

2026.01.15: Inbreng Fietzersbond RIB Verkeersveiligheid op- en rond de Meernbrug in De Meern.

De Fietzersbond is blij met de gedegen onderzoeken die rond de Meernbrug en de verkeersdrukte in De Meern zijn uitgevoerd. Ook voor het proces willen we de gemeente een compliment geven. Voor het onderzoek startte is in een stakeholder-bijeenkomst zoveel mogelijk informatie opgehaald bij mensen die de kruising goed kennen. De suggesties voor maatregelen zijn meegenomen in het onderzoek.

Verder zijn we blij met de duidelijke en transparante afweging van de varianten onderling. Daar zijn zowel de aspecten doorstroming als OV als veiligheid als leefbaarheid als het mobiliteitsbeleid als de kosten bij betrokken. De studies zijn behoorlijke boekwerken geworden, we doen ons best om hier zo kort mogelijk op te reageren

Historie

De situatie rond de brug is al meer dan 30 jaar problematisch. Ruim 30 jaar geleden liep hier een sluiproute A2 <-> A12.-Langs de Castellumlaan stond destijds een tankstation, dat uitgekocht zou moeten worden als de gemeente (destijds nog Vleuten-De Meern) dat had moeten uitkopen. Daar was geen geld voor.

Het tankstation is in januari 1995 afgebrand. Maar toen was er al sprake van fusie met Utrecht, dus heeft de gemeente Vleuten De Meern de hete aardappel naar u doorgeschoven.

Vervolgens was het de bedoeling dat het winkelcentrum naar deze kruising zou worden verplaatst, waarbij tevens het doorgaande verkeer zou worden beperkt. De Raad van State keurde het bestemmingsplan af en sindsdien zijn er voor de hoeken separate plannen gemaakt. De rechtstreekse route naar Het Zand is verdwenen, daar is het Castellum gebouwd. Via de Vicuslaan en Langerakbaan is doorgaand verkeer weer mogelijk gemaakt. De Rijksstraatweg is, ondanks hevige weerstand, "geknipt" tussen Veldhuizen en de Regenboogbrug ter hoogte van het Kloosterpark. Er is een busbaan aangelegd op de Rijksstraatweg. Het noordelijkste stukje Meerndijk is heringericht, de Zandweg is ingericht als fietsstraat en is onderdeel van de doorfietsroute F12 naar Woerden. De Castellumlaan wordt ingericht als fietsstraat, zodra het budget is geregeld, vermoedelijk in 2030.

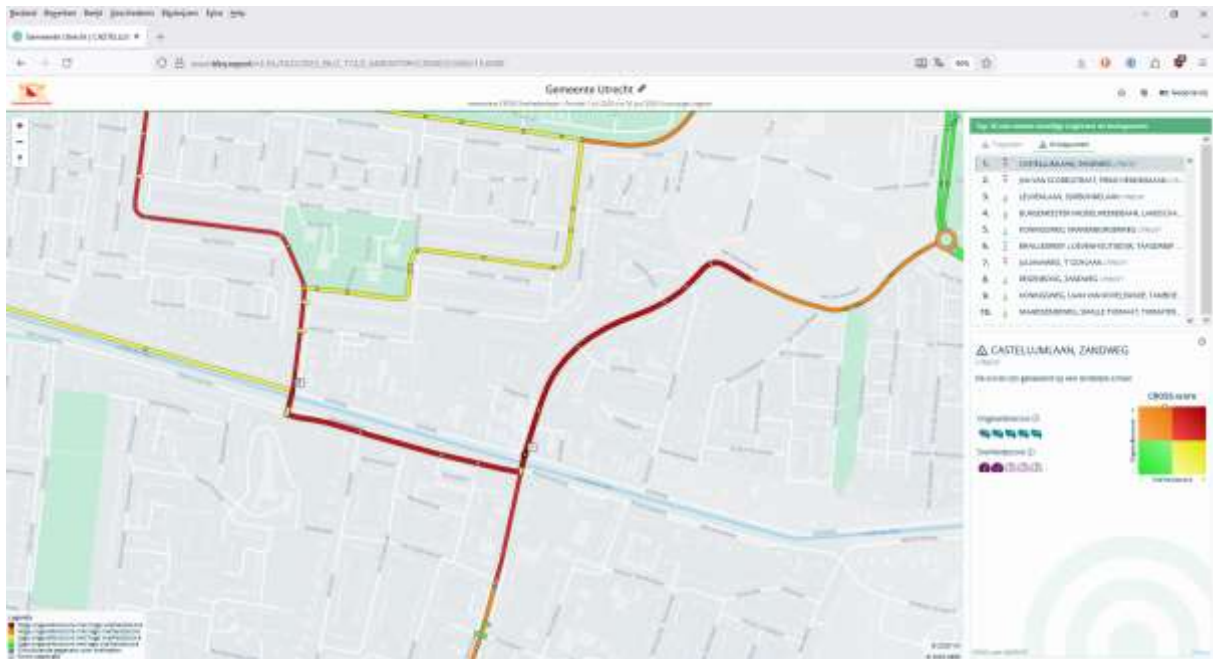
Al die tijd zijn er klachten over de verkeersveiligheid en de drukte rond de Meernbrug en overigens ook over de veiligheid bij de Regenboogbrug. De verkeersveiligheid van de Meernbrug is al vele jaren problematisch, waardoor er in al die jaren veel kleine maatregelen zijn getroffen, die de veiligheid zouden moeten verbeteren. Dat heeft het probleem echter niet opgelost. Op basis van het camera-onderzoek is terecht geconcludeerd, dat het bij de Meernbrug alleen veiliger kan worden door de hoeveelheid autoverkeer substantieel te verminderen. Om van de Meernbrug daadwerkelijk het dorpshart te maken, moet de hoeveelheid autoverkeer drastisch verlaagd worden.

Verkeersveiligheid

Volgens de Raadsbrief gebeuren er nauwelijks ongelukken bij de Meernbrug. Op de Cross snelhedenkaart zien we echter iets heel anders. https://www.bliq.report/nl-NL/NLD/2025_06/2_772/2_64065070#52.0833/5.0345/16.1725.

De kruising met de Zandweg staat op nummer één qua gevaarlijke kruispunten in gemeente Utrecht. Deze kaart combineert de snelheden (telefoondata) met de door de Politie geregistreerde ongevallen én de verkeersdrukte en kent op basis daarvan een score toe. Op rustige straten verwacht je immers minder ongevallen dan op drukke plekken.

Deze kruising heeft een hoge ongevallenscore met een lage snelheidsscore. Uit de details blijkt dat er tussen 1 juli 2020 en 30 juni 2025 11 ongevallen zijn gebeurd, waarvan 5 slachtofferongevallen. Geregistreerde slachtofferongevallen betreffen niet bepaald een geschaafde knie, dat is ambulancewerk.



De kruising met de Regenboogbrug staat nummer 8 in de lijst met (naar verhouding tot de drukte) gevaarlijke kruisingen. Daar is een hoge ongevallenscore én een hoge snelheidsscore. Er zijn acht geregistreerde ongelukken gebeurd met drie slachtofferongevallen.

Qua wegtrajecten staat de Castellumlaan op nummer 4 van gevaarlijke straten. Hoge ongevallenscore én hoge snelheidsscore. Vier geregistreerde ongevallen waarvan drie met letsel. De Vicuslaan scoort minder hoog qua overschrijding van de snelheid (oranje), maar daar is de toegestane maximumsnelheid 50 km in plaats van 30 km/uur. Hier waren twee ongevallen, beide met letsel.

Het stuk Rijksweg tussen de Regenboogbrug en Meerndijk staat op plaats 10, met een hoge ongevallenscore en een hoge snelheidsscore. Hier waren 4 geregistreerde ongevallen waarvan drie met letsel.

Bij een hoge score voor snelheid is het te verwachten dat de letsels ernstig waren. De verkeersveiligheid in dit hele gebied vinden we daarom zwaar onvoldoende.

Verkeersdrukte

Volgens de studie rijden er 3.600 auto's per etmaal over de Castellumlaan, 1.300 auto's over de Zandweg en 1.400 auto's over de Rijksweg tussen de Regenboogbrug en Meerndijk. Zo'n 400 auto's rijden over de Rijksweg – oost en zo'n 6.200 auto's over het noordelijke stuk van de Meerndijk. Bij dergelijke intensiteiten zouden er amper ongevallen mogen gebeuren. Maar ze gebeuren wel. Wie hier gaat kijken ziet ook op allerlei tijden dat het erg druk is met autoverkeer. Een

erftoegangsweg hoort minder dan 2.000 auto's per etmaal te hebben. Vooral de Castellumlaan is te druk. De Meerndijk zou gezien kunnen worden als gebiedsontsluitingsweg – 30 km/uur, dan past de verkeersdruk daar wel. Volgens het Mobiliteitsplan is het eveneens een erftoegangsweg en zou hij rustiger moeten zijn. De 1.300 auto's over de Zandweg, een fietsstraat, is problematisch, met name door de vele parkeerbewegingen. Er gebeuren, landelijk gezien, veel ongelukken met in- en uitparkeren. Openslaande portieren zijn eveneens berucht, gelukkig moet er hier aan de linkerkant van de weg worden geparkeerd. Het autoverkeer domineert het beeld in het hele gebied. Dat komt deels omdat de kruising is geregeld met een verkeerslicht waar veel verschillende richtingen zijn. Daardoor zijn de wachttijden lang. Zodra een richting groen krijgt, blijken er best wat auto's te zijn opgespaard tijdens de roodtijd. Doordat deze kruising, zeker in de spits, aan het maximum zit qua drukte, staan er regelmatig flinke rijen auto's, fietsers en voetgangers op groen te wachten. Per persoon vragen auto's daarbij de meeste ruimte en bepalen die daardoor het beeld.

Er is een flink aandeel doorgaand verkeer, ruim 25% volgens het rapport. Voor doorgaand verkeer ligt dit dorpshart alleen maar "in de weg", dat verkeer past zijn gedrag onvoldoende aan, wat wel nodig is om iedereen veilig thuis te laten komen. Dat is heel erg jammer voor al die voetgangers en fietsers die geen alternatief hebben. Voor hen is gebruik van de Meernbrug voor veel bestemmingen de enige optie en die is door het vele verkeer niet veilig. Voor het autoverkeer zijn er wel alternatieven, sterker nog: het is beleidsmatig de bedoeling dat zij andere wegen gebruiken. Daarvoor zijn de Veldhuizerweg en Oudenrijnseweg aangelegd, die routes zijn weliswaar wat langer, maar zijn een groot deel van de dag net zo snel als de route via de Meerndijk.

Dat brengt ons bij de netwerkstudie.

Die studie concludeert dat de drukte op deze kruising met diverse maatregelen flink terug te brengen is. Zonder maatregelen is de verwachting dat de verkeersintensiteit nog verder toeneemt.

De studie gaat in principe uit van het "waterbed-effect". Ook als fietsen veel leuker wordt dan autorijden, wordt er in deze studie van uitgegaan dat iedereen voor dezelfde ritten als nu, de auto blijft nemen. We weten dat dat niet klopt, want aan de andere kant van het Amsterdam Rijnkanaal wordt al jaren ingezet op een mobiliteitstransitie. Zelfs het kortste stuk snelweg van Nederland is opgeheven. De Croeselaan is geknipt en de Overste den Oudenlaan is niet belachelijk druk geworden. Wie van Zuilen naar Rivierenwijk wil, pakt nu makkelijker de fiets. Autorijden werd minder snel, fietsen werd veel leuker. Dergelijke maatregelen blijken dus wel degelijk effect te hebben op het aantal autoritten.

Volgens het Mobiliteitsplan is er in Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern meer ruimte voor het autoverkeer. Maar de vastlopende kruisingen van de Oudenrijnseweg en andere plekken in de wijk maken duidelijk: die ruimte is inmiddels vol. Om nog meer ruimte voor het autoverkeer te organiseren zijn er kostbare ingrepen nodig. Tegelijk zijn er meer wensen in de stad: vergroening, sociale problemen in Overvecht of Kanaleneiland, er liggen al jarenlang wensen voor een aantal fietsbruggen die mee gaan helpen in de mobiliteitstransitie. Er moet nog iets met de NRU. Er is volgens de concept-omgevingsvisie € 200 miljoen nodig voor de fietsbereikbaarheid van Lage Weide.



We weten niets van gemeentefinanciën, maar we denken dat de titel van het stikstof-rapport van Remkes hier wel van toepassing is: "niet alles kan". Dat zou kunnen betekenen dat wegens de kosten ook voor Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern ingezet moet gaan worden op een mobiliteitstransitie van auto naar fiets. Fietsinfrastructuur is immers vele malen goedkoper dan auto-infrastructuur.

Maatregel

Daarom vinden we eenrichtingsverkeer op de Meernbrug een goed voorstel. Het kan een goede eerste stap zijn in de mobiliteitstransitie van Leidsche Rijn. Het zorgt ervoor dat de gevaarlijke linksaf beweging vanaf de Meernbrug naar de Zandweg niet meer kan worden gemaakt. De Castellumlaan wordt rustiger, waardoor het reëel wordt om daar een fietsstraat te maken. Nu is het daarvoor te druk. Er komt veel minder verkeer via de Meerndijk naar het verkeerslicht toe en wat er komt mag alleen rechts afslaan. De bus staat niet meer in de file op de Meerndijk. Verkeer vanaf de Castellumlaan wordt niet meer gehinderd door links afslaand verkeer vanaf de Meernbrug. Door al die effecten kan de cyclustijd van het verkeerslicht veel korter worden en staat iedereen veel minder lang te wachten. Deze maatregel heeft veel voordelen voor de drukte, de veiligheid en de doorstroming van voetgangers, fietsers en het OV. Dat draagt bij aan de mobiliteitstransitie.

Sluipverkeer via de Boekbinderslaan, moet gemonitord en eventueel bestreden.

Weerstand

De winkeliers van het Mereveldplein hebben aangegeven dat ze tegen deze maatregel zijn, want ze zijn bang dat er dan minder mensen bij hen komen shoppen. De winkeliers weten echter geen alternatief te noemen waarbij de veiligheid rond de Meernbrug verbetert. Ook geven ze geen variant aan die voor hen wél acceptabel is, behalve de autonome variant of het openstellen van de busbaan. Maar daarmee verbetert de veiligheid niet. De winkeliers stellen hun omzet boven verkeersveiligheid, maar we vinden dat de gemeente een bredere afweging moet maken.

Uit diverse onderzoeken in Nederland is bovendien gebleken dat mensen die op de fiets boodschappen doen, vaker komen dan mensen die met de auto komen. Ze nemen daardoor meer impulsaankopen mee en geven op weekbasis meer uit in de winkels. Met de eenrichtingsknip zullen een aantal mensen vaker op de fiets hun boodschappen gaan doen. Daarnaast zullen inwoners uit De Meern minder makkelijk met de auto naar Vleuterweide gaan voor een boodschapje. En als ze er toch zijn gelijk de weekboodschappen halen. Het omzetverlies voor het Mereveldplein zou daarom best eens mee kunnen vallen. Wie weet is het per saldo zelfs gunstiger.

Ook in de afweging: omrijden voor automobilisten versus meer veiligheid voor de vele voetgangers en fietsers hier, wint wat ons betreft de veiligheid. Zonder maatregelen om de verkeersdrukke te beperken is de veiligheid rond de brug immers niet te verbeteren. De brug is een cruciale schakel in het fiets- en wandelnet van De Meern. Al zijn er mensen die deze kruising desondanks vermijden omdat ze bang zijn er het leven te laten. Voor auto's zijn er andere verbindingen aangelegd, omrijden kost hen naar verhouding veel minder tijd dan dat omlopen of -fietsen kost. Plekken in Utrecht waar doorgaand verkeer werd beperkt, zoals de Lange Viestraat, knapten er behoorlijk van op en dat is ook hier te verwachten. Het wordt meer dorpshart, waar je lopend en fietsend naar toe gaat. Passend bij de lange historie van de brug in het centrum van het dorp.

Andere varianten

Ja, een volledige knip op de Meernbrug scoort beter op allerlei punten, net als een knip op de Meernbrug plus een knip op de Regenboogbrug. Maar in die varianten lopen de ringwegen vast. De

gewenste route aantrekkelijker maken scoort evenmin goed op de doorstroming van alle kruispunten van de ringweg en is bovendien prijzig. We weten inmiddels dat als je de doorstroming op een plek in het wegennet verbetert, dat extra autoverkeer aantrekt waardoor een poosje later een volgende kruising vastloopt. We staan daarom achter de eenrichtingsknip op de Meernbrug.

Tijdelijke maatregelen?

Voor de afsluiting daadwerkelijk wordt gerealiseerd zal helaas nog even duren. Zijn er Quick wins die we tot die tijd kunnen toepassen? Wat ons betreft niet. De afgelopen jaren hebben al heel wat verkeerskundig onderlegde mensen gekeken of hier iets beter kan. Die Quick wins zijn inmiddels wel gerealiseerd. Ja, we vinden het erg, zo lang als fietsers moeten wachten, zeker als overstekende voetgangers en auto's in dezelfde richting wél groen licht hebben. Het verkeerslicht is ongeloofwaardig. Maar een OFOS maakt oversteken complexer en dat is met de vele schoolgaande kinderen onverantwoord. Het is hier al complex genoeg. Verkeer over de busbaan toestaan verschuift het probleem naar de Regenboogbrug. Waar ook al een probleem ligt. Verkeer over de busbaan kan ook nog extra autoverkeer aantrekken, omdat de busbaan sneller rijdt dan de Zandweg. De busbaan heeft immers geen snelheidsremmers. Dat is ook te zien in combi-variant 1: 1.400 auto's minder op de Castellumlaan, maar 2.000 auto's extra door het Weer.

Samenvattend:

We zijn blij met het gevolgde proces, waarbij van tevoren inhoudelijke kennis is opgehaald. De onafhankelijke studies zijn gedegen uitgevoerd. De uiteindelijke afweging van de varianten is integraal en transparant gedaan. We staan achter de keuze voor een eenrichtingsknip op de Meernbrug. We denken graag mee over de precieze uitvoering.

Wat ons betreft wordt de eenrichtingsknip zo snel mogelijk uitgevoerd en blijft de situatie tot dat moment ongewijzigd. Bij de Boekbinderslaan moet het sluipverkeer gemonitord en eventueel bestreden.