

Nota van beantwoording naar aanleiding van de inloopavonden N411 Utrecht - Bunnik 19 en 21 mei 2014

Op 19 en 21 mei jl. hebben er inloopavonden plaatsgevonden over de plannen van de provincie Utrecht voor verbetering van de verkeersveiligheid op de N411 Utrecht - Bunnik. Tijdens deze avonden konden bewoners, ondernemers en andere belangstellenden hun vragen, opmerkingen of suggesties kenbaar maken via daarvoor bestemde formulieren. Dit heeft in totaal circa 25 reacties opgeleverd.

In dit document wordt een overzicht gegeven van de ingediende vragen, opmerkingen en suggesties met daaronder een reactie van de provincie Utrecht. De ingediende vragen, opmerkingen en suggesties zijn geanonimiseerd zodat iedereen kennis kan nemen van de opvattingen, meningen en vragen die er leven (en de reactie van de provincie hierop) zonder dat de aandacht wordt gevestigd op de specifieke persoon die de desbetreffende vraag, opmerking of suggestie had. Over sommige onderwerpen wordt nu eenmaal verschillend gedacht en er kan in sommige gevallen zelfs sprake zijn van tegengestelde belangen.

De ingediende reacties zijn zoveel mogelijk naar onderwerp onderverdeeld. Het kan dus zijn dat u uw vragen en opmerkingen enigszins verspreid in dit document terugvindt. Vragen, opmerkingen of suggesties die afkomstig zijn van verschillende personen maar wel over hetzelfde onderwerp gaan of een zelfde strekking hebben zijn zoveel mogelijk samengevoegd. In sommige gevallen zijn de ingediende reacties (vrijwel) letterlijk weergegeven, in andere gevallen is een samenvatting ervan weergegeven.

De ingediende vragen, opmerkingen en suggesties zijn *cursief* weergegeven, met daaronder de reactie van de provincie.

Vragen, opmerkingen en suggesties over de maximumsnelheid en algemene inrichting van de weg

De N411 moet helemaal 60 km/u worden. Geen korte stukken met 80 km/u.

De keuze van de provincie om de maximumsnelheid niet op de gehele N411 terug te brengen tot 60 km/u vergt enige uitleg.

Op wegen zoals de N411 is een maximumsnelheid van 80 km/u buiten de bebouwde kom het uitgangspunt. Dit heeft te maken met de functie van de weg: de N411 is een zogenaamde 'gebiedsontsluitingsweg', een belangrijke en drukke verbindingsweg tussen Utrecht en Bunnik. De provincie hanteert voor alle gebiedsontsluitingswegen die zij in beheer heeft (de meeste provinciale wegen zijn gebiedsontsluitingswegen) zo eenduidig mogelijke inrichtingsprincipes en snelheidsregimes: 80 km/u buiten de bebouwde kom, 50 km/u binnen de bebouwde kom. Deze inrichtingsprincipes en snelheidsregimes zijn gebaseerd op landelijke richtlijnen. Dit alles doet de provincie om duidelijkheid te bieden aan weggebruikers, zodat zij aan de inrichting van de weg kunnen "aflezen" wat zij op deze weg aan verkeersdeelnemers mogen verwachten en welk gedrag er van hen wordt verwacht. De provincie gaat daarom zeer terughoudend om met het toepassen van verschillende snelheidsregimes op wegen met dezelfde functie. Deze benadering van de inrichting van wegen is gebaseerd op het principe Duurzaam Veilig. Meer informatie over Duurzaam Veilig en de inrichting van provinciale wegen is te vinden op de website van de provincie: ga naar www.provincie-utrecht.nl en ga vervolgens naar 'Onderwerpen', 'Verkeer en vervoer', 'Verkeersveiligheid' en 'Duurzaam Veilige Wegen'.

Op gebiedsontsluitingswegen zoals de N411 is een maximumsnelheid van 80 km/u dus het uitgangspunt. In uitzonderingssituaties, wanneer de specifieke situatie daarom vraagt, kan de maximumsnelheid plaatselijk worden verlaagd. Hier moeten dan echter wel goede redenen voor zijn. Het plan voor de N411 gaat uit van een snelheidsverlaging tot 60 km/u op twee specifieke locaties: bij Vechten en bij de Rhijnauwenselaan. Bij Vechten is een snelheidsverlaging nodig omdat er anders te weinig ruimte is om het nieuwe kruispunt goed in te kunnen passen, bij de Rhijnauwenselaan wordt er direct langs de weg geparkeerd en zijn er geen mogelijkheden deze parkeerplaatsen naar een andere locatie te verplaatsen. Wij zijn ons ervan bewust dat de wegvakken tussen de Vechten en de Rhijnauwenselaan en tussen de Rhijnauwenselaan en de bebouwde kom van Bunnik kort zijn. Wij zullen daarom nog bekijken welk snelheidsregime hier het beste toegepast kan worden. Op het langere weggedeelte tussen Vechten en Utrecht verandert er niets aan de inrichting van de weg (behalve bij de Mereveldseweg) en blijven we derhalve uitgaan van een maximumsnelheid van 80 km/u.

Sommige mensen hebben het idee dat wanneer de maximumsnelheid op de gehele N411 wordt verlaagd er geen ingrijpende maatregelen meer nodig zijn om de verkeersveiligheid te verbeteren. Dit is echter niet waar. De verkeersonveiligheid is het gevolg van meerdere factoren: veel verkeer, veel oversteekbewegingen, beperkte ruimte voor verkeersdeelnemers, onoverzichtelijke situaties en risicovol gedrag van sommige weggebruikers (negeren van het rode licht, voorrang nemen). Het verlagen van de snelheid kan deze problemen misschien enigszins verzachten maar niet wegnemen, daar zijn andere maatregelen voor nodig. Ter vergelijking: binnen de bebouwde kom is de maximumsnelheid "slechts" 50 km/u maar ook hier moeten soms ingrijpende maatregelen genomen worden om doorstromings- of verkeersveiligheidsproblemen op te lossen.

Bijkomend probleem is dat een snelheidsverlaging op de gehele N411 ook praktisch moeilijk is af te dwingen. Het plaatsen van borden is niet voldoende. Het (sterk) versmallen van de weg is vanwege het drukke verkeer geen

goed idee (veel passeerbewegingen, zwaar verkeer). Het toepassen van drempels of plateaus in de buurt van woningen levert trillings- en geluidshinder op. Bovendien zijn drempels en plateaus oncomfortabel voor buschauffeurs- en passagiers (de N411 is een belangrijke busroute).

Een algehele snelheidsverlaging op de N411 is alleen mogelijk wanneer de weg van functie verandert en kan worden afgewaardeerd tot zogenaamde 'erftoegangsweg', een weg die in principe alleen bestemd is voor bestemmingsverkeer en een vrij laag gebruik kent (maximaal 6.000 motorvoertuigen per etmaal). Dit zou betekenen dat een groot deel van het verkeer dat nu gebruik maakt van de N411 voortaan een andere route zou moeten volgen. In principe zou de parallel lopende A12 hiervoor geschikt zijn. Echter, de routes binnen Utrecht en Bunnik naar de A12 toe en van de A12 af kunnen dit extra verkeer niet goed verwerken. Om deze routes geschikt te maken voor het extra verkeer zijn forse verkeersingrepen nodig in de wegenstructuur van zowel Utrecht als Bunnik. Dit heeft mogelijk nadelige gevolgen voor omwonenden van de desbetreffende routes.

(1) Maak een verbrede middenberm om 60 km/u af te dwingen.

(2) Voorzie de weg van een moeilijk oversteekbare middenberm zoals Sportlaan - Koelaan tussen Bunnik en Zeist.

De provincie gaat de N411 niet voorzien van een (moeilijk overrijdbare) middenberm. Dit soort maatregelen past de provincie alleen toe binnen de bebouwde kom (de Sportlaan - Koelaan is in beheer bij de gemeente Bunnik). Wanneer de provincie dit soort middenbermen ook zou gaan toepassen buiten bebouwde kom verdwijnt het onderscheid tussen wegen binnen de bebouwde kom en buiten de bebouwde kom waardoor weggebruikers niet meer weten welk (snelheids)gedrag er van hen verwacht wordt. Vanwege de hoge snelheden van het verkeer buiten de bebouwde kom kunnen dit soort middenbermen leiden tot geluidhinder (wanneer de wielen van zwaardere en bredere voertuigen er overheen rijden) en tot gevaarlijke situaties in slechte weersomstandigheden (met name voor motorrijders).

Als op het weggedeelte ter hoogte van de Rhijnauwenselaan een maximumsnelheid van 60 km/u wordt ingesteld markeer dit weggedeelte dan door aan beide zijden een middengeleider aan te leggen (ter hoogte van de Rhijnauwenselaan ligt er al één).

Wij gaan bekijken of dit noodzakelijk en mogelijk is.

Kunnen er niet meer snelheidscontroles worden uitgevoerd?

Voor snelheidscontroles is de provincie afhankelijk van de inzet van de politie en het Openbaar Ministerie. Probleem is dat de capaciteit bij de politie voor dergelijke controles uiterst beperkt is en de politie zich moet richten op de allergruotste (snelheids)knelpunten. De N411 hoort hier niet bij.

Vragen, opmerkingen en suggesties over het (brom)fietspad aan de noordzijde van de weg

Het fietspad is volslagen overbodig. Zorg dat auto's niet te hard kunnen rijden (drempels of iets dergelijks) en zorg voor goede verkeerslichten. Dan kunnen fietsers prima over de bestaande parallelwegen.

Snelheid speelt wel een rol bij de verkeersveiligheidsproblemen op de N411 maar is niet de hoofdoorzaak voor de problemen op deze weg. De verkeersveiligheidsproblemen op de N411 doen zich met name voor 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. De provincie streeft er daarom naar 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.

Een (brom)fietspad aan de noordzijde maakt het mogelijk om het aantal oversteekbewegingen te beperken en de oversteekbewegingen die toch (moeten) plaatsvinden te laten plaatsvinden op een beperkt aantal locaties (Laan van Maarschalkerweerd, Mereveldseweg en Vechten). Deze oversteeklocaties zijn gelegen op logische routekeuzemomenten en kunnen beter ingericht worden dan bijvoorbeeld de huidige parallelwegoversteek. Recreatieve bestemmingen zoals het Markiezenbos/Nieuw-Amelisweerd en het kersenverkooppunt worden beter en veiliger bereikbaar. Hierbij speelt ook een rol dat er rekening gehouden moet worden met een verdere toename van het aantal fietsers (en voetgangers) in de toekomst, zowel woon-werkverkeer als recreatief. Een bijkomend voordeel of een bijkomende kans is dat fietsers (en wandelaars) die gebruik maken van het (brom)fietspad meer kunnen beleven van het landgoed Amelisweerd en er wellicht mogelijkheden ontstaan voor nieuwe recreatieve routes, bijvoorbeeld via het kersenverkooppunt en de achterliggende boomgaard.

Complimenten voor deze (fiets)weg tussen Utrecht en Bunnik. Maar vergeet de tunnel bij Vechten onder de A12 niets fietsvriendelijk en veilig te maken in fase 2.

De tunnel onder de A12 bij Vechten maakt geen deel uit van het project N411. Hiervoor zullen in het kader van dit project dan ook geen voorstellen worden gedaan. Wat de mogelijkheden en onmogelijkheden zijn om deze tunnel (op welk moment dan ook) fietsvriendelijker te maken zal mede afhankelijk zijn van de uitkomsten van het onderzoek van de gemeente Bunnik naar het autoluw maken van de wegen in het buitengebied (waaronder de Achterdijk).

Leg op het (brom)fietspad bromfietsdrempels neer (zoals in Houten) om op bepaalde punten de snelheid te verminderen.

De provincie legt in principe geen bromfietsdrempels neer op haar (brom)fietspaden, zeker niet buiten de bebouwde kom, vanwege de vermindering van het comfort voor de fietsers.

Vragen, opmerkingen en suggesties over het parkeren

Ontsluiting van het parkeerterrein Oud-Amelisweerd (P3) via de parallelweg aan de noordzijde is geen goed idee omdat autoverkeer vanaf en naar het parkeerterrein wordt gemengd met fietsverkeer. Maak een nieuwe ontsluitingsweg voor P3 tussen de huizen door in het verlengde van het nieuwe kruispunt met de Achterdijk. Deze mogelijkheid zullen wij nader onderzoeken.

Het parkeerterrein Oud-Amelisweerd (P3) is mede bedoeld als compensatie voor vermindering van het aantal parkeerplaatsen op de Rhijnauwenselaan. Het ontbreekt echter aan een goede verbinding tussen P3 en Rhijnauwen. Kan het zogenaamde 'bunkerpad' niet worden verbonden met parkeerterrein P3 zodat er voor voetgangers een rechtstreekse verbinding met de Rhijnauwenselaan ontstaat?

Er bestaat al enige tijd de wens om het bunkerpad met parkeerterrein P3 te verbinden. Op dit moment is de gemeente Utrecht bezig met een onderzoek naar de mogelijkheden hiervoor. Indien alle betrokken partijen hun medewerking verlenen en de benodigde procedures vlot kunnen worden doorlopen is het wellicht mogelijk deze verbinding in de loop van 2015 te realiseren.

Er is sprake van parkeeroverlast bij wedstrijden van FC Utrecht en als gevolg van recreanten op het landgoed Amelisweerd en bezoekers van restaurant Vroeg. Graag handhaving.

Dit zullen wij met de gemeente Utrecht en gemeente Bunnik bespreken.

(1) Leg geen extra parkeerplaatsen bij Vroeg aan, er zullen er altijd te weinig zijn. Laat mensen verder weg parkeren bij Oud-Amelisweerd of bij Rhijnauwen.

(2) Maak een nieuwe parkeerplaats voor Vroeg tussen het spoor en de A12, niet achter de huizen tegenover Vroeg.

Wij zullen samen met de gemeente Utrecht en de gemeente Bunnik onderzoeken of het noodzakelijk en wenselijk is extra parkeerplaatsen in het gebied rondom Vechten aan te leggen. Als het antwoord op deze vraag 'ja' is zullen wij bekijken wat de beste locatie voor deze (extra) parkeerplaatsen is. Bij deze zoektocht zullen wij ook de omgeving betrekken. Wij moeten er wel voor zorgen dat de parkeerplaatsen op een logische plaats liggen en de loopafstanden niet te groot worden, anders gaat men alsnog op plaatsen parkeren waar dit eigenlijk niet gewenst is.

Vragen, opmerkingen en suggesties over het kruispunt bij Vechten

Waarom wordt het kruispunt bij Vechten niet meer richting Utrecht gelegd, bijvoorbeeld ter hoogte van de aansluiting met Oud-Amelisweerd? Een deel van de historische Koningslaan kan dan worden teruggegeven aan langzaam verkeer.

Dit is een oplossing die we in een eerder stadium overwogen hebben. Het voornaamste bezwaar tegen deze oplossing is dat hiermee een deel van de monumentale laan tussen Utrecht en Oud-Amelisweerd wordt aangetast. Deze laan, die bestaat uit de hoofdrijbaan met aan weerszijden een bomenrij, dateert uit de tijd van koning Lodewijk Napoleon (vandaar ook de straatnamen Koningsweg en Koningslaan). Gedurende het onderzoek bleek dat het behoud van deze monumentale laan, dat wil zeggen behoud van de ligging van de hoofdrijbaan met de bomenrij erlangs, een harde eis is. Hiermee viel het voorstel om ter hoogte van de aansluiting met Oud-Amelisweerd een kruispunt te maken af. Immers, om dit kruispunt te kunnen aanleggen moet de hoofdrijbaan ten westen van Oud-Amelisweerd over kortere of langere afstand worden verlegd.

Een tweede bezwaar tegen een kruispunt ter hoogte van Oud-Amelisweerd is dat fietsers die vanaf de Achterdijk komen en richting de Rhijnauwenselaan of Bunnik rijden eerst richting Oud-Amelisweerd moeten rijden om de weg te kunnen oversteken. Hierdoor ontstaat een omrijd afstand die al gauw 350 meter bedraagt.

De bushaltes bij Vechten liggen "bovenop" de fiets- en voetgangersoversteek. Daarmee beperken ze het zicht en dus de veiligheid. Bovendien is het niet fijn om pal tegenover de twee voorgestelde bushaltes te wonen.

De bushaltes liggen vlak bij de fiets- en voetgangersoversteek om de loopafstanden voor buspassagiers zoveel mogelijk te beperken en te voorkomen dat ze op andere plaatsen de weg oversteken. De bushaltes zullen ook dusdanig worden vormgegeven dat ze het zicht niet beperken. De noordelijke bushalte bevindt zich op circa 15 tot 20 meter van de dichtstbijzijnde woning. Er zal nog bekeken worden of de haltes moeten worden voorzien van een abri en zo ja, waar deze het beste geplaatst kan worden.

Graag het voetpad op de parallelweg ter hoogte van de huisnummers 120/122 naar de zuidzijde verplaatsen (aan de kant van de bushalte).

We zullen nog bekijken of het daadwerkelijk nodig is om een voetpad langs de parallelweg aan te leggen en zo ja, waar dit voetpad dan zou moeten liggen.

De verkeerssituatie was voor de komst van restaurant Vroeg al oppassen geblazen. Dit is door de komst van Vroeg alleen maar erger geworden. Deze locatie is niet geschikt voor horeca.
Wij beschouwen de aanwezigheid van restaurant Vroeg als een gegeven. Met de voorgestelde maatregelen verwachten we de situatie rondom het restaurant te kunnen verbeteren.

Vragen, opmerkingen en suggesties over de (algemene) vormgeving van de kruispunten

Overal ter wereld worden kruispunten veranderd in rotondes. Waarom komen er op de N411 twee kruispunten met verkeerslichten?

In principe gaat de voorkeur van de provincie uit naar de aanleg van rotondes boven kruispunten met verkeerslichten. Dit is echter niet altijd mogelijk. De toepassing van rotondes op de N411 is een oplossing die in een eerder stadium is overwogen. Om de volgende redenen zijn rotondes echter afgevalen:

- Het bleek met name bij Vechten niet mogelijk om een rotonde ruimtelijk goed in te passen. Om aan te sluiten op de rotonde zou de weg bij Vechten over een langere afstand naar het zuiden moeten worden gelegd. Hiermee kon echter niet voldaan worden aan de eis dat de weg tussen Utrecht en Oud-Amelisweerd zijn huidige ligging zou moeten blijven behouden (behoud monumentale laanstructuur).
- Met name tijdens de avondspits is de verkeersdruk zo hoog dat een rotonde op piekmomenten mogelijk zou kunnen vastlopen.
- Op rotondes buiten de bebouwde kom moeten fietsers standaard voorrang verlenen aan het autoverkeer. Op drukke momenten moeten fietsers lang wachten om te kunnen oversteken. Bij verkeerslichten kunnen de wachttijden eerlijker worden verdeeld over de verschillende verkeersdeelnemers.

Stoplichten zijn ongelukkige dingen. De weginrichting zelf moet zorgen dat de snelheid gerespecteerd wordt en de veiligheid geoptimaliseerd wordt. De verschillende oversteken zijn gebaseerd op 'fiets en voetganger te gast', de nadruk ligt op het autoverkeer. Dit betekent dat fietsers en voetgangers vogelvrij zijn wanneer door rood wordt gereden.

De verkeerslichten worden niet geplaatst om de snelheid van het autoverkeer te verminderen maar om ervoor te zorgen dat op plaatsen waar veel wordt overgestoken de wachttijden voor het overstekend verkeer enigszins te beperken. Fietsers en voetgangers zijn niet te gast, zij krijgen op de kruispunten een eigen plaats. Echter, de N411 is een drukke weg met veel auto's en bussen. Deze voertuigen nemen nu eenmaal meer ruimte in dan een voetgangers of fiets, daarmee hebben we gewoonweg rekening te houden. Door de locatie en de vormgeving van de kruispunten met verkeerslichten verwachten we dat er minder door rood zal worden gereden dan op de huidige parallelwegoversteek.

Vragen, opmerkingen en suggesties over de parallelweg

Er is onvoldoende aandacht voor de verkeersveiligheid op de parallelweg. Hier rijden vele landbouwvoertuigen. De chauffeurs houden zich totaal niet aan de maximumsnelheid van 25 km/u. Dit levert een gevaar op voor de veiligheid van onze kinderen. Waarom wordt op de hoofdrijbaan geen maximumsnelheid van 60 km/u ingesteld en op de parallelweg een maximumsnelheid van 30 km/u? Verplaats het landbouwverkeer naar de hoofdrijbaan.
De Provincie Utrecht heeft in het verleden besloten om landbouwvoertuigen wanneer dat mogelijk is te weren van de hoofdrijbanen van haar 80 km/u-wegen. De voornaamste redenen hiervoor zijn verkeersveiligheid en doorstroming. Vanwege het snelheidsverschil tussen landbouwvoertuigen en het overige autoverkeer bestaat het risico op gevaarlijke inhaalmanoeuvres en (daarmee) ernstige ongelukken. Daar waar parallelwegen aanwezig zijn, zoals op de N411, wordt het landbouwverkeer daarom geweerd van de hoofdrijbaan en afgewikkeld op de parallelwegen. Echter, de laatste jaren zien we een toename in het aantal, de omvang en de snelheid van de landbouwvoertuigen. Dit leidt soms tot knelpunten op parallelwegen.

Zoals eerder in deze notitie aangegeven maken we de principiële keuze om de maximumsnelheid op de hoofdrijbaan op een groot deel van de N411 op 80 km/u te houden. Op basis daarvan kiezen wij er ook voor om het landbouwverkeer op de parallelweg af te blijven wikkelen. Ook hier geldt dat we op soortgelijke wegen op dezelfde manier met landbouwvoertuigen willen omgaan. Wel zullen wij de aantallen en snelheden van de landbouwvoertuigen op de parallelweg beter in beeld brengen. Op basis daarvan zullen wij bekijken welke maatregelen er genomen kunnen worden om ervoor te zorgen dat de snelheid van het landbouwverkeer binnen de perken blijft, met name ter hoogte van de woningen langs de parallelweg. Hiervoor zullen we te zijner tijd nadere voorstellen doen. We zullen ook contact opnemen met CUMELA, de belangenorganisatie voor loonwerk- en grondverzetbedrijven om de situatie op de parallelweg bij de bij hen aangesloten ondernemers en hun chauffeurs extra onder de aandacht te brengen.

Verbiedt het parkeren van bewoners op de parallelweg om de doorstroming van het landbouwverkeer te verbeteren.

Bestuurders van landbouwvoertuigen dienen er rekening mee te houden dat er langs de parallelweg geparkeerd wordt waardoor niet overal de volledige breedte van de weg beschikbaar is en mogelijk soms even gewacht moet worden om tegemoetkomend verkeer te laten passeren. Anderzijds moeten bewoners en bezoekers er bij het parkeren rekening mee houden dat er voldoende ruimte overblijft voor passerende fietsers, auto's en landbouwvoertuigen. We zullen bekijken of we hier bij de inrichting van de parallelweg rekening mee kunnen houden.

Vragen, opmerkingen en suggesties over de situatie bij de Rhijnauwenselaan

Zorg dat het voetpad bij de parkeerstrook bij de Rhijnauwenselaan breed genoeg blijft. Dit is nu twee stoeptegels breed, dit moet zeker zo blijven.

Wij zullen er bij de uiteindelijke vormgeving van de parkeerstrook rekening mee houden dat er voldoende ruimte overblijft voor voetgangers.

Houd rekening met overstekende auto's bij ons bedrijf. Het zicht is hier slecht en dit wordt erger als de parkeerstrook wordt verbreed.

Hier zullen we bij de nadere uitwerking en vormgeving van de parkeerstrook naar kijken.

Wij willen graag een spiegel bij onze uitrit.

We gaan als provincie zeer terughoudend om met de plaatsing van spiegels en zullen daarom eerst bekijken of de situatie bij de uitrit op andere manieren kan worden verbeterd. Spiegels kunnen het beeld van naderend verkeer vertekenen waardoor een verkeerde inschatting wordt gemaakt van de snelheid en afstand van dit verkeer. Daarnaast vergen spiegels extra beheer en onderhoud (onder andere gevoelig voor vandalisme).

Kunnen de blokken aan de overzijde van onze in- en uitrit worden omgedraaid?

Ook hiernaar zullen we bij de verdere uitwerking kijken. We gaan in principe terughoudend om met het verplaatsen van blokken langs de in- en uitritten die tussen de parallelweg en hoofdrijbaan liggen omdat we ervoor willen zorgen dat mensen hier recht oversteken en de desbetreffende in- en uitritten niet worden gebruikt voor afslagbewegingen naar de hoofdrijbaan.

Overige vragen, opmerkingen en suggesties

Wat gebeurt er met de waterhuishouding in het plan? Op dit moment zijn er een aantal plaatsen in het gebied waar het water slecht weg kan.

Dit is een punt van aandacht voor de verdere uitwerking, met name waar het om de invulling van het huidige sedumveld gaat.

Komende vanaf de Mereveldseweg is het niet duidelijk dat een je een zwieper moet maken om linksaf te slaan. Waarom zit deze slinger er eigenlijk?

Het is niet helemaal duidelijk wel slinger wordt bedoeld maar mogelijk heeft deze te maken met de aanwezigheid van een tijdelijk fietspad langs het noordelijke deel van de Mereveldseweg. Dit fietspad is aangelegd om het bouwverkeer voor de omgeving van station Lunetten en het fietsverkeer op de Mereveldseweg gescheiden af te wikkelen. Het is de bedoeling dat dit fietspad weer verdwijnt op het moment dat de werkzaamheden in dat gebied zijn afgerond. Fietsverkeer kan dan gewoon weer gebruik gaan maken van de rijbaan van de Mereveldseweg.

Waar kunnen fietsers vanuit de richting Lunetten oversteken op de kruising met de Laan van Maarschalkerweerd? En hoe moeten de mensen die vanaf de Koningsweg komen oversteken? Hier zouden tunneltjes moeten komen.

Het kruispunt tussen de Koningsweg en de Laan van Maarschalkerweerd is recentelijk heringericht. Op de oostelijke tak van de kruising bevindt zich een fietsoversteek over de Koningsweg/N411 in de richting van de Laan van Maarschalkerweerd. Het kruispunt is voorzien van verkeerslichten. Het kruispunt is in beheer van de gemeente Utrecht. De gemeente heeft ervoor gekozen om hier geen tunnels aan te leggen maar de fietsoversteek gelijkvloers te maken.

Verplaats het kersenverkooppunt naar het sedumveld en maak daar een kersenboomgaard van.

We gaan uit van de huidige plek van het kersenverkooppunt. Het verplaatsen van het kersenverkooppunt en de boomgaard is een zeer ingrijpende operatie. Het is ook nog maar de vraag of het sedumveld een goede (onder)grond biedt voor kersenbomen. Daarnaast maakt het sedumveld deel uit van de Ecologische Hoofdstructuur en past een kersenboomgaard als nieuwe invulling hier niet bij.

Ik wil graag op de hoogte gehouden worden van de ontwikkelingen. De autoweg wordt nu bij mijn huis niet naar het zuiden gelegd, ik hoop dat dit zo blijft.

Wij zijn op dit moment niet van plan om de weg ten westen van Oud-Amelisweerd naar het zuiden te verleggen. Wanneer er in de directe omgeving van een woning of bedrijf ingrijpende veranderingen plaatsvinden zullen we deze bespreken met de desbetreffende bewoner(s) of ondernemer(s). Tenslotte zullen we zodra het plan verder is uitgewerkt dit opnieuw presenteren aan de omgeving. De voortgang van het project kan worden gevolgd op de website van de provincie: www.provincie-utrecht.nl/n411.

Ongelukken gebeuren omdat mensen zelf niet opletten en/of ongeduldig zijn. Daar hoeven bomen niet de dupe van te worden. Voed de mensen op: duidelijke stopborden en haaiantanden, doorgetrokken strepen. Leg verkeersdrempels aan.

Het klopt dat bijna alle verkeersongevallen (mede) te wijten zijn aan menselijke factoren. Echter, duidelijk is ook dat het plaatsen van (extra) borden en het verven van lijnen onvoldoende zoden aan de dijk zet. Mensen houden zich (helaas) niet vanzelf aan alle verkeersregels. De provincie kiest er daarom voor om ingrijpendere maatregelen te nemen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Op een aantal plekken zullen hiervoor helaas bomen moeten

wijken. We willen de maatregelen echter wel op een zorgvuldige manier inpassen in de omgeving en besteden ook speciale aandacht aan de mogelijkheden om bomen (terug) te planten.

Graag rekening houden met overstekende paarden.

Ruiters kunnen gebruik maken van de fiets- en voetgangersoversteken in het plan.