

Geachte commissie,

Vanwege ernstige ongelukken met oversteken en kop-staartbotsingen hebben de Staten in februari 2015 een besluit genomen over de reconstructie van de N411 tussen Bunnik en Utrecht.

Een oplossing met een noordelijke fietspad loste niets op, maakte het alleen onveiliger, en werd tot onze vreugde terecht door de Staten geschrapt.

Daarna heb ik met een aantal anderen deelgenomen aan de participatie over de verdere uitvoering van de reconstructie. Hierin werden al onze bijdrages niet inhoudelijk maar politiek verworpen. Voor echte inbreng werd geen ruimte geboden. Als verkeerskundige heb ik mij daar zeer aan gestoord. Het moest alleen passen binnen de geschetste lijntjes van een gekozen variant.

Zo worden bijvoorbeeld de fietssersstromen bij Vechten, van en naar de Achterdijk richting Bunnik en Rhijnauwen nu niet veiliger en logischer uitgevoerd.

Ook wordt aan de opdracht niet voldaan. Het oversteken van fietsers met naderend verkeer met 80 km/u blijft gehandhaafd, zo ook de risicoplekken met kop-staartbotsingen.

De huidige oversteek voor fietsers ligt nu in een veiliger omgeving en functioneert beter dan straks bij de kruising. Dit omdat de fietsstromen logisch zijn en de oversteek geen afleidingen heeft en goed reageert op naderende fietsers. De verkeerslichten vallen goed op.

Het echte probleem is de 80 km/u die daar gereden mag worden in samenhang met de vele fietsers die daar oversteken.

U weet nog wel van vroeger, iets met mv^2 , de remweg neemt kwadratisch toe ten opzichte van de snelheid.

De remweg bij 60 km/u is altijd nog bijna 30 m, bij 80 km/u 50!! Twintig meter verschil, dat is de lengte van drie stilstaande auto's.

Min of meer in het verlengde van de N411 ligt de N229, een echte provinciale weg tussen Bunnik en Wijk bij Duurstede. Dat daar 80 km/u gereden kan en mag worden is logisch maar er zijn daar inmiddels al vier tunneltjes aangelegd voor fietsers en voetgangers, hoewel er veel minder passages zijn dan bij de N411.

Aan de andere kant van Bunnik ligt de Koelaan richting Zeist. Daar heeft een reconstructie plaats gevonden naar 60 km/u. Het oversteken in de bocht, bij de Tiendweg en bij de rotonde in Zeist is daardoor veel veiliger geworden. Ook daar zijn in het verleden dodelijke ongelukken gebeurd en was het oversteken zeer moeizaam. Een echte verbetering dus.

De N411, met straks nog 1300 m waarop 80 km/u gereden mag worden, is vergelijkbaar met de Koelaan. In feite nog gevaarlijker, want het is drukker en het is één lange bocht. Bovendien zijn er bushaltes.

Voor de doorstroming is het niet nodig om 80 km/u te rijden. Deze is bij 60 km/u ook gewaarborgd en zelfs beter. De doorstroming wordt op de N411 bepaald door de meerdere met verkeerslichten beveiligde gelijkvloerse kruisingen aan het begin, eind en in het midden van de weg, waarvan twee met langzaam verkeer. Voor grote doorstroming en tijdwinst moet men op de 100 m parallel aan de N411 lopende A12 zijn.

Straks hebben we op het stuk weg tussen Bunnik en Utrecht drie snelheidsregimes, 50, 60 en 80 km/u. Automobilisten zijn al zo vaak de weg kwijt als het over de snelheid gaat die ergens gereden mag worden, waarom helpt u hen niet een handje? Hoe en waar moet dit worden gehandhaafd? Is hier met de verkeersdienst van de Politie in de provincie Utrecht overlegd? En ook over handhaving van 30 km/u op het fietspad wat trouwens veel te snel is omdat inhalen dan gestimuleerd wordt, er mag immers 30 km/u gereden worden en de gemiddelde fietser rijdt ongeveer 20 km/u! Tegenliggers zijn hier ook niet blij mee. Vooral de combinatie met een brede trekker met een nog bredere aanhang is levensgevaarlijk.

Aansluitend hierop geeft de verkeersaudit in punt 1.1.1 de aanbeveling dat er een eenduidig wegbeeld tussen de Mereveldseweg te Utrecht en de Baan van Fectio te Bunnik ontstaat. Dus geen versnippering van het wegbeeld en verwarring bij de weggebruiker.

De gekozen fietsstraat past daar erg goed in, behalve de combinatie met het landbouwverkeer. De hoofdrijbaan gaat er helaas niet aan voldoen op het gehele traject.

De N411 tussen Bunnik en Utrecht heeft een gebied-ontsluitende functie, heel anders dan de weg tussen Bunnik en Wijk bij Duurstede.

Samenvatting:

Nadelen:

1. Kop-staartbotsingen niet minder
2. Oversteken niet veiliger
3. Mindere doorstroming bij Vechten door verkeerslichten
4. Drie snelheid regimes, 50, 60 en 80 km/u
5. Landbouwverkeer op fietspad
6. Fietsstromen niet logisch
7. Conflictpunt fietsers-landbouwvoertuigen bij Vechten
8. Moeilijk te handhaven
9. Niet veel beter dan de huidige situatie
10. 80 km/u zijn de onveiligste wegen
11. Leveren de kosten van zes miljoen ex BTW voldoende baten?

Conclusie:

Wordt de doelstelling: een structurele reductie van het aantal dodelijke en gewonde verkeersslachtoffers op de N411 hiermee wel gehaald?

De oplossing is niet volhoudbaar.

Neem de argumenten serieus en laat bijvoorbeeld eventueel ook de verkeersdienst van de politie in de Provincie Utrecht er naar kijken.

Cor van Angelen.