

RAADSINFORMATIEBRIEF met beantwoording artikel 42 vragen

Van

college van burgemeester en wethouders

Vergadering van

Kenmerk

Z/25/082970 / D/25/181732

Portefeuillehouder

Roy Luca

Portefeuille

Verkeer en Vervoer

Opsteller

Zuiderveen, Johan

Onderwerp

Doorfietsroute Vervolg

Beantwoording van de vragen

Schriftelijke vragen artikel 42 inzake doorfietsroute – vervolg

Inleiding

Op 16 januari heeft Inwonersbelangen artikel 42 vragen ingediend over het project 'doorfietsroute'. Deze vragen zijn op 11 februari 2025 beantwoord door het college. De beantwoording heeft echter tot vervolgvragen geleid. Hieronder vindt u de antwoorden van het college op de vervolgvragen.

Vervolg vragen

Vraag 3 luidde: Vanaf de Sportlaan richting de Molenbrug ligt een bestaand fietspad, het is onduidelijk wat hiermee gaat gebeuren, kan hier meer duidelijkheid aangegeven worden? *Antwoord college: Bij de realisatie van de doorfietsroute wordt dit verplichte fietspad een onverplicht fietspad. Fietzers richting Utrecht kunnen dan op de fietsstraat blijven rijden en hoeven niet meer twee keer over te steken. Fietzers van of naar de Sportlaan kunnen het fietspad blijven gebruiken*

Vervolg vragen 3.1:

a. Hoe wordt de doorstroming van het verkeer op de nieuwe doorfietsroute gewaarborgd, gezien het feit dat het fietspad niet meer verplicht is?

Antwoord: De maximale capaciteit van de Harmelerwaard is conform het wegencategoriseringsplan 6.000 motorvoertuigen per etmaal. Uit de meest recente cijfers uit 2018 blijkt dat hier 1.600 motorvoertuigen per etmaal (het totaal van beide richtingen) reden.

De capaciteit van een weg waar fietsers gebruik van maken wordt met name bepaald door de breedte. De breedte van de Harmelerwaard op dit punt is ongeveer 4,50 meter. Afhankelijk van het aantal bromfietzers is de maximale capaciteit van de Harmelerwaard voor (brom)fietzers ongeveer 7.500 per etmaal (CROW, 2021). In 2018 reden hier gemiddeld over een etmaal 1.500 fietsers.

De doorstroming is hier niet in gevaar.

b. Worden er aanvullende verkeersmaatregelen genomen om fietsers te beschermen, nu het fietspad niet langer verplicht is?

Antwoord: Ja, wij verlagen de maximumsnelheid op deze weg naar 30 km/uur. Daarnaast wordt de fietsstraat aangelegd in rood gekleurd asfalt met duidelijke borden. Zo wordt het extra duidelijk voor bestuurders van gemotoriseerd verkeer dat het een drukke fietsroute is en dat auto's op de fietsstraat te gast zijn.

c. Waarom is er gekozen voor twee fietspaden naast elkaar, en wat is het voordeel hiervan ten opzichte van één enkel fietspad?

Antwoord: Nu ligt er een verplicht fietspad naast de weg. We gaan de weg veranderen in een fietsstraat. Daarom hoeft het fietspad ernaast niet meer verplicht te zijn. Fietsers mogen straks kiezen. Voor sommige fietsers, bijvoorbeeld fietsers die naar of van de sportvelden komen, is het fietspad fijner en veiliger om te gebruiken. Voor andere fietsers is het fijner en veiliger om op de toekomstige fietsstraat te fietsen. In ieder geval staat de veiligheid van de fietsers bij ons altijd voorop.

d. Ook het dorpsplatform Harmelen heeft op 5 maart 2025 vragen gesteld. We zijn benieuwd naar de beantwoording hiervan! Is het mogelijk om deze beantwoording te ontvangen?

Antwoord: Dat is mogelijk, de beantwoording van de vragen zijn toegevoegd als bijlage 3 (D/25/182618).

Vraag 8 luidde: Vanaf de blauwe brug richting centrum Harmelen is het buiten de bebouwde kom, met een 30km zone. Vanaf de blauwe brug richting Breeveld/Woerden is het buiten de bebouwde kom en is er een 60km zone is. De kruising is bij de blauwe brug welke aangeduid als bebouwde kom. De vraag is of dit juist is? Waarom wordt het gedeelte vanaf de blauwe brug richting Breeveld geen 30km zone met roodasfalt? Aangezien deze aangrenzend is aan het bestaande fietspad wat de route is van het doorfietspad?

Antwoord college: Dit is correct. De keuze om dit deel (en ook Veldwijk) van de doorfietsroute geen fietsstraat van 30 km/uur te maken, heeft twee redenen: Er rijdt veel minder gemotoriseerd verkeer en de kosten van het aanleggen en onderhouden van een fietsstraat zijn hoog.

Vervolg vragen 8.1:

a. Wat zijn de specifieke verkeersveiligheidsmaatregelen die genomen zijn op het gedeelte van de route richting Breeveld/Woerden om de veiligheid van fietsers te waarborgen?

Antwoord: De weg blijft ingericht als een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom met kantmaking, omdat het hier om een doorfietsroute gaat. Daarnaast wordt de huidige asfaltkussen vervangen door een fietsvriendelijke drempel over de volle breedte van de rijbaan. Deze drempel is veel effectiever in het beperken van de snelheid van gemotoriseerd verkeer dan de huidige afgesleten asfaltkussen.

b. Wat is de reden dat het stuk richting Harmelen wel buiten de bebouwde kom ligt met een 30 km/u zone, terwijl het stuk richting Breeveld een 60 km/u zone is?

Antwoord: Er is meer dan 20 jaar geleden besloten om op Haanwijk de snelheid te verlagen naar 30 km/uur en verkeersdrempels aan te leggen. Dit was nodig om de overlast van te snel rijdend verkeer te verminderen. Op Breeveld is dit niet nodig, omdat daar veel minder auto's en ander gemotoriseerd verkeer rijdt.

c. Hoe wordt de verkeersveiligheid op de route richting Breeveld gewaarborgd als er geen fietsstraat met een snelheidslimiet van 30 km/u wordt aangelegd?

Antwoord: Door deze weg in te richten conform de landelijke principes van Duurzaam Veilig, zie ook het antwoord op vraag a.

d. Is er een plan om de verkeersintensiteit "toekomstige flexwoningen" op de route richting Breeveld te monitoren?

Antwoord: Wij tellen regelmatig hoeveel mensen de doorfietsroute gebruiken. Dat doen we eens in de paar jaar. We tellen dan niet alleen het aantal fietsers, maar ook het aantal auto's en andere motorvoertuigen. Zo houden we de doorfietsroute, maar ook andere routes, goed in de gaten.

e. Zou het in de toekomst nodig kunnen zijn om de snelheidslimiet te verlagen naar 30 km/u en is dat dan ook mogelijk?

Antwoord: De gemeente kan besluiten om de snelheid te verlagen, maar moet dit wel zorgvuldig doen. Volgens de landelijke richtlijnen is de laagste maximumsnelheid buiten de bebouwde kom 60 km/uur. Alleen in speciale gevallen kan dit worden verlaagd, bijvoorbeeld op de locatie waar een drukke fietsroute de weg oversteekt of waar een fietsstraat wordt aangelegd.

f. Wat zijn de specifieke kosten voor het aanleggen van een fietsstraat met roodasfalt, en hoe worden deze kosten afgewogen tegen de verwachte voordelen, zoals meer veiligheid voor fietsers?

Antwoord: Het aanbrengen van rode coating op bestaand (of nieuw) asfalt is met de huidige prijzen ongeveer € 40,- per vierkante meter. Voor Breeveld komt het totaal bedrag voor de aanleg van een fietsstraat dan op ongeveer 160.000 euro. Het gaat echter niet alleen om de aanleg, maar ook om het onderhoud van de weg. Zoals in de vorige beantwoording is

aangegeven is de noodzaak voor het realiseren van een fietsstraat op deze locatie niet aanwezig, omdat hier weinig gemotoriseerd verkeer rijdt.

g. De veiligheid van verkeersdeelnemers met name kwetsbare gebruikers zoals fietsers en voetgangers moet altijd voorop staan. Is het college met Inwonersbelangen eens dat het belangrijk is, dat verkeersmaatregelen primair gericht moet zijn op veiligheid en niet uitsluitend op een financiële afweging is?

Antwoord: Het college is het eens met Inwonersbelangen dat verkeersmaatregelen primair gericht moeten zijn op veiligheid en dat het nemen van een verkeersmaatregel niet uitsluitend een financiële afweging is.

Vraag 9 luidde: De bewoners hebben tijdens de inloop bijeenkomst van 4 november vragen en aandachtspunten aangegeven, zijn deze vragen verzameld?

Antwoord college: Deze vragen zijn beantwoord en gedeeld met alle bewoners die hun emailadres hebben achtergelaten. Dit is ook duidelijk gemaakt tijdens de bewonersavond. Een afschrift hiervan is niet mogelijk, omdat er herleidbare informatie in de vragen staat (adresgegevens).

Vervolg vragen 9.1:

a. Kan er een samenvatting of een geanonimiseerde versie van de vragen en antwoorden worden verstrekt voor transparantie, zonder dat er sprake is van privacy-inbreuk

Antwoord: Dat kan, zie bijlage. Conform regelgeving AVG

Vervolg vragen:

15. Welke stappen zijn er ondernomen om de kanttekeningen van Veilig Verkeer Nederland afdeling Harmelen over de doorfietsroute te onderzoeken?

Antwoord: In 2022 hebben wij, samen met leden van VVN Harmelen, de doorfietsroute gefietst. We hebben uitvoerig stilgestaan bij de knelpunten en hebben de voor- en nadelen besproken. In oktober 2024 heeft de gemeente VVN Harmelen uitgenodigd om samen het volledige concept DO te bekijken. Leden van de VVN Harmelen waren ook aanwezig bij de bewonersavond in november 2024.

16. Zijn er specifieke redenen waarom deze opmerkingen niet zijn meegenomen in het uiteindelijke ontwerp en, zo ja, welke factoren hebben daarbij een rol gespeeld?

Antwoord: Na gesprekken met de VVN Harmelen is er op één locatie een wijziging doorgevoerd in het DO, dat betrof het aanpassen van het kruispunt Kerkweg – Uitweg. Op enkele andere punten verschillen de gemeente en provincie met de VVN van inzicht. Het gaat daarbij met name over de inrichting van de doorfietsroute in de bebouwde kom van Harmelen.

17. Welke maatregelen zijn er genomen om de verkeersveiligheid op de doorfietsroute te waarborgen, vooral in gebieden die door Veilig Verkeer Nederland afdeling Harmelen als risicovol werden aangegeven?

Antwoord: Er zijn nog geen maatregelen genomen. Bij het inrichten van de doorfietsroute hanteren we de landelijke richtlijnen over doorfietsroutes en fietsstraten.

18. Hoe wordt de verkeersveiligheid gemonitord nadat de doorfietsroute is aangelegd, en zijn er plannen om aanpassingen door te voeren als blijkt dat de veiligheid in het geding is?

Antwoord: De provincie evalueert alle doorfietsroutes op gebruik en beleving. Er is al een nulmeting gehouden. De resultaten hiervan worden gedeeld en besproken met de gemeente. Bewoners en gebruikers kunnen via de gebruikelijke weg Meldingen Openbare Ruimte (MOR) klachten en meldingen indienen bij de gemeente. Er zijn geen plannen voor aanpassingen, maar als een weg onveilig blijkt te zijn, zijn we altijd bereid tot aanpassingen.

19. Zou het mogelijk zijn om de beantwoording van de gestelde vragen door Veilig Verkeer Nederland afd. Harmelen, in te zien?

Antwoord: Dat is mogelijk, de beantwoording van de vragen zijn toegevoegd als bijlage 4 (D/25/182628).

Bijlage 1: Reactieformulieren DFR bewonersavond (D/25/181733)

Bijlage 2: Schriftelijke artikel 42 vragen inzake doorfietsroute vervolg (D/25/181737)

Bijlage 3: Mailcorrespondentie Dorpsplatform Harmelen (D/25/182618)

Bijlage 4: Mailcorrespondentie VVN Harmelen (D/25/182628)