Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	S. van der Hijden	**Datum**	27 november 2025
E-mail	s.van.der.hijden@utrecht.nl	**Kenmerk**	32067823
Type brief	Aanbiedingsbrief	**Onderwerp**	Bevindingen en conclusies verkeersveiligheidsonderzoek Meernbrug
Bijlage(n)	2	**Beleidsveld**	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Het afgelopen half jaar hebben we een onderzoek uitgevoerd naar de verkeersveiligheid rondom de Meernbrug. Omwonenden en weggebruikers hebben aanhoudende zorgen over de verkeersveiligheid. Uw raad heeft op 11 juli 2024 met het amendement A89 opdracht gegeven om een onafhankelijk onderzoek te laten doen naar de verkeerssituatie rondom de brug en aan te geven welke maatregelen mogelijk zijn om de situatie te verbeteren. Wij hebben u in een raadsbrief van 4 juli 2025 (toezeggingen verkeersveiligheid) geïnformeerd over de tussenresultaten. Inmiddels is het verkeersveiligheidsonderzoek afgerond. In deze brief informeren we u over de bevindingen en conclusies.

Opzet van het onderzoek
We hebben twee externe adviesbureaus ingeschakeld. Adviesbureau DTV heeft een cameraonderzoek gedaan naar de verkeersveiligheid op de brug en de twee aanliggende kruispunten. Adviesbureau Goudappel heeft mogelijke maatregelen in het omliggende verkeersnetwerk onderzocht. We hebben in februari 2025 verkeerstellingen gedaan en hebben meerdere keren bij de brug geschouwd. In maart 2025 hebben we een bijeenkomst gehad met bewoners, ondernemers, scholen en belangenorganisaties om aandachtspunten voor beide onderzoeken op te halen. Zowel adviesbureau DTV als adviesbureau Goudappel waren hierbij aanwezig.

Eind maart 2025 heeft adviesbureau DTV de verkeerssituatie op en rond de brug dag- en nacht gefilmd om inzicht te krijgen in de verkeersstromen en welke (bijna) conflicten er plaatsvinden. Daarna heeft adviesbureau Goudappel verschillende netwerkvarianten doorgerekend om te kijken welke maatregelen het meest kansrijk zijn om de Meernbrug en de omliggende kruisingen veiliger te maken. Beide adviesbureaus hebben aanbevelingen gedaan, die we hieronder toelichten.

Beter inzicht in de verkeerssituatie bij de brug

Door de onderzoeken hebben we een beter inzicht gekregen in verkeersonveiligheid op en rondom de Meernbrug en de oorzaken daarvan. Regelmatig doen zich in de praktijk onveilige verkeerssituaties voor. Dit beeld komt overeen met de signalen die de gemeente al langer krijgt van bewoners en weggebruikers. Doorgaand autoverkeer kruist met fietsverkeer en busverkeer en voetgangers die een bestemming hebben in het gebied. Ook maken schoolgaande kinderen gebruik van de routes. Deze conflicterende verkeersstromen in allerlei richtingen maken de situatie complex. De ruimtelijke inrichting (twee kruispunten direct naast de smalle hefbrug) maakt de verkeerssituatie onoverzichtelijk. Er is te weinig opstelruimte voor de verschillende verkeersdeelnemers en het zicht op andere verkeersdeelnemers is te beperkt. Dit leidt tot onveilige situaties op zowel de Zandweg als de Rijksstraatweg.

Op de ongeregelde kruising Zandweg – Castellumlaan vinden de meeste verkeersonveilige situaties plaats. Daar rijden fietsers op de doorfietsroute van Woerden naar Utrecht, rijden auto's van en naar de snelweg A12 en fietsen kinderen naar de scholen in het zuiden van De Meern. Al deze verkeersdeelnemers kruisen elkaar. Met name de auto's die vanaf de Meernbrug linksaf slaan naar de Zandweg zorgen voor risicovolle verkeerssituatie. Alle verkeersdeelnemers moeten hier extra goed opletten om aanrijdingen te voorkomen.

De kruisingen naast de hefbrug zijn de afgelopen jaren drukker geworden. In de ochtend- en avondspits rijden hier nu ook veel fietsers en zijn er meer voetgangers. Ook kiest een relatief hoog percentage van de automobilisten (25-35%) nog voor de Meernbrug en Meerndijk om naar de snelweg te komen. Zij kiezen dus niet voor stedelijke verbindingswegen van de ring (Veldhuizerweg of Oudenrijnseweg), waar de doorstroming bij de kruisingen niet altijd optimaal is.

Belangrijkste knelpunten

Door het cameraonderzoek van adviesbureau DTV hebben we een goed beeld gekregen van de (bijna) conflicten die plaatsvinden op en rond de brug. De belangrijkste knelpunten zijn:

- Kruispunt Rijksstraatweg – Meerndijk: auto's, fietsers en voetgangers negeren regelmatig rood licht. Fietsers en voetgangers omdat ze het gevoel hebben voor niks te staan wachten.
- Kruispunt Rijksstraatweg – Meerndijk: auto's in noordelijke richting kunnen niet snel genoeg van de brug afrijden waardoor regelmatig de busbaan wordt geblokkeerd.
- Zandweg: tijdens de ochtendspits ontstaan er regelmatig wachtrijen van fietsers en wachtrijen van auto's die uitsteken op de Zandweg en elkaar het zicht op het kruispunt ontnemen.
- Zandweg: het wegdek op het kruispunt lijkt bij bepaalde weersomstandigheden te glad te zijn. Een glad wegdek leek bij twee van de drie waargenomen ongevallen een rol te spelen.
- Kruispunt Zandweg – Castellumlaan: complexe inrichting voor alle verkeersdeelnemers. Er zijn veel verkeersrichtingen, beperkt zicht, veel verkeersdrukte in de spits en er is regelmatig risicovol verkeersgedrag van verkeersdeelnemers vanwege de lange wachtrijen.

Aanbevelingen van DTV voor maatregelen op en rond de brug met kostenindicatie

Maatregelen	Kostenindicatie
1. Stroefheid wegdek Zandweg nader onderzoeken en wegdek opnieuw opruwen als dat nodig is.	Ca. € 1.500,-
2. Wit kruis plaatsen op de noordkant van de Meernbrug, zodat de brug vrij blijft en het zicht op het verkeer op de Zandweg goed blijft.	Ca. € 500,-

3.	De fietsstrook op de Castellumlaan beter markeren, zodat duidelijk is dat dit een fietsstrook is die vrij gehouden moet worden.	Ca. € 5.000,-
4.	Maak het verkeerslicht voor rechtdoorgaande fietsers vanaf de Meernbrug geloofwaardiger door (te onderzoeken of) een fietsopstelvak mogelijk is waarbij fietsers bij groen licht eerder kunnen vertrekken dan auto's.	Ca. € 25.000,-
5.	Kortere groentijd inregelen bij het verkeerslicht voor auto's vanuit de Meerndijk, zodat het kruispunt met de Rijksstraatweg minder snel geblokkeerd raakt.	Werkuren VRI-specialist

Adviesbureau DTV denkt dat met deze maatregelen de verkeersveiligheid op de kruising iets verbeterd kan worden. Maar zij geven ook aan dat de belangrijkste oorzaak van de onveiligheid het samenkomen is van een grote hoeveelheid uiteenlopende verkeersdeelnemers uit allerlei richtingen. Hiervoor zijn oplossingen op netwerkniveau nodig.

Onderzoek van adviesbureau Goudappel naar netwerkvarianten

Adviesbureau Goudappel heeft met behulp van het verkeersmodel een aantal netwerkvarianten doorgerekend om het effect op de veiligheid van de kruisingen rondom de Meernbrug inzichtelijk te maken. Daarna heeft Goudappel samen met de gemeente varianten opgesteld waarvan we verwachten dat auto's meer via de stedelijke verbindingswegen gaan rijden, waardoor de conflicterende verkeersstromen op en rond de brug minder worden. We hebben de volgende varianten onderzocht:

1. Het openstellen van de busbaan Rijksstraatweg voor autoverkeer (richting west).
2. Een knip maken op de Meernbrug.
3. Een knip maken op de Meridiaan (ter hoogte van de Zandweg) en een knip maken op de Zandweg (ter hoogte van huisnummer 188).
4. Het invoeren van éénrichtingsverkeer op de Meernbrug (vanaf het noorden naar het zuiden).
5. Het aantrekkelijker maken van de gewenste autoroute via de stedelijke verbindingswegen.
6. Een knip maken op de Meerndijk (ter hoogte van het winkelcentrum).

Hier hebben wij, op basis van de modelberekeningen, nog twee combinaties van varianten aan toegevoegd:

- Het invoeren van éénrichtingsverkeer op de Meernbrug + het openstellen van de Rijksstraatweg voor autoverkeer (richting west).
- Een knip maken op de Meernbrug + een knip maken op de Regenboogbrug.

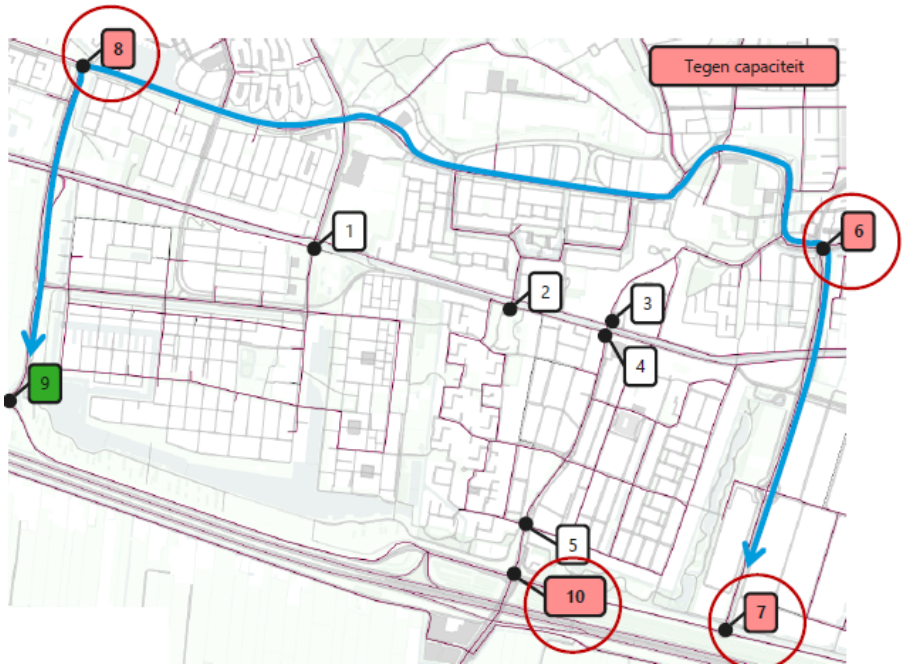
Hiernaast ziet u de locaties van de varianten aangegeven. De nummers corresponderen met de tekst hierboven.

Kansrijke varianten met kostenindicatie

Wij hebben de (combinatie)varianten beoordeeld op effectiviteit met behulp van een beoordelingskader (veiligheid, verkeersafwikkeling, kwaliteit bus, leefbaarheid, beleid en kosten). Adviesbureau Goudappel concludeert op basis daarvan dat drie varianten kansrijk zijn om de verkeersveiligheid op en rond de Meernbrug te verbeteren. Hieronder zijn deze varianten uitgewerkt met de belangrijkste voor- en nadelen en een inschatting van de kosten.

Netwerkmaatregel	Uitwerkingsvariant	Belangrijkste voor- en nadelen	Kostenindicatie
Autovrije Meernbrug	Knip Meernbrug	+ Geen autoverkeer, wel voetgangers, fietser en nood- en hulpdiensten + Veel minder rijrichtingen, risicovolle linksaf beweging verdwijnt + Ruimte voor fietsers/voetgangers - Verplaatsing verkeer naar Regenboogbrug - Ontstaan sluipverkeer - Beperkt draagvlak in de wijk	Ca. € 150.000,-
	Knip Meernbrug + Knip Regenboogbrug	+ Alle bovengenoemde voordelen + Voorkomen sluipverkeer + In lijn met beleid Mobiliteitsplan 2040 - Bereikbaarheid voorzieningen met auto minder - Beperkt draagvlak in de wijk	Ca. € 300.000,-
Eénrichtings-verkeer Meernbrug	Eénrichtingsverkeer noord - zuid	+ Ca. 50% afname autoverkeer op Meernbrug + Minder richtingen, risicovolle linksaf beweging verdwijnt + Grotendeels in lijn met beleid - Mogelijk sluipverkeer zuid naar noord door woonwijk	Ca. € 100.000,-
	Eénrichtingsverkeer + Rijksstraatweg open richting west	+ Alle bovengenoemde voordelen + Voorkomen sluipverkeer zuid noord dat ontstaat door eenrichting Meernbrug - Openstellen busbaan niet in lijn met beleid Mobiliteitsplan 2040 - Evt. vertraging bus te onderzoeken	Ca. € 120.000,-
Gewenste route optimaliseren	Aantrekkelijke route: - minder lange groentijd richting Meerndijk - Uitbreiden 30 km per uur op Castellumlaan en Meerndijk - 2x ‘bypasses’ t.b.v. doorstroming ring	+ Ca. 25% afname autoverkeer op Meernbrug + In lijn met beleid Mobiliteitsplan 2040 - Alle richtingen, inclusief risicovolle linksaf beweging blijven bestaan - Hoge investeringskosten van herinrichting wegen	Ca. € 5.000.000,-

Alle bovenstaande varianten verleiden het doorgaande autoverkeer in meer of mindere mate om de stedelijke verbindingswegen die samen de ring vormen (Veldhuizerweg, Oudenrijnseweg, etc.) te gebruiken in plaats van de Meerndijk en de Meernbrug. Alleen als de doorstroming van het autoverkeer op deze stedelijke verbindingswegen voldoende is, zijn deze maatregelen effectief in het sturen van verkeer richting deze wegen. Adviesbureau Goudappel constateert echter dat 4 van de 5 kruispunten op de ring van verbindingswegen nu al overbelast zijn (zie onderstaande kaart). Om deze reden zal een deel van de automobilisten ook na het uitvoeren van de ingrepen in de bovenstaande tabel blijven kiezen voor sluiproutes via de Meerndijk en de Meernbrug. Goudappel zegt daarom dat het op orde brengen van de verkeersafwikkeling op de ring een randvoorwaarde is om deze maatregelen zo goed mogelijk te laten werken.



Hiernaast ziet u de locaties van de kruisingen op de ring die overbelast zijn: de nummers 6, 7, 8 en 10. Kruispunt 9 (Veldhuizerweg – N419), een zogenoemde 'turborotonde', heeft een grotere capaciteit en scoort daarom minder slecht.

Duiding onderzoeksresultaten door de gemeente

De wegen in het centrum van De Meern, zoals de route Meerndijk-Meernbrug-Castellumlaan, zijn bedoeld voor bestemmingsverkeer. Uit het onderzoek blijkt dat een behoorlijk deel van het verkeer op de Meernbrug doorgaand autoverkeer is. Dit gaat ten koste van de veiligheid en de leefbaarheid. Het onderzoek laat zien dat de Meernbrug door de jaren heen is veranderd van een overzichtelijk kruispunt in een rustige dorpskern tot een verkeersader voor uiteenlopende vervoerswijzen in een steeds sterker verstedelijkt centrumgebied. Dit vraagt om aandacht voor een bredere opgave: de groei van Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern maakt dat het nodig is om de fysieke infrastructuur in het hele gebied meer in balans te brengen met de toegenomen verkeersintensiteiten.

Op de beelden van het cameraonderzoek hebben we veel (bijna) conflicten gezien. Dit komt niet naar voren in de verkeersveiligheidscijfers omdat het met name gaat om lichte ongelukken, waar niet altijd melding van wordt gedaan. Er is wel een aantal ongevallen gebeurd waarbij iemand gewond raakte, maar er zijn veel andere locaties in de stad waar dit aantal hoger ligt. Dit is de reden waarom we de Meernbrug vooralsnog niet hebben opgenomen in de lijst met plekken in de stad die prioriteit hebben om aan te pakken, zoals we afgelopen zomer in de raadsbrief toezeggingen verkeersveiligheid aan u hebben gerapporteerd. Het programma verkeersveiligheid focust zich op plekken met veel

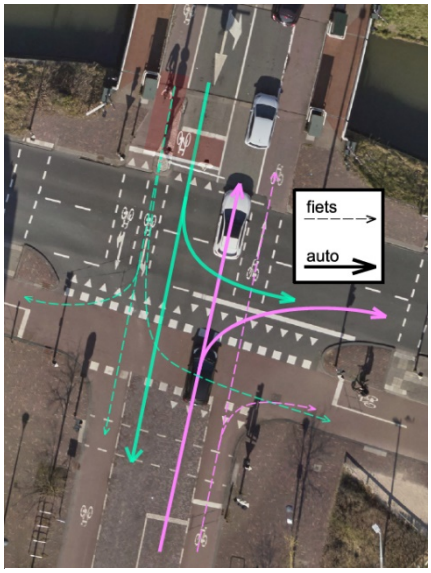
verkeersslachtoffers en/of veel meldingen. Daarnaast op risicovolle oversteken, omdat we zien dat daar veel ernstige (dodelijke) ongevallen plaatsvinden.

De onderzoeksresultaten stellen het college voor een dilemma. Enerzijds staat de Meernbrug niet op de stedelijke lijst met prioritaire verkeersveiligheidsknelpunten. Anderzijds laten de camerabeelden zien dat er wel aanleiding is om de verkeerssituatie veiliger te maken. Het onderzoek bevestigt dat de verkeerssituatie rondom de Meernbrug voor verkeersdeelnemers druk, onoverzichtelijk en complex is, waardoor er regelmatig (bijna) conflicten en lichte ongevallen plaatsvinden. Dit is de reden voor de aanhoudende zorgen onder omwonenden en weggebruikers. Het verklaart ook de inmiddels lange zoektocht naar maatregelen op en rond de Meernbrug om de verkeerssituatie te verbeteren.

Hieronder lichten we de maatregelen toe die geadviseerd zijn om de verkeerssituatie echt veiliger te maken. Bij de maatregelen is het de kunst een goede balans te vinden tussen het verbeteren van de veiligheid op locatie en het beperken van de impact op het autoverkeer.

Maatregelen korte termijn op en rondom de Meernbrug
Het verkeersveiligheidsonderzoek Meernbrug levert een ‘menukaart’ met maatregelen op. De geadviseerde maatregelen op en rondom de Meernburg hebben we inmiddels verder uitgewerkt. Op basis daarvan kunnen we u het volgende melden:

1. We hebben de ruwheid van de bovenste asfaltlaag van de Zandweg onderzocht. Hieruit blijkt dat het wegdek geen gladde plekken vertoond die een oorzaak zouden kunnen zijn voor de tijdens het cameraonderzoek waargenomen ongelukken. Het opruwen van het asfalt is dus niet noodzakelijk.
2. Begin november is een wit kruis aangebracht op het wegdek van de Meernbrug, als onderdeel van het geplande onderhoud van de brug.
3. Het verduidelijken van de fietsmarkering op de Castellumlaan nemen we idealiter mee tijdens de rioolvervanging en herinrichting. Een besluit over de inrichting is in voorbereiding en verwachten we begin 2026. Indien de uitvoering van dit project niet op korte termijn plaatsvindt, halen we dit werk aan de fietsstrook naar voren.



Kruispunt Rijksstraatweg – Meerndijk: situatie gelijktijdig groen fietsers en autoverkeer vanaf de Meernbrug.

De volgende adviezen nemen we niet over:

4. We denken niet dat door het aanbevolen fietsopstelvak op de Meernbrug het verkeerslicht voor rechtdoorgaande fietsers vanaf de Meernbrug veel geloofwaardiger wordt. Deze fietsers hebben hiermee weliswaar gelijktijdig groen licht met autoverkeer in dezelfde richting. Maar rechtdoorgaande fietsers en auto’s in de tegenrichting (vanaf de Meerndijk) hebben nog altijd niet samen groen. Hiermee blijft de verkeerslichtenregeling op momenten nog steeds ongeloofwaardig voor rechtdoorgaande fietsers. Bovendien moeten linksafslaande fietsers met een fietsopstelvak tijdens groen ‘weven’ met rechtdoorgaand autoverkeer. Dat vinden wij niet verkeersveilig, zeker niet voor jonge, schoolgaande kinderen. In de afbeelding hiernaast ziet u welke richtingen met de aanbeveling van DTV samen groen licht hebben. Eerst zijn fietsers en auto’s vanaf de Meernbrug aan de beurt. Hierna mag verkeer uit het

zuiden de kruising oprijden. In de huidige situatie hebben fietsers vanaf de Meernbrug niet samen groen met autoverkeer en daarom hoeven zij niet te weven met auto's.

5. We vinden het niet gewenst om korter groen te geven aan autoverkeer vanaf de Meerndijk richting Meernbrug. Een langere wachtrij op de Meerndijk zorgt namelijk tot meer vertraging voor lijnbussen vanuit het zuiden. Ook gaat het ten koste van de leefbaarheid en zorgt het voor een slechtere oversteekbaarheid die de verkeersveiligheid niet ten goede komt.

Bij bespreking van de maatregelen met DTV kwamen nog twee maatregelen ter sprake die de verkeersveiligheid en geloofwaardigheid op de kruising bevorderen:
- De groentijd voor gemotoriseerd verkeer en fietsers vanaf de Meernbrug is op momenten in de ochtendspits te kort om al het aanwezige verkeer te verwerken. Om dit zoveel mogelijk te voorkomen hebben we inmiddels al de groentijd verlengd zodat meer verkeer tijdens groen licht kan oversteken.
- Daarnaast is het mogelijk om een verkeerslicht voor fietsers toe te voegen vanaf de Rijksstraatweg oost richting Meernbrug. Hierdoor wordt de verkeerslichtenregeling geloofwaardiger omdat rechtsafslaande fietsers richting Meernbrug niet meer hoeven te wachten als fietsers vanaf de Meernbrug groen licht hebben. We gaan deze maatregel uitvoeren in 2026.

Vervolgproces netwerkmaatregelen
Hoewel we doen wat we kunnen op locatie, delen we de conclusie van de onderzoekers dat de geadviseerde maatregelen op de Meernbrug zelf en op de aanliggende kruisingen relatief weinig effect zullen hebben. De kern van het probleem is de drukte en complexiteit op beide kruispunten rondom de brug. Om de verkeersveiligheid daadwerkelijk te verbeteren zijn ingrepen op het niveau van het verkeersnetwerk nodig die zowel het aantal rijrichtingen als de hoeveelheid autoverkeer verminderen. De netwerkstudie biedt daarvoor de volgende oplossingsrichtingen die in lijn zijn met het beleid in het Mobiliteitsplan 2040: de Meernbrug autovrij maken, éénrichtingsverkeer invoeren of de gewenste autoroute via de verbindingswegen optimaliseren.

Deze oplossingsrichtingen zijn stuk voor stuk ingrijpend. Het onderzoek wijst uit dat het niet lukt om de verkeerssituatie op en rondom de Meernbrug substantieel veiliger te maken zonder het autogebruik ter plekke in te perken. Bij het nemen van eventuele netwerkmaatregelen gaat het om het afwegen van verbetering van de verkeersveiligheid en gevolgen voor de autobereikbaarheid, maar ook om leefbaarheid. Zo bieden de geadviseerde netwerkmaatregelen in min of meerdere mate ook een kans om een kwaliteitsslag te maken in de openbare ruimte, vooral ten noorden van de brug, door deze in te richten als prettige verblijfsplek in het hart van De Meern.

Een deel van de bewoners en ondernemers willen een knip liever niet, terwijl andere omwonenden een veilige fietsroute voor schoolgaande jeugd juist belangrijker vinden. Daarnaast vergen de netwerkmaatregelen investeringen die in de tonnen of zelfs miljoenen gaan lopen. Dekking hiervoor ontbreekt. Gezien financiële tekorten en bezuinigingen op de gemeentebegroting is herprioritering van projecten noodzakelijk. Dit alles maakt dat het huidige college geen besluit zal nemen over deze grotere maatregelen in het netwerk.

We gaan de komende periode wél alvast aan de slag met de volgende acties:
- We bereiden een project voor waarbij we de rioolvervanging op de Castellumlaan combineren met een herinrichting als een 30 km/u fietsstraat.

- We verkennen de mogelijkheid om op de Meerndijk versneld 30 km/u in te voeren, zonder volledige herinrichting. Bijvoorbeeld door dit toe te voegen aan de prioritaire lijst ‘versnelde aanpak 30 km’ en/of door hiervoor de €150.000,- te gebruiken die door de raad is vrijgemaakt via het aannemen van motie 174a Investeren in veiligheid Meernbrug tijdens de behandeling van de Programmabegroting 2026.
- Van de geadviseerde netwerkmaatregelen werken we het ‘invoeren éénrichtingsverkeer noord-zuid’ als eerste verder uit om beter zicht te krijgen op de consequenties. Bijvoorbeeld door het in beeld brengen van het effect op het bredere verkeersnetwerk. Deze maatregel maakt de situatie echt veiliger omdat het zorgt voor 50% minder de autoverkeer op de Meernbrug en omdat het de risicovolle linksaf-beweging vanaf de Meernbrug naar de Zandweg onmogelijk maakt. Bovendien ligt deze variant minder gevoelig dan een knip, omdat de voorzieningen zoals het winkelcentrum op de heenweg vanuit het noorden nog steeds via de brug met de auto bereikbaar blijven.

We starten deze uitwerking begin 2026 met een gesprek tussen bewoners en ondernemers uit De Meern, betrokken raadsleden en de wethouder Mobiliteit. In dit gesprek kunnen we de uitkomsten van het onderzoek nader toelichten en de dilemma’s die er zijn bij de verschillende maatregelen bespreken. Over de gespreksuitkomsten informeren we u per raadsbrief. Het is aan een nieuw college om een besluit te nemen over eventuele netwerkmaatregelen.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,