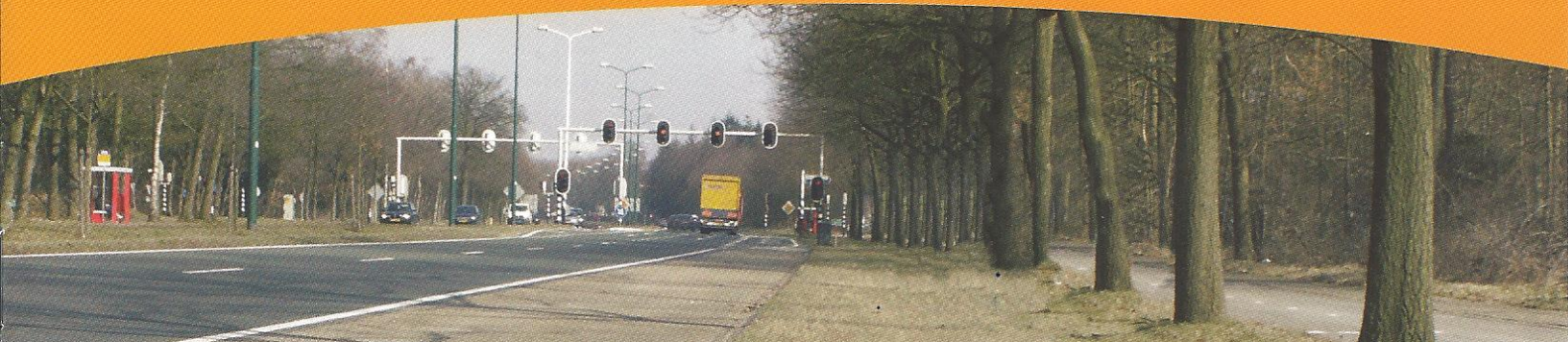




N237 Utrecht-Amersfoort



Het eerste lustrum

De reconstructie van de N237 is nu het vijfde jaar ingegaan, gerekend vanaf de opdracht van Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht. Een lustrum dus. Zoals elk groot en langdurig integraal project heeft ook de reconstructie van de N237 te maken met veranderende omstandigheden en nieuwe inzichten die soms om tussentijdse aanpassingen vragen. De verbreding van de A28 en het plan voor een verdiepte ligging van de N237 ter hoogte van Soesterberg zijn voorbeelden van ontwikkelingen die effect hebben op de uitvoering van reconstructie van de N237.

Het doel van de reconstructie

De N237 tussen Utrecht en Amersfoort is een oude Rijksweg. Na de aanleg van de A28 in 1986 heeft veel verkeer van de N237 zich verplaatst naar de A28. Maar toen het drukker werd op de A28, werd het ook weer drukker op de N237.

De N237 is niet ingericht voor zoveel verkeer en de gevolgen zijn merkbaar: het verkeer stroomt niet goed door en er wordt hard gereden waardoor gevaarlijke situaties ontstaan. Omwonenden hebben last van verkeerslawaaï en voetgangers en fietsers kunnen de weg moeilijk oversteken.

Met de reconstructie van de N237 willen we dus verschillende zaken bereiken: doorstroming, verkeersveiligheid en/of leefbaarheid. Maar dat kan niet altijd tegelijk: keuzes zijn onvermijdelijk.





Slimme verkeerslichten

De hele weg wordt om te beginnen voorzien van slimmere verkeerslichtinstallaties, die onderling contact hebben en vanuit één verkeerscentrale kunnen worden bestuurd. Op de kruising ter hoogte van de Soestdijkseweg/ Universiteitsweg is de installatie vorig jaar oktober al vervangen. Op één zaterdag zijn de regelelektronica, de lantaarns en de bekabeling vervangen. Door het op één dag te doen is verkeershinder op de zondag uitgebleven. De nieuwe verkeersregeling is een behoorlijk stuk sneller geworden; uit eerste waarnemingen blijkt dat de wachtrij vanuit Amersfoort richting Universiteitsweg (N412) sterk gereduceerd is. De nieuwe verkeerslichten die nu op het westelijke gedeelte geplaatst worden zijn ook van de moderne, slimme, variant.

Snel versus langzaam verkeer

Op het westelijke gedeelte, tussen de Berekuil en de Universiteitsweg (N412) willen we vooral de leefbaarheid voor aanwonenden en de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer verbeteren. Daartoe verwijderen we op het gedeelte waar nog 2x2 rijstroken waren (tussen de A27 en de Universiteitsweg) van elke rijbaan één rijstrook, leggen we vrijliggende busstroken aan en maken we oversteekvoorzieningen voor fietsers en voetgangers. De huidige

parallelwegen worden voor een groot gedeelte veranderd in fietspaden, waardoor het veiliger wordt voor fietsers. Uitritten worden verzameld op korte stukken parallelweg, zodat er per saldo minder aansluitingen op de N237 zullen zijn dan nu, terwijl de bereikbaarheid van de aanliggende panden gewaarborgd blijft. We verwachten dat veel automobilisten met een verre bestemming uiteindelijk eerder zullen kiezen voor de route via de verbrede A28 dan via de versmalde N237.

Minder maar veiliger aansluitingen

Op het middengedeelte, tussen Vollenhoven en de Richelleweg, blijft de bestaande verkeersruimte gehandhaafd en wordt de doorstroming vooral verbeterd door het vervangen van de bestaande verkeerslichten door slimmere verkeerslichten. Ter hoogte van de nieuwe woonwijk Sterrenberg wordt de bestaande aansluiting, die slechts de mogelijkheid biedt de N237 in oostelijk richting op te rijden, vervangen door een volledig kruispunt waardoor Sterrenberg vanuit zowel oostelijke als westelijke richting vanaf de N237 ontsloten wordt.

Waar mogelijk worden aansluitingen verwijderd om de verkeersveiligheid te vergroten, zoals de huidige aansluiting van de Rembrandtlaan. Daarnaast is het wegprofiel gemoderniseerd door het verwijderen van de oude vluchtstroken.

Beschikbare ruimte dwingt tot keuzes

Op het oostelijke gedeelte bleek het niet mogelijk om alle oorspronkelijke ambities tegelijk te verwezenlijken. De ruimte daarvoor ontbrak domweg. Daarom wordt nu gestudeerd op mogelijkheden om de doorstroming in ieder geval te handhaven en de verkeersveiligheid te verbeteren. Dat laatste is met name een punt ter hoogte van zorginstellingen Zon & Schild en de Lichtenberg en de scholen Van Lodenstein en Hoornbeek, omdat die instituten veel auto- en fietsverkeer aantrekken.

In het vervolg van deze nieuwsbrief lopen we de N237 van west tot oost af om te zien welke ontwikkelingen er spelen, welke keuzes voorliggen en met welke maatregelen die keuzes gestalte krijgen.

Kijk op de website n237.nl voor een overzicht van de knelpunten.

N237-West

Op het westelijke gedeelte wordt nadrukkelijk gekozen voor veiligheid en leefbaarheid. We kiezen voor het beperken van het autoverkeer, door het verminderen van rijstroken en het faciliteren van de route via de A28.

Fase 2: A27 tot aan de Bilthovenseweg

Zoals iedereen kan waarnemen wordt er nu gewerkt aan de N237-West. Bij de start van de werkzaamheden is er door allerlei omstandigheden vertraging ontstaan, waaronder bijvoorbeeld de vondst van de tramrails die het nodig maakte de weg hoger te maken dan gepland. De aannemer verwachtte aanvankelijk nog de vertraging in te kunnen lopen, maar mede door de vorstperiode gaat dat niet meer lukken. Het hele werk heeft nu een vertraging van twee maanden. Dat betekent dat het werk aan fase 2, tussen A27 en Bilthovenseweg, zal duren tot half juni.

Fase 3: Bilthovenseweg tot aan de Universiteitsweg

Fase 3 start aansluitend aan fase 2 en duurt tot eind september 2012. We werken dan vanaf de aansluiting van de Bilthovenseweg tot aan de Universiteitsweg (N412). Vooruitlopend op fase 3 wordt in mei al gewerkt aan de bruggen bij Kloosterpark en het KNMI. De huidige bruggen worden gesloopt en nieuwe worden opgebouwd. Na intensief overleg met aanwonenden heeft Mourik besloten hiervoor

de techniek van boren te gebruiken in plaats van heien. Aanwonenden verwachten dat die techniek minder kans geeft op scheurvorming aan gebouwen. Eén en ander is overigens afhankelijk van de bouwvergunning die bij het schrijven van deze nieuwsbrief nog niet door de gemeente De Bilt was afgegeven.



Geluidreducerend asfalt

Er bestaan vele soorten asfalt, met elk bijzondere eigenschappen. Normaal gesproken worden de (moderne) geluidreducerende deklagen op rechte stukken weg aangebracht waarop weinig 'wringing' plaatsvindt: remmen, optrekken en van richting veranderen. De kruispunten worden dan voorzien van een dichte asfaltbeton die goed bestand is tegen deze wringende krachten.

Voor de N237 zou deze werkwijze betekenen dat er een lappendeken van verschillende soorten asfalt ontstaat: geluidreducerend asfalt op de rechte stukken en dicht

asfaltbeton op de kruisingen. De overgangen tussen de soorten asfalt veroorzaken voor het gehoor een ander geluid, dat ook nog eens als hinderlijk wordt ervaren. Dat is natuurlijk juist niet wat we op de N237 willen bereiken.

Daarom wordt op het hele traject, van Berekuil tot aan de Universiteitsweg, één asfaltmengsel gebruikt. Het wordt een geluidreducerend asfalt dat goed bestand is tegen zogenaamd 'wringend' verkeer en een geluidreductie oplevert van 1,9 decibel of dB(A) bij een rijdsnelheid van 80 km/uur.

Markering, beplanting en verlichting later dit jaar

Als de werkzaamheden aan de weg afgerond zijn, moet er nog het één en ander gebeuren.

Markeringen

Voor de Kerstperiode 2011 is het wegvak tussen de Berekuil en de Archimedeslaan weer opengesteld. Al snel kregen wij vragen/opmerkingen binnen over de aangebrachte markeringen: ze zijn slecht zichtbaar en verdwijnen snel. Op dit wegvak moet op de hoofdrijbaan nog de laatste laag asfalt (deklaag) aangebracht worden. In deze tijdelijke situatie passen we wegverf toe vanwege de flexibiliteit en het tijdelijke karakter van de situatie. Wegverf slijt snel en de zichtbaarheid neemt af. Voor alle aan te brengen markeringen geldt bovendien dat dit moet gebeuren onder ideale omstandigheden, bij een temperatuur boven 5 graden en droog. Begin februari heeft de aannemer geprobeerd de markeringen weer op te frissen.

De deklaag wordt in twee weekenden in september aangebracht, waarna de definitieve markering er op gaat. In de eindsituatie passen we een thermoplastische markering toe die veel langer meegaat dan wegverf.

Beplanting

Naast de nieuwe weg zijn nu de plantvakken te zien waar straks de nieuwe bomen in worden geplant, maar ook dat moet nog even wachten. De beplanting wordt eveneens in één keer aangebracht, als de werkzaamheden aan de weg klaar zijn. We wachten daarmee tot het plantseizoen, dat



loopt van 1 november tot 1 maart. De beplantingen op dit wegvak worden dan ook aangebracht in november 2012.

Verlichting

De lantaarnpalen worden vervangen door moderne, die meer lichtopbrengst geven en minder verstrooiing naast de rijbaan. Alle 'oude' lantaarnpalen tussen de Berekuil en de Universiteitsweg zijn aangesloten op één elektriciteitsnet. Het is niet mogelijk ze één voor één uit te schakelen, het is alles of niets. Dat geldt ook voor de nieuwe lantaarnpalen: die worden allemaal aangesloten op een nieuw elektriciteitsnet, gescheiden van het oude.

Daarom kan de nieuwe verlichting pas gebruikt worden als alle lantaarnpalen geplaatst zijn en aangesloten op het nieuwe elektriciteitsnet. Dan wordt de huidige verlichting afgekoppeld van het net en kunnen de oude lantaarnpalen verwijderd worden. Voorlopig staan dus de nieuwe en oude palen naast elkaar in de bermen en branden alleen de oude.

Nieuwsbrief wordt elektronisch

Deze nieuwsbrief verschijnt in een oplage van 6.000 exemplaren. Omdat de provincie Utrecht streeft naar duurzaamheid, onderzoekt de redactie nu de mogelijkheden om de nieuwsbrief te vervangen door een elektronische vorm. Te denken valt onder meer aan een combinatie van website, een 'nieuwsupdate' per e-mail waarop u zich kunt abonneren,

en periodiek versturen van een eenvoudige nieuwsbrief aan een beperkte doelgroep voor speciale berichtgeving. Het streven is om in de volgende (papier) nieuwsbrief duidelijkheid te geven over eventuele veranderingen. Mocht u over dit onderwerp suggesties hebben, dan kunt u die natuurlijk altijd naar ons e-mailen.

N237-Zeist en Soest

Op het gedeelte van de N237 tussen De Bilt en Amersfoort staat het verbeteren of behouden van de doorstroming centraal. Waar mogelijk worden veiligheid en leefbaarheid vergroot.

Werkzaamheden A28

Met Rijkswaterstaat is afgesproken dat gedurende het werk aan de A28 zo min mogelijk gewerkt wordt aan die gedeelten van de N237 die als noodroute voor de A28 dienst doen. Het gaat dan om de weg vanaf Vollenhoven tot aan de Stichtse Ronde. Voor zover er aan de N237 gewerkt moet worden, zal dat zodanig gebeuren dat het verkeer er zo min mogelijk hinder van ondervindt. Afsluitingen zijn in ieder geval 'uit den boze'.

De tijdelijke maatregelen

In 2010, toen bekend werd dat Rijkswaterstaat de A28 ging verbreden, zijn op de N237 tijdelijke maatregelen genomen om de bereikbaarheid van de regio te garanderen. De maatregelen werden tijdelijk genoemd, omdat ze niet meer nodig zijn zodra het werk aan de A28 gereed is.

In september vorig jaar is geteld hoeveel meer verkeer over de N237 reed ten opzichte van dezelfde periode in 2009. De maatregelen en hun effecten zijn:

- Veranderen van de rechtsaf-strook in een vrije –zonder verkeerslichten– op de Universiteitsweg richting Zeist. Op een werkdag van 7.00 tot 19.00 uur maakt circa 10% meer verkeer gebruik van de rechtsaf-strook dan in 2009 (5.449 in 2009 tegen 6.017 in 2011). In de avondspits tussen 16.00 en 18.00 uur zien we zelfs een toename van circa 19% (1.163 en 1.383).
- verdubbelen van de linksaf-strook bij Vollenhoven. In aantallen voertuigen (op een gemiddelde werkdag van 7.00 tot 19.00 uur 1.112 in 2009 en 1.176 in 2011) valt hier de extra rijstrook niet zozeer op. Wel is de filevorming die in 2009 aanwezig was nu niet meer aanwezig en dat is voor de bereikbaarheid belangrijker dan het aantal voertuigen.
- veranderen van de rotonde bij afvalverwerker Tammer in een turbo-rotonde. Hiervan zijn geen gegevens beschikbaar.
- verlengen van de rechtsaf-strook bij de Richelleweg. Geen gegevens beschikbaar.

Naar nu blijkt, hebben de maatregelen het beoogde effect gehad. Dat is vooral te zien aan de rechtsaf-strook bij de N412,

die de 'kraan' vormt waarlangs het extra verkeer op de N237 stroomt. De regio is bereikbaar gebleven en de doorstroming is verbeterd. Er gaan dan ook stemmen op om deze maatregelen niet terug te draaien en ze permanent te maken. In dat geval zal worden bekeken of, en zo ja welke, juridische procedures hiervoor nog moeten worden doorlopen. Provincie Utrecht en Rijkswaterstaat zijn onlangs in bespreking gegaan over de wenselijkheid en haalbaarheid van het handhaven van de 'tijdelijke maatregelen'. We houden u op de hoogte.

Kruispunt Vollenhoven

Lange tijd is het 'strekken van de bocht' bij Vollenhoven onderdeel geweest van het reconstructieplan N237. Daardoor zou de route Utrecht-Amersfoort de dominante route worden, en de weg naar Zeist vormgegeven worden als een afslag. Het ontwerp van zo'n strekking bleek een lastige klus, omdat de nieuwe kruising volgens de gebruikelijke ontwerprandvoorwaarden al gauw buiten het huidige kruispuntvlak zou uitkomen: het paste gewoon niet.

Door de verdubbeling van de linksaf-strook richting Amersfoort en door een nieuw ontwerpidee voor het compacter maken van dit kruispunt, lijkt het er nu op dat de 'strekking' niet meer noodzakelijk is. Bovendien kunnen in het nieuwe idee de beoogde fietstunnels onder dat kruispunt een stuk korter worden, wat voor de fietsers prettiger is en ook nog eens een stuk goedkoper is.

Rond de zomer wordt bekend hoe het nieuwe kruispunt er uit gaat zien. Dat hangt er namelijk ook van af of de dubbele linksaf-strook kan blijven liggen. Dit is één van de tijdelijke maatregelen waarvoor bekeken wordt of die permanent gemaakt kunnen worden.

Afsluiting Rembrandtlaan

De Rembrandtlaan (bij het witte kerkje) komt uit op de N237. Dat levert soms onverwachte situaties op voor het verkeer op de N237. De aansluiting moet daarom verdwijnen en verkeer moet in de toekomst via de Dolderseweg (N238) op de N237 uitkomen. In het nieuwe verkeerscirculatieplan (VCP) van de

Wonen op STERRENBURG

gemeente Zeist is de afsluiting van de Rembrandtlaan inmiddels ook opgenomen. De planning is dat het VCP in september van dit jaar definitief wordt vastgesteld en dat daarop een verkeersbesluit wordt genomen. Hiervoor zijn we afhankelijk van de gemeente Zeist. Pas dan wordt de aansluiting van de Rembrandtlaan op de N237 opgeheven.

Sterrenberg

De aanleg van het nieuwe kruispunt Sterrenberg had in 2011 zullen starten, maar zoals we u eerder berichtten bleken twee (vergunning-)procedures nog niet doorlopen te zijn. Die procedures lopen nu alsnog en dankzij het doorvoeren van een wijziging in het ontwerp aan de noordzijde – nodig in verband met het bestemmingsplan- is het mogelijk medio 2012 de woonwijk netjes op de N237 te kunnen ontsluiten. Rijkswaterstaat heeft aangegeven dat het kruispunt Sterrenberg geen belemmering vormt voor de doorstroming van het verkeer op de N237. Het kruispunt wordt in fasen gemaakt om de verkeersdoorstroming tijdens de aanleg te waarborgen. De werkzaamheden starten waarschijnlijk eind mei en zijn eind juni afgerond.

Fietsoversteek bij E-village

Ter hoogte van kantoorcomplex E-village in Huis ter Heide steken dagelijks aardig wat fietsers over. Omdat dat op die plek niet de bedoeling is, levert dat nog wel eens spannende situaties op. De provincie wil dat dan ook op korte termijn aanpakken. We onderzoeken hoe we hier het oversteken van fietsers tegen kunnen gaan. Daarnaast wordt de met verkeerslichten geregelde fietsoversteek bij de Prins Alexanderweg verbeterd.

Verdiepte ligging bij Soesterberg

In het 'Masterplan Soesterberg', opgesteld naar aanleiding van het opheffen van de vliegbasis, staan plannen voor de omvorming van Soesterberg Noord van woon-werkterrein naar een aantrekkelijker woongebied. Eén van de wensen in het plan is het voorkomen dat de N237 een barrière gaat vormen tussen de verschillende woonkernen van Soesterberg. De afgelopen jaren is daarom een plan ontwikkeld om de N237 ter hoogte van Soesterberg te verdiepen en de verbindingen tussen het deel van Soesterberg ten noorden van de N237 en het deel ten zuiden van de N237 te verbreden en ongelijkvloers te laten kruisen met de N237. Inmiddels is het plan voor de verdiepte ligging uitgewerkt.

Prijsvraag Bond Heemschut



Bond Heemschut heeft eind vorige jaar ter ere van haar honderdjarig bestaan een prijsvraag uitgeschreven voor een eigentijdse invulling van één van de vakken van de Wegh der Wegen,

De ideeënprijsvraag richtte zich op de

plaats waar het oorspronkelijke 17^e eeuwse concept het meest lijkt te zijn aangetast, te weten de aansluiting van de van Weerden Poelmanlaan en de Richelleweg op de huidige N237

nabij de kern Soesterberg. De jury onder voorzitterschap van gedeputeerde Mariëtte Pennarts van de provincie Utrecht selecteerde uit de 27 inzendingen zes genomineerden. Zij kende eenstemmig aan drie inzenders een gedeelde eerste prijs toe aan Joost Koek, Pleino6 en VS landschap. Pouderoyen Compagnons kreeg een eervolle vermelding.

De hele jurybeoordeling kunt u nalezen op www.heemschut.nl.

N237-Oost

Het ontwerpproces voor het oostelijk gedeelte van de N237, vanaf Soesterberg tot aan de Stichtse Rotonde, is vorig jaar opnieuw gestart. De oorspronkelijke opdracht kon niet uitgevoerd worden. Inmiddels zijn er wel nieuwe ideeën in ontwikkeling, die zich vooral richten op verkeersveiligheid en doorstroming.

Kruispunt bij Lichtenberg/Van Lodenstein/Hoornbeek

Het bleek de afgelopen jaren lastig om de situatie rond de instelling Lichtenberg en de scholen Van Lodenstein en Hoornbeek veiliger te maken zonder ernstig afbreuk te doen aan de doorstroming. Een veilige oversteekmogelijkheid voor fietsende scholieren en een veilige in- en uitrit voor Lichtenberg zou immers onherroepelijk een verkeerslichtinstallatie inhouden, die vooral in de spits het doorgaande verkeer zou afremmen.

Een nieuw ontwikkeld plan gaat uit van een kruising iets westelijk van de drie instellingen, waarop zij voor autoverkeer worden ontsloten. Fietsers krijgen in dit plan een eigen oversteekvoorziening in de vorm van een fietstunnel bij de

Stichtse Rotonde. Dit plan ligt nog op de tekentafel en wordt nu beoordeeld door verschillende experts van zowel provincie Utrecht als gemeente Amersfoort, gemeente Soest en Rijkswaterstaat.

Zon & Schild

De verkeerssituatie bij Zon & Schild is niet veilig. Autoverkeer dat naar Zon & Schild gaat moet stilstaan op de rijbaan en de fietsers op het fietspad in de gaten houden, terwijl autoverkeer dat Zon & Schild verlaat conflicteert met het fietsverkeer en tegelijk gespitst moet zijn op het juiste moment om op de rijbaan in te voegen. In nieuwsbrief 12, in te zien op www.n237.nl, stond een schets van de nieuwe situatie inclusief een verkeerslichtinstallatie. Vanwege de verbreding van de A28 moest dat plan aangehouden worden, de werkzaamheden zouden de wegcapaciteit van de N237 en daarmee de functie van calamiteitenroute voor de A28 teveel aantasten. Wanneer het plan voor de ontsluiting van de instelling Lichtenberg en de scholen Van Lodenstein en Hoornbeek definitief is (en de A28 tegen die tijd gereed is) wordt de situatie bij Zon & Schild definitief aangepakt.



N237 Utrecht-Amersfoort



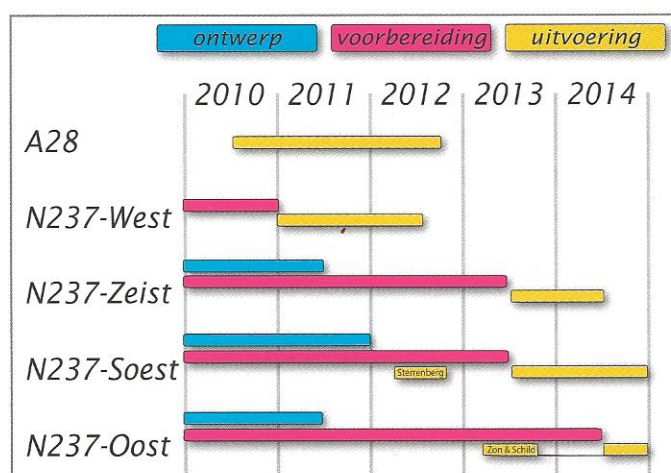
Enquête over communicatie

In december en januari hebben we een enquête gehouden onder de 6.000 lezers van deze nieuwsbrief over de communicatie rond de reconstructie. Slechts 14 personen hebben aan de enquête meegedaan, een verbijsterend laag aantal. Statistiek heeft bij deze aantallen geen zin, daarom moeten we concluderen dat de enquête niets heeft opgeleverd. De mensen die de moeite hebben genomen de enquête in te vullen willen we hartelijk danken. Hun opmerkingen en suggesties hebben we ter harte genomen.

Tijdpad



Hieronder ziet u de verschillende fasen van de reconstructie en de verwachte planning per traject.



Colofon

Nieuwsbrief 14 N237, april 2012

Uitgave: provincie Utrecht,
Postbus 80300, 3508 TH Utrecht
Tekst: Korbee & Hovelynck, De Bilt
Vormgeving: MMC provincie Utrecht
Foto's en illustraties: Korbee & Hovelynck
Oplage: 6.000

Aan de tekst in deze nieuwsbrief kunnen geen rechten worden ontleend. Informatie over de reconstructie is ook te vinden op www.provincie-utrecht.nl.



Voor nadere informatie over het project of met vragen of opmerkingen kunt u via onderstaande gegevens contact met ons opnemen.



Website: www.provincie-utrecht.nl/reconstructieN237
E-mail: n237@provincie-utrecht.nl
Telefoon: (030) 225 28 94 (informatiepunt N237)
Post: Provincie Utrecht, Ben van de Puttelaar,
Postbus 80300, 3508 TH Utrecht

Meer exemplaren van deze nieuwsbrief of exemplaren van eerdere nieuwsbrieven zijn aan te vragen via bovenstaand telefoonnummer of adres.