

# **Veilig naar de Joostenlaan en terug naar de Dorpsstraat Vleuten.**

**Een initiatief van:**



**Ondersteund door:**

- Veilig Verkeer Nederland
- Fietzersbond
- Wijkraad Vleuten - De Meern
- Natuurmonumenten
- Rondje Halve Haar
- Provincie Utrecht

# Oude situatie.



- In de oude situatie is de Dorpsstraat/Parkweg de ontsluitingsweg in westelijke richting voor Vleuten. Voor de ontwikkeling van de wijk Vleuterweide is een extra aansluiting nodig. Hierdoor ontstaat de “verlengde Parkweg” en de betreffende kruising.



# Huidige situatie



De huidige situatie noodzaakt fietsers en voetgangers om 2 x de wijkontsluitingsweg (Verlengde Parkweg) over te steken om van de Dorpsstraat naar de Joostenlaan en het recreatieterrein te komen. De Verlengde Parkweg is een 60km/h weg, wat betekent dat een auto daar ongeveer 15 meter per seconde rijdt. Dit zou normaliter geen problemen mogen opleveren.

\* Periferisch zicht, het deel van het zicht buiten het concentratiegebied

# Huidige situatie



Echter een bijkomend probleem is dat de kruising is gesitueerd in een bocht, waardoor voertuigen te laat zichtbaar worden in het periferisch zicht \*van de fietsers die over willen steken naar de Dorpsstraat. Hierdoor ontstaat een verhoogd risico op het niet of te laat zien van (vracht)auto's. Hierdoor wordt de gezichtsveld\*\* van fietsers beduidend verkleind, waardoor deze ongeveer gelijk is aan de basis reactietijd van een bestuurder (2 sec). Oversteken wordt als “gevaarlijk” ervaren

\* Periferisch zicht, het deel van het zicht buiten het concentratiegebied

\*\*Het **gezichtsveld** is het beeld dat bekeken kan worden zonder hoofd of ogen te bewegen. Het menselijke gezichtsveld met twee ogen is ongeveer 140 graden horizontaal en 80 graden verticaal.







Zoals hierboven afgebeeld zou zo het pad komen.  
Dit zou vele malen duurder zijn door de lengte van het pad  
Er zouden drie bruggen moeten komen over de drie  
watergangen.

# Probleemanalyse VVN



**Los van het feit of veel fietsers en recreanten gebruik maken van deze route wordt door de gemeente het verkeersveiligheidsaspect onvoldoende belicht, omdat:**

- 2x oversteken over de verlengde Parkweg een GOW, waar de snelheden eerder hoger dan lager liggen dan de gewenste 60km, geen ideale (lees veilige) situatie is;
- de oversteek bij de Dorpsstraat in het midden van de bocht, zonder enige markering of bescherming, verre van ideaal is;
- uitbuiging van het fietspad voor fietsers die vanaf de Verlengde Parkweg richting Dorpsstraat willen rijden ontbreekt, waardoor het zicht op achteropkomend verkeer, mede door de bocht, wordt belemmerd;
- oversteken voor voetgangers vanaf de parkeerplaats naar de Joostenlaan niet duidelijk is aangegeven i.c. geaccentueerd. (Voor de overstekende fietsers op deze plaats ontbreekt zelfs markering);
- de kruising is gesitueerd in een bocht, waardoor voertuigen te laat zichtbaar worden in het periferisch zicht \*van de fietsers die over willen steken naar de Dorpsstraat.
- de provincie Utrecht wil dat recreanten veilig de recreatiegebieden kunnen bereiken.

\* Periferisch zicht, het deel van het zicht buiten het concentratiegebied

# Advies VVN



- **Advies**
- Maak gebruik van de inzet van de bewoners om een voorziening die de veiligheid van de kwetsbare verkeersdeelnemers verhoogt te realiseren, en gebruik deze aanleiding tevens om, zoals de gemeente kennelijk al heeft toegezegd, de veiligheid op de aansluiting van de Dorpsstraat op de Verlengde Parkweg te verbeteren.



# Aanbevelingen VVN



- **Aanbevelingen**
- Dat de bewoners aanbieden met zelfwerkzaamheid de kosten aanmerkelijk te drukken tot enkele duizenden euro's moet toch wel een teken zijn voor de gemeente dat de bewoners hier veel waarde aan hechten. En ook al maken er misschien verhoudingsgewijs niet veel fietsers gebruik van de route, dan nog staat buiten kijf dat het vermijden van 2x oversteken een niet te verwaarlozen bijdrage aan de verkeersveiligheid geeft.
- Het argument dat het oversteken van de Dorpsstraat gevaarlijk(er) is, is eenvoudig te ondervangen door deze oversteek te reguleren bv. door de drempel, die er nu ligt, naar dit punt te verplaatsen.
- Los van dit punt verdient het zeker aanbeveling de oversteken op de Verlengde Parkweg beter “zichtbaar” te maken. Zeker als speciaal voor de wandelaars een parkeerterrein is aangelegd is bij voorbeeld een goed begeleide verhoogde oversteek met voorwaarschuwing, en een verhoogde middenberm, aan te bevelen.



# Voorstel “Vrienden vd Joostenlaan”

- Leg op het oude tracé van de Dorpsstraat een fietspad aan dat toegang tot de Joostenlaan mogelijk maakt zonder 2 x de wijkontsluitingsweg Verlengde Parkweg te moeten kruisen.
- Realiseer deze aanleg met hulp en medewerking van de bewoners/belanghebbenden. Daarom hebben bewoners als oplossing aangedragen om een verbinding tussen de Joostenlaan en de Dorpsstraat aan te leggen aan de noordoostzijde van de Verlengde Parkweg met een brug over de aanwezige sloot. Een bestaande, overbodige brug is beschikbaar en kan aangepast worden. Door zelfwerkzaamheid kunnen de kosten worden beperkt.

# Voorstel Vrienden van Joostenlaan





# Standpunt gemeente

- Desgevraagd deelt de wijkcoördinator van de gemeente Utrecht mee dat het effect van dit pad gering is omdat slechts weinig fietsers en recreanten vanuit Vleuten gebruik maken van deze route. Bovendien is er een alternatieve route aanwezig om de verlengde Parkweg te bereiken via het Haarpad
- De (schuine)oversteek over de Dorpsstraat voor fietsers acht hij gevaarlijker te worden.
- Hij meldt verder dat de aansluiting van de Dorpsstraat op de verlengde Parkweg wordt verbeterd.
- Ook zou het fietspad net voor de Joostenlaan te smal worden en moeten er bomen weg en een sloot worden gedempt.

# Voorgestelde **Veiliger** Route

## Voordelen:

- Veiliger oversteek
- Gedragen beslissing
- Burger participatie bij realisatie
- Kostenbesparing tov Plankaart Wielreveld  
(1 brug in plaats van minimaal 2 en beduidend langer pad)



+ Mogelijkheid om kostenbesparend de problematiek aan te pakken.  
(1 keer een oversteek over een 60 km weg in plaats van 2 cq 3 keer op 100 meter.)

De situatie bij de Joostenlaan wordt wel krap. Te krap?

# “Gemeente” Reactie op voorgestelde **Veiliger** Route

Door de wijkcoördinator en de verkeersspecialisten van de gemeente worden de volgende bezwaren aangevoerd:

1. Slechts weinig fietsers en recreanten maken gebruik van deze route en er is een alternatieve route beschikbaar.
2. De (schuine) oversteek op de Dorpsstraat voor fietsers en voetgangers acht hij gevaarlijker dan de huidige.
3. Op de Verlengde Parkweg zou een extra gevaarsituatie ontstaan bij de Joostenlaan ivm dat “doorstekende fietsers.
4. Er zou te weinig ruimte zijn voor een fietsvoetpad in 2 richtingen ( oa sloot dient gedempt te worden; boom in de weg en omlegging van de rijbaan)
5. Voorstel gaat uit van tegels in plaats van asfaltering waardoor er een ander kostenplaatje ontstaat.



# Discussie

- Alle partijen onderkennen dat de kruising Dorpsstraat-Verlengde Parkweg problematisch is.
- Bij een veiliger oversteek zal deze route vaker worden gebruikt, nu wordt hij gemeden
- Er is een brede beleving dat door deze “nieuwe kruising” een gevaarlijker situatie is ontstaan voor het fiets- en voetverkeer.

Er bestaat verschil van mening over de oplossing van de problemen, namelijk:

- “De gemeente” wil herinrichting kruising.
- Wij, “Vrienden vd Joostenlaan”, stellen gedeeltelijke scheiding dan wel volledige scheiding van de verkeersstromen voor.
- Derden zoals VVN en Fietsbond onderschrijven ons voorstel en dit vindt ook een willig oor bij de wijkraad Vleuten-De Meern, Natuurmonumenten, Provinciale staten Utrecht, en Kasteel De Haar.

# Voor nieuwe fietspad voldoende ruimte



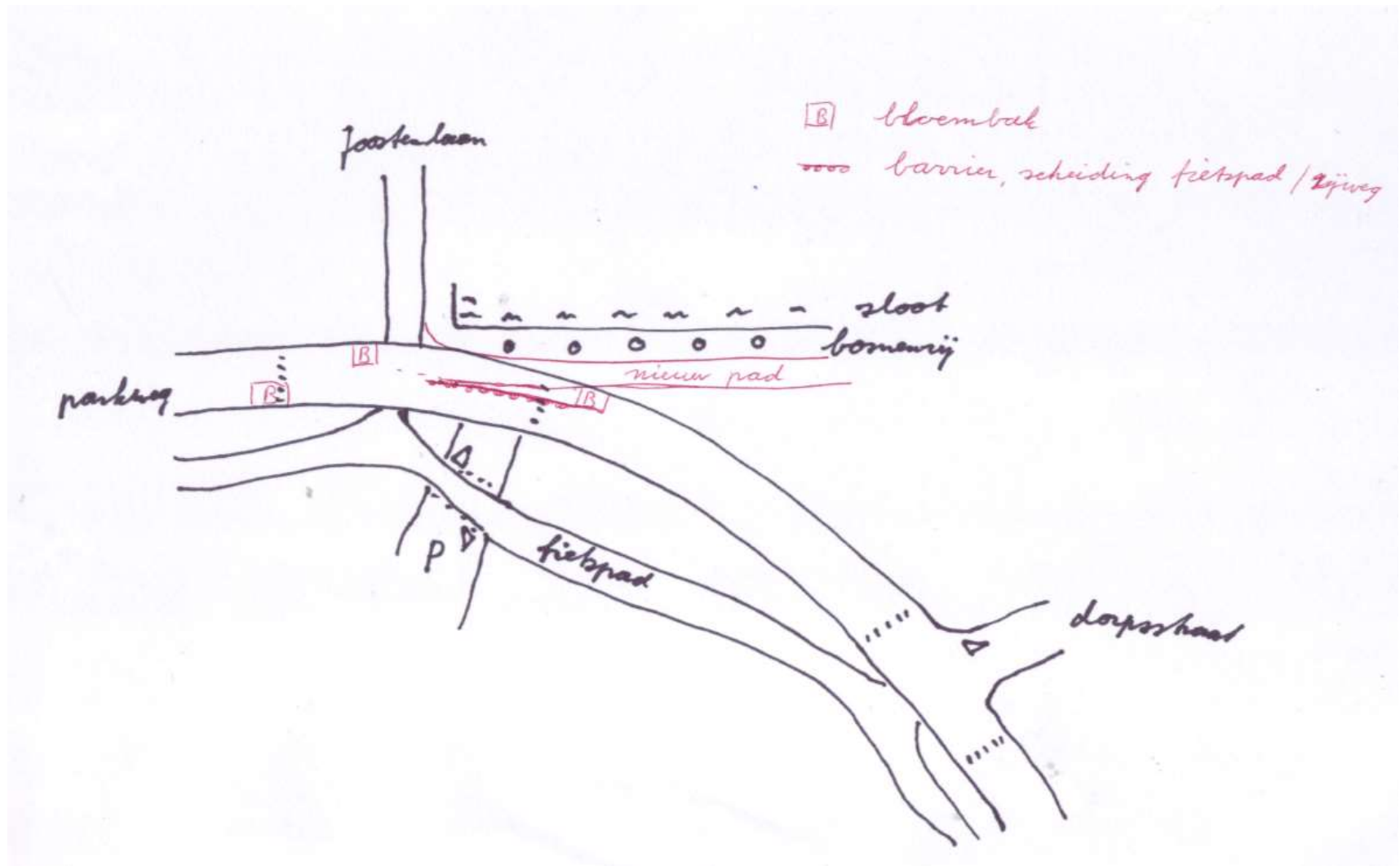
Mocht men deze ruimte nog te weinig vinden kan men zelfs op dit punt de belijning 30 cm naar rechts schuiven.

De maten zijn dan 3.70 en 4.90 meter.





# Opmerking fietsersbond: Een wegversmalling is ook mogelijk



# **Conclusie:**

**Er hoeft geen sloot te worden gedempt.**

**Er hoeven geen bomen weg**

**Het smalste stuk van het nieuwe  
fiets/wandelpad is breder dan twee fietsstroken  
bij elkaar zoals op de Dorpsstraat of  
Schoolstraat.**

**De oversteek Dorpsstraat is juist veilig omdat  
het hier een 30 KM weg betreft**

# Oversteken in de Dorpsstraat is veiliger



# Contra-Reactie op voorgestelde **Veiliger** Route

Onze reactie op het gestelde door “de gemeente”:

Ad: 1. Slechts weinig fietsers en recreanten maken gebruik van deze route en er is een alternatieve route beschikbaar.

- Alle betreffende wegen zowel de Parkweg, de Verlengde Parkweg als de Dorpsstraat zijn hoofdfietsroutes.
- Tevens is het de zuidelijke ontsluitingsroute voor het Natuurgebied (natuurmonumenten) Wielreveltdt. Natuurmonumenten dringt er bij de gemeente op aan om de toegang tot het recreatiegebied veiliger te maken en te verbeteren.
- Ook “de Gemeente” geeft aan dat de situatie onveilig is en aanpassing behoeft. Daarmee geven ze zelf al aan dat het argument niet steekhoudend is.
- De alternatieve route (via Joostenlaan en Haarpad of vice versa) is onlogisch, beduidend langer, en sluit niet aan bij de door de gemeente gecreëerde parkeergelegenheid op het recreatieterrein Hamlaan.



# Contra-Reactie op voorgestelde **Veiliger** Route

Onze reactie op het gestelde door “de gemeente”:

Ad: 2. De (schuine) oversteek op de Dorpsstraat voor fietsers en voetgangers acht hij gevaarlijker dan de huidige.

- Deze stelling wordt uitdrukkelijk bestreden. Allereerst is er door ons nooit gesproken over een schuine oversteek. VVN adviseert een drempeloversteek en deze is vrijwel altijd haaks.
- Deze oversteek gaat zich bevinden op een 30 km weg of zone. Ons inziens is een oeversteek op zo’n weg per definitie veiliger dan een ongemarkeerde oversteek op een 60 kilometerweg die ook nog moeilijk te overzien is.

Ad: 3. Op de Verlengde Parkweg zou een extra gevaarsituatie ontstaan bij de Joostenlaan ivm dat “doorstekende fietsers.

- Betreffende stelling klopt als men het advies van VVN voor een verhoogde oversteek niet overneemt.
- Met een wegversmalling is de oversteek super veilig te maken, ook als fietsers hier zouden “doorsteken”.
- De oversteek bij de Joostenlaan kan ook echt haaks worden gemaakt, dan zullen fietsers niet “doorsteken”, omdat ze dan een keer extra moeten remmen.
- Een veilige oversteek bij de Dorpsstraat (met vluchtheuvel?) scheelt ook enorm in het aantal fietsers dat wil “doorsteken”.

# Contra-Reactie op voorgestelde **Veiliger** Route

Onze reactie op het gestelde door “de gemeente”:

Ad: 4. Er zou te weinig ruimte zijn voor een fietsvoetpad in 2 richtingen Er wordt over gesproken, dat een sloot dient gedempt te worden; een boom in de weg staat en de rijbaan moet worden omgelegd)

De fietsersbond adviseert in het geval van fietspaden bij

| <b>Eenrichtingverkeer</b> |                    | <b>Tweerichtingsverkeer</b> |                    |
|---------------------------|--------------------|-----------------------------|--------------------|
| <b>Aantal</b>             | <b>Breedte (m)</b> | <b>Aantal</b>               | <b>Breedte (m)</b> |
| • 0 – 150                 | 2,00               | 0 – 50                      | 2,00               |
| • 150 – 750               | 2,50 – 3,00        | 50 – 150                    | 2,50 – 3,00        |
| • > 750                   | 3,50 – 4,00        | > 150                       | 3,50 – 4,00        |

Betreffende aantalcijfers zijn zogeheten “spitsuur” cijfers. Het wordt een relatief smal fietspad, zeker omdat er ook voetgangers gebruik van maken. Op het smalste punt wordt het te smal. Er ligt aan de andere zijde van de Verlengde parkweg een goed tweerichtingsfietspad, daarom is een pad van 3 meter hier mogelijk. Het is stukken beter dan een ontbrekend pad.

De kleinste afstand tussen bomen en rijbaanrand is ongeveer 3,00 meter en tussen boom en rijbaanmarkering bijna 3,40 meter, zodat er ook een effectieve scheiding tussen rijbaan en fietspad geplaatst kan worden. Zie plaatje **17**  
Derhalve zou het geheel kunnen worden uitgevoerd in een breedte van 2,50-3,00 meter.

Conclusie: Het argument van de “gemeente” is ook in deze niet steekhoudend.

# Contra-Reactie op voorgestelde **Veiliger** Route

Onze reactie op het gestelde door “de gemeente”:

Ad: 5. Voorstel gaat uit van tegels in plaats van asfaltering waardoor er een ander kostenplaatje ontstaat.

Tegels/asfalt of.....?

Het voorstel ging in eerste aanleg uit van tegels als verharding. Dit is ons inziens nog steeds mogelijk. Maar als er toch verhoogde kruisingsvlakken worden gecreëerd (zoals geadviseerd door VVN, klinkt het logisch om ook het fietspad te asfalteren. Echter als gebruik wordt gemaakt van AfwegingsModel Wegen (AMW) voor verhardingsconstructies dat is ontwikkeld door CROW scoort beton gunstig om dat minder grondwerk hoeft te worden verzet vanwege de geringe dikte van de benodigde laagopbouw. De onderhoudskosten vormen een belangrijk punt. Bij beton worden eens per 10 jaar 1 à 2% van de betonplaten vervangen. Bij asfalt wordt op 22% van de fietspaden eens per 7 jaar een nieuwe slijtlaag aangebracht. Eenmaal per 12 tot 15 jaar wordt op 75% van de fietspaden een deklaag vervangen. En bij tegelverhardingen wordt ongeveer 5% van de tegels wordt eenmaal per 3 jaar herstraat. Eens per 10 jaar wordt 95% van de fietspaden geheel herstraat. Verder bedraagt de cyclustijd van betonverharding is dit 40 jaar, voor fietspaden in asfaltbeton en tegelverhardingen is 30 jaar aangehouden.

Door dit alles vallen de milieukosten voor beton gunstiger uit.

Al met al scoort beton in de meeste situaties het best. Asfaltbeton komt zowel op zandgrond als op kleiige ondergrond alleen in aanmerking als de kosten en het milieu er niet toe doen en de 'overige aspecten' alle belang krijgen toebedeeld.

Overigens is het comfort voor de fietser niet meegenomen in deze vergelijking. Wel wordt opgemerkt dat men bij beton minder last heeft van boomwortels, mollengangen enz.

**Kosten:** Onze inschatting bij een kostprijs voor de brug van € 6000,- is dat het geheel goedkoper is dan het oorspronkelijke “wielrevelt” plan en ook goedkoper dan herinrichting van de kruising zoals “de gemeente” voorstelt. Zeker als er gebruik wordt gemaakt van de participatie van de initiatiefnemers.