

## Verkeersanalyse Vleuten e.o.

Datum: November 2011  
Status Concept voor de klankbordgroep

---

**SO Verkeer en Vervoer**  
Postbus 8406 3503 RK Utrecht  
Telefoonnummer: 030 – 2864095  
Bezoekadres: Ravellaan 96

## Inhoudsopgave

## Inhoudsopgave

<b>1.</b>	<b><i>Aanleiding</i></b> .....	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b><i>Afbakening</i></b> .....	<b>4</b>
<b>2.1</b>	<b>Beschrijving hoofdinfrastructuur</b> .....	<b>4</b>
<b>2.2</b>	<b>Afbakening netwerk</b> .....	<b>4</b>
<b>2.3</b>	<b>Afbakening gebied</b> .....	<b>5</b>
<b>3.</b>	<b><i>Knelpunteninventarisatie</i></b> .....	<b>6</b>
<b>3.1</b>	<b>Knelpuntenlijst Verkeersavond Vleuten 31 januari 2011</b> .....	<b>6</b>
<b>3.2</b>	<b>Werkwijze na de knelpunteninventarisatie</b> .....	<b>7</b>
<b>3.3</b>	<b>Overige knelpunten</b> .....	<b>7</b>
<b>4.</b>	<b><i>Analyse</i></b> .....	<b>8</b>
<b>4.1</b>	<b>Inleiding</b> .....	<b>8</b>
<b>4.2</b>	<b>Aansluiting Europaweg/Wilhelminalaan – Huis te Vleutenbaan</b> .....	<b>8</b>
<b>4.3</b>	<b>Verkeersstructuur Haarzuilens en Kasteel De Haar</b> .....	<b>10</b>
4.3.1	Het (weer) openstellen van de Bochtdijk .....	11
4.3.2	Het opheffen van de verkeersmaatregel op de Ockhuizerweg "uitsluitend bestemmingsverkeer tussen 7.00 – 9.00 uur" .....	13
4.3.3	Eenrichtingsverkeer Haarzuilens .....	13
4.3.4	Beperken van evenementen bij kasteel De Haar. ....	14
4.3.5	Rondweg rond kern Haarzuilens .....	15
<b>4.4</b>	<b>Routes door Vleuten</b> .....	<b>16</b>
4.4.1	Route door Vleuten zonder snelheidsremmende voorzieningen.....	16
4.4.2	Stimuleren gebruik ‘rondweg’ Vleuten .....	18
4.4.3	Autovrij centrum .....	18
4.4.4	Spooronderdoorgangen voor autoverkeer.....	19
<b>4.5</b>	<b>Deelontwikkelingen Haarzicht en Haarrijn</b> .....	<b>20</b>
4.5.1	Haarrijn.....	21
<b>4.6</b>	<b>Ontsluiting van het gebied.</b> .....	<b>24</b>
<b>4.7</b>	<b>Maarssenseweg</b> .....	<b>25</b>
<b>4.8</b>	<b>Vleuterweide</b> .....	<b>26</b>
4.8.1	Utrechtse Heuvelrug .....	27
4.8.2	Sparrendaal .....	27
<b>5.</b>	<b><i>Samenvatting en conclusies</i></b> .....	<b>28</b>
	<b><i>Bijlage 1 Deelnemers klankbordgroep</i></b> .....	<b>30</b>
	<b><i>Bijlage 2 Verslag bijeenkomst 31 januari 2011</i></b> .....	<b>31</b>
	<b><i>Bijlage 3 Acties overige knelpunten.</i></b> .....	<b>35</b>

# 1. Aanleiding

De laatste tijd worden er regelmatig vragen gesteld over de verkeersstructuur in en rond Vleuten. Deze vragen richten zich op het functioneren van het huidige en het toekomstige autonetwerk. Aanleiding voor deze vragen zijn onder andere de volgende ontwikkelingen:

- Effecten van de afkoppeling Huis te Vleutenbaan – Europaweg.
- De maatregelen in het kader van het Landinrichtingsplan Haarzuilens (knippen Bochtdijk, bestemmingsverkeer Polderweg/Ockhuizerweg).
- De 30 km/u maatregelen in de kern van Vleuten (Dorpstraat, Schoolstraat e.o.).
- De geplande knip voor autoverkeer in de Maarssenseweg.
- De ontwikkeling van Haarzicht (wonen) en Haarrijn (wonen en werken).
- De effecten van de aansluiting van woongebieden (en daarmee indirect het winkelcentrum) Vleuterweide op de Europaweg.

Ook de gemeente Stichtse Vecht heeft behoefte aan een actualisatie van de verkeerskundige onderbouwing van een aantal maatregelen (o.a. knip Maarssenseweg).

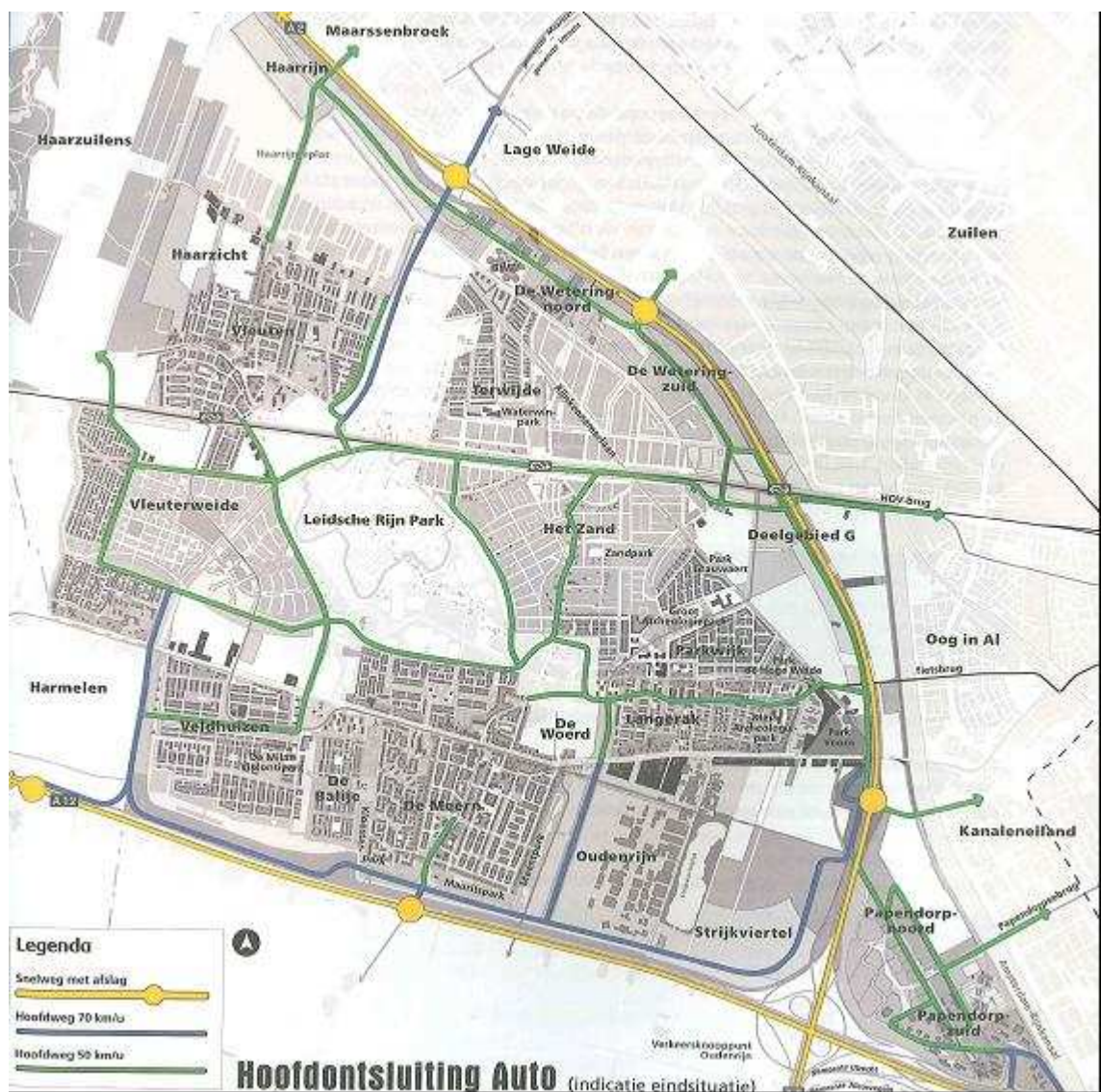
Het is gebleken dat er bij deze beantwoording van de vragen niet volstaan kan worden met het verwijzen naar raadsbesluiten uit het verleden (Ontwikkelingsvisie Leidsche Rijn 2003) en de daaraan ten grondslag gelegen verkeersonderzoeken (Actualisatie verkeersstructuur Leidsche Rijn, 2001). Zoals Harry Bosch het verwoordde: "het gaat om de geloofwaardigheid van het verkeerssysteem".

In opdracht van de portefeuillehouders verkeer en Leidsche Rijn is een onderzoek uitgevoerd naar het functioneren van de hoofdverkeersstructuur van Vleuten. Tegelijkertijd is een soortgelijk onderzoek uitgevoerd naar het functioneren van de hoofdverkeersstructuur van De Meern. De uitkomsten van dat onderzoek zijn in een separate rapportage verwoord.

## 2. Afbakening

### 2.1 Beschrijving hoofdinfrastructuur

In de Actualisatie Ontwikkelingsvisie Leidsche Rijn uit 2003 is de hoofdstructuur voor Leidsche Rijn vastgesteld. Dit hoofdstelsel bestaat uit de 2 oost- west georiënteerde stadsassen (noordelijke en zuidelijke) met daartussen noord-zuid georiënteerde verbindingen. Deze stadsassen zorgen voor de verbinding met de rijkswegen A2 en A12. Hiervoor zorgt ook de aan de oostkant van Leidsche Rijn, parallel aan de A12 en A2 gelegen ontsluitingsroute. Deze hoofdopzet moet sluipverkeer door Leidsche Rijn zoveel mogelijk beperken.



Kaart hoofdstructuur Leidsche Rijn (Actualisatie Ontwikkelingsvisie Leidsche Rijn 2003)

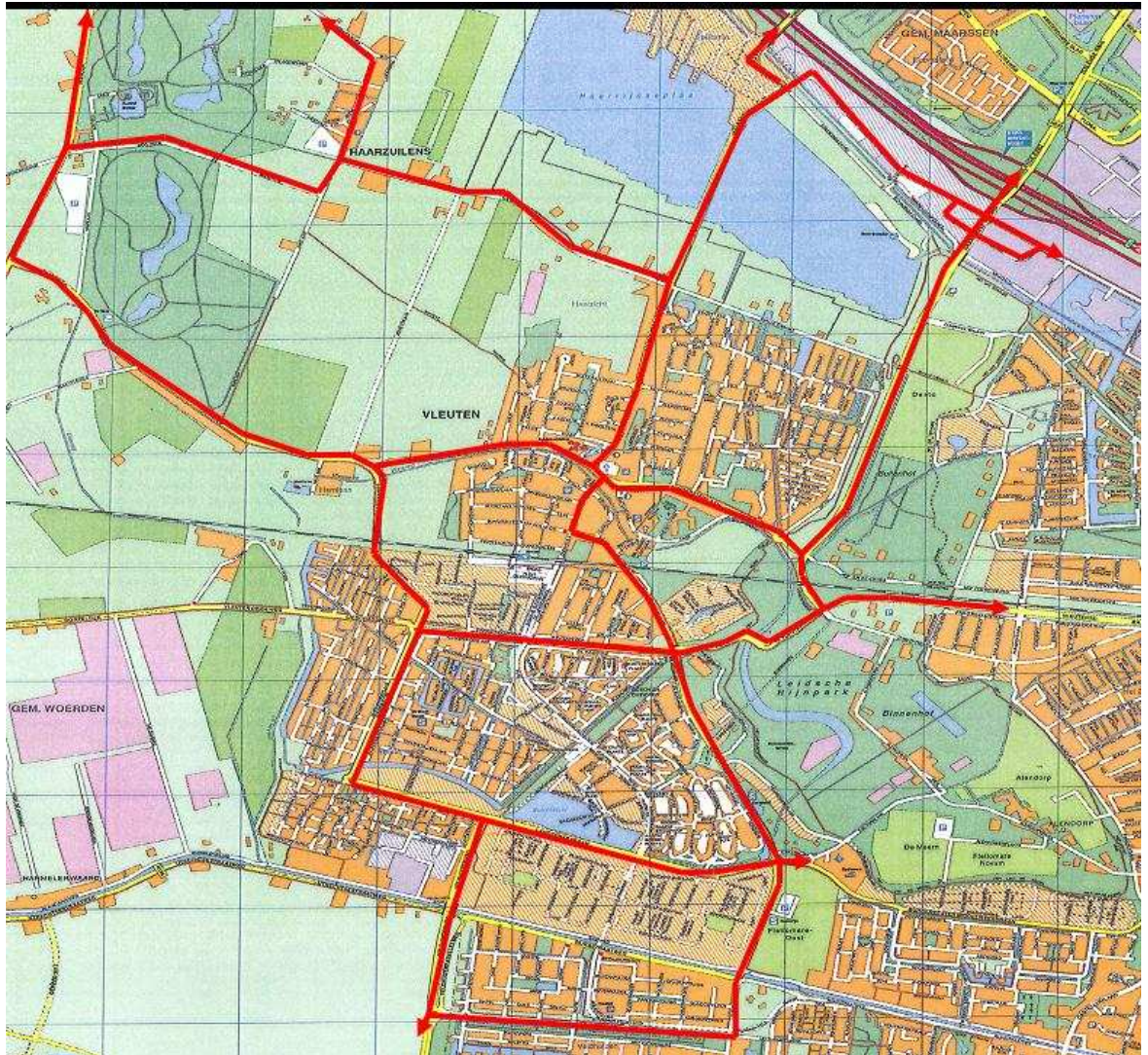
### 2.2 Afbakening netwerk

Als de vragen goed geanalyseerd worden gaat het niet om het functioneren van het stelsel van hoofdwegen van Leidsche Rijn. De hoofdopzet met de stadsassen met onderlinge verbindingen en de oostelijk gelegen ontsluitingsroute staan niet te discussie.

Wel wordt in het onderzoek of de leidende principes van het hoofdnetwerk naar behoren zijn vertaald in concrete maatregelen en of dat deze maatregelen een bijdrage leveren aan het functioneren van deze hoofdopzet.

Een uitzondering op deze stelling is de afkoppeling van de Huis te Vleutenbaan van de Europaweg/Wilhelminalaan; deze situatie raakt wel het stelsel van hoofdwegen.

Daarnaast is het netwerk van openbaar vervoer en fiets geen onderdeel van deze analyse. Hiervoor zijn eigen programma's beschikbaar met bijbehorende planvorming.



*Kaart netwerk hoofdinfrastructuur betrokken in de analyse.*

## **2.3 Afbakening gebied**

Een tweede aspect vormt de gebiedsafbakening. Bij de analyse van de vragen blijkt dat deze zich in dit stadium richten op het functioneren in en om de kernen Vleuten en Haarzuilens. Uiteraard worden er ook vragen gesteld over andere deelgebieden van Leidsche Rijn (Terwijde). Deze vragen kunnen tot nu toe echter worden beantwoord vanuit reeds uitgevoerd onderzoek en de daarbij genomen besluiten.

Voor kern de Meern loopt tegelijkertijd een studie naar het functioneren van de hoofdinfrastructuur.

### 3. Knelpunteninventarisatie

Op 31 januari 2011 is er met de bewoners- en belangengroeperingen uit Vleuten en Haarzuilens een avond geweest over de Verkeersanalyse Vleuten e.o., waarbij het doel, de werkwijze en de planning voor de Verkeersanalyse zijn toegelicht.

Tijdens deze avond konden vertegenwoordigers van de (bewoners)organisaties aangeven welke aandachtspunten zij hebben op het gebied van het autoverkeer en de ontsluiting van Vleuten en Haarzuilens. Een aantal organisaties heeft naar aanleiding van de avond ook nog schriftelijk gereageerd.

Het verslag van de avond inclusief de aanwezige organisaties is opgenomen in bijlage 1. In bijlage 2 is het verslag van de avond opgenomen, inclusief de separate schriftelijke reacties.

Deze bijeenkomst heeft geresulteerd in een lijst met door organisaties aangeleverde knelpunten. Deze lijst is geconfronteerd met de afbakening van het onderzoek. Hierbij is per knelpunt aangegeven of deze binnen het gebied valt en/of deze tot de hoofdinfrastructuur behoort. De knelpunten die binnen het onderzoek zijn meegenomen komen in het volgende hoofdstuk aan bod.

#### 3.1 Knelpuntenlijst Verkeersavond Vleuten 31 januari 2011

De analyse van de aangedragen knelpunten heeft geleid tot een knelpuntenlijst die binnen de scope van de onderzoeksoopdracht vallen.

##### 1. **Aansluiting Europaweg/Wilhelminalaan – Huis te Vleutenbaan**

Door de aansluiting Europaweg/Wilhelminalaan – Huis te Vleutenbaan als ongelijkvloerse kruising (zonder onderlinge uitwisselingsmogelijkheden voor autoverkeer) is meer verkeer gebruik gaan maken van routes door de kern Vleuten, zoals de Hindersteinlaan, Pastor Ohllaan en de Wilhelminalaan. Aspecten die zijn genoemd zijn:

- aansluiting (weer) realiseren tussen Europaweg en Huis te Vleutenbaan
- Hindersteinlaan is te druk (verkeer kan niet meer de Huis te Vleutenbaan op)
- handhaven knip Huis te Vleutenbaan

##### 2. **Verkeersstructuur Haarzuilens en Kasteel De Haar**

In het kader van het Landinrichtingsplan Haarzuilens is een aantal maatregelen recent geëffectueerd. Het doel was om het landinrichtingsgebied aantrekkelijk te maken voor recreanten. Hier zijn genoemd:

- openhouden van de Bochtdijk voor motorvoertuigen, wel/niet afsluiting Bochtdijk
- wel/niet invoeren bestemmingsverkeer Polderweg
- éénrichtingsverkeer Haarzuilens als alternatief voor maatregelen Polderweg en Bochtdijk
- geen evenementen meer bij Kasteel De Haar.
- Rondweg om de kern Haarzuilens

##### 3. **Routes door de kern Vleuten**

Aan de routes door de kern Vleuten wordt in het kader van het centrumplan gewerkt om deze her in te richten als 30 km/u wegen. Enerzijds speelt de vraag hoe deze straten in te richten, anderzijds worden de routes nog steeds geconfronteerd met doorgaand autoverkeer:

- geen drempels of chicanes
- oplossingen voor terugdringing van de verkeersintensiteit; autovrij centrum, wandelgebied, prettig winkelen, 4 toegangswegen
- snelheidsbeperking Hindersteinlaan, doorstroming rondweg, parkeren, bus- en treinverkeer
- wel/niet openstellen van spooronderdoorgangen

- sneller door centrum met auto dan over de rondwegen door verkeerslichten
- autoluw centrum
- beter gebruikmaken van onderdoorgangen
- pleidooi voor autoluw centrum i.v.m. veilige schoolroutes
- geen doorgaande route in woonwijken

#### **4. Deelontwikkelingen Haarzicht en Haarrijn**

Wat is het effect van de realisatie van Haarrijn en Haarzicht op de verkeersstromen in het gebied. Meer verkeer van en naar Vleuten als gevolg van deze groei hebben nadelige gevolgen voor de wegen in de kern Vleuten

- ontsluiting van Haarzicht
- onderzoek naar noodzaak realisatie wijken Haarrijn en/of Haarzicht

#### **5. Ontsluiting van het gebied**

Een alternatief om autoverkeer meer om de kernen Vleuten en Haarzuilens te kunnen leiden levert een verbetering op van de leefbaarheid in deze kernen:

- aanleg van een rondweg ten noordwesten van Vleuten

#### **6. Maarssenseweg**

Wat betekent de geplande knip in de Maarssenseweg voor de verkeersstromen in Vleuten? Het autoverkeer groeit, maar wegen worden afgesloten, staat dit niet op gespannen voet met elkaar? Varianten die genoemd zijn:

- (voorlopig) openhouden van de Maarssenseweg
- invoeren éénrichtingsverkeer op de Maarssenseweg

#### **7. Vleuterweide**

De wijk Vleuterweide ontwikkelt zich verder en ten aanzien van de hoofdinfrastructuur is een tweetal aandachtspunten genoemd:

- Verkeersstructuur Winkelcentrum Vleuterweide
- Doorgaand autoverkeer Sparrendaal

### **3.2 Werkwijze na de knelpunteninventarisatie**

Zoals hierboven is aangegeven is gestart met een knelpunteninventarisatie. Deze lijst met knelpunten is vertaald naar onderzoeksvragen. Een groot deel van deze onderzoeksvragen is nader geanalyseerd met behulp van het beschikbare verkeersmodel VRU2.0. Daarnaast is sprake van verschillende documenten en onderzoeken uit het verleden. Deze zijn bij de beantwoording van de onderzoeksvragen ook gebruikt, mede door de uitkomsten van de onderliggende onderzoeken tegen het licht te houden. Naast de verkeerskundige aspecten is een aantal voorstellen getoetst aan lopende afspraken en besluiten. Hierbij moet worden gedacht aan het Ontwerp Landinrichtingsplan Haarzuilens, maar ook bijvoorbeeld exploitatieafspraken van Leidsche Rijn.

### **3.3 Overige knelpunten**

Naast de knelpunten die onderdeel vormen van de het onderzoek, dus die betrekking hebben op het functioneren van het hoofdverkeerssysteem is er sprake van een aantal, dat daar niet toe hoort. Het gaat hierbij om vragen over de concrete inrichting of over fietsroutes en dergelijke. In bijlage 3 is de lijst opgenomen met knelpunten die buiten de scope van dit onderzoek vallen. Daarbij is aangegeven hoe deze knelpunten worden behandeld, bijvoorbeeld door deze binnen lopende projecten te agenderen, of het wijkverkeersoverleg te laten beantwoorden.

## 4. Analyse

### 4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt per knelpunt aangegeven wat de resultaten zijn van de analyses. Het betreft de knelpunten zoals deze zijn opgenomen in hoofdstuk 3.

### 4.2 Aansluiting Europaweg/Wilhelminalaan – Huis te Vleutenbaan

In de huidige situatie is er sprake van een ongelijkvloerse kruising van de Huis te Vleutenbaan met de Europaweg/Wilhelminalaan. Er is in deze situatie geen uitwisseling mogelijk tussen deze wegen. Met name autoverkeer met een herkomst/bestemming aan de oostelijk gelegen buurten van Vleuterweide rijden in de huidige situatie via de kern Vleuten, te weten de route Hindersteinlaan – Pastoor Ohlleen – Bottensteinweg – Wilhelminalaan.



Kaart Situatie kruising Europaweg/Wilhelminalaan – Huis te Vleutenbaan

#### *Maatregel*

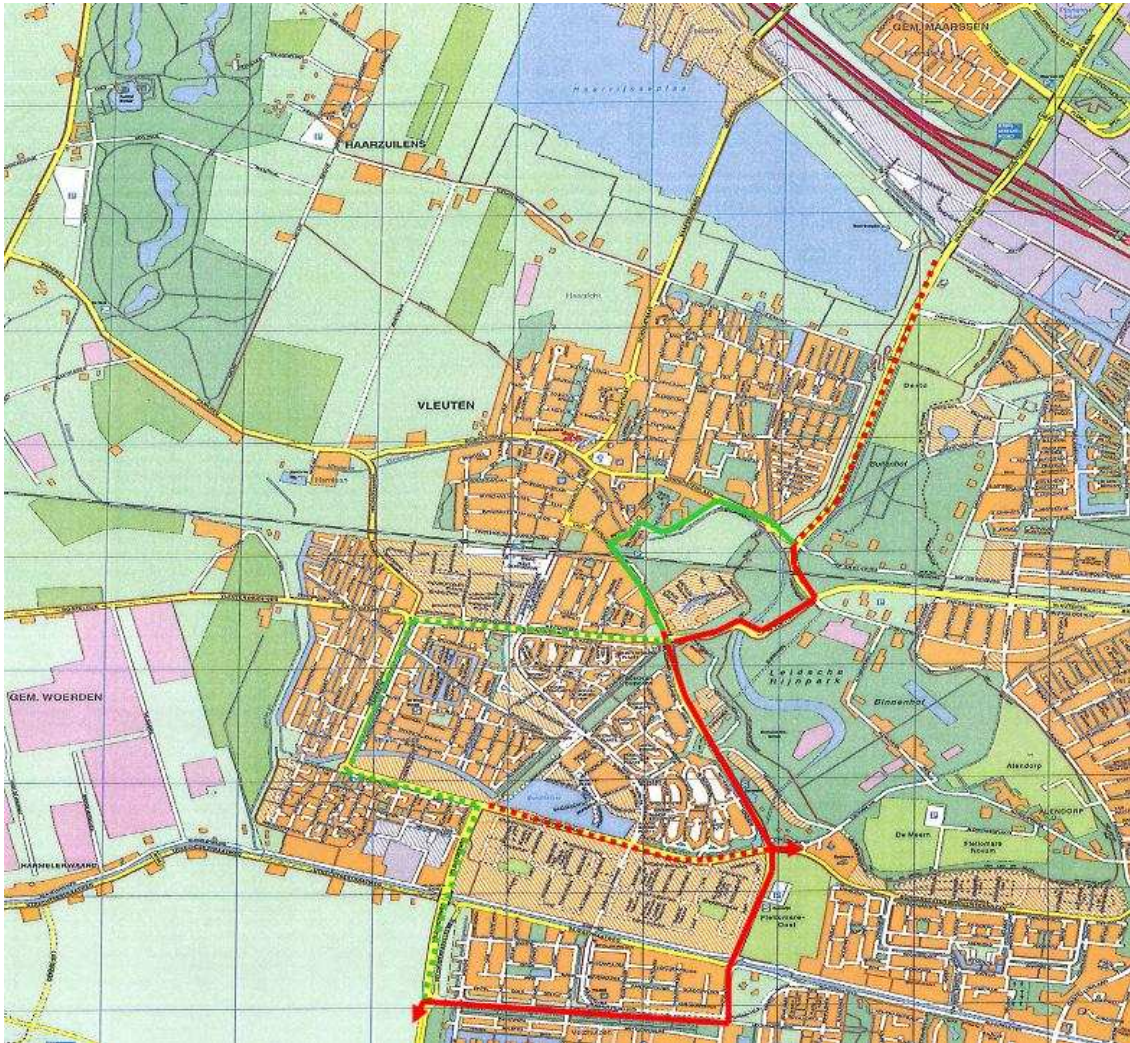
In deze analyse is in eerste instantie onderzocht wat de verkeerskundige effecten zijn van een volledige uitwisseling voor autoverkeer tussen de Huis te Vleutenbaan en de Europaweg – Wilhelminalaan. Er is in dit stadium nog niet gekeken naar de ruimtelijke (on)mogelijkheden van een volledige aansluiting. Varianten op dit thema, zoals gedeeltelijke aansluitingen zijn eveneens niet onderzocht.

#### *Effecten*

Dit alternatief heeft een duidelijke meerwaarde voor een aantal straten in de kern Vleuten (Hindersteinlaan – Pastoor Ohlleen – Bottensteinweg – Wilhelminalaan). Prognoses voor de toekomstige situatie (2020), zonder deze maatregel laten op deze route zien dat intensiteiten uitkomen boven maximale normen voor 30 km/u. De intensiteiten liggen in 2020 op ca. 10.000 auto's per dag op de Wilhelminalaan en Pastor Ohlleen en op ruim 12.000 auto's per dag op de Hindersteinlaan. Deze maatregel heeft als belangrijk gevolg dat de route via de kern Vleuten via de Hindersteinlaan en Wilhelminalaan sterk verminderd, het betreft hier een afname met ca. 6.000 auto's per dag. Er blijft dan sprake van ca. 4.000 (Wilhelminalaan) tot 6.000 (Hindersteinlaan) auto's per dag. De intensiteiten komen op een voor 30 km/u gebieden acceptabel niveau.

Daarnaast neemt de route via de Stroomrugbaan – Rivierkom – Landschapsbaan af. Ook blijkt dat andere routes tussen de Noordelijke Stadsas (Vleutensebaan) en de Zuidelijke Stadsas (Burg. Middelweerdbaan en Langerakbaan) minder autoverkeer krijgen te verwerken. Het gaat hierbij om de Parkzichtlaan en 't Zand (500 – 1.000 auto's per dag). Deze lagere intensiteiten zijn in principe positief voor met name het kruisende langzaam verkeer. De lagere intensiteiten helpen de oversteekbaarheid te verbeteren.

Naast de afname van autoverkeer is er sprake van een toename op een aantal routes. Er is (uiteraard) sprake van een duidelijke toename van autoverkeer op de route Haarrijnse Rading - Huis te Vleutenbaan – Europaweg. De intensiteiten nemen toe met 5.000 à 6.000 auto's per dag en komen op waardes rond de 15.000 auto's per dag.



*Kaart globale effecten aansluiting kruising Europaweg/Wilhelminalaan – Huis te Vleutenbaan.*

In het verleden zijn onderzoeken uitgevoerd naar de risico's van doorgaand autoverkeer tussen de A2 en A12 door Leidsche Rijn. Ten tijde van de Actualisatie Ontwikkelingsvisie Leidsche Rijn heeft dit geleid tot het voorstel om de Huis te Vleutenbaan en Wilhelminalaan/Europaweg ongelijkvloers te kruisen, zonder uitwisseling. Later zijn deze uitkomsten in onderzoeken bevestigd. Indien deze wegen wel worden verbonden, wordt het gehele traject, tussen de A2 en A12, drukker. De intensiteiten kunnen oplopen met ca. 5.000 mvt/etm. Dit zou een ongewenste ontwikkeling zijn.

Ook is nagedacht over potentiële maatregelen als dit doorgaande autoverkeer zich in de praktijk ook daadwerkelijk voor blijkt te doen. Zijn er maatregelen te bedenken die dit doorgaande autoverkeer sturen? Uit een quick-scan blijkt dat hier eigenlijk geen

maatregelen te bedenken zijn die dat gedrag kunnen voorkomen. De routes die dan gekozen worden maken onderdeel uit van de hoofdinfrastructuur van Leidsche Rijn. Het gaat hierbij om de aansluitingen richting de snelwegen A2 en A12 (Haarrijnsedaling en Veldhuizerweg) en de stadsassen met de verbindingen daartussen (Europaweg). Uitgangspunt voor deze infrastructuur is dat zij de wijken en buurten onderling met elkaar verbonden zijn en zorgen voor de verbinding met de snelwegen. Hierbij is een goede doorstroming van belang. Het ingrijpen op deze routes om deze minder aantrekkelijk te maken voor doorgaand autoverkeer, zoals snelheidsverlaging, grijpt dus ook in op het functioneren van deze hoofdinfrastructuur. Mogelijke effecten kunnen dan zijn dat meer autoverkeer door woonwijken gaat rijden. Ook dit is een ongewenste ontwikkeling.

Vanaf de Europaweg richting het winkelcentrum Vleuterweide is een toename van autoverkeer via de Sparrendaal. De geëigende route is via de Utrechtse Heuvelrug. De Sparrendaal is een 30 km/u straat. De toename bedraagt ca. 500 auto's per dag. De intensiteiten blijven op de Sparrendaal onder de maximaal vastgestelde waarde van 2.500 per dag, maar de kritische grens wordt wel bereikt<sup>1</sup>.

Ook blijkt een deel van het autoverkeer de Heldammersingel via Veldhuizen te kiezen (ca. 500 – 1.000 auto's per dag). Dit is een groei van ca. 10%.

#### *Conclusies*

De maatregel om de aansluiting van de Huis te Vleutenbaan en Europaweg/Wilhelminalaan geeft voor de route via de Hindersteinlaan, Pastor Ohlhaan en de Wilhelminalaan een duidelijke meerwaarde. Dit zijn wegen binnen de kern van Vleuten die minder geschikt zijn voor doorgaand autoverkeer. Daar tegenover staat het risico van doorgaand autoverkeer tussen de A2 en A12. Dit levert een toename op van autoverkeer op de hoofdinfrastructuur, maar ook op wegen die minder geschikt zijn voor doorgaand autoverkeer zoals de Heldammersingel en de Sparrendaal. Hier is dus duidelijk dat de maatregel voor een deel van de wegenstructuur een meerwaarde heeft, maar voor een ander deel nadelige effecten. Het handhaven van de ongelijkvloerse kruising of het mogelijk maken van uitwisseling op dit kruispunt betekent in beide gevallen het kiezen tussen 'twee kwaden'.

De voorliggende analyse is uitgevoerd op basis van beschikbare modeltechniek, te weten het statische verkeersmodel VRU2.0. Voor een definitieve keuze dient een meer gedegen onderzoek te worden uitgevoerd, o.a. met een dynamische verkeersanalyse, mogelijk onderbouwd met tellingen. Deze dynamische verkeersanalyse houdt meer dan een statisch model rekening met fluctuaties in het verkeersaanbod en de beïnvloeding van de keuzes van de automobilist als gevolg van deze fluctuaties.

*Conclusie: Met het huidige instrumentarium is niet met zekerheid vast te stellen wat de effecten zijn van het mogelijk maken van uitwisseling op de ongelijkvloerse kruising Huis te Vleutenbaan – Wilhelminalaan/Europaweg. Ook zijn de risico's op sluipverkeer tussen A2 en A12 niets eensluidend te concluderen. Er wordt voorgesteld nader onderzoek in te stellen naar deze risico's en het functioneren van deze maatregel. Ook dienen hier de ruimtelijke en financiële consequenties te worden betrokken.*

### **4.3 Verkeersstructuur Haarzuilens en Kasteel De Haar**

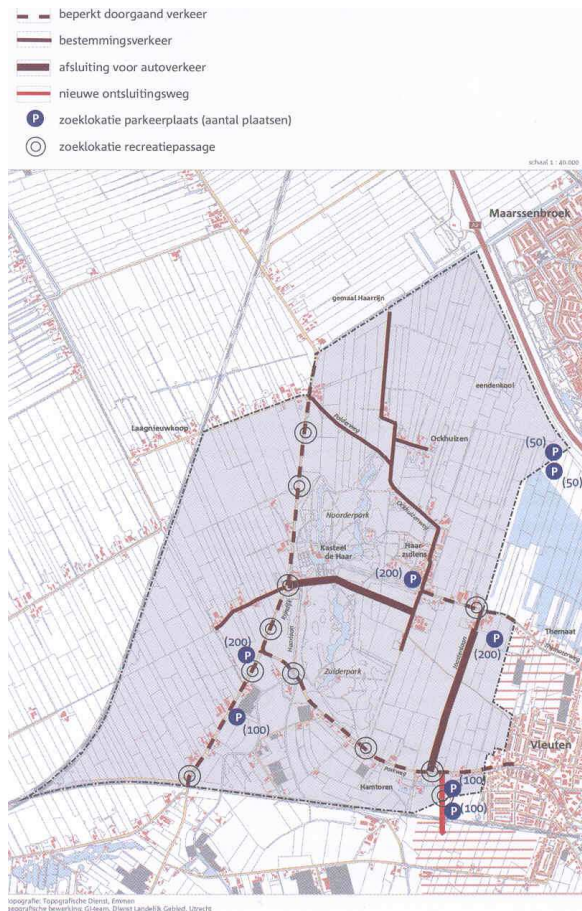
In het kader van het Landinrichtingsplan Haarzuilens (Ontwerp 2004) is een aantal concrete voorstellen gedaan voor maatregelen met als doel het doorgaande en sluipverkeer zoveel mogelijk terug te dringen en veiligheid te bieden aan recreanten. Het gaat hierbij om de volgende maatregelen:

- Bochtdijk en Joostenlaan: afsluiten voor motorvoertuigen.
- Haarzuilens (Polderweg, Ockhuizerweg, Eikslaan en Thematerkade): alleen bestemmingsverkeer.

---

<sup>1</sup> Aan de randen van de Sparrendaal, ter hoogte van de aansluitingen met de Europaweg en Utrechtse Heuvelrug is een maximale waarde van 4.000 mvt/etm acceptabel (cf. de Actualisatie Ontwikkelingsvisie Leidsche Rijn 2003)

- Rijndijk en Parkweg: instellen 60 km/u (erftoegangsweg buiten de bebouwde kom) en oversteekvoorzieningen.
  - Parkeervoorzieningen aan de randen van het gebied.
- Deze maatregelen zijn op kaart 4.3 aangegeven. Deze zijn als uitgangspunt in het verkeersonderzoek meegenomen.



#### Kaart 4.3 Verkeersmaatregelen Landinrichtingsplan

De maatregelen m.u.v. de realisatie van parkeervoorzieningen aan de randen van het gebied zijn (recentelijk) geëffectueerd door middel van verkeersmaatregelen en fysieke maatregelen.

In het kader van de verkeersanalyse zijn verschillende aspecten onderzocht:

1. Het (weer) openstellen van de Bochtdijk.
2. Het opheffen van de verkeersmaatregel op de Ockhuizerweg "uitsluitend bestemmingsverkeer tussen 7.00 – 9.00 uur".
3. Eenrichtingsverkeer Haarzuilens
4. Beperken van evenementen bij kasteel De Haar.
5. Rondweg Haarzuilens.

#### 4.3.1 Het (weer) openstellen van de Bochtdijk

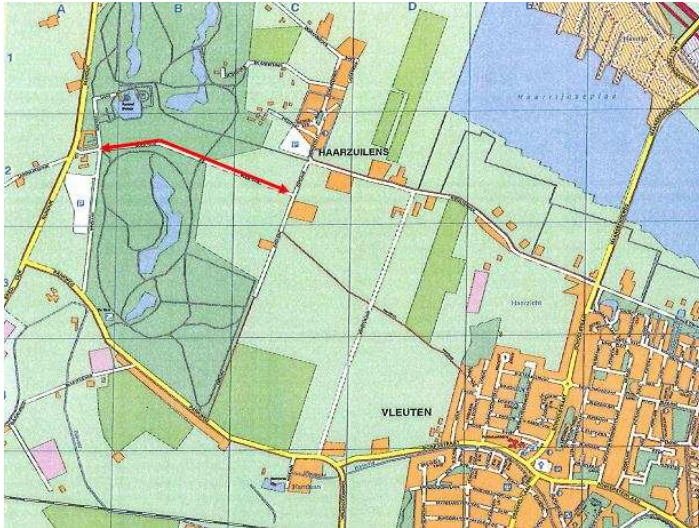
In het voorjaar van 2011 is de verkeersmaatregel om de Bochtdijk af te sluiten voor autoverkeer ingesteld. Deze maatregel vormt een concrete invulling van het Landinrichtingsplan Haarzuilens. Eén van de voorstellen is om deze weer open te stellen voor het autoverkeer, om zo het autoverkeer van en naar Vleuten over meerdere routes te verdelen en niet te concentreren op de Parkweg en Dorpsstraat.

#### Effecten

Routes waar het autoverkeer toeneemt zijn (uiteraard) de Bochtdijk en de Thematerweg, waar ca. 2.000 auto's per dag gebruik van gaan maken. Dit is voor de Bochtdijk in

dezelfde orde grootte als de resultaten van verkeerstellingen uit 2009 (tot ca. 2.000 auto's per dag op werkdagniveau, afhankelijk van de activiteit bij kasteel De Haar). Opvallend is ook dat de Maarssenseweg en Heldinnenlaan met meer autoverkeer wordt geconfronteerd (tussen de 1.000 en 1.500 auto's per dag).

Er is sprake van een afname van het autoverkeer op de Parkweg, gecombineerd met de route om kern Vleuten (Stroomrugbaan). De afname bedraagt hier ca. 1.000 à 1.200 auto's per dag. De afname op de Ockhuizerweg/Polderweg is beperkt (200 auto's per dag).



*Kaart situatie Bochtdijk*

Uit een analyse van de verkeersprognoses blijkt dat de Bochtdijk een functie vervult voor met name autoverkeer tussen de A2/NRU en Woerden/Harmelen. Het blijkt nl. dat bij het openstellen van de Bochtdijk autoverkeer niet meer de route ten zuiden van de kern Vleuten (Haarrijnse Rading – Stroomrugbaan – Parkweg) neemt. Autoverkeer kiest in deze variant de route via de 'noordoostkant' van Vleuten, te weten de Heldinnenlaan – Maarssenseweg – Thematerweg en Bochtdijk.

Het effect van weer openstellen van de Bochtdijk in kern Vleuten blijkt minimaal te zijn. Op de Schoolstraat en Dorpsstraat bedraagt de afname een aantal honderden voertuigen per dag.

Een lichte toename van autoverkeer op de route via de Bochtdijk naar Harmelen – Woerden duidt eveneens op een verkeersaantrekkende werking, dus extra autoverkeer in het gebied, als gevolg van deze optie.

#### *Relatie met het Landinrichtingsplan*

Met het opheffen van deze afsluiting voor het autoverkeer wordt een maatregel, zoals deze is opgenomen in het Landinrichtingsplan Haarzuilens weer teruggedraaid. Het doel van deze maatregel, te weten het aantrekkelijker maken van het gebied voor recreanten mogelijk niet of ten dele worden gehaald.

*Conclusie: Het openstellen van de Bochtdijk heeft een beperkt effect op de wegen in de kern Vleuten. Deze maatregel heeft wel een positief effect op de Parkweg. De maatregel past niet binnen het Landinrichtingsplan Haarzuilens. Het voorstel is om, gezien de bovenstaande argumenten, de Bochtdijk afgesloten te houden voor autoverkeer.*

#### **4.3.2 Het opheffen van de verkeersmaatregel op de Ockhuizerweg "uitsluitend bestemmingsverkeer tussen 7.00 – 9.00 uur"**

Een tweede maatregel in het kader van het Landinrichtingsplan Haarzuilens is het bestemmen van de Ockhuizerweg voor alleen bestemmingsverkeer Haarzuilens. Tijdens de procedure voor het treffen van de verkeersmaatregel is naar aanleiding van de inspraak besloten deze maatregel alleen tijdens de ochtendspits in te stellen. Inmiddels is deze maatregel in het voorjaar van 2011 geëffectueerd.

Deze maatregel is ter discussie gesteld door bewonersorganisaties. Het argument hiervoor is een betere verdeling van het autoverkeer van en naar Vleuten over verschillende routes.

##### *Effecten*

Het effect van de verkeersmaatregel, zoals deze nu van kracht is, is zeer beperkt, omdat deze verkeersmaatregel alleen van kracht is tijdens de ochtendspits. Anders gesteld; met het opheffen van deze verkeersmaatregel zal er geen sprake zijn van een substantiële verlichting van de verkeersstromen op andere routes.

Op dit moment zijn er weinig signalen dat de huidige verkeersmaatregel tot knelpunten leidt. Wel is er door een ondernemer in Haarzuilens aangegeven dat de maatregel ook buiten de venstertijden mensen afschrikt om deze route te kiezen.

##### *Relatie met het Landinrichtingsplan*

Het openstellen van de Ockhuizerweg is in tegenspraak met de maatregelen in het Landinrichtingsplan Haarzuilens. Echter bij het vaststellen van het Landinrichtingsplan Haarzuilens was nog sprake van alleen bestemmingsverkeer voor de Ockhuizerweg en Polderweg voor 24 uur per dag, 7 dagen in de week. In de huidige maatregel is alleen nog sprake van een verkeersbesluit die het doorgaande autoverkeer beperkt tijdens de ochtendspits en dan alleen nog tijdens werkdagen. Het doel van oorspronkelijke maatregel was om het doorgaande en sluipverkeer zoveel mogelijk terug te dringen en veiligheid te bieden aan recreanten. Het effect van de huidige maatregel is door de zeer beperkte geldingsduur naar verwachting zeer beperkt om dit doel te bewerkstelligen. Anders gesteld; het opheffen van deze maatregel zal naar verwachting slechts een zeer gering nadelig effect hebben op het halen van dit doel.

*Conclusie: Gezien het zeer geringe effect van de maatregel op de verkeersstromen wordt voorgesteld de huidige verkeersmaatregel op te heffen.*

#### **4.3.3 Eenrichtingsverkeer Haarzuilens**

Eén van de aangedragen alternatieven voor de afsluiting van de Bochtdijk en de afsluiting voor bestemmingsverkeer op de Ockhuizerweg is het instellen van éénrichtingsverkeer op de Bochtdijk en de Ockhuizerweg. Beide routes samen zorgen voor de ontsluiting van de kern Vleuten.

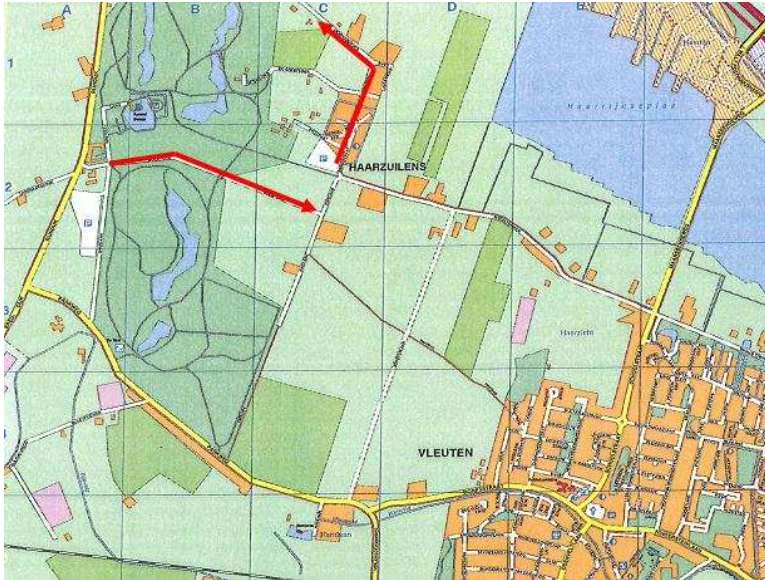
##### *Effecten*

Eén van de algemene (landelijke) uitgangspunten voor verkeersstructuren is dat deze helder en eenduidig dienen te zijn. Het grote nadeel van éénrichtingsverkeer op deze wegen (routes) is dat deze op relatief grote afstand van elkaar zijn gelegen.

Ter verduidelijking: In de variant waarbij de Bochtdijk éénrichtingsverkeer kent van de Rijndijk naar Haarzuilens en de Ockhuizerweg vanaf de Haarzuilens richting de Rijndijk, ontstaan de volgende verkeersstromen. Autoverkeer van Haarzuilens richting het westen (bijvoorbeeld Harmelen of Breukelen) dienen in de heenrichting via de Ockhuizerweg/Polderweg te rijden. In de terugrichting moet er dan gebruik worden gemaakt van de Bochtdijk die ca. 1,5 km. verderop aan de Rijndijk aansluit. Dit beperkt voor een belangrijk deel de vindbaarheid en eenduidigheid van de verkeersstructuur.

Voor bewoners uit Haarzuilens geldt dat zij ook altijd gebruik zullen moeten maken van de routes met éénrichtingsverkeer. Ook zij worden beperkt in hun keuzevrijheid. Het risico van deze maatregel is dat deze op voor- en tegenstanders leidt onder de bewoners en ondernemers. Ook omdat deze maatregel naar verwachting grosso modo niet tot substantiële verlaging van intensiteiten zal leiden, het autoverkeer komt in deze variant in de heen- en terugrichting door of langs de kern Haarzuilens.

Een nadelig effect van éénrichtingsverkeer is dat dit in de regel leidt tot hogere rijksnelheden, vanwege het ontbreken van tegenliggers.



*Kaart routes eenrichtingsverkeer*

#### *Relatie met het Landinrichtingsplan*

Het instellen van deze maatregel maakt geen onderdeel van het Landinrichtingsplan Haarzuilens.

*Conclusie: Het voorstel is om de maatregel, bestaande uit het instellen van éénrichtingsverkeer op de Bochtdijk in combinatie met de Ockhuizerweg niet over te nemen vanwege het ontbreken van helderheid en eenduidigheid van het verkeerssysteem.*

#### **4.3.4 Beperken van evenementen bij kasteel De Haar.**

Eén van de maatregelen waar naar gevraagd is, is het beperken van evenementen bij kasteel De Haar. Het gebied zou de extra verkeersstromen die samenhangen met deze evenementen niet kunnen verwerken. Ook het parkeren voor deze evenementen zou tot knelpunten leiden.

#### *Effecten*

In 2005 is in het kader van het Ontwerp Landinrichtingsplan Haarzuilens onderzoek gedaan naar de het functioneren van het verkeerssysteem rond Haarzuilens en kasteel De Haar. In dit onderzoek is o.a. gerapporteerd over de effecten van de evenementen op kasteel De Haar.

De belangrijkste conclusies waren de volgende. De belangrijkste route voor bestemmingsverkeer voor het gebied wordt gevormd door de Huis te Vleutenbaan, Verlengde Parkweg, Parkweg en Rijndijk het gebied in. Op deze route doen zich dan ook de grootste wijzigingen in de intensiteiten voor.

Uitgangspunt tijdens de studie in 2005 was onder andere dat het kasteel 6 à 7 evenementen zou gaan faciliteren, waarvan een aantal over meerdere dagen.<sup>2</sup> Tijdens evenementen bij het Kasteel De Haar zijn er capaciteitsproblemen te verwachten op de Rijndijk en Parkweg. Deze zullen zich naar verwachting vooral manifesteren ter hoogte van de parkeervoorzieningen, zeker als bezoekers binnen een kort tijdsbestek aankomen en/of vertrekken. Aangezien het hier om 10 tot 15 piekdagen per jaar betreft en het feit dat de capaciteitsproblemen zich alleen voordoen tijdens de spitsuren was er geen aanleiding om aanvullende maatregelen te treffen als gevolg van deze ontwikkelingen.

De uitkomsten van de rapportage uit 2005 zijn opnieuw geanalyseerd aan de hand van actuele prognosecijfers. Deze leiden niet tot andere conclusies en ondersteunen de uitkomsten zoals deze in 2005 zijn vastgesteld.

#### *Relatie met andere beleidsvelden*

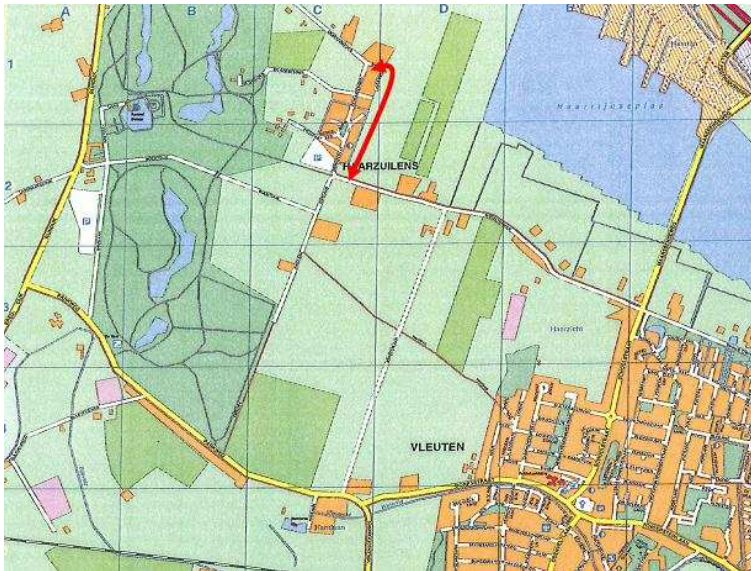
De directie van de Stichting Kasteel De Haar heeft laten weten dat het organiseren van evenementen nodig is om met de inkomsten alle kosten voor het kasteel te kunnen betalen. Het is tot nu toe niet mogelijk gebleken om deze kosten alleen uit subsidies en sponsoring te kunnen dekken.

Ook Natuurmonumenten heeft aangegeven geen knelpunten te zien ten aanzien van het houden van evenementen bij kasteel De Haar.

*Conclusie; Gezien het beperkte aantal piekmomenten op jaarbasis (ca. 6 -7 evenementen per jaar) en het begrip voor de financiële urgentie van die evenementen voor de instandhouding van Kasteel de Haar, worden geen maatregelen voorgesteld om die evenementen te beëindigen.*

#### **4.3.5 Rondweg rond kern Haarzuilens**

Er is een voorstel ingediend om een rondweg aan te leggen langs de Alexandralaan naar de Ockhuizerweg om de kern Haarzuilens. (Doorgaand) autoverkeer hoeft in deze variant niet meer over de Brink in Haarzuilens te rijden.



*Kaart rondweg kern Haarzuilens*

#### *Effecten*

Omdat dit alternatief de route via De Brink vervangt rijdt op deze alternatieve route naar verwachting hetzelfde aantal auto's per dag als op De Brink. Deze aantallen zijn absoluut gezien beperkt. Uit verschillende onderzoeken blijkt dat er enkele duizenden auto's per

---

<sup>2</sup> Het aantal van 6 à 7 evenementen vormde in 2005 de ambitie van Kasteel De Haar. In de praktijk is er in de huidige situatie sprake van 4 evenementen per jaar

dag via De Brink rijden (ca. 2.500 auto's per dag<sup>3</sup>). Deze intensiteiten zijn zodanig laag dat die een ingreep in de verkeersstructuur niet noodzakelijk maken. Verkeerskundig is er dan geen noodzaak vanwege relatief lage intensiteiten.

Daarnaast zal De Brink altijd beschikbaar moeten zijn voor het bestemmingsverkeer, zoals de bewoners en de bezoekers (onder andere van de horeca). Een deel van het autoverkeer dat in de huidige situatie van De Brink gebruik maakt zal dat met een rondweg ook moeten blijven doen.

Er is in dit onderzoek geen onderzoek naar de (on)mogelijkheden van de fysieke inpassing, kosten en draagvlak.

*Conclusie: Aangezien er geen sprake is van te hoge intensiteiten in de kern Haarzuilens is een maatregel in de vorm van een rondweg rond de kern Haarzuilens niet nodig.*

#### **4.4 Routes door Vleuten**

Er zijn verschillende knelpunten genoemd ten aanzien van de routes door de kern Vleuten. Deze knelpunten richten zich op een aantal hoofdpunten. Enerzijds zijn de routes door de kern Vleuten relatief snel genoeg voor doorgaand autoverkeer om door de kern Vleuten te rijden. De route om de kern heen via de 'rondweg' (Stroomrugbaan etc.) is gevoelsmatig niet sneller en vormt daarom geen aantrekkelijk alternatief voor de route door de kern.

Daarnaast zijn er enerzijds voorstellen gedaan om autoverkeer in de kern te beperken tot zelfs het autovrij maken van het centrumgebied. Anderzijds is er sprake van maatregelen om meer routes in de kern beschikbaar te stellen voor het autoverkeer, om zo het autoverkeer in de kern beter te verdelen, zoals één van de spooronderdoorgangen.

Er zijn voor de kern Vleuten een aantal alternatieven/knelpunten onderzocht:

1. Route door Vleuten zonder snelheidsremmende voorzieningen
2. Stimuleren gebruik van de 'rondweg' Vleuten
3. Een autovrij centrum
4. Spooronderdoorgang(en) open voor autoverkeer

##### **4.4.1 Route door Vleuten zonder snelheidsremmende voorzieningen**

Het doel is om de wegen in de kern Vleuten in te richten als 30 km/u gebied<sup>4</sup>. Het gaat hier om de Dorpsstraat, Hindersteinlaan, Schoolstraat etc. Eén van de uitkomsten van de gesprekken met bewonersorganisaties is dat het instellen van 30 km/u in de kern Vleuten worden onderschreven, maar dat men geen snelheidsremmende voorzieningen als drempels en wegversmallingen wenst. Het belangrijkste argument hiervoor is de verwachting dat dergelijke voorzieningen hinder, zoals trillingshinder, opleveren voor de direct aanwonenden.

Met behulp van het verkeersmodel is gesimuleerd wat de effecten zijn als 30 km/u niet daadwerkelijk wordt afgedwongen en autoverkeer dus harder kan rijden dan het snelheidsregime voorschrijft.

##### *Effecten*

Het niet daadwerkelijk afdwingen van 30km/u op deze route heeft tot gevolg dat er op een aantal straten door de kern Vleuten nadrukkelijk meer autoverkeer gaat rijden dan bij 30km/u.

- Hindersteinlaan; extra 6.500 auto's per dag
- Dorpsstraat: extra 5.000 auto's per dag
- Schoolstraat: extra 1.200 auto's per dag

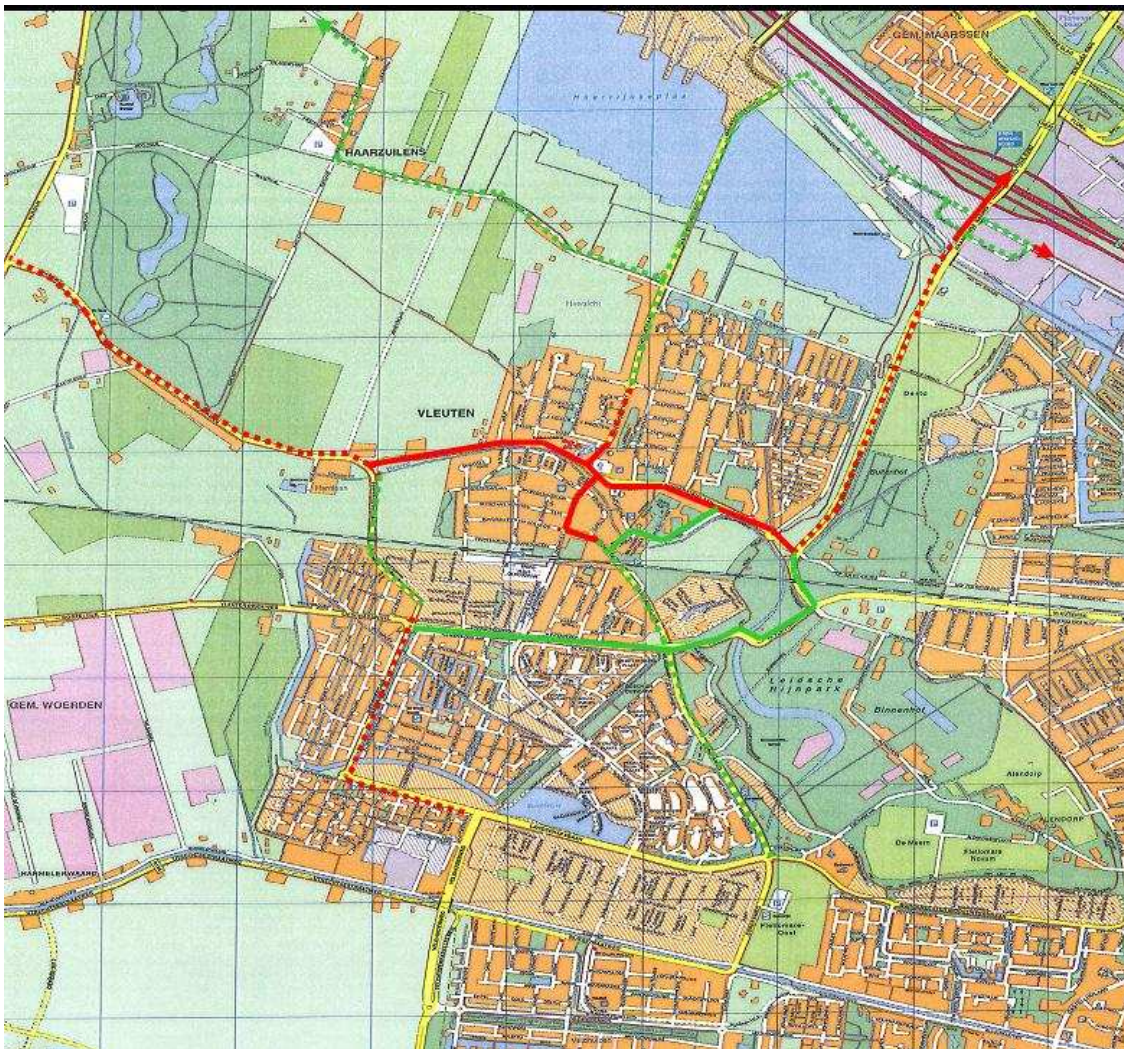
---

<sup>3</sup> Dit aantal is zonder het effect van de verkeersmaatregel "uitsluitend bestemmingsverkeer tussen 7.00 – 9.00 uur".

<sup>4</sup> onder andere vastgelegd in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (2005) en het Centrumplan Vleuten.

De afname zit met name op de 'rondweg' om Vleuten via de Huis te Vleutenbaan, Stroomrugbaan en (Verlengde) Parkweg.

Een ander nadeel is de extra verkeersaantrekkende werking. Er is sprake van meer verkeer richting Harmelen/Woerden.



*Kaart effecten*

#### *Relatie Duurzaam Veilig*

Het instellen van 30 km/u dat niet wordt ondersteund door een inrichting waar logischerwijs het snelheidsregime uit blijkt, is in tegenspraak met de principes van het landelijke programma Duurzaam Veilig. Vorm, functie en gebruik dienen met elkaar in overeenstemming te zijn. Uit de analyse blijkt dat het risico op te hoge intensiteiten voor 30km/u-gebieden duidelijk aanwezig is. Daarnaast moet uit de inrichting ook daadwerkelijk blijken dat er sprake is van een 30km-u regime om zo gewenst verkeersgedrag af te dwingen. Dit betekent een inrichting inclusief snelheidsbeperkende voorzieningen op potentiële conflictpunten en de verkeersregel 'bestuurders van rechts voorrang'.

*Conclusie: Het niet toepassen van snelheidsremmende voorzieningen levert in de kern Vleuten het risico op dat de routes door de kern aantrekkelijk blijven voor doorgaand autoverkeer. Ook is het niet inrichten van een 30 km/u gebied zonder snelheidsremmende voorzieningen in tegenspraak met de landelijke uitgangspunten van duurzaam veilig. Het voorstel is om in Vleuten snelheidsremmende voorzieningen toe te*

*passen, uiteraard rekening houdend met de omgevingscondities, zoals het voorkomen van trillingshinder.*

#### *Alternatief handhaving/matrixborden*

Er is gevraagd om bijvoorbeeld met camera's en/of matrixborden te werken, die de snelheid handhaven, resp. monitoren en de weggebruiker informeren.

Ook de politie en het Openbaar Ministerie staan op het standpunt dat uit de inrichting logischerwijs gewenst weggedrag moet blijken en dat er niet wordt gehandhaafd op het moment dat de inrichting niet in overeenstemming is met de functie van de weg. Matrixborden kunnen wel helpen om weggebruikers op hun gedrag te wijzen. Deze kunnen als communicatiemiddel een prima bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid. Deze maatregelen zijn echter ondersteunend aan een inrichting en niet als zelfstandige, dragende maatregel te zien.

Een nadeel van dergelijke voorzieningen is wel dat deze een zeer lokaal effect of een tijdelijk effect hebben. Lokaal, vanwege het feit dat ter hoogte van de camera of de matrixborden de snelheid wordt aangepast. Tijdelijk, vanwege het feit dat handhaving niet op 24 uur per dag, 7 dagen in de week, 365 dagen per jaar te organiseren zijn.

*Conclusie: Handhaving en matrixborden zijn geen alternatief voor snelheidsremmende voorzieningen. Wel kunnen deze worden ingezet als ondersteunend voor 30 km/u-gebieden. Het voorstel is om de mogelijkheden van dit soort ondersteunende maatregelen te onderzoeken bij de herinrichting van het centrumgebied.*

#### *Aanvullende maatregelen*

Naast bovenstaande maatregelen is ook een aantal maatregelen genoemd die gaan over de inrichting van de wegen. Hierbij zijn genoemds aspecten als:

- Inrichten van wegen in Vleuten met fietsstroken.
- Handhaven van de zebapaden.
- Restricties voor vrachtverkeer op lengte, breedte en/of gewicht.

Deze vormen geen onderdeel van dit onderzoek. Zie ook de "Acties overige knelpunten" in bijlage 3

#### **4.4.2 Stimuleren gebruik 'rondweg' Vleuten**

De route door de kern Vleuten en de 'rondweg' (Stroomrugbaan etc.) daar omheen vormen 'communicerende vaten'. Er is geconstateerd dat de 'rondweg' niet aantrekkelijk genoeg is vanwege de gebrekkige doorstroming op deze route, onder andere door de aanwezigheid van verkeerslichten op een aantal kruispunten.

*Conclusie; er wordt voorgesteld om te onderzoeken of verbetering van de doorstroming op de met verkeerslichten geregelde kruispunten op de 'rondweg' om Vleuten tot de mogelijkheden behoort.*

#### **4.4.3 Autovrij centrum**

Om een leefbaar centrum te realiseren wordt door een bewonersorganisatie voorgesteld om een groot deel van het centrumgebied van Vleuten autovrij te maken. Globaal gaat het om de Hindersteinlaan ter hoogte van het winkelcentrum en Dorpsstraat/Schoolstraat ter hoogte van de Wijkservicecentrum. Vanuit de verschillende windrichtingen is het centrum en de daaraan gelegen parkeervoorzieningen bereikbaar.

Om doorgaand autoverkeer door de woonwijken te voorkomen wordt voorgesteld om de wijken aan één zijde te ontsluiten en dus één of meerdere aansluitingen op te heffen.

#### *Effecten.*

Deze variant is niet doorgerekend met behulp van het verkeersmodel.

Het betreft hier een zeer vergaande ingreep in de verkeersstructuur van Vleuten. Er zit zeker een positief aspect aan deze variant. Er is in dit voorstel geen sprake meer van doorgaand autoverkeer door de kern Vleuten.

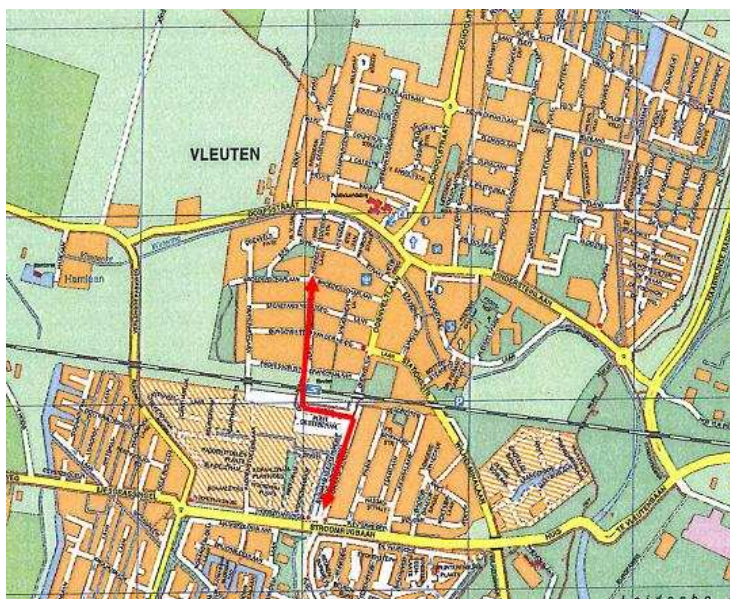
Een groot deel van het autoverkeer wordt naar de randen van het gebied gedwongen. Grote omrijdbewegingen zullen ontstaan als de bestemming(en) aan de andere kant van het autovrije centrum zijn gelegen. Deze maatregel grijpt ook sterk in op de keuzevrijheid van de bewoners van Vleuten.

Het aanvullende voorstel om wijkdelen met één aansluiting op de invalswegen van Vleuten aan te sluiten is eveneens een zware ingreep. Bestemmingsverkeer voor deze buurten zal dan altijd aan één kant de wijk moeten verlaten en beperkt dan ook de bewoners in de keuzevrijheid. Daarnaast zal autoverkeer zich moeten verplaatsen naar routes die zijn aangesloten op de invalswegen. Hierdoor zullen intensiteiten aan de randen van de buurten relatief sterk toenemen. Er is in het kader van dit onderzoek geen onderzoek gedaan naar draagvlak voor deze maatregel. Dit wordt wel als een belangrijk risico gezien.

*Voorstel: Gezien de complexiteit van het voorstel dat zal ingrijpen op de keuzevrijheid van alle inwoners van Vleuten wordt voorgesteld geen verder onderzoek te doen en dit niet als variant mee te nemen.*

#### **4.4.4 Spooronderdoorgangen voor autoverkeer**

In de huidige situatie is er voor de auto sprake van drie spooronderdoorgangen voor Vleuten, namelijk; de Haarijnse Rading, de Wilhelminalaan en de Verlengde Parkweg. Ter hoogte van het NS Station Vleuten is sprake van een aantal spooronderdoorgangen waar alleen langzaam verkeer en/of lijnbussen gebruik van mogen maken. Om het autoverkeer beter te verdelen in de kern Vleuten is gevraagd om één van de spooronderdoorgangen in de omgeving van het NS Station Vleuten beschikbaar te stellen aan het autoverkeer, bijvoorbeeld ter hoogte van de Kennedylaan.



*Kaart situatie spooronderdoorgangen*

#### *Effecten*

Het openstellen van een van deze onderdoorgangen heeft slechts een gering effect op de verkeersstromen. Het blijkt dat in hoofdzaak bestemmingsverkeer van de buurt rond de Kennedylaan deze doorsteek gebruikt om op de hoofdinfrastructuur te komen, zoals op de Stroomrugbaan. Deze route wordt niet nadrukkelijk gebruikt als doorgaande route vanuit andere delen van Vleuten richting Vleuterweide en verder.

Dit levert een lichte afname op van het autoverkeer om de Dorpsstraat en de Odenveltlaan, maar het gaat hier slechts om enkele honderden voertuigen per dag, waardoor het effect minimaal is op deze wegen.

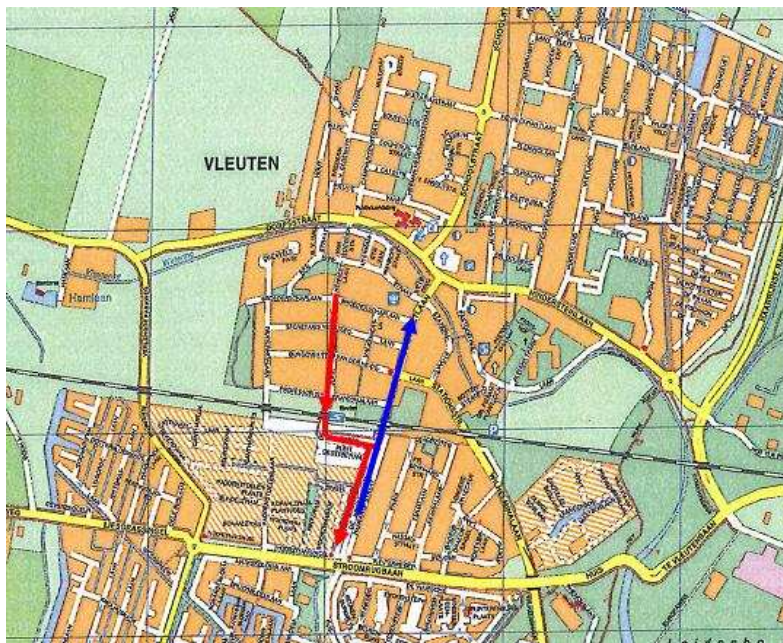
### *Draagvlak*

In deze studie is niet onderzocht of deze maatregel op draagvlak kan rekenen bij bewoners die direct ten noorden (Kennedylaan en omgeving) en ten zuiden (Hanekampstraat) van deze spooronderdoorgangen wonen. Deze bewoners wonen daar al geruime tijd in de wetenschap dat er geen doorgaand autoverkeer langs hun woningen rijdt. Het lijkt waarschijnlijk dat draagvlak voor deze maatregel niet groot zal kunnen zijn.

*Conclusie: Gezien het te geringe effect op de verkeersstromen de spooronderdoorgang niet openstellen voor autoverkeer*

### **Variant**

Als variant op dit thema is voorgesteld één van de spooronderdoorgangen open te stellen voor autoverkeer in combinatie met éénrichtingsverkeer. Eenrichtingsverkeer op de Kennedylaan (inclusief de spooronderdoorgang) in combinatie met éénrichtingsverkeer op de Odenveltlaan. Hiervoor dienen twee spooronderdoorgangen te worden opengesteld voor autoverkeer.



*Kaart situatie spooronderdoorgang in combinatie met éénrichtingsverkeer*

### *Effecten*

De effecten zijn vergelijkbaar met de variant met één spooronderdoorgang. De effecten op andere routes zijn minimaal en het draagvlak onder aanwonenden zal naar verwachting niet hoog zijn.

*Conclusie: Gezien het te geringe effect op de verkeersstromen de spooronderdoorgang niet openstellen voor autoverkeer.*

## **4.5 Deelontwikkelingen Haarzicht en Haarrijn**

Onderdeel van de Vinexlocatie Leidsche Rijn vormen de deelgebieden Haarrijn en Haarzicht. Men maakt zich zorgen over de verkeersaantrekkende werking van deze ontwikkelingen. Met name de toename van autoverkeer in de kern Vleuten wordt als een zorgelijke ontwikkeling gezien. Men heeft gevraagd om te onderzoeken wat de effecten zijn van het ontwikkelen van deelgebieden Haarrijn en Haarzicht op gebied van verkeer en ontsluiting.



Kaart Haarrijn en Haarzicht

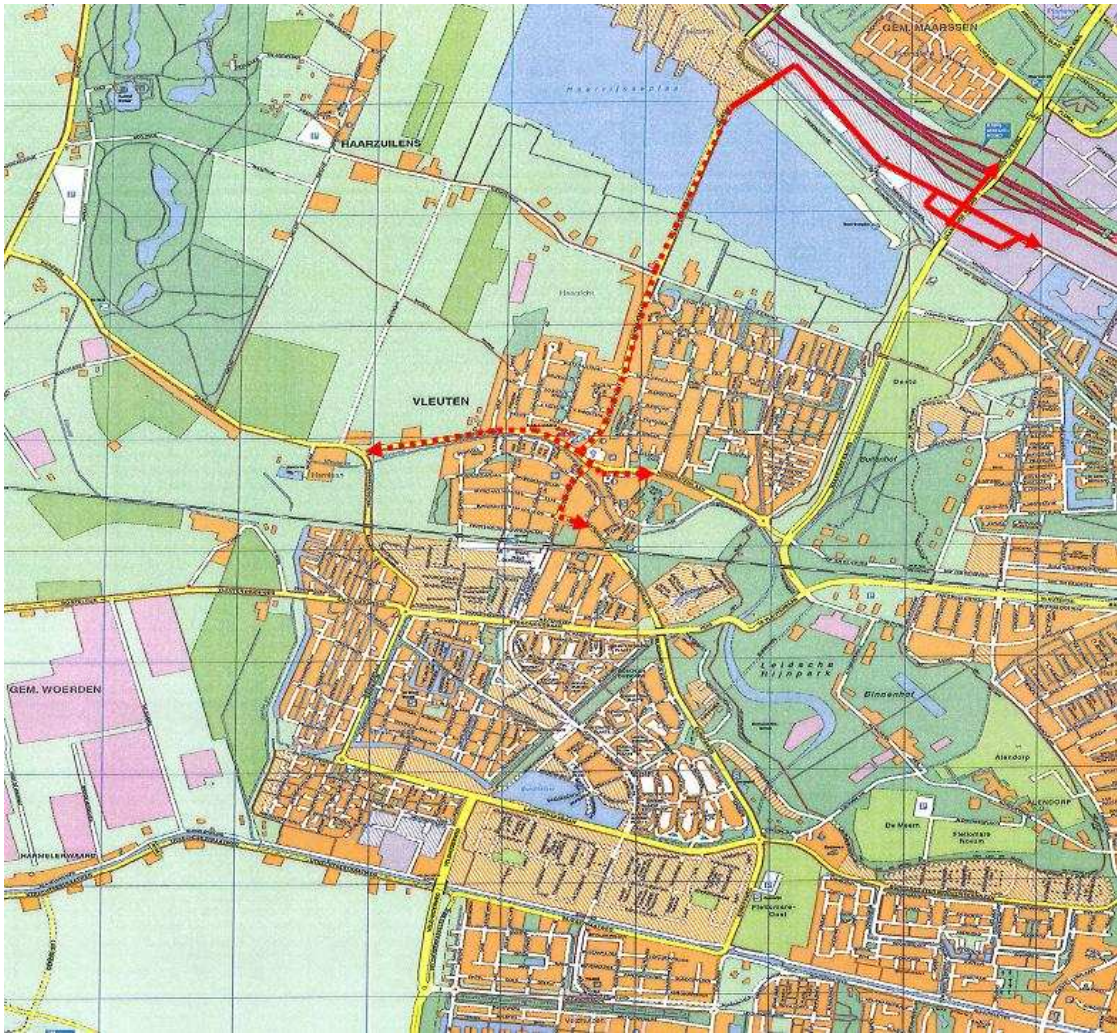
#### 4.5.1 Haarrijn

Haarrijn bestaat uit een bedrijventerrein van 12 ha. en van een woongebied met ca. 700 woningen.

##### *Verkeersaspecten*

Uit de analyses blijkt dat 90% van het autoverkeer van en naar Haarrijn georiënteerd is op de Haarrijnse Rading en verder richting de A2/NRU. 10% van het autoverkeer is georiënteerd op de kern Vleuten. Het gaat hierbij ca. 1.000 voertuigen per dag.

Uitgaande van de kern van Vleuten bestaande uit een gebied met 30 km/u maatregelen zijn de extra 1.000 auto's per dag verkeerskundig geen knelpunt. De intensiteiten blijven onder de grenswaarden van 30 km/u gebieden. Deze intensiteiten doen zich wel voor als er sprake is van de ingrepen in de verkeersstructuur zoals deze gepland staan, zoals de geplande afsluiting voor autoverkeer in de Maarssenseweg en de 30 km/u maatregelen in de kern van Vleuten.



*Kaart oriëntatie Haarrijn*

Naast de verkeerskundige aspecten zijn er ook niet-verkeerskundige aspecten die van belang zijn voor de ontwikkeling van Haarrijn. Deze zijn in deze studie buiten beschouwing gelaten. Het gaat hierbij om aspecten als:

- Realisatie van het gewenste woonmilieu.
- De financiële taakstelling.
- Uitbreiding recreatieve netwerk en voorzieningenniveau.

*Conclusie; De verkeersstromen die samenhangen met de ontwikkeling van Haarrijn leveren geen extra knelpunten op voor de verkeersstructuur.*

### **Haarzicht**

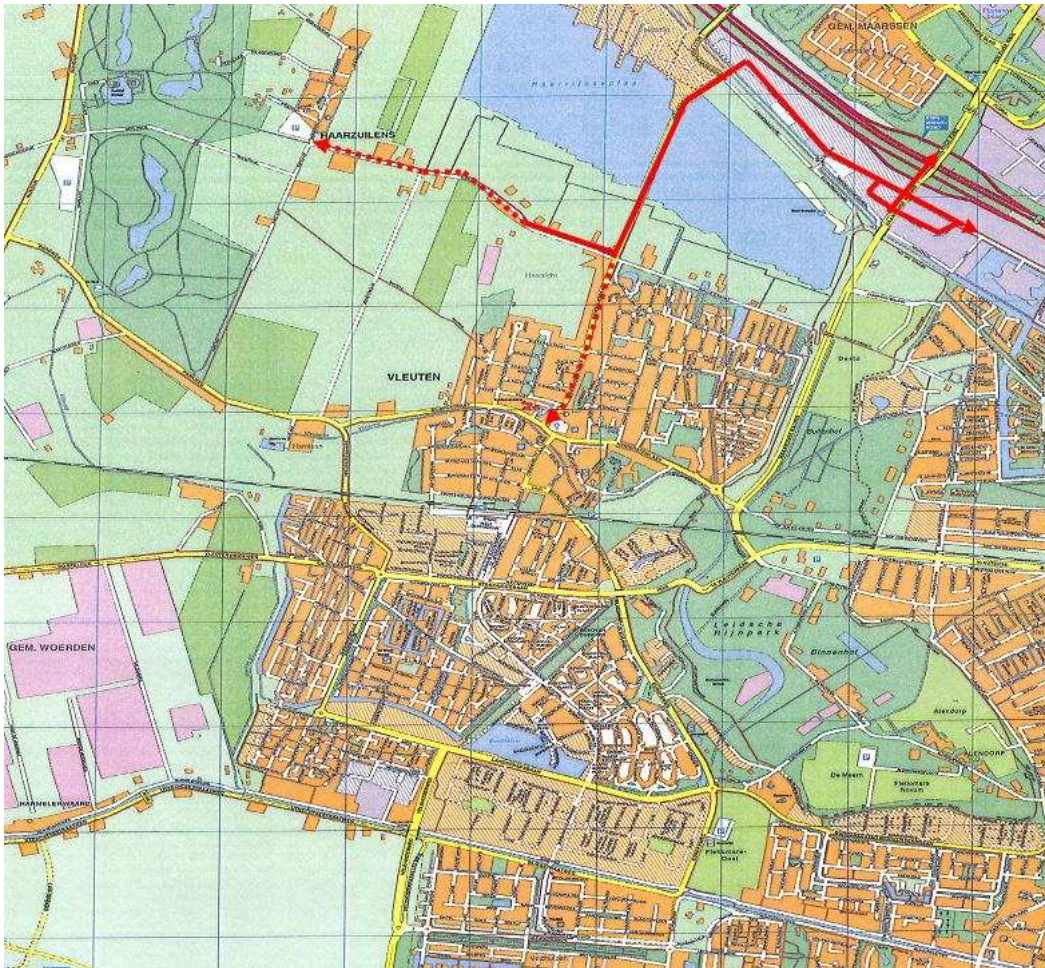
Haarzicht bestaat uit ca. 540 woningen en voorzieningen met onder andere een basisschool, kinderdagverblijf en buitenschoolse opvang.

#### *Verkeersaspecten*

De totale verkeersproductie van Haarzicht bedraagt bijna 3.500 auto's per dag. 55 % van het autoverkeer is georiënteerd op Haarrijnse Rading, en verder naar A2/NRU/De Wetering. Ruim 20% is georiënteerd op Vleuten, dus ca. 700 voertuigen per dag. Een deel van het verkeer van Haarzicht is georiënteerd op het westen, dus via Thematerweg, het gaat hier ook om ruim 20%.

In de Concept Ontwikkelvisie Haarzicht 2010 is uitgegaan van in ieder geval twee aansluitingen op de Thematerweg. Drie of meer aansluitingen blijkt volgens de Ontwikkelvisie ook mogelijk. Het totale verkeersaanbod dat wordt gegenereerd door Haarzicht is af te wikkelen op de Thematerweg. Een aandachtspunt is de aansluiting van

de Thematerweg op de Schoolstraat. Er wordt voorgesteld om de mogelijkheden van een rotonde te onderzoeken, ter verbetering van de doorstroming en om te zorgen voor een verkeersveilige infrastructuur.



*Kaart oriëntatie Haarzicht*

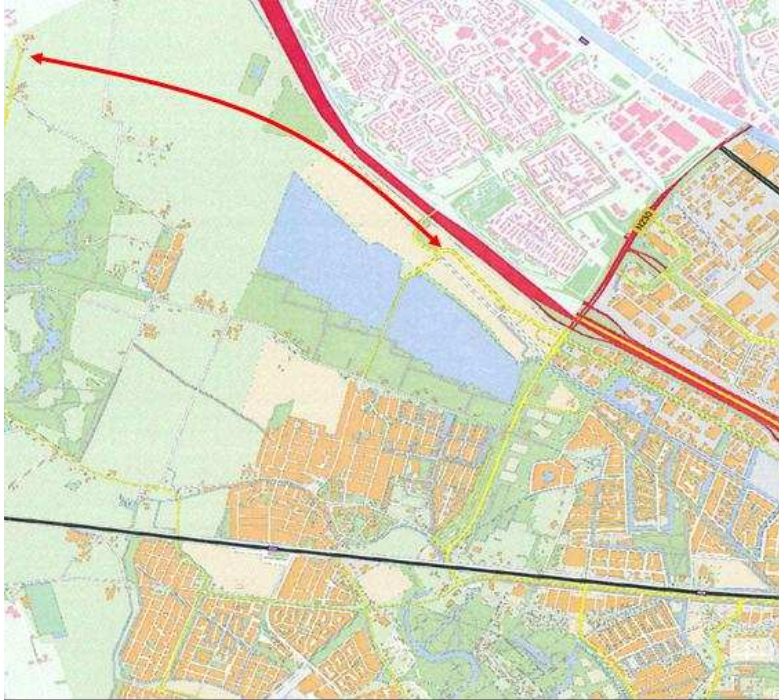
Een onderzoeksvraag in het SP is een aansluiting op de Multatulistraat. Uitgaande van ca. 250 woningen aangesloten op de Multatulistraat is een toename te verwachten van ca. 1.000 auto's per dag. De intensiteiten op de Multatulistraat komen daarmee op ca. 1.700 auto's per dag en niet boven de maximale waarde voor 30 km/u gebieden. Daarnaast rijdt een deel, ca. 200 auto's per dag via de Camphuisenstraat. Het totaal komt hier dan op ca. 1.900 auto's per dag. Er is echter wel sprake van een substantiële toename van het autoverkeer. In het kader van het vervolg van het Stedenbouwkundig Plan zal de inpassing van deze verkeersstromen moeten worden onderzocht.

Ook voor Haarzicht geldt dat er niet-verkeerskundige aspecten zijn die van belang zijn bij Haarzicht. Deze zijn in deze verkeerskundige analyse buiten beschouwing gelaten

*Conclusie De verkeersstromen die samenhangen met de ontwikkeling van Haarrijn leveren geen extra knelpunten op voor de verkeersstructuur. Aandachtspunt vormt de aansluiting van de Thematerweg met de Schoolstraat. Hiervoor wordt voorgesteld een rotonde in te passen. Een variant met een aansluiting op de Multatulistraat levert geen verkeerskundige knelpunten op.*

#### 4.6 Ontsluiting van het gebied.

Er is geconstateerd dat een deel van Vleuten geen rondwegenstructuur kent zoals aan de zuidoostkant met de Haarrijnse Rading – Huis te Vleutenbaan – Stroomrugbaan – Verlengde Parkweg. Er is een voorstel ingediend om de wegenstructuur van Haarrijn ten noorden van de kern Vleuten en Haarzuilens door te trekken naar de Rijndijk, ter hoogte van De Bom (Rijndijk).



*Kaart alternatieve route*

##### *Effecten*

Het alternatief genereert ca. 3.500 auto's per dag. Het betreft hier vooral autoverkeer tussen A2 en Woerden/Harmelen. Deze gebruiken niet meer de route via Haarrijnse Rading – Huis te Vleutenbaan – Stroomrugbaan – Parkweg – Breudijk.

Het blijkt ook een alternatief te zijn voor de Thematerweg, de afname is absoluut gezien beperkt (ca. 500 auto's per dag), maar gezien de geringe intensiteiten op de Thematerweg wel substantieel.

Het effect in de kern Vleuten blijkt slechts gering te zijn, slechts enkele honderden voertuigen maken geen gebruik meer van de straten als de Schoolstraat en Dorpstraat.

Opvallend is verder dat deze verbinding ook als alternatief gaat functioneren voor de A2. Deze verbinding trekt ca. 1.500 auto's per dag die anders op de A2 zouden rijden.

##### *Relatie Landinrichtingsplan*

Deze variant is ook afgezet tegen de principes van het Landinrichtingsplan Haarzuilens.

- In samenwerking met vele partijen is gewerkt aan het Landinrichtingsplan Haarzuilens. Dit heeft geleid tot een evenwichtig ruimtelijk plan dat het gebied beter geschikt moet maken voor natuurontwikkeling gecombineerd met recreatief gebruik. Dit plan bevindt zich in de fase van uitvoering.
- Het besluiten tot aanleg van een verbinding dwars door dit gebied betekent een majeure wijziging van het Landinrichtingsplan. Een besluit hierover kan alleen genomen worden nadat een integrale afweging gemaakt is van alle spelende belangen. Bovendien zou consensus bereikt moeten worden met de verschillende participanten die betrokken zijn bij de totstandkoming van het Landinrichtingsplan, waaronder de provincie Utrecht.

- Een globale raming van de kosten voor de aanleg van de bedoelde verbindingsweg bedraagt ca. 8 miljoen euro. Hierbij is dan nog geen rekening gehouden met bruggen en duikers ter kruising van watergangen, aanwezige kabels en leidingen en verdere onvoorziene zaken.

*Conclusie: Deze variant levert geen substantiële bijdrage aan de verbetering van de bereikbaarheid van het gebied. Positieve effecten zijn slechts lokaal, met name voor de Parkweg. De autoverkeeraantrekkende werking (doorgaand verkeer voor het studiegebied tussen Leidsche Rijn/Utrecht en Harmelen/Woerden) en alternatief voor de A2 van de nieuwe infrastructuur is een zwaarwegend negatief aspect.*

#### **4.7 Maarssenseweg**

In het verleden zijn er afspraken gemaakt (Masterplan Leidsche Rijn) om de Maarssenseweg af te sluiten voor doorgaand autoverkeer. De reden hiervoor is het voorkomen van doorgaand autoverkeer tussen de kernen Vleuten en Maarssen/Maarssenbroek. Dit was mogelijk omdat er nieuwe infrastructuur zou worden aangelegd die de functie van de Maarssenseweg kan overnemen, te weten de Haarrijnse Rading en de capaciteitsverruimende aansluiting t.h.v. de A2. Deze verbindt Vleuten met de snelweg A2 en ligt om de kern van Vleuten. Er is met deze analyse onderzocht wat de effecten zijn als de Maarssenseweg beschikbaar blijft voor autoverkeer.

##### *Effecten*

De aanwezigheid van doorgaand autoverkeer wordt bevestigd door de uitkomsten van de verkeersanalyse. Op basis van de modelanalyse is er sprake van 7.200 voertuigen per dag dat gebruikt maakt van de Maarssenseweg (ter hoogte van het viaduct over de A2). Van deze 7.200 rijdt ca. 45% richting de kern van Vleuten. Een deel van het autoverkeer heeft zijn bestemming in Vleuten, maar een deel rijdt ook door Vleuten. Wegen als de Dorpstraat, Schoolstraat, Odenveltlaan en Wilhelminalaan worden geconfronteerd met nadrukkelijk hogere intensiteiten.

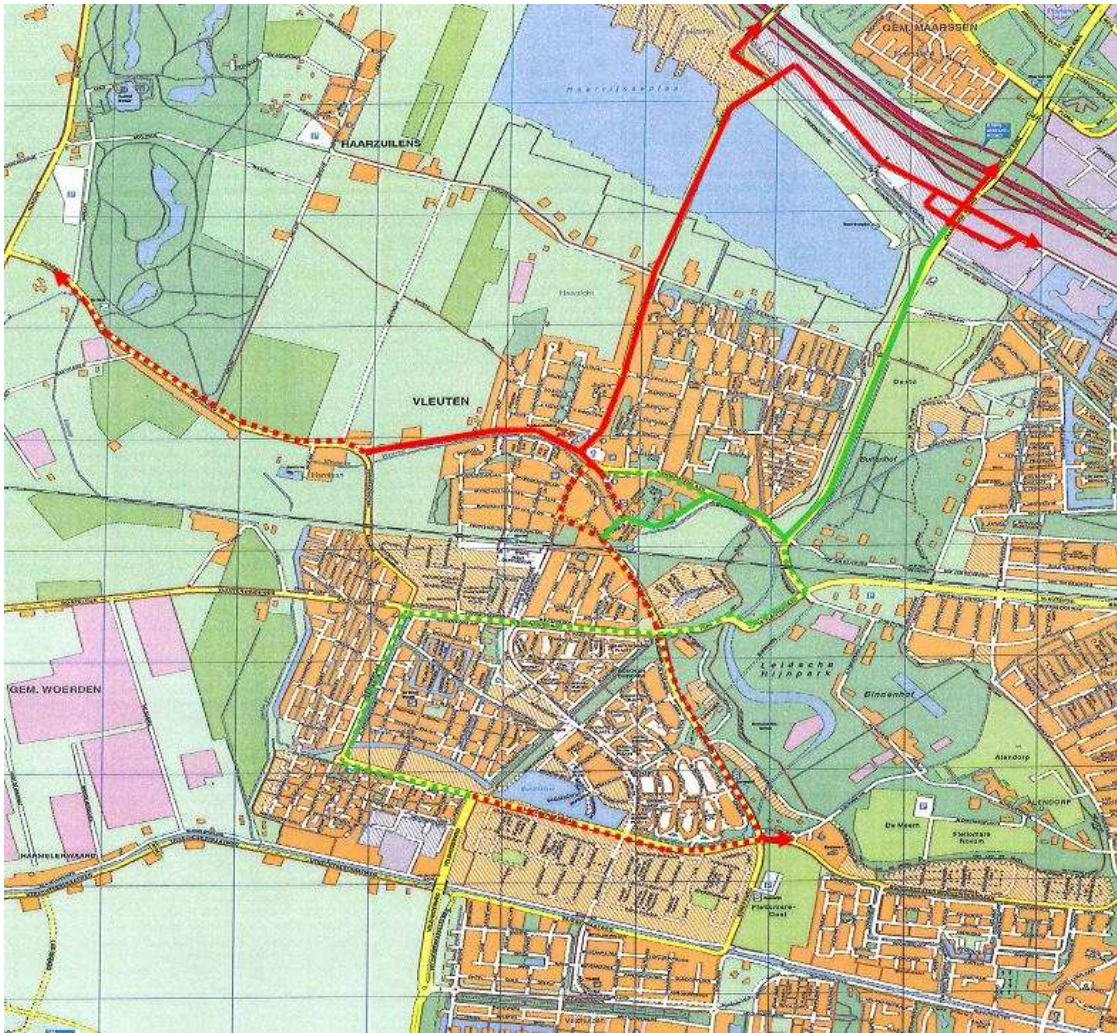
Deze intensiteiten zijn zodanig hoog dat hier niet meer wordt voldaan aan grenswaarden voor 30km/u-gebieden.

Door de heroriëntatie van het autoverkeer worden er ook straten rustiger in Vleuten. Doordat een deel van het autoverkeer uit Vleuten niet meer via de Haarrijnse Rading hoeft te rijden richting A2 en Maarssen worden wegen als de Hindersteinlaan en Pastoor Ohlhaan ook rustiger, met ca. 1.000 à 1.500 voertuigen.

Opvallend is verder dat de Maarssenseweg ook een functie vervult voor autoverkeer van/naar Harmelen/Woerden; 4% van het autoverkeer op de Maarssenseweg heeft een herkomst of bestemming in Harmelen/Woerden.

Opvallend is ook dat een deel van het autoverkeer van/naar Maarssen via het viaduct over de A2 in de Maarssenseweg de Heldinnenlaan gebruikt om op de Haarrijnse Rading/De Wetering te komen. Van de 7.200 auto's per dag op het viaduct A2 rijdt ca. 25% via de Heldinnenlaan.

Uiteraard is er ook sprake van effecten in Maarssen. De ontsluitingsstructuur van Maarssen richting de NRU wordt met minder verkeer geconfronteerd.



*Kaart effecten Maarssenseweg*

*Variant: éénrichtingsverkeer.*

Een optie die is aangedragen is het instellen van éénrichtingsverkeer op de Maarssenseweg, bijvoorbeeld richting Maarssen. Duidelijk zal zijn dat de effecten door het instellen van éénrichtingsverkeer tot een halvering van de effecten zal sorteren ten opzichte van de variant met een totale afsluiting voor autoverkeer.

Het grote nadeel van deze variant is dat er sprake is van een onduidelijk netwerk voor het autoverkeer. Bij éénrichtingsverkeer moet in de terugrichting een andere route worden gekozen. Deze ligt echter niet in de directe nabijheid van de Maarssenseweg, te weten de Haarrijnse Rading/NRU. Autoverkeer in Vleuten én Maarssen moet op zoek naar alternatieve routes.

*Conclusie: De aangedragen voorgestellen leveren meer verkeer op voor de kern van Vleuten. Dit is ongunstig voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid. Daarnaast zorgt éénrichtingverkeer voor een onduidelijk/niet begrijpbaar netwerk op voor automobilisten. Advies: doorgaan met plannen voor afsluiting (knip) van de Maarssenseweg*

**4.8 Vleuterweide**

Het deelgebied Vleuterweide is een wijk van Leidsche Rijn ten zuiden van de kern Vleuten. Recent is het winkelcentrum Vleuterweide geopend met de daarbij behorende infrastructuur. De ontsluiting wordt gevormd door de Utrechtse Heuvelrug (vanaf de Stroomrugbaan) en de Moersbergen (vanaf de Landschapsbanen). Deze routes zijn

bedoeld als ontsluiting van het winkelcentrum en de daarin gelegen parkeervoorzieningen. Om doorgaand autoverkeer te beperken is ter hoogte van het winkelcentrum een 30km/u-gebied ingesteld, deze is te zien als een zachte afsluiting (knip).

Parallel aan de Utrechtse Heuvelrug en Moersbergen ligt de HOV-baan tussen NS Station Vleuten en de bestaande stad Utrecht. Deze vormt een onderdeel van de HOV Zuidradiaal.

#### **4.8.1 Utrechtse Heuvelrug**

In een reactie van de bewonersorganisatie van Vleuterweide wordt een aantal knelpunten aangedragen voor de route Utrechtse Heuvelrug en Moersbergen.

Uit de inbreng blijkt dat de hoofdstructuur niet ter discussie staat. Via de Moersbergen en de Utrechtse Heuvelrug dient het winkelcentrum bereikbaar te zijn. Dat belang wordt onderkend. De reactie richt zich met name op inrichtingsaspecten. Vooral de locaties waar zich concentraties voordoen van langzaam verkeer, autoverkeer (onder andere van en naar de parkeerplaatsen), lijnbussen en bevoorradend vrachtverkeer worden als onduidelijk en verkeersonveilig gezien. In de reactie wordt een aantal voorstellen gedaan om verschillende locaties aan te passen en te verduidelijken.

*Voorstel: Onderzoek te doen naar het functioneren van de verschillende locaties, mogelijk in de vorm van een second opinion.*

#### **4.8.2 Sparrendaal**

De Sparrendaal is de ontsluitende route voor een van de deelgebieden van Vleuterweide en heeft een aansluiting op de Europaweg en de Utrechtse Heuvelrug. De Sparrendaal is ingericht als een 30 km/u straat.

Ten tijde van de opening van het winkelcentrum Vleuterweide bestond bij bewoners de angst dat de Sparrendaal een belangrijke ontsluitingsroute zou kunnen gaan worden. Eerder is aangegeven om de opening van het winkelcentrum af te wachten en op basis van een onderzoek vast te stellen in hoeverre er sprake is van doorgaand autoverkeer tussen de Europaweg en het winkelcentrum Vleuterweide. Hiervoor zijn onder andere verkeerstellingen nodig. De uitkomsten hiervan kunnen worden gebruikt om in overleg met bewonersorganisatie mogelijke alternatieven te bekijken en te bestuderen.

*Voorstel : nader onderzoek doen naar de mate van doorgaand autoverkeer op de Sparrendaal en op basis van de uitkomsten alternatieven te onderzoeken. De uitkomsten sparren met de bewoners van de Sparrendaal.*

## 5. Samenvatting en conclusies

### Aanleiding

In opdracht van de portefeuillehouders verkeer en Leidsche Rijn is gevraagd om de in de Actualisatie Ontwikkelingsvisie Leidsche Rijn (2003) verkeersstructuur van Vleuten en Haarzuilens nog een keer tegen het licht te houden. Aanleiding voor deze analyse vormen de terugkerende vragen over deze hoofdinfrastructuur. Deze vragen worden gesteld naar aanleiding van de verdere groei van Leidsche Rijn (Haarrijn en Haarzicht), gecombineerd met maatregel die het gebruik van beschikbare infrastructuur verder gaan beperken (o.a. knip Maarssenseweg).

In deze rapportage zijn de resultaten van deze analyse opgenomen. Op basis van analyses van het beschikbare verkeersmodel VRU 2.0 en beschikbare rapportages en onderzoeken is een aantal onderzoeksvragen geanalyseerd.

### Conclusies

In grote lijnen kan worden geconcludeerd dat de hoofdverkeersstructuur naar behoren functioneert. Routes die bedoeld zijn voor het verwerken van doorgaand autoverkeer vervullen deze functie nadrukkelijk. Uitzondering hierop vormt de ongelijkvloerse kruising van de Huis te Vleutenbaan en de Europaweg/Wilhelminalaan. Een deel van het autoverkeer vanaf de snelweg A2 richting vooral Vleuterweide is genoodzaakt te kiezen voor wegen door de kern Vleuten.

Uit de analyse van de verschillende onderzoeksvragen blijkt dat de ingrepen in de verkeersstructuur verschuivingen van verkeersstromen veroorzaken, die op lokaal niveau kunnen zorgen voor een verbetering van de verkeerssituatie, in de regel minder autoverkeer. In de praktijk blijkt echter ook dat andere straten of routes meer verkeer te verwerken krijgen. Er is dan ook in een aantal situaties sprake van het 'verschuiven' van de knelpunten naar andere routes.

### Nader onderzoek

Op basis van de resultaten wordt geadviseerd nader onderzoek te doen naar de effecten van een aansluiting voor autoverkeer tussen de huidige ongelijkvloerse kruising van de Huis te Vleutenbaan met de Europaweg/Wilhelminalaan. De huidige analyses laten enerzijds minder autoverkeer op de routes door Vleuten zien en een verschuiving van autostromen naar hoofdinfrastructuur. Anderzijds blijft de kans op doorgaand autoverkeer tussen de A2 en A12 een risico. Met behulp van dynamische modelanalyses kan een betere onderbouwing worden gegeven van de effecten en aanvullende maatregelen. Ook dient inzicht te worden verschaft in de ruimtelijke, inclusief milieu en financiële consequenties.

Nader onderzoek is tevens gewenst naar:

1. De mogelijkheden om doorgaand autoverkeer over de Sparrendaal te beperken. Hierover is eerder reeds overleg geweest met bewoners.
2. Het functioneren van de verkeersstructuur Utrechtse Heuvelrug – Moersbergen ter hoogte van het winkelcentrum Vleuterweide. Uit de aangedragen knelpunten en de analyses van deze knelpunten blijkt dat deze met name op inrichtingsniveau zitten, zoals kruispuntvormgeving, concentraties van verschillende groepen verkeersdeelnemers van langzaam verkeer tot bevoorradend vrachtverkeer.
3. De mogelijkheden om de doorstroming op de 'rondweg' om Vleuten via de Huis te Vleutenbaan – Stroomrugbaan – Verlengde Parkweg verder te verbeteren.

### Wijzigingsvoorstel

Op basis van dit onderzoek wordt voorgesteld om de verkeersmaatregel "uitsluitend bestemmingsverkeer tussen 7.00 – 9.00 uur" op de Ockhuizerweg op te heffen.

### Ongewijzigd beeld

Maatregelen waarvan is geconstateerd dat deze geen wijziging behoeven zijn de geplande knip Maarssenseweg en de inmiddels ingesteld knip in de Bochtdijk.

Ook kan worden geconstateerd dat de ontwikkeling van Haarzicht en Haarrijn geen nieuwe knelpunten opleveren.

Een belangrijke randvoorwaarde voor het goed functioneren van de verkeersstructuur zijn de daadwerkelijke invoering van 30 km/u in de kern Vleuten. De inrichting moeten ook een daadwerkelijk snelheidsregime van 30 km/u zo goed als mogelijk afdwingen. Zonder deze maatregelen blijft het risico aanwezig dat doorgaand autoverkeer voor routes door de kern Vleuten blijven kiezen.

Er zijn tijdens de studie ook een aantal varianten voor nieuwe hoofdinfrastructuur aangedragen. Daarvan kan worden geconcludeerd dat deze geen bijdrage leveren aan een verbetering van het functioneren van de hoofdinfrastructuur. Aan bod zijn gekomen:

1. Een rondweg tussen Haarrijn en de Rijndijk (parallel aan de A2); Uit de analyse blijkt dat een dergelijke rondweg geen substantiële bijdrage levert aan het verminderen van de verkeersstromen door de kern Vleuten. Deze route blijkt daarbij zelfs een alternatief te vormen voor autoverkeer dat anders de A2 zou volgen. Ook heeft deze route een verkeersaantrekkende werking, er gaat meer verkeer tussen Woerden/Harmelen via dit gebied naar de A2.
2. Een rondweg aan de oostkant van Haarzuilens. Deze zorgt er alleen voor dat autoverkeer niet meer via de kern van Haarzuilens hoeft te rijden. De intensiteiten op deze route zijn relatief zo laag dat deze een dergelijke ingreep niet rechtvaardigen, los van de ruimtelijke en financiële consequenties.
3. Het openstellen van de spooronderdoorgangen ter hoogte van NS Station Vleuten. De effecten op de andere routes zijn gering en ondanks het feit dat er geen draagvlakonderzoek is uitgevoerd kan redelijk worden verondersteld dat het draagvlak onder de direct aanwonenden discutabel zal zijn.

## Bijlage 1 Deelnemers klankbordgroep

De volgende vertegenwoordigers hebben deelgenomen aan de klankbordgroep:

- WBO Kern Vleuten: Ton Beaufort, Pim Pijnappel
- Wijk achter 't Spoor: J.W. Kayser, D. van Mameren
- WBV De Tol: Gerja Bethlehem, Dick Wories
- Hoor de Haar: Jos van der Meer, Marie-José van Vliet
- Bewonersplatform Vleuterweide: Ingrid van Gennep
- Vrienden van een groen Haarzuilens: Frank Schaap, Paul Klein Obbink
- Stichting Natuurlijk Vleuterweide: Lotje van Nimmerdor
- Ondernemersvereniging Leidsche Rijn: Koos Vernooij en W. Akkermans
- Torenpleinschool: Désirée Esveldt en Eline Voortman
- Willibrordschool: Nico Koopmanschap
- Kasteel De Haar: Carolien Verburg
- DLG: Jan Hoogerland
- Wijkraad Vleuten-De Meern: Jan van Osch
- Actiegroep Joostenlaan Inrichting: Willem Leemans, Hans van Zuylen
- Stichting Vrienden van de Joostenlaan: John Mandjes, Ton Kok
- Journalist AD/UN: Carolien Epping

## Bijlage 2 Verslag bijeenkomst 31 januari 2011

<b>Bijeenkomst</b>	Verkeersavond Vleuten/Haarzuilens	<b>Verslag door</b>	Jette de Reuver
<b>Datum</b>	31 januari 2011	<b>Datum verslag</b>	3 februari 2011
<b>Tijdstip</b>	19.30 uur	<b>Verzonden aan</b>	
<b>Plaats</b>	Wijkservicecentrum Vleuten-De	<b>Vervolg</b>	

### **Programma**

---

- Ontvangst
- Opening en voorstelronde
- Voorwoord wethouder
- Presentatie opzet verkeerskundig onderzoek
- Vragenronde, opstellen knelpuntenlijst, toelichting, Procesvervolg, nawoord wethouder
- Afsluiting

### **Deelnemers**

---

WBO Kern Vleuten: Ton Beaufort, Pim Pijnappel  
Wijk achter 't Spoor: J.W. Kayser, D. van Mameren  
WBV De Tol: Gerja Bethlehem, Dick Worries  
Hoor de Haar: Jos van der Meer, Marie-José van Vliet  
Bewonersplatform Vleuterweide: Ingrid van Gennep  
Vrienden van een groen Haarzuilens: Frank Schaap, Paul Klein Obbink  
Stichting Natuurlijk Vleuterweide: Lotje van Nimmerdor  
Ondernemersvereniging Leidsche Rijn: Koos Vernooij en W. Akkermans  
Torenpleinschool: Désirée Esveldt en Eline Voortman  
Willibrordschool: Nico Koopmanschap  
Kasteel De Haar: Carolien Verburg  
DLG: Jan Hoogerland  
Wijkraad Vleuten-De Meern: Jan van Osch  
Actiegroep Joostenlaan Inrichting: Willem Leemans, Hans van Zuylen  
Stichting Vrienden van de Joostenlaan: John Mandjes, Ton Kok  
Journalist AD/UN: Carolien Epping  
Gemeente:  
- Wethouder Verkeer, Frits Lintmeijer  
- Verkeer, Stadsontwikkeling, Cees Verbokkem  
- Wijkservicecentrum Vleuten-De Meern: Stef Verheul, June Schotborgh, Jette de Reuver, Mariëlla Vermond

---

## **Inventarisatie punten voor de knelpuntenlijst:**

### **WBO De Kern Vleuten:**

In de Visie Verkeerd Verkeer (oktober–december 2010) + bijlagen worden de knelpunten + een aantal specifieke oplossingen benoemd.

Punten die onder andere genoemd worden:

- aansluiting (weer) realiseren tussen Europaweg en Huis te Vleutenbaan
- openhouden van de Bochtdijk voor motorvoertuigen
- geen drempels
- oplossingen voor terugdringen van de verkeersintensiteit; autovrij centrum, wandelgebied, prettig winkelen, 4 toegangswegen (zie bijlage 1)
- snelheidsbeperking Hindersteinlaan, doorstroming rondweg, parkeren, bus- en treinverkeer (zie bijlage 2)

– tegen invoeren bestemmingsverkeer Polderweg. Het verkeer gaat anders dwars door Vleuten, naar de Parkweg. Dit punt wordt meegenomen als knelpunt.

– tegen openstellen van spooronderdoorgangen voor verkeer

### **Wijkraad Vleuten–De Meern:**

De wijkraad stuurt nog een lijstje met knelpunten door.

Ontsluiting van Haarzicht wordt genoemd als knelpunt.

Stimuleren gebruik openbaar vervoer door parkeerplekken te realiseren voor auto's met parkeertarief € 1,-. De wethouder geeft aan dat er onderhandelingen zijn met NS/Prorail om 4 treinen in een uur te laten vertrekken (i.p.v. nu 2 treinen per uur).

De heer Van Osch geeft aan dat je door het centrum met auto vaak sneller bent dan door gebruik te maken van de rondwegen. Dit komt door de verkeerslichten op de rondwegen.

### **Stichting Natuurlijk Vleuterweide:**

De Utrechtse Heuvelrug wordt aangedragen als knelpunt. Er zijn meerdere verkeersstromen naast elkaar. Het probleem was er ook al voordat het winkelcentrum Vleuterweide was opgeleverd. De Stichting stuurt nog een mail.

### **Stichting Vrienden van de Joostenlaan:**

De Stichting Vrienden van de Joostenlaan pleit voor een rondweg ten Noordwesten van Vleuten, achter Haarrijn langs. Dit voorstel is in 2006 in de raad behandeld (zie motie ontlasting verkeersoverlast Haarzuilens, 29 juni 2006). Stukken worden via de mail toegestuurd voor de wethouder Frits Lintmeijer.

### **Bewonersplatform Vleuterweide:**

De filevorming bij de Haarrijnse Rading wordt als knelpunt aangedragen.

Ook het doorgaand vrachtverkeer door Vleuterweide wordt als punt genoemd.

### **Torenpleinschool:**

Hindersteinlaan wordt als knelpunt genoemd. Verkeer kan niet meer de Huis te Vleutenbaan op.

### **Kasteel De Haar:**

Knelpunt: Bochtdijk afgesloten per 1 april 2011

Het Kasteel pleit voor een bushalte bij kasteel. Openbaar vervoer voor bezoekers kasteel en bewoners.

Cees Verbokkem van Verkeer geeft aan dat hij dit punt neerlegt bij zijn collega's van Openbaar Vervoer.

### **Hoor de Haar:**

Hoor de Haar noemt twee knelpunten;

- Verkeersveiligheid Polderweg
- Ontsluiting Haarzicht op de Thematerweg

**Wijk Achter 't Spoor:**

Noemt een aantal punten:

- navigatiesysteem wijst auto's de verkeerde kant op in Vleuten
- geen bewegwijzering naar Vleutense Bazaar
- hoge snelheid bussen op Stroomrugbaan
- Utrechtse Heuvelrug; gevaarlijk
- knip Huis te Vleutenbaan handhaven
- realiseren van parkeerruimte bij Odenvelt (ten noorden van het spoor)
- slecht onderhoud van fietspaden

**Willibrordschool:**

De Willibrordschool pleit voor veilige schoolroutes;

- als 't kan vrije fietsbanen
- gescheiden bij De Paddenaar
- handhaven van zebra's
- autoluw centrum
- bereikbaarheid St. Bonifatiuschool bij invoeren bestemmingsverkeer
- veilige fietsroutes naar Haarzuilens

**Actiegroep Joostenlaan Inrichting:**

Aangedragen knelpunten en oplossingen:

- betere gebruikmaken van onderdoorgangen van het spoor
- verkeersdruk hoog in Vleuten; actiegroep pleit voor terugdringing van grotere evenementen op kasteel De Haar
- éénrichtingsverkeer Haarzuilens
- afzonderlijk fietspad Polderweg

- Dhr. Leemans vraag aan wethouder Frits Lintmeijer om met wethouder Bosch te bespreken of de wijken Haarzicht en Haarrijn er wel moeten komen. Als deze wijken niet gerealiseerd hoeven te worden, wordt de verkeersdruk verminderd.

**Ondernemersvereniging Leidsche Rijn:**

- pleit voor een centrum die goed bereikbaar is voor auto's
- wil voorlopig de Maarssenseweg openhouden
- hoe ontsluiting Haarrijn?

**WBO De Tol:**

De volgende punten worden genoemd;

- snelheid Haarrijnse Rading; mag 70km/uur gereden worden. Voorstel om te handhaven en borden te plaatsen
- vraag over gepland fietspad achter Esso. Komt dit er nog? Dirk-Jan Hoekstra geeft aan dat het fietspad nog steeds gepland is.
- maken tolpoorten voor verkeer A2 en A12. Wethouder Frits Lintmeijer geeft aan dat dit door het Rijk niet is toegestaan.
- geen doorgaande route in de woonwijken (uitgangspunten 2003)
- duidelijke bebording Haarrijnse plas
- geen bussen door de wijk De Tol
- scooters op 't Lint, gevaarlijke situaties Cees Verbokkem geeft aan dat bewegwijzering wordt aangepast.

WBO De Tol vindt het een kwalijke zaak als, tijdens de bouw van Leidsche Rijn Centrum, het fietspad bij Douwe Egberts eerst verlengd gaat worden. Fietsers moeten meer kilometers maken. Cees Verbokkem geeft aan dat het veiligheidsaspect ook van belang is.

Wethouder Frits Lintmeijer geeft aan dat hij dit punt nader gaat bekijken.

**Vrienden van een groen Haarzuilens:**

Afsluiting van de Maarssenseweg wordt als knelpunt genoemd. Overweging om een eenrichtingsverkeer in te voeren.

Cees Verbokkem geeft aan dat de deelnemers tot vrijdag 4 februari 2011 de gelegenheid hebben om een lijstje met aanvullende punten bij Jette de Reuver van het Wijkservicecentrum Vleuten-De Meern in te leveren.

## Bijlage 3 Acties overige knelpunten.

Knelpunt/aandachtspunt	Wijze van afhandelen
Snelheidsbeperking op de Hindersteinlaan	In het kader van de centrumontwikkeling van de kern Vleuten worden een paar snelheidsremmende maatregelen genomen, waaronder het boodschappenplein, de aansluiting met de Poortland alsmede de aansluiting Hinderstein-Pastoor Ohlhaan a/d oostzijde van de kern. Verder vormen het 30 km/u snelheidsregime in combinatie met de verkeersregel 'rechts gaat voor' en de aangepaste klinkerbestrating de basis voor een snelheidsreducerend geheel
Stimuleren gebruik openbaar vervoer door parkeerplekken te realiseren voor auto's met parkeertarief € 1,-.	Het huidige parkeerbeleid staat de invoering van betaald parkeren in Vleuten niet toe. Inmiddels is gestart met het opstellen van actueel beleid. Dit wordt voor de zomer van 2012 verwacht.
Er is sprake van filevorming bij de Haarrijnse Rading	Voorleggen aan de afdeling Verkeer en Vervoer
Doorgaand vrachtverkeer door Vleuterweide met de bestemming Harmelerwaard	Op termijn moet de nieuw aan te leggen brug over de Leidsche Rijn hier een oplossing voor bieden. De financiën zijn geregeld en in samenwerking met de gemeente Woerden wordt de planvorming voor de realisatie van de brug opgepakt.
Het Kasteel pleit voor een bushalte bij kasteel. Openbaar vervoer voor bezoekers kasteel en bewoners Haarzuilens	De afdeling Verkeer en Vervoer overlegt dit met de BRU
Verkeersveiligheid Polderweg	De herinrichting van de Polderweg als erftoegangsweg met 60 km/u-weg is inmiddels uitgevoerd.
Navigatiesysteem wijst auto's de verkeerde kant op in Vleuten	Ervaringen uit het verleden leren dat de gemeente minimaal invloed kan uitoefenen op de wijze waarop commerciële bedrijven hun navigatiesystemen inrichten. Ook speelt mee dat niet alle gebruikers regelmatig actueel kaartmateriaal installeren. Zeker in een gebied als Leidsche Rijn levert dat geregeld verkeerde informatie op. Op dit onderdeel is door de gemeente niet te sturen
Geen bewegwijzering naar Vleutense Bazaar	De Utrechtse Bazaar gaat in 2012 verhuizen naar Papendorp. Met deze verhuizing wordt ook de bewegwijzering aangepast.
Hoge snelheid bussen op Stroomrugbaan	De afdeling Verkeer en Vervoer overlegt dit met de BRU en busmaatschappijen
Realiseren van parkeerruimte bij Odenvelt (ten noorden van het spoor)	Extra P+R parkeerplaatsen wordt onderzocht in het kader van het deelplan De Erven van Vleuterweide
Slecht onderhoud van fietspaden	Voorleggen aan Stadswerken via het WVO
Als 't kan vrije fietsbanen	t.k.n.
Aparte fietspaden bij De Paddenaar	In het vastgestelde DO voor de kern van Vleuten uit uitgegaan van een

	snelheidsregime en het mengen van verkeer. In het DO is aangegeven dat dit mengen op de Kees Valkensteinlaan aan de orde is. De aansluitende Paddenaar is deels alleen voor de fiets.
Handhaven van de zebrapaden	In het centrumplan zullen in beperkte mate zebra's worden teruggebracht en wel op de meest logisch looproutes. Op overige locaties worden schoolzones aangebracht. Dit wordt apart gecommuniceerd
Bereikbaarheid St. Bonifatiuschool bij invoeren bestemmingsverkeer	De bereikbaarheid van deze school binnen de venstertijden van 07.00 en 09.00 uur is geregeld met de postcode als ondersteuning. Het voorstel is om de maatregel op te heffen.
Veilige fietsroutes naar Haarzuilens	Zowel de Thematerweg, Parkweg en Rijndijk hebben beschikking over vrijliggende fietspaden vanuit Vleuten. Daarnaast zijn de Eikslaan en het Haarpad verbindende fietsroutes evenals de Bochtdijk. De route vanuit Gieltjesdorp (De Bom) kent via de Polderweg en Ockhuijzerweg geen vrijliggend fietspad. Inmiddels is de Polderweg heringericht
Afzonderlijk fietspad Polderweg	De wens voor een fietsroute is bekend. De noodzaak voor een afzonderlijke fietsroute is niet direct aanwezig. Tevens is er geen geld beschikbaar.
Snelheid Haarrijnse Rading; mag 70km/uur gereden worden. Voorstel om te handhaven en borden te plaatsen	Bebording is aanwezig. Handhaving door de politie.
Vraag over gepland fietspad achter Esso. Komt dit er nog?.	Het is de bedoeling dat dit fietspad er komt. Op dit moment worden de Esso verbouwd en wordt er overleg gevoerd met Esso over een grondtransactie.
Geen doorgaande route in de woonwijken (uitgangspunten 2003)	Wordt onderschreven
Duidelijke bebording Haarrijnse plas	Wordt bekeken in het kader van het bebordingsplan voor Leidsche Rijn.
Geen bussen door de wijk De Tol	De route via de wijk De Tol blijft. In de toekomst zal het grote materieel worden vervangen door klein materieel (kleine bussen). De hinder die thans wordt ondervonden door sommige bewoners (grote massieve bussen) wordt hiermee ondervangen. Ook liggen er wensen om appartementen aan de Rijnweide en de Pyramideboomgaard te bedienen.
Scooters op 't Lint, gevaarlijke situaties	Bebording en bewegwijzering zijn aangepast.
Verbod vrachtverkeer op Dorpstraat tussen Schoolstraat en Parkweg	Een verkeersbesluit voor een vrachtwagenverbod is opgesteld en voorgelegd. (Interne) overeenstemming is er echter nog niet.
Voorsorteren Stroomrugbaan; auto's op de busbaan	Met de aanpassing van belijning zou het huidige gebruik beter moeten zijn.
Zebrapad over de Utrechtse Heuvelrug ter hoogte van de Noorderbrucht en de Sparrendaal	Vormt onderdeel van het nader onderzoek naar het functioneren van de Utrechtse Heuvelrug

Oversteek Passiebloemweg bij Landschapsbaan	Voorleggen aan de afdeling Verkeer en Vervoer
Verkeerssituatie rond scholen	Te algemeen
Bewegwijzering richting Harmelen aanpassen (in Vleuterweide)	Voorleggen aan de afdeling Verkeer en Vervoer