

Verkeerd verkeer (oktober-december 2010)

Aanleiding

De WBO De Kern Vleuten vindt dat zij zich moet inzetten voor de belangen aangaande de bewoners die zij vertegenwoordigt.

Een structurele oplossing voor het verkeer in de kern van Vleuten kan alleen bereikt worden als we individuele belangen laten varen en ons concentreren op drie hoofdbelangen zoals vertolkt n.a.v. de opiniepeiling bij 1800 adressen in de kern van Vleuten:

- de leefbaarheid
- de veiligheid in het verkeer
- de bereikbaarheid

Voortschrijdend inzicht

De werkgroep infrastructuur is voortdurend bezig de infrastructuur van Vleuten en omgeving te beschouwen. Zeker nu de gemeente Utrecht concreet verder werkt aan verbeteringen in de dorp Vleuten is het belangrijk dat de WBO en de werkgroep infrastructuur meedenkt.

Intussen is de gemeente zover dat zij de infrastructuur en de oorspronkelijke plannen kritisch tegen het licht wil houden.

Wij zijn blij dat de WBO met de werkgroepen hierbij zijn uitgenodigd.

In januari 2011 wordt een start gemaakt met deze evaluatie en in het kader daarvan is de werkgroep infrastructuur zich aan het voorbereiden.

De beweringen in deze notitie kunnen onder invloed van nieuwe inzichten die ontstaan door dit proces wel veranderen. Mocht dat zo zijn, dan zullen wij belanghebbenden en belangstellenden daarvan op de hoogte brengen.

Problemanalyse n.a.v. opiniepeiling

Globaal kunnen wij de reacties verdelen in 2 groepen;

1. De grote meerderheid, d.w.z.: bewoners die zich zorgen maken over veiligheid en leefbaarheid welke verslechteren door veel verkeer in het dorp met name in de spitsuren.
2. Bewoners die zich zorgen maken over de bereikbaarheid van/naar buurkernen en de verkeerssituatie buiten de kern van Vleuten.

Verder zijn er nog enkele suggesties gedaan m.b.t. de wegebouwkundige inrichtingen en de problemen met (lege) bussen.

Uit een aantal reacties blijkt dat veel (nieuwe) bewoners niet op de hoogte zijn van de exacte plannen en ook vaak niet het overzicht hebben waar e.e.a. zich afspeelt.

Daarom een uitleg van de knelpunten m.b.v. de gebiedsplattegrond op de volgende pagina.

De nummers op deze kaart geven het gebied aan dat correspondeert met de beschrijving die in de lijst daarna gegeven wordt.



De gevolgen van 100.000 nieuwe bewoners aan de westkant van het A'dam-Rijnkanaal zullen ons niet bespaard blijven. Door de diverse nieuwbouwprojecten zal de druk op het bestaande wegennet in de kern Vleuten enorm toenemen:

1. Wijk Haarzicht, ±550 woningen met aansluiting op de Thematerweg?, Schoolstraat? Multatulistraat?;
2. Wijk Haarrijn, ±600 woningen (tussen plas en de A2) met aansluiting op de Maarssenseweg;
3. Uitbreiding kantorenpark 'De Wetering', met aansluiting op de Maarssenseweg;
4. Diverse af te bouwen plannen in Vleuterweide bij het station Vleuten met aansluiting op de Parkweg en de Dorpsstaat.
5. Tegelijkertijd zijn er, of komen er een aantal veranderingen m.b.t. de wegen en activiteiten rondom Vleuten die veel extra verkeer opleveren voor de kern van Vleuten.
6. Het afsluiten van de Bochtdijk en het centrum van Haarzuilens (in de spits) voor doorgaand verkeer: het sluipverkeer van en naar Harmelen en Woerden dat hierdoor zijn

weg vond, zal nu zijn weg vinden via de Parkweg, Dorpsstraat, Hindersteinlaan, Camphuysenstraat, Multatulistraat en Schoolstraat.

7. De nieuwe op- afrit van de A12 bij Veldhuizen zal ook zorgen voor een kortere route door de kern van Vleuten naar Maarssen;
8. Vanwege de toenemende verkeersdruk kiezen velen de route via de Verbindingsweg en de Maarssenseweg als een alternatief voor het knooppunt A2, de Haarrijnse Rading en de Zuilense Ring;
9. Met de nieuwe plannen voor de herinrichting van de kern van Vleuten zullen ook routes gekozen worden via de Multatulistraat, de Camphuysenstraat, de Henry Dunantlaan en de Bronkhorstlaan;
10. De vervallen op- afrit bij de Europaweg en de Wilhelminalaan om de Huis te Vleutenbaan op-af te rijden, met gevolg dat verkeer uit De Meern en Vleuterweide altijd door kern van Vleuten moet;
11. De opnieuw aangelegde Liesgrassingel bemoeilijkt de doorstroming van (vracht) verkeer naar de Dorpeldijk waardoor het voor dit verkeer aantrekkelijk wordt om door de kern te rijden;
12. De gemeente Utrecht is van plan om het centrum van Vleuten te ontlasten en wil daartoe onder andere de Maarssenseweg-Verbindingsweg ter hoogte van de A2 afsluiten voor motorvoertuigen. De weg zal wel open blijven voor fietsen en bussen en hopelijk ook voor de hulpdiensten. De mogelijkheid blijft bestaan om naar Maarssen te rijden via de weg langs het strand van de Haarrijnse plas, straks via de nieuwe weg door het kantorenpark en natuurlijk via de Haarrijnse Rading. Een aantal bewoners hebben aangegeven voorstander te zijn van afsluiting van de weg, omdat deze verbindingroute de oorzaak is van het vele sluipverkeer door de kern Vleuten.
13. Grote evenementen op Kasteel de Haar. De huidige bewegwijzering leidt verkeer door de kern van Vleuten. (Is inmiddels gewijzigd; verkeer wordt bij evenementen om het dorp heen geleid)

Door het drukke verkeer worden sommige wegen in de kern als zeer onveilig ervaren en hebben veel bewoners last van het verkeersgeluid. Op een geluidskaart uit 2006 van de gemeente Utrecht is bijv. te zien dat er destijds 70 – 74 decibellen geluidsbelasting gemeten werd in de Schoolstraat en de Dorpsstraat ter hoogte van de Broederschapshuisjes. Dit werd door de gemeente al gezien als probleemlocatie wat betreft geluid. Niet geconstateerd, maar wel aannemelijk is dat in dit geval ook de milieunormen t.a.v. fijnstof, uitlaatgassen etc. worden overschreden. Deze problematiek speelt heden ten dage op diverse plekken in Vleuten.

Doelstelling bij het formuleren van de visie van de WBO is geweest:

Een goede bereikbaarheid vanaf de ringstructuur (Haarrijnse Rading, Huis te Vleutenbaan en Stroomrugbaan) via goede toegangs- uitvalswegen (Schoolstraat via Proostwetering en Maarssenseweg, Hindersteinlaan, Wilhelminalaan, mits aansluiting op de Huis te Vleutenbaan, en de Parkweg).

Hiervoor dienen tegelijkertijd maatregelen genomen te worden om deze wegen onaantrekkelijk te maken voor doorgaand (sluip-)verkeer.

Tevens moeten de alternatieven om de kern heen sneller worden gemaakt dan de verbindingen door de kern heen.

Hierbij prevaleert veiligheid en leefbaarheid in de kern van Vleuten boven het bereikbaarheidsgemak en verkeerssituaties buiten de kern van Vleuten.

De Gemeente Utrecht heeft met het bepalen van het centrumplan voor de gehele kern al 30 km/u zones voorzien met in het centrum een wandelgebied. Voor deze zones gelden normen met betrekking tot de verkeersintensiteit.

Indien deze aantallen in de praktijk worden overschreden, moet de wegbeheerder de verkeersdruk terugdringen door adequate verkeersbelemmerende maatregelen te treffen.

Bestemmingverkeer moet de mogelijkheid behouden om onze kern goed te bereiken, maar doorgaand verkeer kan omgeleid worden naar de Haarrijnse Rading en de Huis te Vleutenbaan. Dit is mogelijk middels een goede bewegwijzering voor doorgaand verkeer, reduceren van de maximum snelheid naar 30 km p/u binnen de bebouwde kom en restrictie voor bepaalde trajecten met betrekking tot gewicht en afmetingen van voertuigen. Hierbij is het wel van belang dat er handhavend opgetreden wordt en dat er aanvullende maatregelen getroffen worden. Chicanes en/of verkeersdrempels kunnen nadeel opleveren voor de aanwonenden, omdat er extra overlast ontstaat door remmend, stilstaand en optrekkend verkeer. Ook het vervangen van het asfalt door klinkerbestrating leidt tot extra geluid.

Specifieke oplossingen

De infrastructuur verkeer van de ontwikkelvisie Leidsche Rijn voldoet in grote lijnen, echter een aantal gerealiseerde en nog te realiseren oplossingen dienen op detail aangepast te worden. De meest ingrijpende hierbij is;

- **Aansluiting (weer) realiseren tussen Europaweg en Huis te Vleutenbaan.**

Het is gebleken dat bewoners uit Vleuterweide (inclusief de nog 1000 in aanbouw zijnde woningen in 'De Tuinlanden' en het nieuwe winkelcentrum) en Veldhuizen, die aansluiting hebben op de Europaweg, hun ontsluitingsroute door de kern van Vleuten nemen met gevaarlijke situaties met betrekking tot fietsende schoolgaande kinderen op de Bottensteinweg en Pastoor Ohllaan.

Met de aansluiting zitten zij direct op de rondweg. De actie om dit te realiseren zijn nu nog beheersbaar, daar de werkzaamheden aan de Huis te Vleutenbaan nog volop gaande zijn. Tevens dient er dan wel goede oplossingen bedacht te worden betreffende het doorgaande fietspad op de Europaweg, welke doorsneden zal worden door deze aansluitingsweg.

- **Openhouden van de Bochtdijk (weg voor kasteel) voor motorvoertuigen**

Met het sluiten van de verbindingsweg naar Maarssen zijn we nog niet verlost van verkeer welke via de nieuwe weg vanuit bedrijventerrein De Wetering door Vleuten richting Harmelen en Woerden willen rijden. Met het voorgenomen besluit tot afsluiten van de Bochtdijk gaat dit verkeer door Vleuten. Voorstellen om deze weg eenrichtingsverkeer te maken heeft als gevolg dat nog steeds voor een deel een route door Vleuten gemakkelijker is.

De route via de Polderweg en de Brink is langer en niet bevorderlijk voor de veiligheid en leefbaarheid voor de kern van Haarzuilens.

- **Aangepaste weginrichting**

Vooral wel;

- Snelheidslimiet 30 km/u voor alle wegen binnen de bebouwde kom in de kern van Vleuten, 60 km/u op de Parkweg, Maarssenseweg en Thematerweg.
- De wegen dusdanig in te richten met fietsstroken en zebrapaden, ondanks dat dit niet gebruikelijk is voor 30 km/u zones.
- Duidelijke belijning en max. snelheidsaanduidingen
- Handhaving; regelmatige controle op snelheid door politie en aanbrengen van digitale camera's.
- Elektronische matrixborden met snelheidsaanduiding. Bestuurders rijden vaak ongemerkt, onbedoeld te hard.

Vooral niet;

- Drempels op de ontsluitingswegen, de doorgaans oudere niet onderheide gebouwen zijn niet bestand tegen trillingen die deze maatregelen veroorzaken.
- Chicanes op de ontsluitingswegen, deze veroorzaken remmend, wachtend en optrekkend verkeer welke juist overlast en onveiligheid veroorzaken, alsmede andere frustraties (...kan nog net even voor de tegenligger...).
- Klinkerbestrating op ontsluitingswegen anders dan reeds bepaald volgens centrumplan, waar stapvoets gereden zal worden, klinkers veroorzaken extra geluidsoverlast.

- **Aangepaste wegbewijzing**

Bij de dorpsingangen;

- Dorpsstraat, 'Vleuten' dorp in, 'doorgaand verkeer, Maarssen, Utrecht') richting verl. Parkweg/Stroomrugbaan
- Hindersteinlaan 'Vleuten' dorp in, 'doorgaand verkeer, Woerden, Harmelen, Haarzuilens' richting Vleutensebaan/Huis te Vleutenbaan.
- Wilhelminalaan (als deze aansluiting heeft met de Huis te Vleutenbaan) 'Vleuten' dorp in, 'doorgaand verkeer, Woerden, Harmelen, Utrecht, Maarssen, Haarzuilens' richting Huis te Vleutenbaan.
- Schoolstraat 'Vleuten' dorp in, 'doorgaand verkeer, Woerden, Harmelen, Haarzuilens' richting Thematerweg.

Bovenstaande geeft het principe aan.

Aan de weginrichting (belijning) zal ook duidelijk moeten blijken welke richting het doorgaande verkeer gewenst is. De aanduiding 'Ring' blijkt voor veel bestuurders niet duidelijk genoeg. Deze aanduiding suggereert naar een snelweg geleid te worden, en dat is nu juist iets wat een 'sluiper' niet wil.

- **Restrictieborden m.b.t. lengte, breedte en gewichten van voertuigen**

Het streven is om het Vleuten dienende vrachtverkeer alleen via de Hindersteinlaan in en uit te laten rijden. Hierbij zouden er al vooraanduidingen moeten komen bij de aansluitingen van bedrijventerrein De Wetering met de Maarssenseweg. (de nog aan te leggen brug tussen de plassen zou ook een goede reden zijn om hier niet met zwaar verkeer over te mogen)

- **Busverbindingen**

Aan de bijna altijd leeg voorbijkomende bussen is op te maken dat er iets mis is met de effectiviteit van de dienstregeling. Dit moet anders.

Deze (ook gelede) bussen veroorzaken onnodig overlast in de kern. Het gebruik van kleine bussen is wenselijk.

- **Nieuw aan te leggen parkeerplaatsen bij winkelcentrum**

Zoals deze nu ingetekend staan, namelijk haaks op de rijbaan, ontstaan dezelfde problemen zoals deze er zijn met de huidige parkeervakken voor het winkelcentrum. Parkeervakken schuin aangelegd op de rijbaan resulteert in minder manoeuvreren en is dus veiliger.