Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

DTV

Memo OFOS + busbaan

Verkeerskundig advies op variant ‘De Pagter’: een opgeblazen fietsopstelstrook op de Meernbrug en Meernbrug, in combinatie met het openstellen van de busbaan in westelijke richting

---

Opdrachtgever:
Gemeente Utrecht: Sebastiaan van der Hijden

Opdrachtnemers:
DTV: Carmen Linssen (kenmerk 260063/CLi)
Goudappel: Bas Alferink (022918.20260209.N1.03)

Datum: 8 april 2026

Toelichting
Tijdens de Raadscommissie Milieu, Openbare Ruimte en Groen van 22 januari 2026 is de toezegging gedaan om de variant van De Pagter te analyseren. Deze variant bevat het toepassen van twee opgeblazen fietsopstelstroken en het openstellen van de busbaan in westelijke richting.

Deze twee maatregelen worden in voorliggende memo eerst ‘los’ van elkaar beschouwd. Vervolgens wordt de samenhang tussen de maatregelen beschreven en volgt een conclusie op de analyse van deze variant.

Memo OFOS

Alternatieve variant – OFOS

DTV adviseerde eerder in het rapport “Verkeersveiligheidsonderzoek Meernbrug” (8-7-2025) om de haalbaarheid voor een opgeblazen fiets opstelstrook (OFOS, ook wel groot fietsopstelvak) op de Meernbrug te onderzoeken. Voorliggende memo beschrijft beknopt de achtergrond van dit advies. Vervolgens geeft DTV een advies over de uitwerking van een OFOS dat door raadslid De Pagter is gedaan.

Eerdere aanbeveling

Uit de bevindingen van de schouw en het cameraonderzoek kwam de volgende aanbeveling voort: “Zorg voor een geloofwaardigere VRI voor rechtdoorgaande fietsers komende vanaf de Meernbrug, door (bijvoorbeeld) te onderzoeken of een OFOS (opgeblazen fietsopstelstrook) mogelijk is, waarmee fietsers gelijktijdig met gemotoriseerd verkeer groen kunnen krijgen en meer opstelruimte hebben”.

Knelpunt

Uit de locatieschouw en conflictobservatie blijkt dat, met name in de ochtendspits, er voor fietsers onvoldoende opstelruimte is op de brug. Dit komt door een combinatie van factoren;

- Drie basisscholen aan de zuidzijde van de brug, welke rond dezelfde tijd (8.25 of 8.30 uur) beginnen en waarvoor kinderen dus rond hetzelfde moment onderweg zijn;
- Voor de hoeveelheid fietsers, met name tussen 8.10 en 8.25, te korte groentijd[1] bij het verkeerslicht om de Rijksstraatweg te kruisen. Fietsers fietsen daarom door het verlengde van het gele licht en/of rechtdoorgaande fietsers fietsen door rood, met het groene licht van gemotoriseerd verkeer mee;
- In de ochtendspits zijn er meer fietsers dan opstelruimte op de Meernbrug. Daardoor komen fietsers op de Zandweg stil te staan. Dit levert risico’s op ten aanzien van achteropkomend fietsverkeer en versmalt de doorgang voor fiets- en gemotoriseerd verkeer richting Zandweg west.



Overvol brugdek in de ochtendspits, met op de voorgrond de fietsstraat Zandweg (schouw)

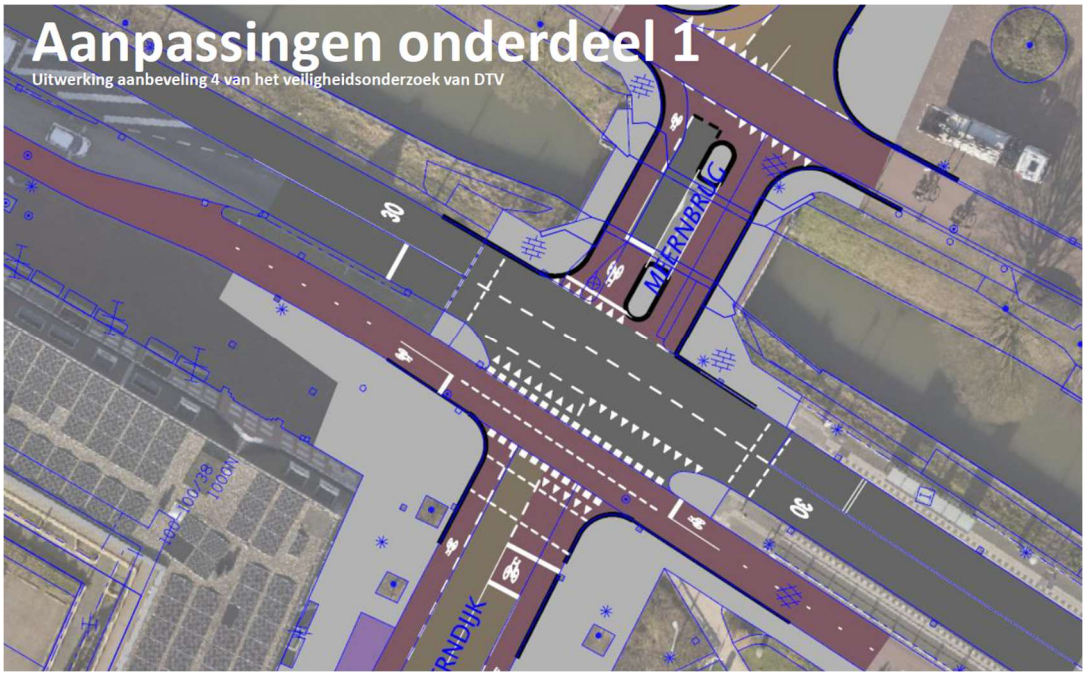


Overvol brugdek in de ochtendspits (camera), filmbeeld vanaf hoek Castellumlaan - Zandweg

[1] Sinds het advies uit de rapportage van DTV, is de groentijd verhoogd. Deze is nu soms 17 seconden langer dan voorheen.

Verwacht effect OFOS voorstel De Pagter

Raadslid De Pagter heeft een schetsvoorstel opgesteld, met daarin een OFOS en diverse flankerende aanpassingen op de Meernbrug. DTV ziet diverse verkeersveiligheidsrisico's bij uitwerking van een OFOS conform dit voorstel dat is bijgevoegd in figuur 1.



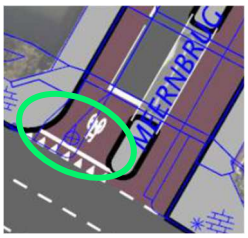
Figuur 1 Voorstel OFOS De Pagter

Voor fietsverkeer vanuit het noorden:

- De OFOS biedt, mits deze goed gebruikt kan worden, meer opstelruimte voor fietsers en kan helpen bij het gunstiger opstellen van (linksafslaande) fietsers. Echter is de kans groot, gezien de grote hoeveelheid fietsers in de ochtend, dat de OFOS niet optimaal gebruikt kan worden;
    - Door de grote hoeveelheid fietsers, die zowel rechtdoor, linksaf als rechtsaf willen, is de kans reëel dat naar links afslaande fietsers niet op het opstelvak terechtkomen. In hoeverre dat dit het geval is, hangt samen met de verhouding fietsers per richting en de volgorde waarin zij komen aanfietsen;
    - Het opstelvak biedt iets meer ruimte voor het opstellen van fietsers, maar niet voor alle fietsers. Er fietsen dus ook (alsnog) fietsers gelijktijdig naast het dan opstartende autoverkeer mee, die naar links willen. Zij moeten zich tussen het gemotoriseerde verkeer mengen. Dit is een lastige en risicovolle manoeuvre, en voor onervaren, jonge kinderen eigenlijk onmogelijk;
    - Door de OFOS hebben fietsers geen exclusief groen meer, zij moeten dus altijd mengen met gemotoriseerd verkeer, waar zijn nu nog hun eigen licht hebben. Dit zorgt voor menging van verkeersstromen, waarbij weggebruikers met verschillende massa, snelheid en richting vermengen. Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt is dit ongewenst.

- Door het opstelvak is er op de brug nog minder ruimte beschikbaar voor wachtend gemotoriseerd verkeer. Dit heeft twee mogelijke gevolgen:
  - Op de tekening is het reeds aangebrachte “witte kruis”, bedoeld om ruimte op de Meernbrug aan de noordzijde vrij te houden, nog niet ingetekend. Deze ruimte kan bij een groot voertuig (bijvoorbeeld vuilniswagen, bestelbus en/of voertuig met aanhanger) niet worden vrijgehouden. Ook in variant De Pagter blijft – zij het in veel kleinere aantallen – verkeer vanuit de Meernbrug linksaf de Zandweg opdraaien. De zichtbaarheid voor vanuit de brug linksafslaand verkeer verslechtert, door de grotere OFOS en gebrek aan opstelruimte voor (groter) gemotoriseerd verkeer buiten het witte kruis, verder;
  - Omdat er minder opstelruimte is voor gemotoriseerd verkeer, moeten zij een langere afstand overbruggen om het kruispunt met de Rijksstraatweg te bereiken. De ‘druk’ op gemotoriseerd verkeer vanuit het noorden om het groen licht te halen neemt daarmee toe. (Hard) optrekkend gemotoriseerd verkeer komt daarbij mogelijk vaker in conflict met kruisend fietsverkeer op de Zandweg en met linksafslaand fietsverkeer bij de Meernbrug / Rijksstraatweg.

- De OFOS staat ín de huidige verkeersregelinstallatie ingetekend. Het verkeerslicht moet verplaatst worden, maar is dan alsnog niet zichtbaar voor fietsers die vooraan de OFOS staan opgesteld (het verkeerslicht hangt vrijwel recht boven hen en/of staat vrijwel recht naast hen). Mogelijk kan een onderlicht de zichtbaarheid verbeteren.



- Met de voorgestelde voorstart kunnen fietsers eerder groen licht krijgen dan gemotoriseerd verkeer, waardoor ook fietsers die niet op de OFOS staan opgesteld, al (deels) voor het gemotoriseerde verkeer uit kunnen fietsen. Hierbij zijn echter diverse kanttekeningen:
  - Fietsers hebben bij een voorstart een eigen verkeerslicht nodig. Dan krijgt de fietser een x-aantal seconden groen, waarna het verkeerslicht voor gemotoriseerd verkeer eveneens voor dezelfde richtingen op groen gaat. Het is de vraag of fietsers deze situatie door hun ‘eigen’ verkeerslicht verwachten. Dit levert dus een risicovolle situatie op, wanneer gemotoriseerd verkeer gaat rijden als ook het fietslicht groen is;
  - Bij een voorstart voor fietsers, of linksafslaande fietsers is eigenlijk een fietshaak (opstelruimte voor afslaande fietsers, zie witte pijl) nodig. Zo kunnen linksafslaande fietsers aan de overzijde van het kruispunt opstellen en rechtdoorgaand autoverkeer voor laten gaan. Echter is de hoeveelheid fietsers in de ochtendspits dusdanig groot, dat hier onvoldoende ruimte voor is (en dit is ook niet ingetekend in variant De Pagter). Zo kunnen linksafslaande fietsers op de Rijksstraatweg stil komen te staan.



  - Gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer kunnen geen eigen licht hebben in combinatie met de OFOS. Immers; als fietsers rood krijgen, maar wel vóór het gemotoriseerde verkeer staan opgesteld, kan het gemotoriseerde verkeer bij groen licht niet oprijden.

Fietsverkeer komende vanuit het zuiden:

- Voor fietsverkeer vanuit de Meerndijk richting De Meernbrug ontstaan verschilende scenario's;
  - Er ontstaat een soort 'fuik' / trechter; rechtdoorgaand fietsverkeer dat op de OFOS staat opgesteld, fietst voor het gemotoriseerde verkeer uit, waarbij een opgejaagd gevoel kan ontstaan. Daarbij fietsen zij bovendien niet naar hun 'eigen' ruimte (de huidige fietsstrook wordt opgeheven), maar blijven zij gemengd op een – ogenschijnlijk smalle – rijbaan.
  - Fietsverkeer dat naast het gemotoriseerde verkeer staat, komt 'in concurrentie' met eveneens rechtdoorgaand gemotoriseerde verkeer; omdat de ruimte op De Meernbrug in variant De Pagter beperkt is, kunnen fietsers en andere voertuigen niet langer naast elkaar over de brug rijden.
  - Doordat fietsers 'getrechterd' worden, moeten zij inhouden en/of het gemotoriseerde verkeer voor moeten laten gaan. Bovendien kunnen zij, bij wachtend gemotoriseerd verkeer op de brug, niet rechtsaf vanuit de Meernbrug richting Zandweg door het gebrek aan ruimte.
  - In dit scenario, waarbij gemotoriseerd verkeer op de Meernbrug moet wachten voor kruisend fietsverkeer op de Zandweg, kan een situatie ontstaan waarbij fietsers op de Rijksstraatweg / busbaan tot stilstand komen. Dit is een zeer onwenselijke situatie.

Fietsverkeer op de brug:

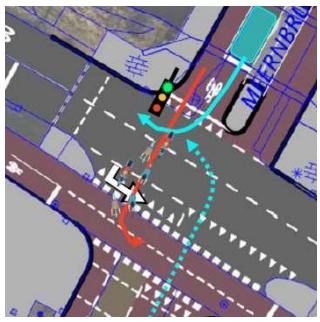
- Door aanleg van de middengeleider komt de fietsstrook in de richting zuid naar noord te vervallen. Er is in de situatie zoals weergegeven op de schets minder ruimte voor fietsers en gemotoriseerd verkeer, waarbij de ruimte te smal lijkt om een fietser en personenauto naast elkaar te kunnen laten rijden/wachten. Fietsers kunnen zo niet voorbij een wachtende personenauto fietsen (bijvoorbeeld als zij naar rechts willen afslaan, en de personenauto wacht om rechtdoor of naar links te kunnen oprijden). Dit kan risico's opleveren, indien fietsers andere routes gaan zoeken om voorbij de wachtende auto te kunnen rijden (zie ook volgend punt);

- De tegenrichtingen op de brug worden gescheiden door een 'open' middengeleider, waarvan uitsluitend de kopstukken verhoogd aangelegd kunnen worden. In geval van wachtende auto's of fietsers, wordt dit middenstuk mogelijk gebruikt om op een van de twee rijbanen stilstaande voertuigen te passeren, met name door fietsers.

Raakvlak OFOS en openstellen busbaan
De OFOS en openstelling van de busbaan zijn twee separate maatregelen met beperkte impact op elkaar. Verschillende aspecten hebben wel raakvlakken:

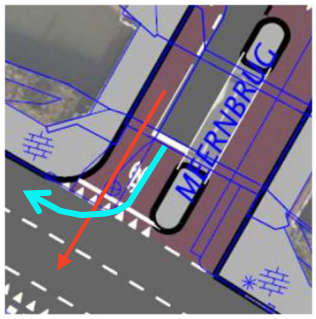
- Fietsers vanaf de Meernbrug hebben momenteel exclusief groen (auto is dan rood). Met een OFOS hebben auto en fiets wél samen groen en moeten jonge kinderen, die niet vooraan staan, altijd mengen met auto's en/of voorrang verlenen aan rechtdoorgaand autoverkeer. Het wordt daarmee onveilig(er). Bovendien kan het voorgestelde extra verkeerslicht voor rechtsafslaande fietsers vanaf de Rijksstraatweg niet samen met een OFOS op de Meernbrug. Dit nuttige licht waar fietsers in de middag van kunnen profiteren vervalt hiermee.

- De hoeveelheid fietsers in de ochtendspits is dusdanig groot, dat er zoals reeds aangegeven onvoldoende ruimte is voor een fietshaak (opstelruimte voor afslaande fietsers aan de overzijde van het kruispunt). Bij op de Rijksstraatweg stilstaande linksafslaande fietsers, ontstaat een ernstig knelpunt met rechtsafslaand (naar de opengestelde busbaan) gemotoriseerd verkeer of – indien de fietsers nog niet zijn afgewikkeld – een conflict met vanuit het zuiden linksafslaand verkeer.



- Wanneer er weinig of geen fietsers zijn (bijvoorbeeld overdag en in het weekend) en een voorstart wordt toegepast, ontstaat een ongeloofwaardige situatie voor gemotoriseerd verkeer; dit staat dan 'voor niets' te wachten.

- Bij de combinatie van een OFOS en het openstellen van de busbaan in westelijke richting, lijkt een situatie te ontstaan waarbij gemotoriseerd verkeer vanuit De Meernbrug naar rechts kan afslaan (blauwe pijl). Daarbij ontstaat een dodehoek-situatie (met rechtdoorgaande, rode pijl aangegeven, fietser), zoals nu reeds aanwezig is aan de noordzijde van De Meernbrug en komende vanuit de Rijksstraatweg. Hoewel deze beweging in de praktijk weinig 'winst' oplevert voor gemotoriseerd verkeer, is het ongewenst om deze te faciliteren (met ingetekende boogstraal);



- Door de busbaan open te stellen, neemt de hoeveelheid rechtdoorgaand verkeer op De Meernbrug (-25%) én Zandweg west (-87%) naar verwachting (volgend uit de modelstudie) af. Door de afgenomen drukte ontstaan tevens iets minder conflicten. Desondanks blijven alle rijrichtingen voor gemotoriseerd verkeer wel mogelijk, dus de risicovolle bewegingen – gemotoriseerd verkeer dat alle kanten de Zandweg op kan draaien – blijven mogelijk.

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Memo Meernbrug

In de huidige situatie is de Rijksstraatweg tussen de Regenboogbrug en de Meernbrug enkel in oostelijke richting toegankelijk voor autoverkeer (via de parallelbaan). De Rijksstraatweg zelf betreft een busbaan. Verkeer richting het westen rijdt over de Meernbrug en heeft dan de mogelijkheid linksaf de Zandweg in te rijden. In de variant van De Pagter wordt de busbaan in westelijke richting opengesteld voor autoverkeer, zodat dit verkeer niet meer over de Meernbrug en de Zandweg hoeft te rijden.

Afname van gemotoriseerd verkeer op de Meernbrug en Zandweg

Dit specifieke onderdeel van variant van De Pagter – openstellen busbaan in westelijke richting – is één van de varianten die in de netwerkstudie is onderzocht. Uit de doorrekening met het lokale verkeersmodel blijkt dat deze variant voor een afname van het verkeer op de Meernbrug en de Zandweg zorgt (zie ook de figuur 1). Op de Meernbrug neemt het aantal voertuigbewegingen naar verwachting met circa 25% af. Op de Zandweg is dit naar verwachting ruim 80%. Deze voertuigen hebben een bestemming in de wijk Het Weer of noordelijker, en kiezen bij openstelling van de busbaan in westelijke richting overwegend voor de route via de Rijksstraatweg en Regenboogbrug i.p.v. de Meernbrug en Zandweg.



Figuur 1: Met het verkeersmodel berekende verwachte verschuiving van verkeersstromen bij openstellen van de busbaan in westelijke richting. Bron: Voorstel voor veiliger verkeer Meernbrug, De Pagter.

Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31 (0)88 254 2000
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32

Beoordeling variant

De variant van De Pagter is op dezelfde manier beoordeeld als de andere varianten van de netwerkstudie. Voor het gedeelte over het openstellen van de busbaan geldt dat deze variant al is meegenomen in de het rapport. Hieronder wordt aan de hand van het beoordelingskader wat ook voor de netwerkstudie is toegepast per beoordelingsaspect (zie hiernaast en pagina 19 van de netwerkstudie voor meer info) toegelicht wat het effect van het openstellen van de busbaan in westelijke richting is.

Thema
Veiligheid
Verkeersafwikkeling
Kwaliteit bus
Leefbaarheid
Beleid
Kosten

Veiligheid

Het openstellen van de busbaan in westelijke richting zorgt naar verwachting voor circa 25% minder autoverkeer op de Meernbrug. Ook zullen een stuk minder automobilisten linksafslaan naar de Zandweg, aangezien er met de busbaan een alternatief is. Dit is positief voor de verkeersveiligheid op en rond de brug. Echter, alle bewegingen, inclusief de risicovolle linksafslaande beweging Meernbrug – Zandweg blijven mogelijk. Uit het cameraonderzoek van DTV blijkt dat dit één van de bewegingen is die sterk bijdraagt aan de huidige verkeersonveilige situatie. Hierdoor blijft de Meernbrug een complexe situatie met verkeersbewegingen in veel richtingen.

Daarnaast wordt de problematische situatie waarschijnlijk verplaatst naar de Regenboogbrug, aangezien de kans groot is dat (doorgaand) verkeer de Rijksstraatweg kiest boven de Zandweg. Verkeer wat de nieuwe route via de Rijksstraatweg neemt moet dan op de Regenboogbrug alsnog linksaf de Zandweg op of de Zandweg kruisen richting Het Weer. Hier zijn mogelijk extra maatregelen nodig t.b.v. de verkeersveiligheid.

Verkeersafwikkeling

Op het eerste oog heeft het openstellen van de busbaan beperkt impact op de verkeersafwikkeling bij de kruispunten. In de doorrekening is echter niet meegenomen dat de route via de Rijksstraatweg voor doorgaand verkeer wellicht nog interessanter is dan de Zandweg. Op beide wegen is de maximum snelheid 30 km/u, maar op de Rijkstraatweg is door de afwezigheid van fietsers en de lange rechtstand het aannemelijk dat deze route sneller is dan via de Zandweg. De variant trekt hierdoor mogelijk extra doorgaand verkeer aan door het centrum van de Meern. Hierbij weegt ook mee dat uit TOMTOM-analyses blijkt dat in de huidige situatie al circa 35% van het verkeer op de Meernbrug geen

bestemmingsverkeer betreft. Deze sluiproute is interessant aangezien de kruispunten op de stedelijke ontsluitingswegen die bedoeld zijn voor het doorgaand verkeer (Oudenrijnseweg, Veldhuizerweg) tegen hun capaciteit aan zitten. Met de variant van De Pagter wordt mogelijk een nieuwe stedelijke ontsluitingsroute richting Het Weer en noordelijker gecreëerd, wat vanuit de aspecten beleid en leefbaarheid onwenselijk is. Dit kan er ook toe leiden dat er extra drukte (en wachttijd) bij het verkeerslicht bij de Regenboogbrug ontstaat, waardoor automobilisten toch weer de Zandweg overwegen.

Indien toch voor de variant van De Pagter wordt gekozen kunnen de neveneffecten deels worden voorkomen door de VRI bij het kruispunt Meerndijk – Rijksstraatweg zo af te stellen dat de doorstroming voor de auto wordt beperkt. Ook zal de VRI aangepast moeten worden om de linksafslaande beweging vanaf de Meerndijk naar de Rijkstraatweg ruimte te geven. Hierdoor neemt de cyclustijd naar verwachting toe.

Kwaliteit bus

Op het eerste oog heeft de variant geen invloed op de doorstroming op de wegvakken waar de bus rijdt (zie ook pagina 48/49 van de netwerkstudie). Echter, hierin is niet meegenomen dat er mogelijk terugslag ontstaat op de busbaan van wachtende auto's op de Regenboogbrug die voorrang moeten verlenen op het verkeer op de Zandweg. Dit kan mogelijk voorkomen worden door een uitvoegstrook op de busbaan voor rechtsafslaand verkeer aan te leggen. Dit is in de huidige situatie moeilijk in te passen, waardoor het hele kruispunt moet worden aangepast. Meerijdend verkeer op de busbaan van de Rijksstraatweg kan bij de Regenboogbrug ook linksaf richting Ventweg en Boekbinderslaan. Onderzocht moet worden of deze route inpasbaar is in de VRI en wat dit voor de doorstroming van de bussen betekent. Tevens is er een akkoord nodig vanuit de concessieverlener (provincie Utrecht) om regulier verkeer toe te laten op de busbaan[1].

Leefbaarheid

De leefbaarheid wordt kwalitatief beoordeeld op basis van geluidsoverlast. Geluid is afhankelijk van intensiteiten en snelheid. In de alternatieve variant van De Pagter wordt noch een verbetering, noch een verslechtering verwacht. De intensiteiten van het gemotoriseerd verkeer verplaatsen zich namelijk van de Zandweg naar de Rijkstraatweg (busbaan). Op beide wegen is de maximum snelheid 30 km/u. Wel is er een risico dat verkeer op de busbaan harder rijdt dan toegestaan, gezien het lange rechte ontwerp van de weg. Ook zou de score van de leefbaarheid slechter kunnen uitpakken indien de route via de busbaan

[1] Tijdens de Raadscommissie Milieu, Openbare Ruimte en Groen van 22 januari 2026 is de toezegging gedaan dat de provincie wordt gevraagd om de gevolgen van opstellen van de busbaan voor evt. vertraging van bussen in kaart te brengen.

aantrekkelijker wordt voor meer automobilisten als gevolg van de drukte op de kruispunten op de ringwegen.

Beleid

Om te beoordelen of de alternatieve variant aansluit bij het beleid van de gemeente is het Mobiliteitsplan 2040 als belangrijkste referentiekader gehanteerd. Daarin staan diverse doelen geformuleerd zoals '*goede autobereikbaarheid voor noodzakelijk bestemmingsverkeer via snelwegen en stedelijke verbindingswegen', systeemsprong voor het openbaar vervoer' en 'meer ruimte voor voetgangers en fietsers*'.

Het openstellen van een busbaan is niet in lijn met beleid om '*voorrang te geven aan schone manieren van vervoer die zo min mogelijk ruimte innemen*', zoals openbaar vervoer. Ook is voor het invoeren van deze maatregel akkoord nodig van de concessiehouder. Verder kan deze maatregel ervoor zorgen dat de bus wordt vertraagd. Dit wordt momenteel door de provincie onderzocht. Ook is een extra ontsluitingsroute creëren voor de auto door een woongebied niet in lijn met het beleid.

Kosten

Het kruispunt bij de Regenboogbrug krijgt meer verkeer te verwerken. Hierdoor moet mogelijk een vrije uitvoegstrook voor de bus gemaakt worden. Ook de bocht van de Rijksstraatweg naar de Regenboogbrug toe moet worden herzien. Dit leidt tot een aanpassing van het kruispunt. Deze kosten bedragen (incl. afronding, excl. BTW) ca. €500.000.

Raakvlak met opgeblazen fietsopstelstrook

De variant van De Pagter kenmerkt zicht door de combinatie van het openstellen van de busbaan met het creëren van een groot fietsopstelvak (OFOS) op de brug en op de Meerndijk. Kijkend naar de aspecten die in deze memo zijn behandeld omtrent het openstellen van de busbaan is er vooral een raakvlak met de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer. Het openstellen van de busbaan zorgt voor circa 25% minder verkeer op de Meernbrug, waardoor fietsers minder snel in aanraking komen met autoverkeer. Echter, alle richtingen blijven mogelijk op de Meernbrug en de rijbaan op de brug richting het noorden wordt smaller door het realiseren van een middenberm. Hierdoor is de kans groter dat een fietser moet wachten achter een automobilist die wacht om de Zandweg op te rijden of over te steken.

Gecombineerde effecten OFOS en openstellen busbaan

Meernbrug

- Er ontstaat een nieuwe dodehoek-situatie voor fietsers vanaf de brug in zuidelijke richting, indien gemotoriseerd verkeer gelijktijdig groen krijgt en rechtsaf kan slaan vanaf de brug;
- Door de busbaan open te stellen, neemt de hoeveelheid rechtdoorgaand verkeer op De Meernbrug af. Wel blijven alle rijrichtingen voor gemotoriseerd verkeer mogelijk, dus ook de risicovolle bewegingen (bij kruispunt Zandweg). Zonder beperking van de toegestane rijrichtingen voor gemotoriseerd verkeer naar de Zandweg vanuit het zuiden, lost dit knelpunt niet op;
- Indien de hoeveelheid linksafslaande fietsers niet afgewikkeld kan worden, komen zij op de Rijksstraatweg stil te staan, waardoor een mogelijk conflict ontstaat met naar de busbaan afslaand gemotoriseerd verkeer.

Regenboogbrug

- Het openstellen van de busbaan resulteert in extra verkeer bij Regenboogbrug, waardoor hier eenzelfde situatie als bij Meernbrug kan ontstaan. Mogelijk zijn extra maatregelen nodig, zoals een aanpassing aan de kruising Rijksstraatweg – Regenboogbrug;
  Het openstellen van de busbaan leidt mogelijk tot hinder voor doorstroming van busverkeer (door terugslag Regenboogbrug op Rijkstraatweg). Dit wordt momenteel nader onderzocht. Tevens akkoord nodig vanuit concessieverlener (provincie Utrecht).

Netwerkeffecten

- De Rijkstraatweg wordt door het openstellen van de busbaan voor doorgaand verkeer wellicht nog wel interessanter dan de Zandweg. Daardoor trekt deze variant mogelijk extra doorgaand verkeer aan;
- Het effect van het openstellen van de busbaan op de geluidsbelasting van woningen en gebouwen aan de Rijksstraatweg vergt nader onderzoek;
- Het openstellen van de busbaan is niet in lijn met het gemeentelijk Mobiliteitsplan.

Conclusie

Op basis van de analyses scoort de variant van De Pagter minder goed op alle afgewogen criteria dan andere varianten (zie ook pagina 59/60 van de netwerkstudie) en levert mogelijk nieuwe knelpunten op. De meest kansrijke varianten om de situatie rondom de Meernbrug te verbeteren kenmerken zich door het verminderen / weghalen van verkeersstromen op de Meernbrug.

Ook de OFOS draagt niet bij aan het verminderen / weghalen van de verkeersstromen op de Meernbrug. Aanvullend ontstaan nieuwe, complexe weefbewegingen voor fietsers, een verplaatsing van de opstellocatie en neemt de opstelruimte voor fietsers in noordelijke richting op de brug af. Het realiseren van de OFOS, al dan niet in combinatie met een busbaan, wordt omwille van nieuwe verkeersveiligheidsrisico's afgeraden.