

Schriftelijke vragen Artikel 42 inzake doorfietsroute! Vervolg

Door het college zijn de vragen over de doorfietsroute op 11 februari beantwoord. Waarvoor onze dank. De beantwoording heeft nog tot enkele vragen geleid.

Hieronder treft u een aantal vervolg vragen van Inwonersbelangen:

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?
- b. Worden er aanvullende verkeersmaatregelen genomen om fietsers te beschermen, nu het fietspad niet langer verplicht is?
- c. Waarom is er gekozen voor twee fietspaden naast elkaar, en wat is het voordeel hiervan ten opzichte van één enkel fietspad?
- 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?

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

- d. Is er een plan om de verkeersintensiteit “toekomstige flexwoningen” op de route richting Breeveld te monitoren?
- e. Zou het in de toekomst nodig kunnen zijn om de snelheidslimiet te verlagen naar 30 km/u en is dat dan ook mogelijk?
- 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?
- 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?

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?

Vervolg vragen:

- 15. Welke stappen zijn er ondernomen om de kanttekeningen van Veilig Verkeer Nederland afdeling Harmelen over de doorfietsroute te onderzoeken?
- 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?
- 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?
- 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?
- 19. Zou het mogelijk zijn om de beantwoording van de gestelde vragen door Veilig Verkeer Nederland afd. Harmelen, in te zien?