor de volgende beleidsvelden:

- **Natuur: realisatie EHS.**
Het project heeft per saldo een meerwaarde voor natuur. Reconstructie van de kruising met de Achterdijk en mogelijke realisatie van een nieuw parkeerterrein vindt plaats in de EHS (nu in gebruik als sedumkwekerij en zonder actuele waarden) en mogelijk gaat de aanleg van het fietspad aan de noordzijde ten koste van enkele smalle stroken EHS. Daar staat echter tegenover dat in het project circa 4 ha nieuwe EHS versneld kan worden gerealiseerd (onderdeel van de 1.500 ha. uit het Akkoord van Utrecht) ten zuiden van de N411 bij Vechten (zie kaartje van de EHS op de volgende pagina). Dit gebied vervult ook een belangrijke schakel in de verbinding tussen Amelisweerd en Fort Vechten en het achterliggende gebied. Indien dit nu niet in het project wordt betrokken is er geen direct zicht op realisatie van dit stukje EHS. Daarnaast kan er een faunavoorziening voor kleine dieren onder de N411 worden aangelegd. In zijn totaliteit is de balans voor natuur positief.



- **Recreatie: faciliteren van recreatiestromen.**
Indien er een nieuw parkeerterrein wordt gerealiseerd zou er bij Vechten in combinatie met de reeds aanwezige horecavoorzieningen een nieuw toeristisch overstappunt (TOP) voor het gebied Amelisweerd-Rhijnauwen kunnen worden gecreëerd. Dit overstappunt zou op termijn ook een rol kunnen gaan vervullen voor het gebied ten zuiden van de A12 (Fort bij Vechten/Nieuw-Wulven). Daarnaast is de aanleg van het (brom)fietspad aan de noordzijde van de N411 en verbetering van de oversteekbaarheid op diverse locaties (Achterdijk, Mereveldseweg) gunstig voor recreatief fiets- en wandelverkeer. Ook wordt op deze wijze bijgedragen aan een aantrekkelijker en veiliger noord-zuid fietsverbinding tussen Amelisweerd/Utrecht Science Park en Fort Vechten/Nieuw-Wulven.
- **Landschap en cultuurhistorie: beleefbaar maken landschap en cultuurhistorie.**
Het nieuwe (brom)fietspad aan de noordzijde van de N411 vergroot de beleefbaarheid van het landgoed Amelisweerd voor fietsers. Daarnaast biedt het nieuwe (brom)fietspad mogelijkheden om de entree van het Markiezenbos/Nieuw-Amelisweerd te verbeteren, mogelijk in combinatie met de Groene Verbinding/"Dak op de Bak" over de A27. Tenslotte bieden de maatregelen ter hoogte van Vechten aanknopingspunten voor het vergroten van de beleefbaarheid van de Nieuwe Hollandse Waterlinie door een koppeling te maken met het 'bunkerpad' richting Rhijnauwen en de aanwezige groepsschuilplaats te betrekken in het ontwerp voor een eventueel te realiseren parkeerterrein.

Ad 2 en 3

De provincie is als wegbeheerder verantwoordelijk voor de provinciale wegen, waaronder de N411. Het is voor alle partijen evident dat de provincie hierin de lead heeft en er aanpassingen nodig zijn om de verkeersveiligheid op deze weg te vergroten. Eerder ontwikkelde varianten leverden weerstand op bij de gemeenten Utrecht en Bunnik. De variant op basis van het advies van het Ruimtelijk Kwaliteitsteam wordt op hoofdlijnen positief beoordeeld door de gemeenten Utrecht en Bunnik. De bredere insteek waarbij wordt geprobeerd een meerwaarde voor meerdere beleidsvelden te bereiken wordt gewaardeerd. De consultatie heeft een groter inzicht gegeven in de verdere opgaven die er liggen om deze (potentiële) meerwaarden te verzilveren.

Ad 4

De provincie is zelf primair verantwoordelijk voor de uitvoering van de maatregelen. Het overgrote deel van middelen komt uit het mobiliteitsbudget (BDU). In combinatie met het IGP is er voldoende budget beschikbaar voor de uitvoering van de voorkeursvariant. Daarmee is er een reëel zicht op uitvoering.

Bijdrage IGP

Geconcludeerd wordt dat de voorgestelde maatregelen op en rondom de N411 van wezenlijke meerwaarde zijn voor de groenblauwe kwaliteiten van Utrecht – Oost. Een bijdrage vanuit het IGP voldoet aan de criteria. Het is erg lastig om het programma-overstijgend doelbereik uit te drukken in een exact bedrag maar een bijdrage van € 1 miljoen aan de realisatie van de EHS (natuur), de eventuele realisatie van een nieuw parkeerterrein (recreatie en cultuurhistorie) en voorzieningen voor het fietsverkeer (recreatie en cultuurhistorie) wordt reëel geacht (ook in verhouding tot de totale investering van € 9,9 miljoen).

Kanttekeningen

- 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. Dit geldt zowel voor het (brom)fietspad aan de noordzijde als het centrale kruispunt bij Vechten. Het (brom)fietspad doorsnijdt de EHS op twee locaties (Markiezenbos/Nieuw-Amelisweerd en direct ten westen van Vechten). Bij het Markiezenbos zal door middel van de trasering van zowel het (brom)fietspad als de hoofdrijbaan (verlegging naar het zuiden) de aantasting zoveel mogelijk worden beperkt; de aanwezige monumentale bomen kunnen waarschijnlijk gespaard blijven. Ook vindt doorsnijding van de EHS plaats als gevolg van de maatregelen bij Vechten (reconstructie aansluiting Achterdijk en mogelijke realisatie parkeerterrein). Voor de doorsnijding van de EHS zal een 'nee, tenzij'-procedure moeten worden gevolgd waarbij het belangrijk is dat er stevige plussen voor natuur zijn zodat er geen significante aantasting van de EHS zal plaatsvinden.
Ook de kruising bij Vechten vergt ruimte. Dit heeft enerzijds te maken met de forse verkeersstromen die gebruik moeten maken van de kruising, anderzijds met de typen voertuigen die de kruising passeren. Landbouwvoertuigen en bevoorradingsverkeer moeten bijvoorbeeld gebruik kunnen maken van zowel de parallelweg aan de noordzijde als de parallelweg/Achterdijk aan de zuidzijde. Er dient in het ontwerp rekening te worden gehouden met de draaicirkels van dergelijke voertuigen en de benodigde opstelruimte voor de verkeerslichten. Er is geen ruimte om te schuiven met het kruisingsvlak: de monumentale panden ten oosten en de monumentale bomenrij ten westen fungeren als dwangpunten in het ontwerp.
- Als gevolg van de nieuwe kruising bij Vechten en de aanleg van het (brom)fietspad buigt de weg ter hoogte van Oud-Amelisweerd (Voorlaan) uit naar het zuiden. Dit heeft tot gevolg dat de haakse boomstructuur N411 – Voorlaan direct ten westen van Vechten uit de Napoleontische tijd enigszins wordt aangetast (hier moeten bomen verdwijnen of worden verplaatst). Het is niet mogelijk de weg pas ten oosten van de Voorlaan te laten uitbuigen, dit zou een te krappe bocht tot gevolg hebben.
- Uit voorlopige berekeningen blijkt dat indien de verkeersstromen op de N411 blijven stijgen en de Achterdijk in gebruik blijft als (sluip)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. Het grootste positieve effect mag echter verwacht worden van een eventuele verlaging van de verkeersdruk op de Achterdijk, hetzij permanent, hetzij tijdens spitsperioden. Hierdoor kan op de zuidelijke tak wellicht ook worden volstaan met één in plaats van twee opstelstroken (ruimtwinst). De gemeente Bunnik start in 2014 een onderzoek naar het autoluw maken van het buitengebied ten zuiden van de A12. Hierbij zal ook specifiek gekeken worden naar de mogelijkheden om de verkeersdruk op de Achterdijk te verlagen.

Andere overwogen oplossingsrichtingen en alternatieven

In bijgevoegd analyserapport staat een uitgebreide vergelijking tussen de variant op basis van het advies van het Ruimtelijk Kwaliteitsteam en de oorspronkelijke variant uit 2012 weergegeven (paragraaf 6.3 t/m 6.5). De variant op basis van het advies van het Ruimtelijk Kwaliteitsteam scoort met name beter op het gebied van ruimtelijke inpassing. Daarnaast is de routing van het fietsverkeer beter in deze variant. Voor de overige oplossingen die in de loop van het verkenningsproces zijn aangedragen, overwogen en/of onderzocht, zie bijlage 5 van het analyserapport.

Verdere uitwerking

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

1. Uitwerken ontwerpen

De huidige ontwerpen zijn op het niveau van een 'voorlopig ontwerp'. Uit het consultatieproces op basis van deze ontwerpen is een aantal uitwerkingsopgaven naar voren gekomen welke met behulp van betrokken partijen (met name beide gemeenten) en een in te schakelen landschapsarchitect zullen worden opgepakt. Deze opgaven staan beschreven in bijlage 2 van deze notitie (pagina's 12 en 13) en behelzen onder andere onderzoek naar het parkeren rondom Vechten, behoud en versterking van de Napoleontische laanstructuur, de verbetering van de verblijfskwaliteit rondom Vechten en het snelheidsregime tussen Vechten en de bebouwde kom van Bunnik. Omdat bij de gemeente Utrecht de wens leeft om de (landschappelijke) inrichtingsprincipes voor de N411 en voor de Koningsweg binnen de stadsgrenzen op elkaar af te stemmen

zal bekeken worden of voor de uitwerkingsopgaven een gedeeld opdrachtgeverschap kan worden gevoerd. De resultaten van deze uitwerkingsopgaven dienen als basis voor het Realisatieplan IGP (zie hieronder).

2. **Realisatieplan IGP**
Op basis van de nadere uitwerking van de plannen zal er een Realisatieplan ten behoeve van het IGP worden opgesteld. Dit Realisatieplan zal aan u worden voorgelegd met het voorstel de benodigde financiële middelen vanuit het IGP beschikbaar te stellen voor het project N411 in het kader van IGP-gebiedsontwikkelingsproject Utrecht - Oost.
3. **Inpassingsplan**
De voorgestelde maatregelen passen niet binnen de vigerende bestemmingsplannen Buitengebied Bunnik 2011 (gemeente Bunnik) en Rijnsweerd, Maarschalkerweerd (gemeente Utrecht). Er dient dus een bestemmingsplanwijziging plaats te vinden. Uitgangspunt is dat de provincie een inpassingsplan opstelt om de voorgenomen maatregelen ruimtelijk-planologisch mogelijk te maken (conform de ontwerp-Mobiliteitsvisie). Voornemen is om tegelijkertijd met het Realisatieplan in het kader van het IGP u voor te stellen een provinciaal inpassingsplan op te stellen. In de periode hieraan voorafgaand kunnen reeds diverse onderzoeken worden uitgevoerd (o.a. geluid, 'nee, tenzij'-procedure, archeologie e.d.) welke als input voor het inpassingsplan dienen.
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 waarschijnlijk (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.

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

| Activiteit | Jaar | | 2014 | | | | 2015 | | | | 2016 | | | | 2017 | | | |
|--|----------|--|------|---|---|---|------|---|---|---|------|---|---|---|------|---|---|--|
| | Kwartaal | | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 | |
| Uitwerken ontwerpen | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Opstellen Realisatieplan IGP | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Onderzoeken t.b.v. voorbereidingsbesluit inpassingsplan | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Besluit PS Realisatieplan IGP + voorbereidingsbesluit inpassingsplan | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Inpassingsplan (voorontwerp, ontwerp, inspraak besluitvorming) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Gesprekken/onderhandelingen grondeigenaren | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Vorbereiding/aanbesteding | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Uitvoering | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Rekening houdend met de doorlooptijden van de verschillende processen wordt ingeschat dat uitvoering van de maatregelen in 2017 kan plaatsvinden. Indien er onteigeningsprocedures dienen te worden gevolgd kan uitvoering pas op een later tijdstip (vanaf 2018) plaatsvinden. Als dat noodzakelijk of wenselijk mocht zijn is het mogelijk bepaalde onderdelen van het maatregelenpakket gefaseerd uit te voeren (ze dienen vanzelfsprekend wel allemaal geregeld te zijn in het inpassingsplan).

Bij de huidige parallelwegoversteek ter hoogte van Vechten zijn inmiddels enkele kleine beheermaatregelen genomen (plaatsen bebording, opfrissen markering, aanpassing instelling verkeerslichten) om de verkeerssituatie iets te verbeteren ter overbrugging van de periode tot realisatie van de definitieve plannen. Ingrijpende(r) maatregelen zijn op korte termijn niet mogelijk.

Bijlage 1: Resultaten consultatie

In februari en maart 2014 is de variant op basis van het advies van het Ruimtelijk Kwaliteitsteam besproken met vertegenwoordigers van de bewoners- en belangenverenigingen in de omgeving van de N411 en een aantal individuele bewoners en ondernemers. Doel van deze overleggen was om een indruk te krijgen hoe er door de omgeving tegen de variant wordt aangekeken. In onderstaande tabel zijn de belangrijkste reacties en op- en aanmerkingen weergegeven.

| Gesproken met | Reactie, op- en aanmerkingen |
|---|--|
| Ondernemers Voorlaan/Koningslaan (o.a. museum Oud-Amelisweerd, De Veldkeuken) | <ul style="list-style-type: none"> • Parkeerterrein Oud-Amelisweerd dient te blijven. Parkeerterrein ten zuiden van de N411 is acceptabel als aanvulling, niet als vervanging. • Zorgen over menging bestemmingsverkeer voor parkeerterrein Oud-Amelisweerd en fietsverkeer op parallelweg. • Voorkeur voor een centraal kruispunt t.h.v. Voorlaan/Koningslaan (conform Oorspronkelijke variant 2012). • Hoe blijft de bereikbaarheid gewaarborgd tijdens uitvoering van de maatregelen? |
| Buurtschap Amelisweerd-Rhijnauwen en werkgroep P60 (gezamenlijk overleg) | <ul style="list-style-type: none"> • Verdeelde reactie ten aanzien van fietspad aan de noordzijde: de één vraagt zich af of een dergelijke ingreep gerechtvaardigd is, de ander vindt het een prima maatregel. • Maak van Vechten niet één groot parkeerterrein. • Stel op gehele traject tussen Vechten en bebouwde kom van Bunnik een maximumsnelheid van 60 km/u in. |
| Vrienden van Amelisweerd en Fietsersbond afdeling Utrecht | <ul style="list-style-type: none"> • Fietspad aan de noordzijde is een veel te forse ingreep (angst voor aantasting Markiezenbos/Oud-Amelisweerd en monumentale bommenrij). Fietspad aan de noordzijde ligt weliswaar in het verlengde van het fietspad langs de Laan van Maarschalkerweerd maar de meeste fietsers komen uit de richting Koningsweg/Gansstraat dus deze zullen alsnog ergens moeten oversteken. • Snelheid van het autoverkeer is het grootste knelpunt. Breng de snelheid op de gehele N411 omlaag tot 60 km/u, bouw kruispunten met Mereveldseweg en Vechten om tot rotondes met fietsers in de voorrang. • Overweeg de bebouwdekomgrens van Bunnik in westelijke richting te schuiven (bijvoorbeeld tot aan Vechten). • Fietsers tussen Houten en Bunnik/Rhijnauwen/Utrecht Science Park en vice versa moeten omrijden ten opzichte van de huidige situatie. Fietsers gaan hun eigen weg zoeken via het terrein van Vroeg. |
| Bunnik let op uw Saack | <ul style="list-style-type: none"> • Positief ten opzichte van de variant, doorlopende verbinding voor fietsers tussen Bunnik en Utrecht is prima. • Overweeg het fietspad aan de noordzijde ook te voorzien van een bommenrij aan de buitenzijde. • Stel op gehele traject tussen Vechten en bebouwde kom van Bunnik een maximumsnelheid van 60 km/u in. |
| Bewoners Achterdijk 2 | <ul style="list-style-type: none"> • Zorgen over mogelijke komst parkeerterrein achter hun woning (uitzicht, geluidsoverlast). • Let op de waterhuishouding in het gebied. |
| Veilig Verkeer Nederland afdeling Bunnik | <ul style="list-style-type: none"> • Positief ten opzichte van de variant, doorlopende verbinding voor fietsers tussen Bunnik en Utrecht is prima. • Stel op gehele traject tussen Vechten en bebouwde kom van Bunnik een maximumsnelheid van 60 km/u in. |
| Milieugroep Bunnik | <ul style="list-style-type: none"> • Fietspad aan de noordzijde niet nodig en niet wenselijk. Fietsers kunnen gebruik maken van de parallelweg aan de zuidzijde. Deze moet mogelijk wel heringericht worden vanwege de aanwezigheid van landbouwverkeer. • Leg eventuele parkeerplaatsen aan de zuidzijde van de N411 zoveel mogelijk langs de parallelweg. |

| | |
|---|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> • Stel op gehele traject tussen Vechten en bebouwde kom van Bunnik een maximumsnelheid van 60 km/u in. |
| Fietsersbond afdeling Bunnik | <ul style="list-style-type: none"> • Positief ten opzichte van de variant, doorlopende verbinding voor fietsers tussen Bunnik en Utrecht is prima. • Overweeg (delen van) de parallelweg om te bouwen tot fietsstraat. |
| Eigenaar restaurant Vroeg | <ul style="list-style-type: none"> • Zoekt naar mogelijkheden uitbreiding parkeren. • Zorgen over ligging hoofdrijbaan bij restaurant (geluid-/trillingshinder, aanrijdingen). • Hoe wordt bevoorrading geregeld? • Fietsers rijden niet langer direct langs restaurant vanwege omlegging parallelweg. |
| Inwoners buurtschap Vechten (bewoners Provincialeweg en Achterdijk, tijdens bewonersavond parkeerproblematiek Vroeg) | <ul style="list-style-type: none"> • Staan op zich niet negatief tegenover voorgestelde maatregelen, vragen vooral aandacht voor wat maatregelen individueel voor hen kunnen betekenen (parkeren bewoner Provincialeweg 118, toegankelijkheid bewoner Provincialeweg 111). • Sommige bewoners vragen waarom er niet gekozen wordt voor ongelijkvloerse oplossing(en). |

Bijlage 2: Overzicht uitwerkingsopgaven

1. Parkeren rondom Vechten
Ten aanzien van het parkeren rondom het buurtschap Vechten dient te worden bekeken of uitbreiding van parkeercapaciteit hier gewenst is en zo ja, waar deze extra parkeercapaciteit wordt gerealiseerd en hoe deze uitbreiding landschappelijk wordt ingepast. Hierbij dient nagedacht te worden over de relatie met de bestaande parkeerterreinen bij Oud-Amelisweerd, Rhijnauwen en het Fort bij Vechten. Indien er een nieuw parkeerterrein gerealiseerd zou worden dient er gezocht te worden naar een partij die de verantwoordelijkheid voor het beheer en onderhoud van het nieuwe parkeerterrein op zich kan en wil nemen.
2. Ontsluiting parkeerterrein Oud-Amelisweerd
Indien (een deel van) het bestaande parkeerterrein bij Oud-Amelisweerd in stand blijft, hoe kan dit in de nieuwe situatie worden het beste worden ontsloten? Een optie is om het autoverkeer vanaf de kruising met de Achterdijk via de nieuwe parallelweg aan de noordzijde en de Voorlaan af te wikkelen. Dit betekent wel dat er op de parallelweg menging tussen het bezoekersverkeer en (brom)fietsverkeer plaatsvindt. Een andere optie is om recht tegenover de nieuwe kruising met de Achterdijk een doorsteek tussen de huizen door richting het parkeerterrein te maken. De huidige Voorlaan zou dan geheel of gedeeltelijk autovrij kunnen worden gemaakt.
3. Behoud haakse laanstructuur kruising Voorlaan/Koningslaan (relatie met opgave 2)
Uit het oogpunt van cultuurhistorie wordt het behoud van de haakse boomstructuur op de kruising N411 - Voorlaan/Koningslaan van groot belang geacht. Is het mogelijk om het verloop van de weg en het fietspad nog enigszins aan te passen om deze haakse structuur zoveel mogelijk intact te houden? En zo niet, hoe zou de laanstructuur dan kunnen worden geaccentueerd?
4. Toegankelijkheid kersenverkooppunt voor autoverkeer (relatie met opgaven 2 en 3)
Is het wenselijk en mogelijk het kersenverkooppunt ten westen van Vechten voor autoverkeer te ontsluiten via het nieuwe kruispunt met de Achterdijk? Hiervoor zou een deel van het (brom)fietspad aan de noordzijde moeten worden omgebouwd tot parallelweg.
5. Inpassing van het (brom)fietspad aan de noordzijde (relatie met opgaven 2, 3 en 4)
Door het (brom)fietspad aan de noordzijde zoveel mogelijk achter de bestaande bomenrij te leggen blijft de laanstructuur van de N411 intact. Toch zijn er een aantal passages die bijzondere aandacht vergen: het Markiezenbos/Nieuw-Amelisweerd (behoud monumentale bomen) en de aansluiting op de parallelweg en Voorlaan/Koningslaan bij Vechten.
6. Vormgeving kruispunt Vechten en omgeving
Er dient nader gekeken te worden naar de vormgeving van het kruispunt bij Vechten. Kan het aantal opstelstroken aan de zuidzijde worden beperkt? Zijn er mogelijkheden de kruising (optisch) te verkleinen zonder de berijdbaarheid voor grotere voertuigen te beperken? Hoe kan de verblijfskwaliteit van het gebied rondom de kruising bij Vechten worden versterkt en invulling worden gegeven aan de "brinkgedachte" van het Ruimtelijk Kwaliteitsteam? Hierbij dient o.a. ook gekeken te worden naar de bevoorrading van restaurant Vroeg en de passage tussen restaurant Vroeg en Hofstede Wiltenburg (voorkomen geluids- en trillingshinder en aanrijdingen).
7. Verbinding 'bunkerpad' met Vechten
Op dit moment biedt het zogenaamde 'bunkerpad' een verbinding voor wandelaars tussen de parallelwegoversteek op de N411 bij Vechten en Rhijnauwen. Omdat de bestaande parallelwegoversteek zal vervallen zal bekeken worden of het mogelijk is het bunkerpad te verbinden met het parkeerterrein Oud-Amelisweerd en de nieuwe fiets-/voetgangersoversteek bij Vechten.
8. Boomcompensatie
Ingeschat wordt dat in totaal circa 80 (veelal relatief jonge) bomen zullen moeten worden gekapt, dan wel verplaatst om uitvoering van de maatregelen mogelijk te maken. Op welke wijze vindt compensatie plaats? Is het mogelijk om op plekken langs de weg waar de oude laanstructuur in de loop der tijd is aangetast bomen te (her)planten?
9. Snelheidsregime wegvak ten oosten van Vechten
Ter hoogte van Vechten en de aansluiting met de Rhijnauwenselaan wordt de maximumsnelheid verlaagd naar 60 km/u. Het wegvak tussen Vechten en de aansluiting met de Rhijnauwenselaan en het wegvak tussen de aansluiting met de Rhijnauwenselaan en de bebouwdekomgrens met Bunnik zijn echter vrij kort (in beide gevallen circa 300 meter). Dit werpt de vraag op welk snelheidsregime er op de tussenliggende wegvakken zou moeten gelden. Enerzijds dient het snelheidsregime te passen bij het uiterlijk van de weg, anderzijds

leidt een grote afwisseling in snelheidsregimes binnen korte afstand tot verwarring bij weggebruikers. Ten westen van Vechten blijft de maximumsnelheid tot aan de bebouwdekomgrens van Utrecht 80 km/u. Dit past bij het uiterlijk van de weg en zijn omgeving.

10. Inrichting parallelweg

Bekeken moet worden welk profiel de nieuwe parallelweg aan de noordzijde van Vechten dient te krijgen. Daarnaast verdient het overweging om op (delen van) de parallelweg een maximumsnelheid van 30 km/u in te stellen gezien het drukke fietsverkeer en de aanwezigheid van woningen (dicht) langs de weg.

11. Inrichting EHS

In de variant is de aankoop verwerkt van een tweetal percelen ten westen van Vechten die deel uitmaken van de EHS en aangewezen zijn als nieuwe natuur. Een klein deel van deze percelen is nodig voor het nemen van verkeersmaatregelen (kruising bij Vechten en eventueel nieuw parkeerterrein). De vraag is hoe de rest van het terrein het beste kan worden ingericht ten behoeve van natuur (open/gesloten karakter). Bekeken zal worden of de verbinding met de EHS ten noorden van de N411 verbeterd kan worden door middel van de aanleg van een kleine ecopassage.

12. Groene Verbinding/"Dak op de Bak" (in overleg met Rijkswaterstaat)

Indien de N411 de zuidelijke rand van de Groene Verbinding over de A27 zou gaan vormen (zie paragraaf 4.1 van het analyserapport), welke kansen biedt dit dan voor het wegprofiel van de N411?