



Woudenberg

Aan : Provincie Utrecht

Betreft : Reactie op Ontwerpplan N224 – Stationsweg Oost, Woudenberg (in belang van fietsers en wandelaars)

Geachte heer/mevrouw,

Met interesse hebben wij het ontwerpplan voor de N224 (Stationsweg Oost) in Woudenberg bestudeerd. In het kader van verkeersveiligheid, bereikbaarheid en duurzaamheid willen wij graag enkele aandachtspunten delen die specifiek het belang van fietsers en wandelaars dienen.

Woudenberg kent een groeiend aantal inwoners en scholieren dat dagelijks de fiets gebruikt. De N224 vormt daarbij een belangrijke verbindingroute. Het is daarom essentieel dat het ontwerpplan maximale prioriteit geeft aan veilige, directe en comfortabele infrastructuur voor zogenoemd langzaam verkeer.

Het STOMP-principe.

Het mobiliteitsbeleid van de provincie Utrecht is gebaseerd op het STOMP-principe, waarbij duurzame mobiliteit wordt geprioriteerd en investeren in lopen en fietsen centraal staat. Het doel is het verbeteren van leefbaarheid, het waarborgen van bereikbaarheid en het verminderen van geluids- en verkeersoverlast.

Na bestudering van het ontwerpplan moeten wij helaas constateren dat het STOMP-principe niet, of in elk geval onvoldoende, is toegepast. Het plan lijkt primair gericht op optimalisatie van de doorstroming van gemotoriseerd verkeer. Dit roept bij ons de vraag op of de provinciale afdeling Fiets actief betrokken is geweest bij het ontwerpproces.

De provincie profileert zich als fietsvriendelijk. Toch wekt dit ontwerpplan de indruk dat autoverkeer boven langzaam verkeer wordt geplaatst, ondanks het feit dat het grootste deel van het traject binnen de bebouwde kom ligt, met woningen en bedrijvigheid direct langs de weg.

Verkeersveiligheid en snelheid

De huidige maximumsnelheid is 50 km/u, maar deze wordt structureel overschreden. Hierdoor ervaren omwonenden significante geluidsoverlast, en ontstaan gevaarlijke situaties bij het oversteken, mede door snelheden die door fietsers, wandelaars en automobilisten worden onderschat.

Daarnaast moeten bewoners die met de auto de N224 oprijden noodgedwongen het fietspad blokkeren om zicht te krijgen, wat onveilige en stressvolle momenten veroorzaakt.

Daarom pleiten wij om de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom terug te brengen naar 30 km/u, ten minste op het wegdeel tot aan de rotonde Parallelweg.

Onveilige fietsroutes en structureel verkeerd gebruik

De Stationsweg Oost heeft aan beide zijden een éénrichtingsfietspad. In de praktijk rijden fietsers echter vaak tegen de richting in, omdat oversteken als te gevaarlijk wordt ervaren en wachttijden te lang zijn door druk en te snel gemotoriseerd verkeer.

Dit onderstreept de noodzaak van logische en veilige oversteekpunten. Het is daarom voor ons onbegrijpelijk dat deze op meerdere belangrijke locatiepunten ontbreken:

1. Kruising Laagerfseweg

- Er ontbreekt een zebraapad en een veilige, recht op voorrang fietsoversteek.
- Het in- en uitvoegen van auto's en met name vrachtwagens richting de N224 is zeer problematisch.
- Voertuigen blokkeren regelmatig ongewild het fietspad vanwege beperkte invoegmogelijkheden en slecht zicht.

Wij verzoeken u hier een veilige fiets- en voetgangersoversteek te realiseren, en geven in overweging om op dit punt zelfs verkeerslichten alleen voor het gemotoriseerd verkeer te onderzoeken, om zowel veiligheid als doorstroming vanuit Laagerfseweg te verbeteren.

2. Landaasweg (hotel- en wijkroute)

- Ook hier ontbreken een zebrapad en een veilige fietsoversteek richting Hotel Restaurant Schimmel, de wijk Hoevelaar 2, en het toekomstige Hoevelaar 3.

Wij bepleiten een veilige oversteek aan de noordzijde, gecombineerd met de aanleg van een tweerichtingsfietspad richting de rotonde Parallelweg. Hierdoor: ✓ ontstaat een logische, veilige verbinding met de Spoorlaan ✓ wordt spookrijden door fietsers rondom de rotonde beperkt, ✓ wordt de aansluiting op het tweerichtingsfietspad Parallelweg veiliger en meer toekomstbestendig.

3. Fietspad bij het Valleikanaal

- Dit fietspad wordt intensief gebruikt door woon-werkfietsers, scholieren en recreanten (inclusief wandelaars).
- Ondanks de aanwezige middenberm is oversteken bijna onmogelijk, met name tijdens de spitsuren .

Wanneer de provincie het STOMP-principe niet alleen in ambitie maar ook in uitvoering wil waarmaken, dan moet ook hier:

- een goed zichtbare en verlichte oversteekplaats komen,
- met voorrang voor fietsers en voetgangers, bij voorkeur met zebra-markering en snelheidsremmende inrichting.

Extra oversteekpunten en lokaal gebruik

Om tegen-de-richting-fietsen verder te voorkomen, verzoeken wij ook te onderzoeken of extra veilige oversteken mogelijk zijn ter hoogte van:

- de Hubo,
- de Kringloopwinkel,

of andere logische loop- en fietspunten waar veel lokale verplaatsingen plaatsvinden.

Wij realiseren ons dat de beschikbare ruimte beperkt is, maar op enkele delen lijken nog kansen te bestaan om het fietsnetwerk toekomstgericht te versterken.

Tot slot

Wij vragen u het ontwerpplan te verbeteren door:

- ✓ prioriteit te geven aan lopen en fietsen conform STOMP, ✓ de maximumsnelheid te verlagen naar 30 km/u, ✓ veilige, logische en voorrangsgeregelde oversteekplaatsen te realiseren, ✓ knelpunten met vrachtverkeer te minimaliseren, ✓ en de provinciale fietsafdeling actief te betrekken bij de verdere uitwerking.

Wij zien dit project als een belangrijke kans om Woudenberg daadwerkelijk veiliger en leefbaarder te maken voor de meest kwetsbare én duurzaamste verkeersdeelnemers.

Bovendien verzoeken wij u om in het kader van de leefbaarheid zoveel als mogelijk bomen te behouden en materialen voor het wegdek te gebruiken die minder CO₂-uitstoot veroorzaakt tijdens productie, aanleg, gebruik en (eventueel) onderhoud of hergebruik. Wij willen graag vernemen welke grondstoffen u hiervoor toepast.

Wij danken u voor het in behandeling nemen van onze reactie en hopen dat onze punten worden meegenomen in het vervolgontwerp.

Met vriendelijke groet,

Chris Baars

woudenberg@fietsersbond.nl

0626448783

28-11-2026