

Geachte raadsleden,

Vorige week donderdag 17 juni 2021 begrepen wij tijdens de behandeling van het raadsvoorstel, dat de snelfietsroute door Harmelen al als vaststaand wordt beschouwd; een zogenaamd hamerstuk.

Opvallend is dat weinig publiciteit is gegeven aan deze geplande route. De eerder toegezegde presentatie van de plannen bij het Dorpsplatformoverleg van 14 april jl. vond onverwacht geen doorgang. Op vragen die over de veiligheid van de route o.a. bij de Blauwe Brug en over de verkeersintensiteit op Haanwijk werden gesteld door Woerden voor Democratie, Lijst van der Does en Inwonersbelangen, kwam tijdens de vergadering op 17 juni geen concreet antwoord. Desondanks werd opgetogen gesproken over dit voor 24 juni a.s. geplande hamerstuk.

Hoewel wij het nut van een fietsroute inzien, zijn wij het niet eens met de gekozen route dwars door het drukke centrum en over Haanwijk. Verkeersdruk en verkeersonveiligheid nemen toe. Bovenal hebben wij moeite met de plotse manier waarop nu tot deze route wordt besloten; alle benoemde risico's en onbeantwoorde vragen ten spijt. Wij hebben nog steeds de volgende vragen:

**Waarom wordt de snelfietsroute juist door de kern van Harmelen aangelegd?**

In allerlei gepubliceerde beleidstukken, rapporten en media van de afgelopen 2 decennia over de verkeersinrichting, wordt erkend dat het centrum van Harmelen erg druk is. Met name in de Dorpsstraat, Kalverstraat en Kerkweg komen veel verschillende verkeersstromen samen. Een snelfietstraject Utrecht-Woerden trekt extra verkeer aan, waaronder stille speed pedelecs. Welke logica schuilt er achter de keuze om ook die nog door dit drukke centrum te willen laten rijden?

**Waarom wordt er opnieuw extra verkeer aangetrokken over de Haanwijk?**

De Groenendaal werd afgesloten, in overleg met de bewoners aldaar, vanwege toegenomen verkeersdruk (een logische, korte route naar de randweg). Dit gemotoriseerde verkeer verlaat sindsdien Harmelen via de (ook toen al) drukke Haanwijk. Aan bewoners van de Bernhardlaan, Uitweg en Haanwijk werd destijds niets gevraagd. De verkeersdruk op Haanwijk nam verder toe door de komst van de Brede school. In de toekomst zorgen woningbouw (WA-laan en Raadhuislaan en Hanick?) en uitbreiding van bedrijventerrein de Putkop voor een verdere toename van verkeer. Als klap op de vuurpijl wordt nu, met de aanleg van deze fietsroute, extra verkeer uit de provincie aangetrokken over de smalle Haanwijk. Hoe lang zal de gemeente Woerden nog door gaan met het uitputten van de capaciteit van deze weg?

**Waar rijden nu daadwerkelijk de meest kwetsbare fietsers?**

In het raadsvoorstel wordt de keuze voor de route via Haanwijk beargumenteerd met de 'betere aansluiting op de Minkemalaan voor de schoolgaande kinderen'. Echter, als belangrijke reden voor de afsluiting van de Groenendaal werd destijds aangevoerd, dat er nu juist zoveel schoolkinderen over de Groenendaal naar Woerden fietsen. Kennelijk worden hier argumenten te pas en te onpas voor eigen doeleinden gebruikt. Waar fietsen deze kinderen straks het veiligst, denkend aan het vele verkeer op Haanwijk en de onzekere oversteek bij de Blauwe Brug?

**Hoe wordt voorkomen dat de snelfietsroute zich uiteindelijk zelf verplaatst?**

Komende van de Harmelerwaard via de Dorpstraat moeten de afslaanende fietsers naar de Kalverstraat voorrang verlenen aan rechtdoorgaand verkeer. Zij zullen dit stuk van de route juist gaan mijden en per definitie een kortere, rustigere en dus snellere route kiezen. Bijvoorbeeld via de Acacialaan, Kerkweg, Esdoornlaan en Batestein, zoals veel schoolkinderen nu al doen (zie bijlage kaartje snelfietsroute). Als aanwonenden zien wij hen dagelijks langsrijden. Het is immers de kortste route vanuit Vleuten/De Meern. Hoe wordt dit voorkomen? Deze straten zullen alsdan niet als snelfietsstraat ingericht zijn.

**Hoe wordt de verkeersintensiteit over de Haanwijk concreet verlaagd en de veiligheid bevorderd?**

De herhaalde klachten over de toegenomen verkeersintensiteit en ook het aantal snelheidsovertredingen met geluidsoverlast tot gevolg, kwamen al ter sprake tijdens de bijeenkomst van het Dorpsplatform op 16 september 2020. Hierbij werd erkend dat de verkeersintensiteit op de Haanwijk/Uitweg veel te hoog is (3000 tot 3500 voertuigen per etmaal). Deze zou eerst verlaagd moeten worden voor de komst van de fietsroute; hoe was nog onduidelijk. Tijdens de vergadering van 17 juni jl. werd verwezen naar gesprekken die met de provincie worden gevoerd over oplossingen. Het blijft echter volstrekt onduidelijk waaruit die oplossing dan kan bestaan. In antwoord op een gedaan WOB-verzoek begin 2021, werd gesteld dat bij navraag bij de gemeente Utrecht in elk geval geen stukken aanwezig bleken te zijn die gaan over een eventuele aansluiting van Harmelen-Zuid op een randweg. Welke oplossing is er dan wel denkbaar?

**Hoe wordt op snelheid gehandhaafd?**

Uit metingsrapporten verkregen bij voornoemd WOB-verzoek blijkt dat de snelheid van 30km in het dorp veelvuldig wordt overtreden. Dit wordt al lang onderschreven door VVN; klachten zijn al zo vaak gemeld aan de gemeente en blijkens alle antwoorden staat een ding vast: er wordt en er zal niet worden gehandhaafd. De provincie Utrecht bevestigde op 17 juni dat ook voor de speed pedelecs de maximale snelheid van 30km in het dorp geldt en dat hierop gehandhaafd zal moeten worden. Hoe zal hierop worden gehandhaafd?

**Voorts vragen wij uw aandacht voor een knelpunt in het traject Woerden-Utrecht (zie bijlage)****Het gevaar in de bocht van Haanwijk - Uitweg richting Kalverstraat wordt onderschat.**

- Net na deze bocht is een oversteekplaats naar de brug richting de supermarkt aan de Dorpsstraat en de Bavoschool. Deze wordt door veel mensen, inclusief schoolgaande kinderen dagelijks gebruikt. Overstekende voetgangers kunnen door de scherpe bocht en de haag de stille speed pedelecs niet tijdig zien en horen aankomen.

**Tevens maken wij bezwaar tegen de aanleg van een zogenaamde uitritconstructie op de hoek Haanwijk-Uitweg (zie bijlage).**

- Nu al klapperen auto's met voornamelijk lege aanhangers over stippen en verkeersdrempels en zorgt zwaar verkeer voor veel trilling.
  - Nu al trekken auto's, busjes en vrachtwagens na de bocht hard op, nadat zij vaak lang achter fietsers moesten blijven "hangen" op de Haanwijk; zo ook straks over de aan te leggen drempels.
  - Automobilisten zullen straks juist vaker de wijk nemen via de Bernhardlaan, omdat zij het beu zijn om nog langer als 'gast' achter de fietsers te blijven rijden op de versmalde Uitweg richting centrum.
- Deze drie genoemde punten zorgen voor toenemende overlast voor de aanwonenden.

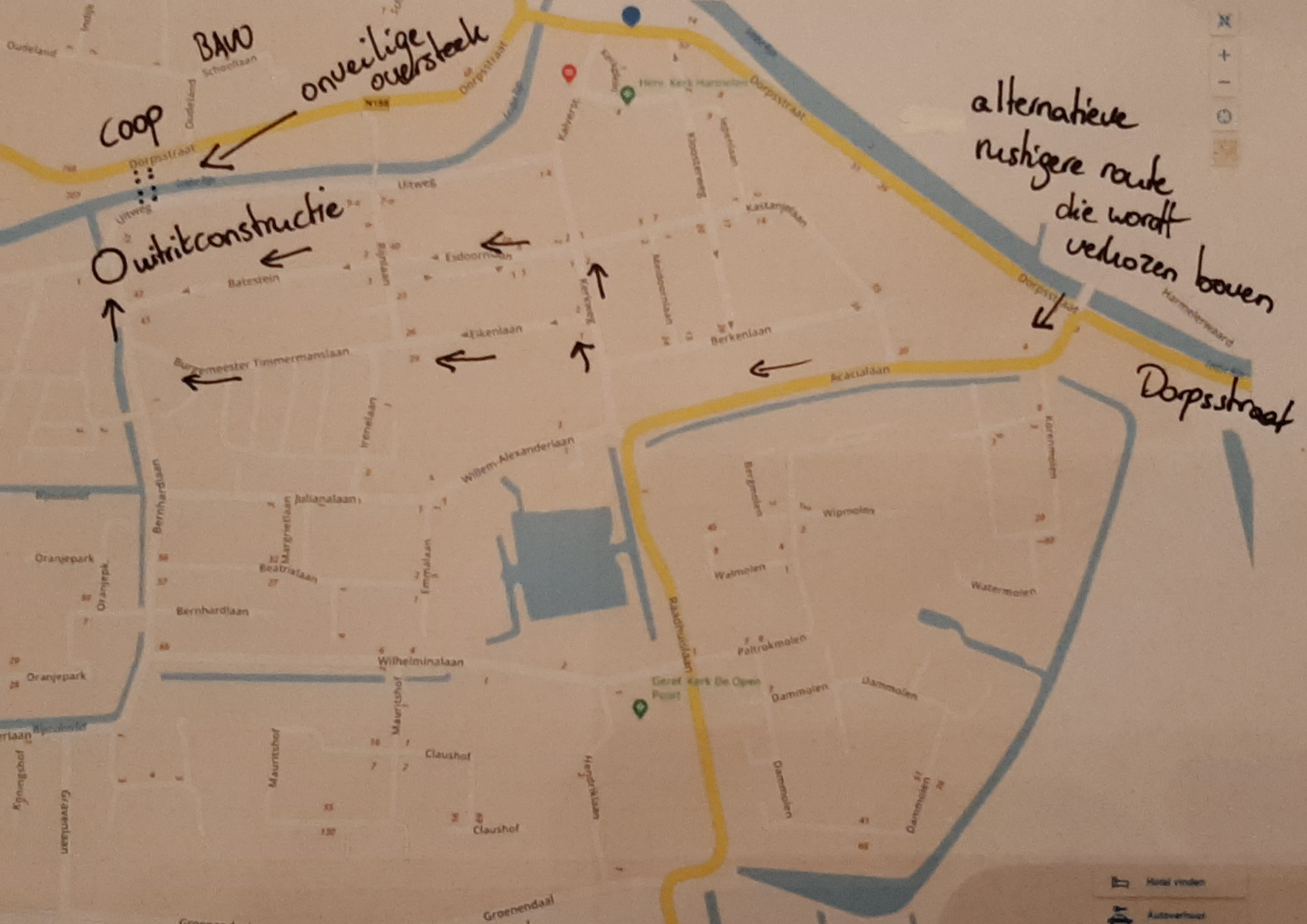
**Tot slot: hoe krijgt het voor december 2021 voorziene participatietraject gestalte?**

Met andere woorden, waaraan en hoe zullen de aanwonenden nog kunnen participeren als het besluit al is genomen en langs welke kanalen zullen zij daartoe worden uitgenodigd?

Bij voorbaat dank voor uw antwoorden.

Met vriendelijke groet,

[Naam]



alternatieve  
rustigere route  
die wordt  
verhozen boven

onveilige  
overstek

Ouitritconstructie

Dorpsstraat

BAW  
Schoolaan

Coop

Willem-Alexanderlaan

Bernhardlaan

Bernhardlaan

Julianalaan

Margrietlaan

Beatrijlaan

Wilhelminalaan

Mauritslaan

Claushof

Claushof

Groenendaal

Gerard Kerk De Open  
Poort

Bergmolen

Welmolen

Paltoelmolen

Dammolen

Dammolen

Dammolen

Watermolen

Acaciaal

Berkenlaan

Kastanjelaan

Dorpsstraat

Kahverst

Herr Kerk Hartswinkel

Esdoornlaan

Eikenlaan

Burgemeester Timmermanslaan

Bateslaan

Irenelaan

Oranjepark

Oranjepark

Kingsthoof

Gruenendaal

Huis vinden

Autoverhuur