

Verkenning toeleidende fietsroutes naar fietsonderdoorgang Beneluxlaan

Beschrijving vijf varianten

Versie: 1.0

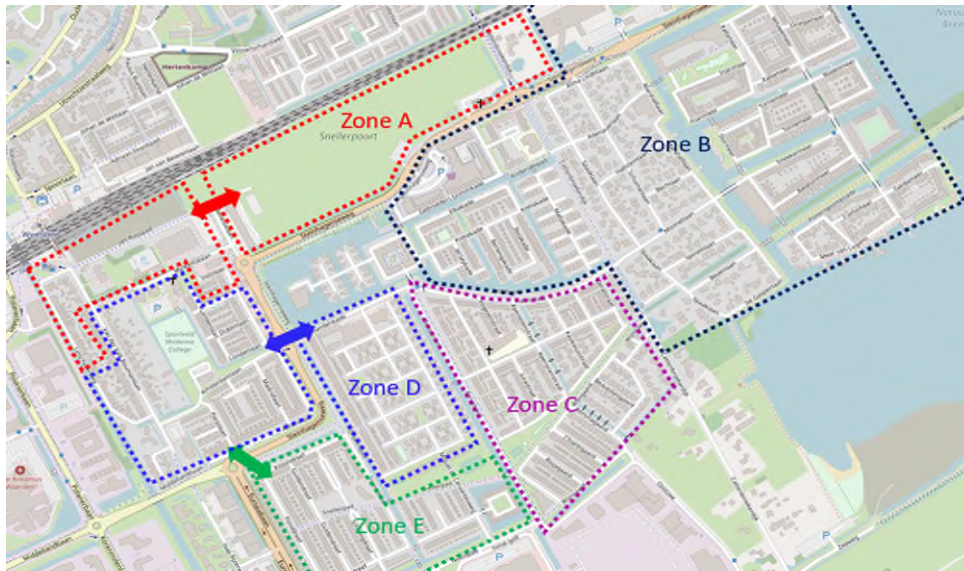
Status: 1^e concept ten behoeve van participatie

Datum: 11 november 2021



Inleiding

In het zuidoosten van Woerden spelen meerdere opgaven: de ontwikkeling van Snellerpoort en het Stationsgebied en daarnaast de nieuwe Beneluxlaan en een snelfietsroute langs het spoor. Voor een veilige verbinding naar het station en centrum wordt een nieuwe fietsonderdoorgang gerealiseerd in het verlengde van het Jan Ruijsspad en Snellerpoort. De huidige rotonde in de Steinhagenseweg inclusief fietsoversteek vervalt. Daarom is het doel om vanwege fietsveiligheid zoveel mogelijk fietsers vanuit de wijken Snel en Polanen en Waterrijk te leiden naar de fietsonderdoorgang.



In het raadsvoorstel van 21 januari 2020 is daarom opdracht gegeven om een viertal mogelijke routes uit te werken. De verschillende routes hebben elk een ander effect, zowel op de omgeving als het afvangen van fietsverkeer. De routes zijn op hoofdlijnen uitgewerkt en de effecten en kosten zijn globaal in beeld gebracht

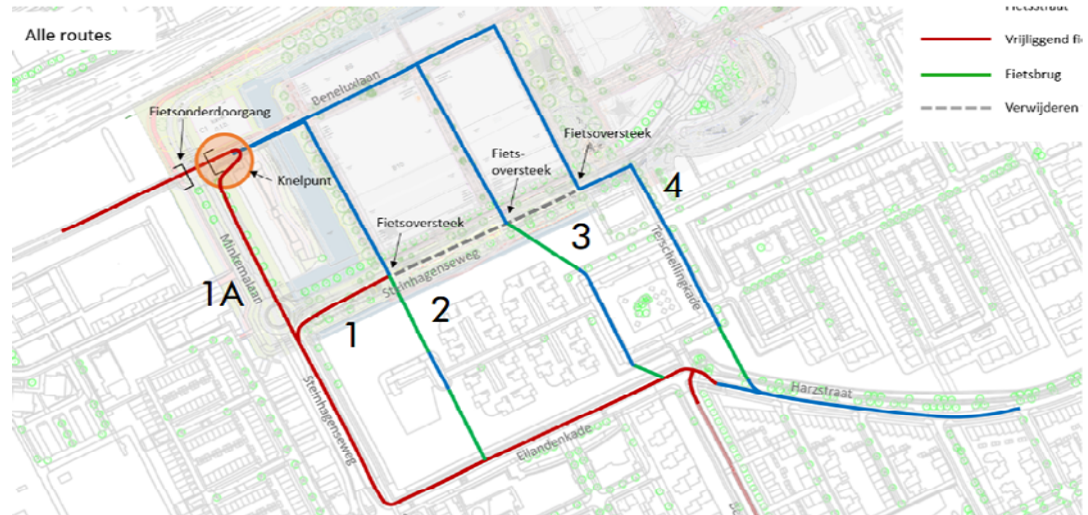


Doel:

Het doel is om middels deze verkenning de mogelijke routes nader te beschouwen en te beoordelen op onderwerpen die relevant zijn voor de afweging tussen één van de alternatieven.

In opdracht van de gemeente Woerden heeft Movares daarom de vier routes uit het raadsvoorstel globaal uitgewerkt in schetsen, knelpunten geïnventariseerd en kosten geraamd. In deze verkenning zijn de vier fietsroutes beschreven. Een globale beoordeling (matrix) is een aparte bijlage. Input, zoals een extra variant 1A en zorgen om inpassing, is mede verkregen uit bewonersoverleggen van 2 juni en 28 september 2021.

Deze verkenning naar de mogelijke fietsroutes kan de gemeente gebruiken in gesprekken met de omgeving. Daarmee kan een zo goed en totaal mogelijk beeld van elke route worden verkregen zodat het gemeentebestuur in staat kan worden gesteld een afweging en keuze te maken. Het verdient daarbij aanbeveling om de fietsroutes tevens te beschouwen binnen het totale fietsnetwerk, waaronder mogelijke verbeteringen aan de kruising Eilandenkade-Amsterdamlaan.



Voor het bepalen van de effecten van de varianten en een gelijkwaardige kwalitatieve beoordeling zijn er uitgangspunten vastgesteld van het fietspad en de bruggen. In overleg met de gemeente Woerden zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd bij het opstellen van de schetsen:

Uitgangspunten fietspaden:

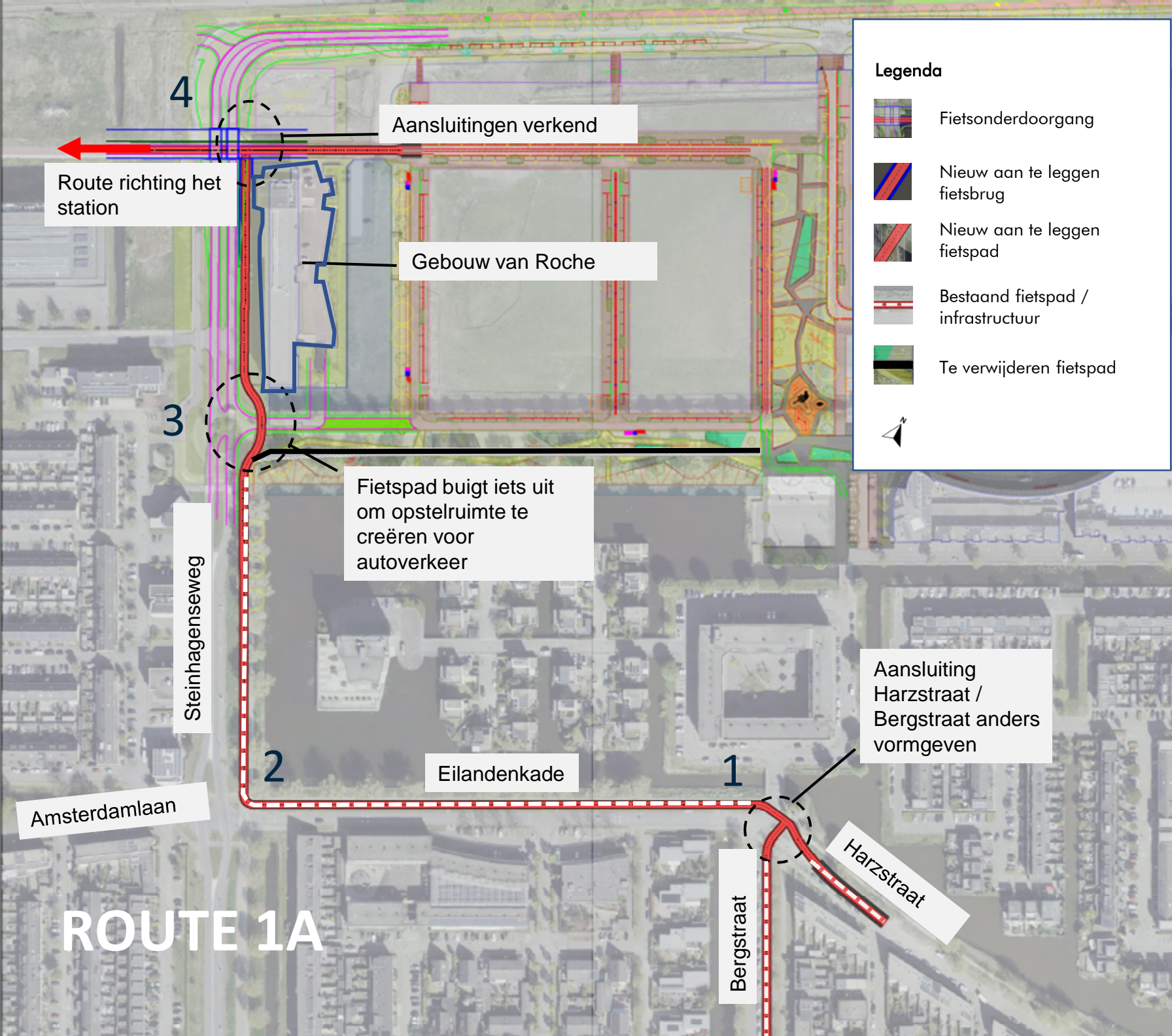
- Voor het vrijliggend fietspad is in het kader van de kostenramingen de volgende bandbreedte aangehouden: handhaven bestaande breedte (basisvariant) resp. tot 4 m verbreden waarbij het voetpad wordt vernauwd.
- Het uitgangspunt is zoveel mogelijk bomen te handhaven in het gebied.
- Voor de bestaande verharding is in het kader van de kostenramingen de volgende bandbreedte aangehouden: handhaven bestaande verharding (basisvariant) of vervangen voor asphaltverharding in een fietsstraat. De fietsstraat bestaat uit rabastroken en rood asphalt. Er vindt geen verbreding plaats van de rijloper.
- Bij Route 4 is de Terschellingkade ingericht met een vrijliggend fietspad. Dit deel van de Terschellingkade is de enige ontsluiting van de wijk. Het fietspad ligt over de langspareervakken, bomen en ondergrondse container.

Uitgangspunten bruggen:

- Voor de materialisatie van de brug wordt uitgegaan van beton;
- De brug wordt voorzien van meerdere tussensteunpunten;
- Voor de breedte van het dek van de bruggen in route 2 en 3 is in het kader van de kostenramingen de volgende bandbreedte aangehouden: 4 m fietsbrug (basisvariant) resp. 5,2 m fiets/voetgangersbrug.
- Het dek van de brug in Route 4 is 4 m breed. De voetgangers kunnen hier gebruik maken van het trottoir langs de Terschellingkade. Het dek is voorzien van een slijtlaag.
- De leuning is niet constructief en is 1,3 m hoog. Voor de verlichting is in het kader van de kostenramingen de volgende bandbreedte aangehouden: lichtmasten met armaturen (basisvariant) resp. verlichting in de leuning middels een lichtstrip

Op de volgende pagina's vindt u een beschrijving van de varianten inclusief kaartmateriaal en/of foto's.

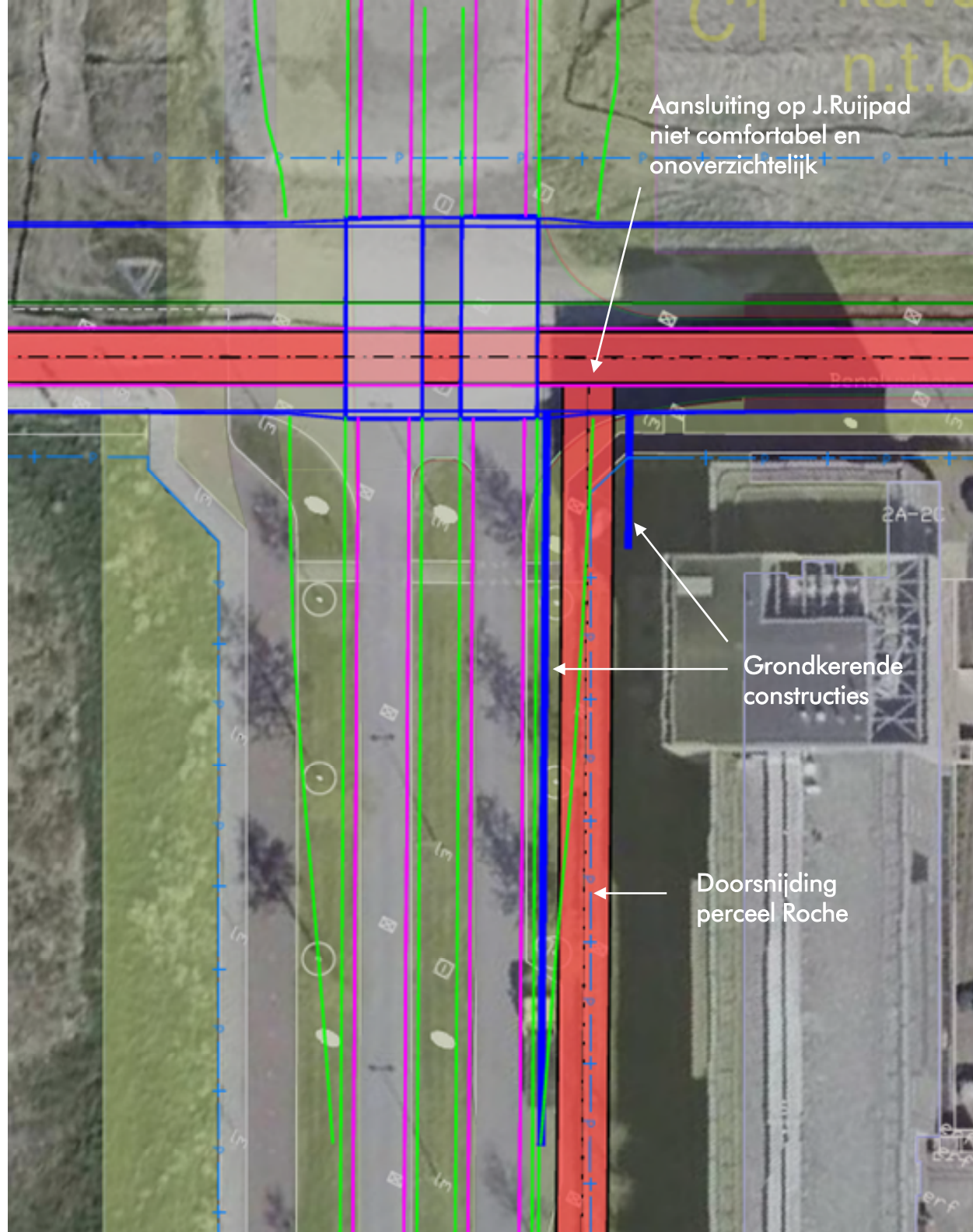
In een uitwerkingsfase zal de eventueel gekozen route nader worden uitgewerkt.



ROUTE 1A

Beschrijving Route 1A

1. De fietsroutes via de Bergstraat en Harzstraat gaan via de bestaande infrastructuur. De aansluiting Harzstraat/Bergstraat wordt anders vormgegeven.
2. Het fietspad langs de Eilandenkade volgt het bestaand fietspad en buigt in noord/zuid oriëntatie via de Steinhagenseweg richting de zuidelijke ontsluiting van Roche.
3. Ter hoogte van de aansluiting van de ontsluiting van Roche buigt het fietspad iets uit om opstelruimte te creëren voor automobilisten om te wachten tot de fietser is overgestoken. Het fietspad ligt hier in de voorrang.
4. Na het oversteken van de ontsluitingsweg van Roché volgt het fietspad de nieuwe Beneluxlaan richting de onderdoorgang. Hier doorsnijdt een deel van het fietspad het perceel van Roche. Voor de aansluiting op de Beneluxlaan zijn er twee opties onderzocht.

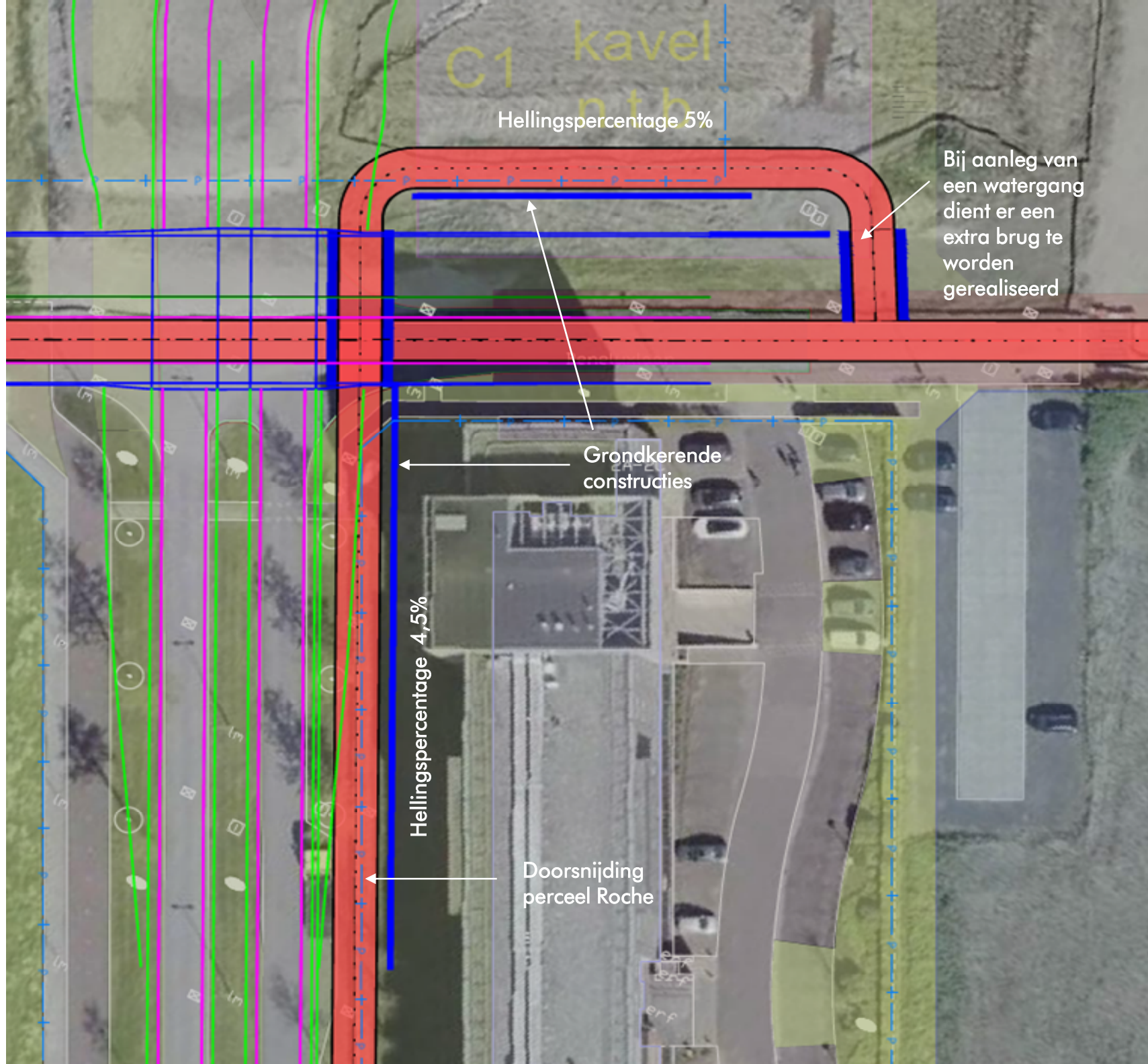


Optie 1: Directe aansluiting op fietsonderdoorgang

- Deze optie gaat uit van een directe aansluiting op de onderdoorgang en fietsroute. Aan beide zijde van het fietspad moeten er grondkerende constructies worden geplaatst om het hoogteverschil op te vangen.
- De grondkerende constructie doorsnijdt het perceel van Roche.
- De haakse aansluiting op het Jan Ruijpad heeft consequenties voor de verkeersveiligheid. De fietser heeft slecht zicht op het verkeer van links en rechts. Dit is een verkeersonveilig ontwerp.
- Daarnaast zijn de hoeken niet comfortabel op te lossen door het gebruik van boogstralen. Het ontbreekt in de tunnel aan ruimte.

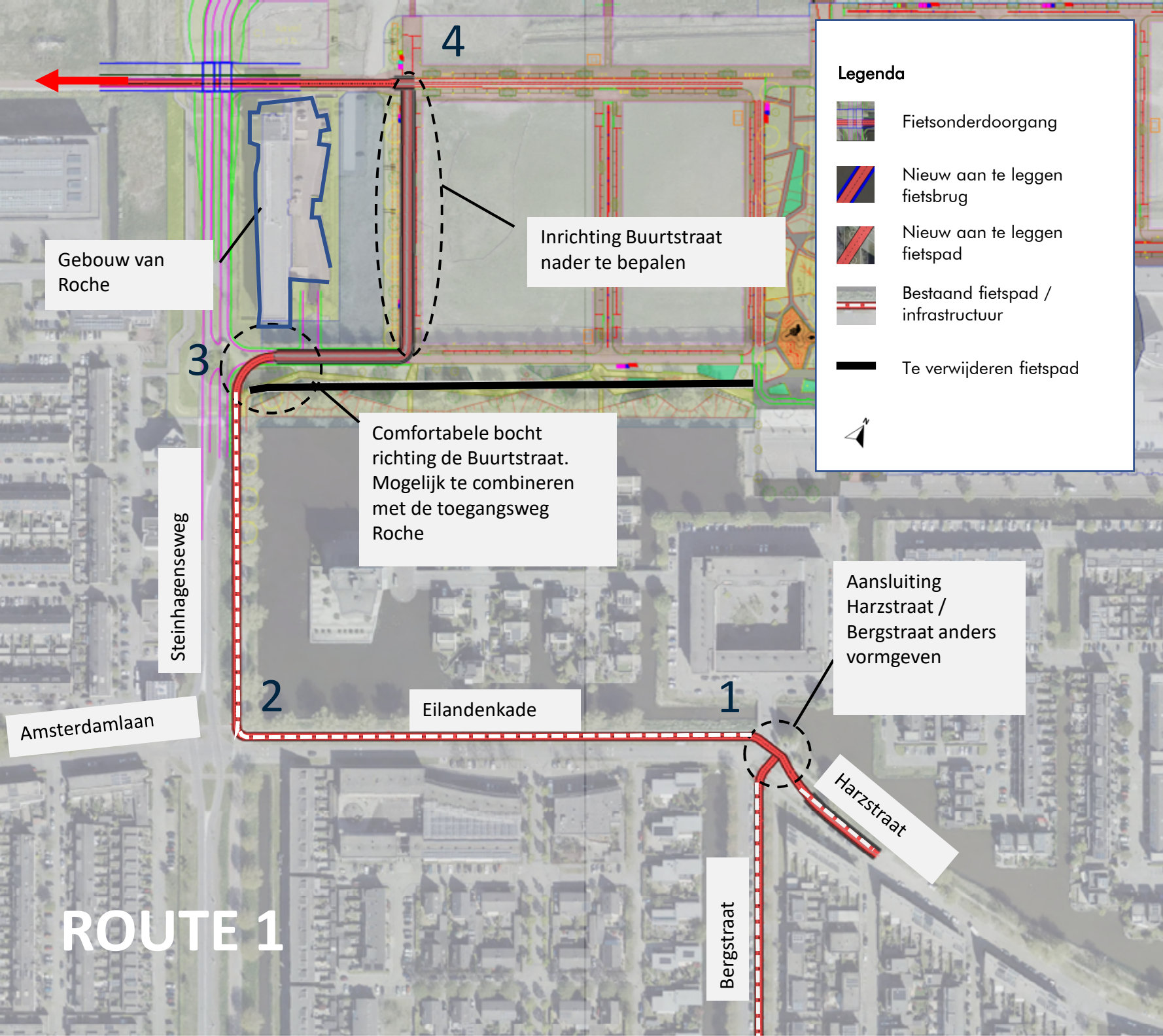


Foto van fietsonderdoorgang nabij Gelredome (Nijmeegseweg, Arnhem) en aansluitingen op overige fietsroutes richting het stadion. Er is extra (zicht)ruimte gecreëerd bij de aansluiting van de fietspaden



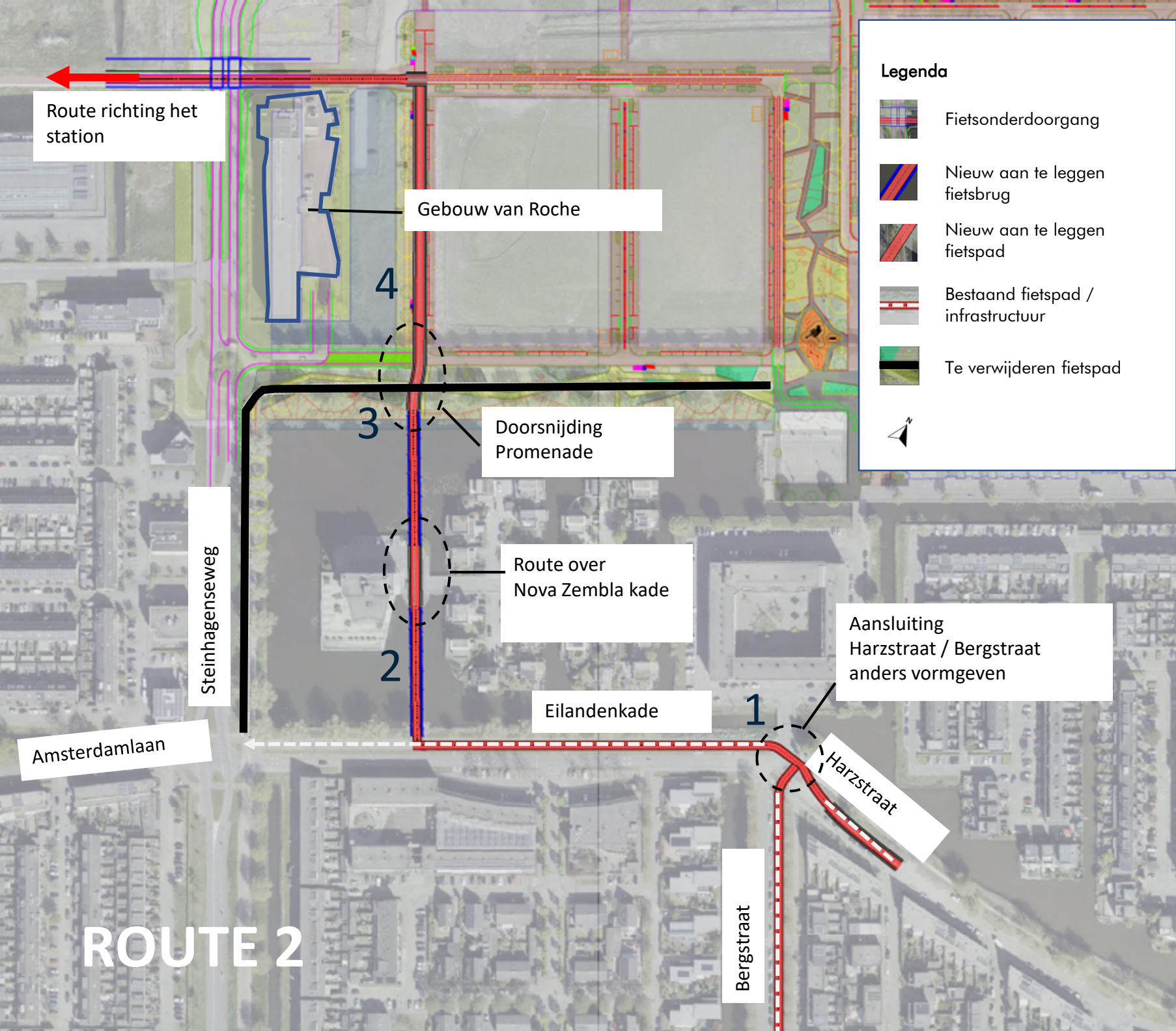
Optie 2: Aansluiting over de fietsonderdoorgang op het fietspad

- Deze optie gaat uit van een aansluiting op de fietsroute. De route maakt gebruik van een fietsbrug en buigt af via Kavel C1 richting de fietsroute.
- Het hellingspercentage voor de fietser bedraagt 4,5% aan de zuidzijde van de ongelijkvloerse kruising, Aan de noordzijde bedraagt het hellingspercentage vanaf de ongelijkvloerse kruising tot aan de aansluiting met het Jan Ruijsspad 5%. Het hoogteverschil tussen het Jan Ruijsspad en de fietsbrug bedraagt 3,40 m.
- Aan één zijde van het fietspad moeten er grondkerende constructies worden geplaatst om het hoogteverschil op te vangen. Deze constructies komen in het perceel van Roche en C1.
- Bij aanleg van de watergang naast het Jan Ruijsspad dient er een brug te worden gerealiseerd voor de aansluiting van route 1 op het Jan Ruijsspad.
- Door het hoogteverschil tussen de fietsbrug en het Jan Ruijsspad ontstaat er een oncomfortabele helling voor de fietser.



Beschrijving Route 1

1. De fietsroutes via de Bergstraat en Harzstraat gaan via de bestaande infrastructuur. De aansluiting Harzstraat/Bergstraat wordt anders vormgegeven.
2. Het fietspad langs de Eilandenkade volgt het bestaande fietspad en buigt in noord/zuid oriëntatie via de Steinhagenseweg richting de zuidelijke ontsluiting van Roche.
3. Ter hoogte van de aansluiting van de ontsluiting van Roché buigt het fietspad af richting de Buurtstraten van Snellerpoort. Het fietspad is mogelijk te combineren met de ontsluitingsweg van Roche en calamiteitenweg. Deze aantakking doorkruist ook de Promenade.
4. Route 1 takt vervolgens aan op de meest westelijke Buurtstraat binnen Snellerpoort. De breedte van de rijloper binnen het huidig ontwerp is 4,8 m. De langspareervakken liggen erg dicht op de rijloper. Het is wenselijk om tussen de fietsstraat en langspareervakken een schrikstrook toe te passen van een 0,5 m. Deze aanpassing heeft consequenties voor het gehele profiel van de Buurtstraat.

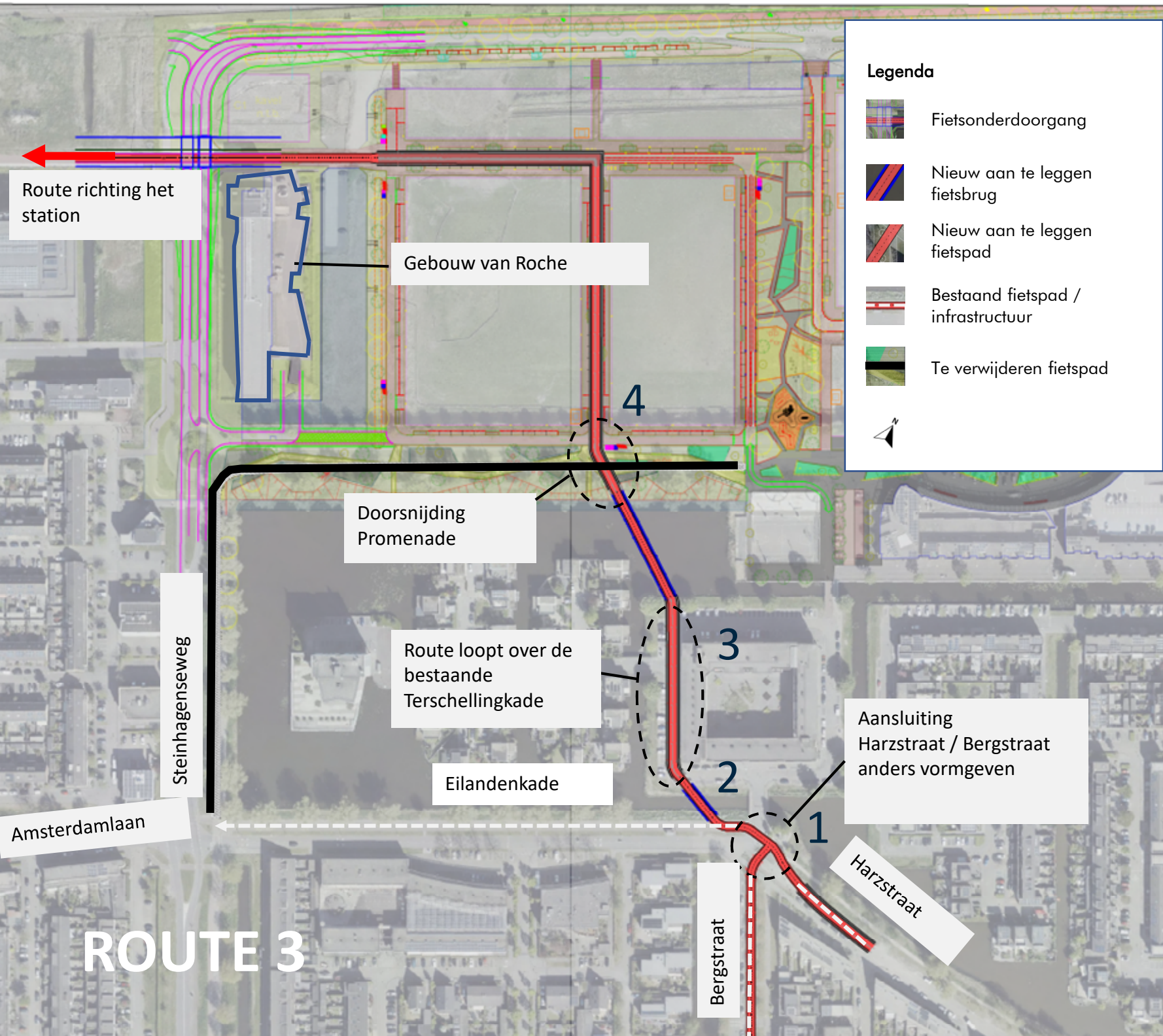


Beschrijving Route 2

1. De fietsroutes via de Bergstraat en Harzstraat gaan via de bestaande infrastructuur. De aansluiting Harzstraat/Bergstraat wordt anders vormgegeven.
2. Het fietspad langs de Eilandenkade volgt het bestaande fietspad. Het overige deel van de Eilandenkade richting de oversteek Amsterdamlaan blijft gehandhaafd.
3. Voor de oversteek van de Eilandenkade richting de Promenade zijn er twee bruggen nodig. Op de Nova Zemblakade volgt de route de bestaande verharding en doorsnijdt daarbij een hekwerk en plantvak. Het fietspad kruist het verkeer van en naar de Nova Zemblakade.
4. Route 2 takt vervolgens aan op de meest westelijke Buurtstraat binnen Snellerpoort en doorkruist de Promenade met een fietsstraat. De breedte van de rijloper binnen het huidig ontwerp is 4,8 m. De langspaarvakken liggen erg dicht op de rijloper. Het is wenselijk om tussen de fietsstraat en langspaarvakken een schrikstrook toe te passen van een 0,5 m. Deze aanpassing heeft consequenties voor het gehele profiel van de Buurtstraat.



Voorbeeld fietsbrug met voetpad en verlichting

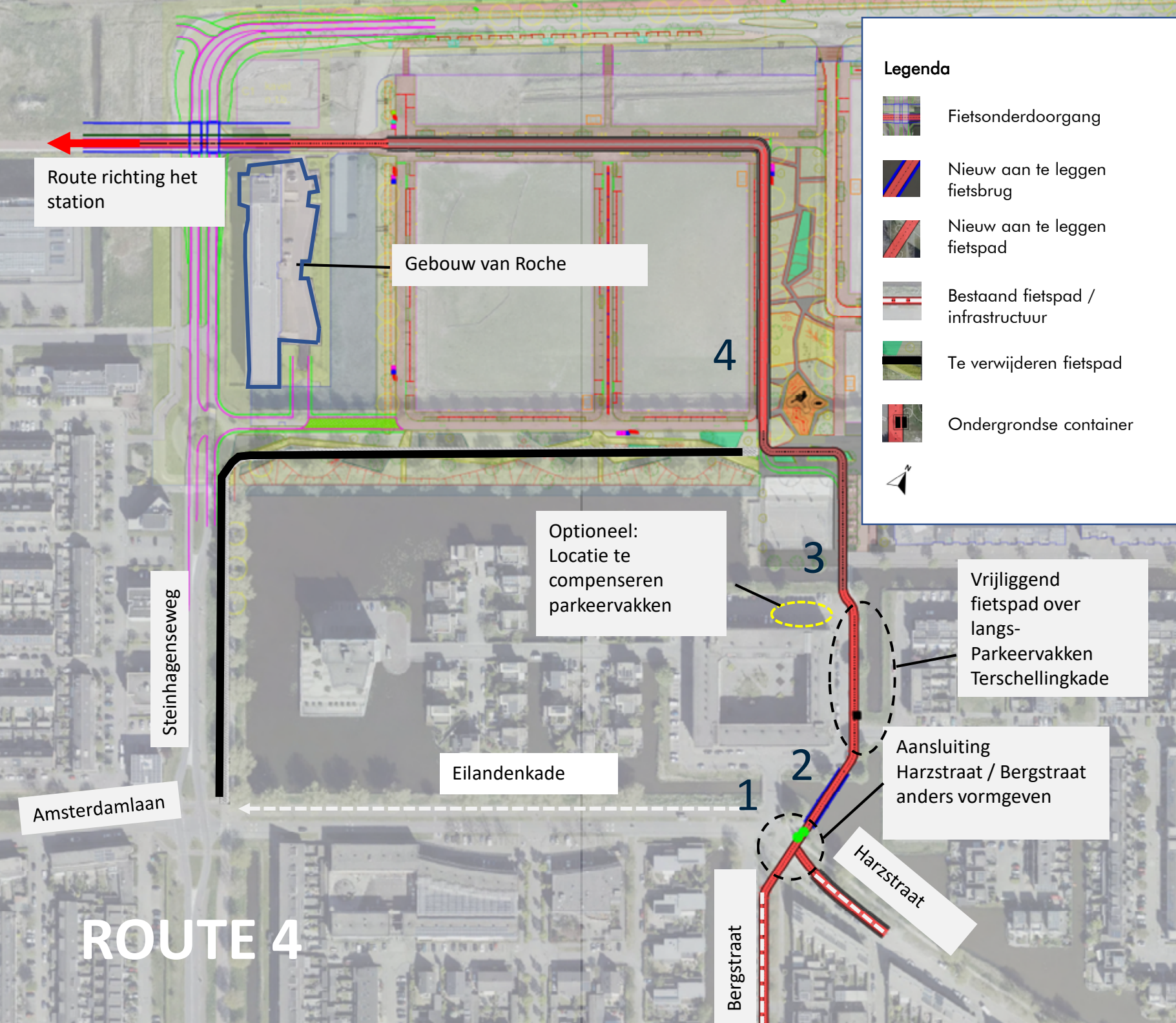


Beschrijving Route 3

1. De fietsroutes via de Bergstraat en Harzstraat gaan via de bestaande infrastructuur. De aansluiting Harzstraat/Bergstraat wordt anders vormgegeven.
2. Het fietspad langs de Eilandenkade volgt het bestaande fietspad. Het overige deel van de Eilandenkade richting de oversteek Amsterdamlaan blijft gehandhaafd.
3. Route 3 sluit aan op de Terschellingkade ten westen van het complex. Er zijn twee bruggen voorzien. De route volgt de bestaande infrastructuur op de Terschellingkade. De haakspareervakken en bomen blijven gehandhaafd (met uitzondering van de parkeervakken en twee bomen bij de aansluiting van de bruggen).
4. Route 3 takt vervolgens aan op de middelste buurtstraat binnen Snellerpoort en doorkruist de Promenade. De breedte van de rijloper binnen het huidig ontwerp is 4,8 m. De langspareervakken liggen erg dicht op de rijloper. Het is wenselijk om tussen de fietsstraat en langspareervakken een schrikstrook toe te passen van een 0,5 m. Deze aanpassing heeft consequenties voor het gehele profiel van de Buurtstraat.



Fietsstraat in Nijmegen Lent met haaksparkeren



Beschrijving Route 4

1. De fietsroutes via de Bergstraat en Harzstraat gaan via de bestaande infrastructuur. De aansluiting Harzstraat/Bergstraat wordt anders vormgegeven. De aansluiting vanuit de Bergstraat wordt verlegd en aangesloten op een fietsbrug aan de oostkant van het trafo/gemaalhuis. Dit gaat ten van bomen
2. De fietsbrug is 4.00 m breed en heeft geen voetgangersstrook. De voetgangers kunnen gebruik maken van de huidige Terschellingkade. Route 4 ligt vrij van de Terschellingkade. Dit zal ten kosten gaan van meerdere langspaarvakken en vijf bomen. De ondergrondse container ter hoogte van de Kretakade moet worden verplaatst. Ook zullen er meerdere langspaarvakken worden opgeheven nabij de aansluiting van de fietsbrug op de Terschellingkade om overzicht te creëren voor zowel de fietser als automobilist. Er dient nader te worden verkend of (enkele) parkeervakken te compenseren zijn. Een mogelijke locatie is aan de noordzijde van het gebouw. Route 4 sluit vervolgens aan op de bestaande fietsbrug en volgt de bestaande fietsinfrastructuur richting de Promenade.
3. Route 4 takt vervolgens aan op de oostelijke buurtstraat binnen Snellerpoort en doorkruist de Promenade met een fietsstraat. De rijloper binnen het huidig ontwerp is al ingericht als een fietsstraat. Aangenomen wordt dat de rijloper niet wordt aangepast.

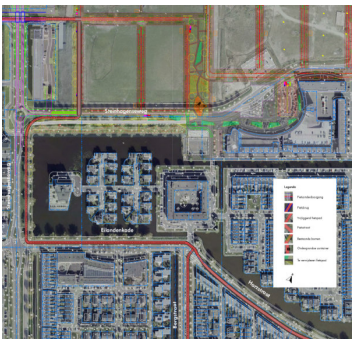
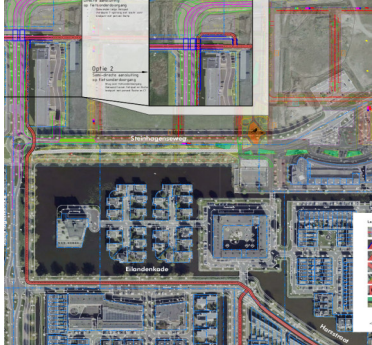
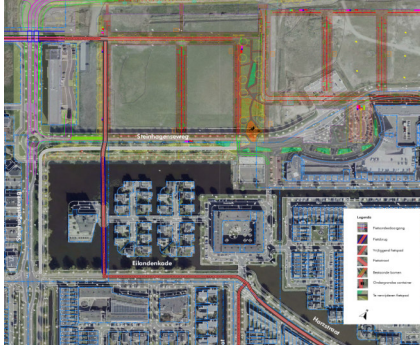
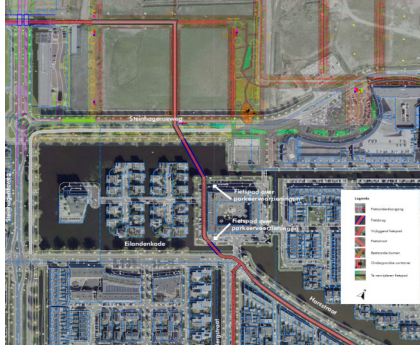



Aansluiting fietspad op de Bergstraat langs trafo/gemaalhuis

Beoordelingsmatrix

Versie 2.0
Datum

Definitief
13-12-2021

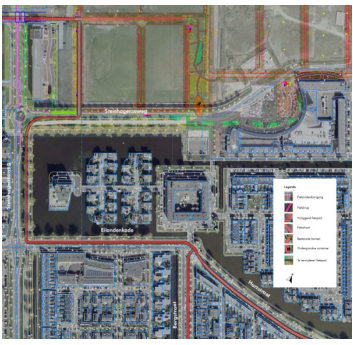
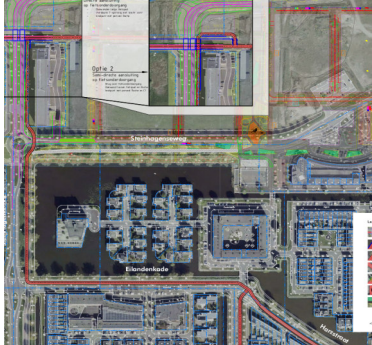
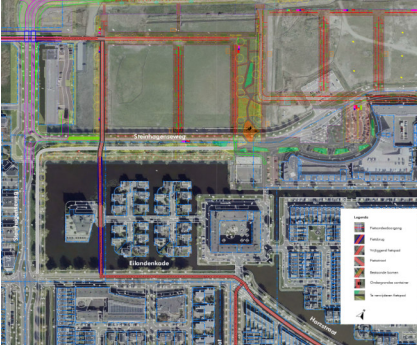
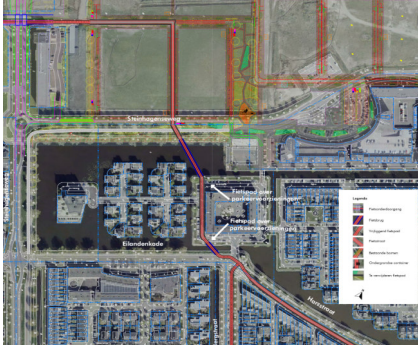

Route 1	Route 1A	Route 2	Route 3	Route 4	Nulvariant (niets doen)	
						
Route 1	Route 1A	Route 2	Route 3	Route 4	Nulvariant (niets doen)	
Comfort voor de fietser	Positief De route kent weinig tot geen hoogteverschillen. Er is voldoende ruimte om boogstralen aan te brengen die het fietsen over route 1 comfortabel maken.	Negatief De route heeft tot aan de aansluiting op het J. Ruijsspad geen hoogteverschillen en is comfortabel. Bij optie 1 is het hoogteverschil ten opzichte van route 1 en J. Ruijsspad minimaal. De T-aansluiting op het J. Ruijsspad is niet comfortabel, sociaal - en verkeersonveilig. Er is weinig tot geen ruimte beschikbaar om met boogstralen een comfortabele bocht te realiseren voor fietsers. Bij optie 2 volgt het fietspad de toerit van de 2 verkeersbruggen. Het hellingspercentage is 4,5%. Dat is voor fietsverkeer stijf. Nadat de fietser de brug is gepasseerd volgt de aansluiting op het J. Ruijsspad via het kavel C1. Het hellingspercentage bedraagt hier 5%.	Positief De route kent weinig tot geen hoogteverschillen. Er is voldoende ruimte om boogstralen aan te brengen die het fietsen over route 2 comfortabel maken.	Positief De route kent weinig tot geen hoogteverschillen. Er is voldoende ruimte om boogstralen aan te brengen die het fietsen over route 3 comfortabel maken.	Positief De route kent weinig tot geen hoogteverschillen. Er is voldoende ruimte om boogstralen aan te brengen die het fietsen over route 4 comfortabel maken. Het kruispunt van de Bergstraat / Harzstraat wordt geoptimaliseerd in combinatie met een fietsbrug	Negatief De fietser wordt minder goed gefaciliteerd en heeft daardoor minder comfort.
Impact op de omgeving (hinder en geluid)	Positief De impact op privacy is beperkt in vergelijking met de bestaande situatie. Een groot deel van het tracé volgt het huidige fietspad langs de Steinhagenseweg en Eilandenkade.	Positief De impact op privacy is beperkt in vergelijking met de bestaande situatie. Een groot deel van het tracé volgt het huidige fietspad langs de Steinhagenseweg en Eilandenkade.	Negatief Route 2 heeft relatief grote impact op de directe omgeving. Deze route doet afbraak aan het 'eiland-concept', de privacy van bewoners grenzend met hun achtertuin aan het water richting het fietspad neemt aanzienlijk af. Daarnaast is het ook mogelijk dat er ongewenste verkeerstromen over het eiland lopen waardoor ook kinderen minder vrij op straat kunnen spelen. Bewoners maken zich ook zorgen over de geluidshinder van met name snorfietsers (in de avonduren) waarde daling van woningen en hogere inbraakgevoeligheid.	Negatief Route 3 heeft relatief aanzienlijke impact op de woningen aan de Anholtkade en Borkumkade. Deze route doet afbraak aan het 'eiland-concept', de privacy van bewoners grenzend met hun achtertuin aan het de plas wordt aanzienlijk aangetast. De route zorgt dat het aanzienlijk drukker wordt dan nu het geval is. Bewoners verwachten geluidsoverlast door snorfietsers.	Neutraal Route 4 heeft minder impact op de omgeving dan route 3 omdat het in principe om een opwaardering van de bestaande route gaat. Met de route wordt de huidige en dan deels aangepaste fietsroute drukker en kan leiden tot meer overlast voor aangrenzende bewoners. De realisatie van een brug doet enigszins afbraak aan de plas.	Neutraal Er komen geen nieuwe fietsroutes daar waar die nu en/of in de plannen van Snellerpoort en Beneluxlaan niet zijn.
Impact op parkeren (vervallen/ niet vervallen)	Positief Deze route heeft geen impact op parkeerplaatsen.	Positief Deze route heeft geen impact op parkeerplaatsen.	Neutraal Route 2 heeft impact op de parkeerplaatsen in de meest westelijke buurtstraat van VO snellerpoort. Dit dient in de definitieve inrichting opgelost te worden.	Negatief Route 3 heeft impact op de parkeerplaatsen in de middelste buurtstraat van VO snellerpoort. Door het aanleggen van de fietsstraat binnen de huidige rijloper kan het haaksparkeren in de Terschellingkade worden gehandhaafd. Bij de aansluitingen op de verkeersbruggen dienen er enkele langsparkeravakken te worden opgeofferd.	Negatief Door het aanleggen van een vrijliggend fietspad langs de Terschellingkade worden de parkeervakken aan die zijde opgeofferd. Bij de aansluitingen op de verkeersbruggen dienen er enkele langsparkeravakken te worden opgeofferd. Compensatie van de parkeervakken in de directe omgeving is waarschijnlijk niet of nauwelijks te realiseren.	Neutraal Er vindt geen aantasting plaats aan de huidige parkeervoorzieningen.
Verkeersveiligheid voor fietser op de route	Positief De route volgt het huidige fietspad langs de Steinhagenseweg en Eilandenkade. Met uitzondering van het deel vanaf de onsluitingsweg Roche tot aan het J. Ruijsspad. Bij de zuidelijke onsluitingsweg Roche buigt het vrijliggend fietspad af richting de westelijke buurtstraat. Doordat het fietspad vrijligt van de zuidelijke onsluitingsweg en de calamiteitenweg wordt het fietsverkeer gescheiden van het autoverkeer. Voor de inrichting van een optimale fietsstraat in het VO Snellerpoort is een aanpassing van het profiel van de huidige Buurtstraat nodig.	Neutraal De route volgt het huidige fietspad langs de Steinhagenseweg en Eilandenkade. Met uitzondering van het deel vanaf de onsluitingsweg Roche tot aan het J. Ruijsspad. Bij optie 1 is het overzicht vanaf het J. Ruijsspad op de aansluiting van optie 1 slecht door de krappe inpassing en positie van tunnelwanden. Hierdoor ziet men (te) laat het fietsverkeer aankomen wat leidt tot verkeersonveilige situaties. Optie 1 is dan ook verkeersonveilig. Optie 2 is in principe verkeersveilig voor de fietser in te richten met betere zichtlijnen.	Negatief Bij route 2 vindt er vermenging van verkeer plaats door de aanleg van een fietsstraat over de Nova Zemblakade. De overzichtelijkheid van de aansluitingen op de fietsbruggen wordt vergroot door het weghalen van de hekwerken en groenstroken met hoge beplanting. Voor de inrichting van een optimale fietsstraat in het VO Snellerpoort is een aanpassing van het profiel van de huidige Buurtstraat nodig.	Negatief Bij route 3 vindt er vermenging van verkeer plaats door de aanleg van een fietsstraat over de Terschellingkade. Om de aansluitingen op de fietsbruggen overzichtelijk te houden is het noodzakelijk om enkele parkeervakken op te heffen. De fietsstraat passeert de aansluiting vanaf de Helgolandkade op de Terschellingkade. Dit zorgt ervoor dat de weggebruiker veel handelingen tegelijkertijd moet uitvoeren (sturen, schakelen, opletten, voorrang verlenen, etc), ook de bocht aan de westkant van Terschellingkade is onoverzichtelijk. Voor de inrichting van een optimale fietsstraat in het VO Snellerpoort is een aanpassing van het profiel van de huidige Buurtstraat nodig.	Positief Door de aanleg van een vrijliggend fietspad over de Terschellingkade wordt de huidige situatie voor fiets en autoverkeer verbeterd. Wel blijven hier twee drukke stromen elkaar kruisen fiets- en autoverkeer (Kretakade-Terschellingkade). Door het aanleggen van een scheiding tussen het fietspad en de rijloper wordt de verkeersveiligheid vergroot. Wel blijft het zo dat de weggebruiker veel handelingen tegelijkertijd moet uitvoeren (sturen, schakelen, opletten, voorrang verlenen, etc)	Negatief Door het verwijderen van de fietsinfrastructuur langs de Steinhagenseweg en Minkemalaan wordt het fietsverkeer vanaf de Amsterdamlaan richting het winkelcentrum geleid via de Eilandenkade. Er vindt door het weghalen van fietspaden een toename plaats van fietsverkeer op de Terschellingkade en op de kruising naar Amsterdamlaan.
Impact op perceelsgrenzen	Positief Deze route doorsnijdt geen perceelsgrenzen van andere eigenaren.	Negatief Zowel optie 1 als optie 2 doorsnijden het perceel van Roche. Het terras van Roche gaat verloren.	Positief Deze route doorsnijdt geen perceelsgrenzen van andere eigenaren.	Positief Deze route doorsnijdt geen perceelsgrenzen van andere eigenaren.	Positief Deze route doorsnijdt geen perceelsgrenzen van andere eigenaren.	Positief Deze route doorsnijdt geen perceelsgrenzen van andere eigenaren.
Kosten	Positief	Neutraal tot negatief	Negatief	Negatief	Neutraal	N.v.t.

- Realisatie Promenade cf. plan Snellerpoort
- Verwijderen huidige rotonde Steinhagenseweg incl. bijbehorende fietsoversteken
- Verwijderen fietspaden aan noord- en westzijde plas
- Geen nieuwe en/of verbeteringen aan fietsroute(s) naar fietsonderdoorgang

Beoordelingsmatrix

Versie 2.0
Datum

Definitief
13-12-2021

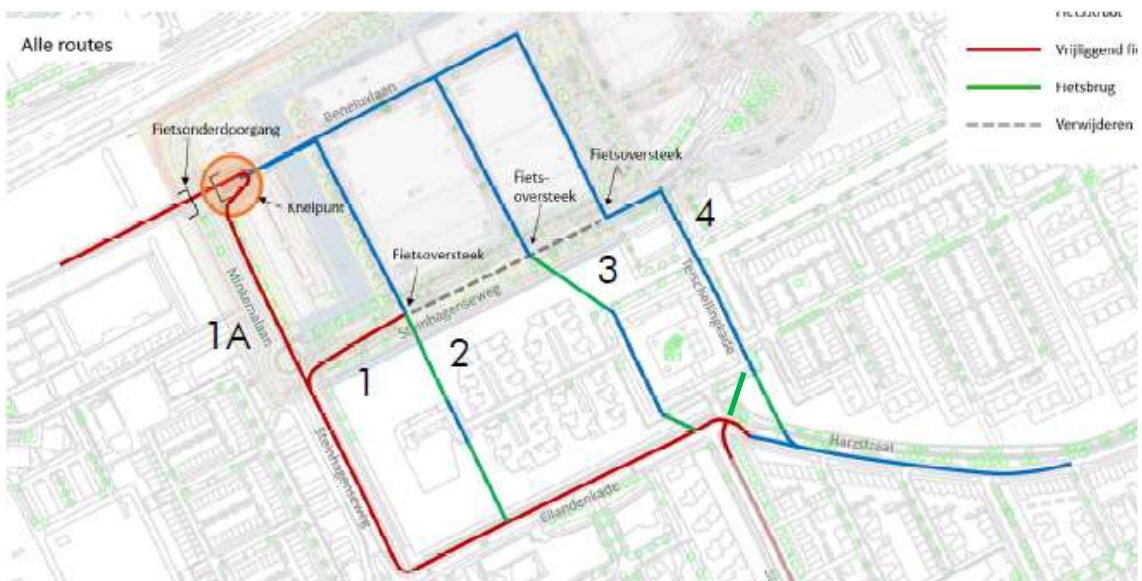
						<ul style="list-style-type: none"> - Realisatie Promenade cf. plan Snellerpoort - Verwijderen huidige rotonde Steinhagenseweg incl. bijbehorende fietsoversteken - Verwijderen fietspaden aan noord- en westzijde plas - Geen nieuwe en/of verbeteringen aan fietsroute(s) naar fietsonderdoorgang
Criterium	Route 1	Route 1A	Route 2	Route 3	Route 4	Nulvariant (niets doen)
<i>(relatieve waardering tussen mogelijkheden)</i>	€ 0,1 mio tot € 0,3 mio,- euro. Dit is exclusief een bandbreedtes van -25% en +35%.	Optie 1: € 0,4 mio tot € 0,6 mio,- euro. Optie 2: € 0,8 mio tot € 1,0 mio,- euro. Dit is exclusief een bandbreedtes van -25% en +35%.	€ 1,4 tot 1,8 mio,- euro. Dit is exclusief een bandbreedtes van -25% en +35%.	€ 1,4 tot € 1,3 mio,- euro. Dit is exclusief een bandbreedtes van -25% en +35%.	€ 0,6 tot € 0,8 mio,- euro. Dit is exclusief een bandbreedtes van -25% en +35%.	n.v.t.
Effect op afwikkeling fietsverkeer (orientatie zuid-oost richting noord-west)	Negatief Route 1 is minder aantrekkelijk door nabijheid alternatief Eilandenkade-Amsterdamlaan. Aanvulling: Wel is blijft met deze aanpassing de huidige fietsverbinding langs de Steinhagenseweg behouden. Dit is wenselijk voor fietsers uit omgeving Amsterdamlaan met bestemming Minkema College of het Winkelcentrum of andersom.	Neutraal Route 1A is minder aantrekkelijk door nabijheid alternatief Eilandenkade-Amsterdamlaan. Echter sluit deze route directer aan op het Jan Ruijsspad ten opzichte van Route 1. Wel blijft met deze aanpassing de huidige fietsverbinding langs de Steinhagenseweg behouden. Dit is wenselijk voor fietsers uit omgeving Amsterdamlaan met bestemming Minkema College of het Winkelcentrum of andersom.	Positief Route 2 is aantrekkelijk voor een groot deel van Snel en Polanen voor het fietsverkeer vanaf Bergstraat en Harzstraat door de directe en logische verbindinglijn, ook voor het zuidwestelijk deel Snel en Polanen.	Positief Route 2 is aantrekkelijk voor een groot deel van Snel en Polanen voor het fietsverkeer vanaf Bergstraat en Harzstraat door de directe en logische verbindinglijn, ook voor het zuidwestelijk deel Snel en Polanen.	Positief Route 4 is aantrekkelijker voor een groot deel van Snel en Polanen voor het fietsverkeer vanaf Bergstraat en Harzstraat. Wel zal deze routen niet aantrekkelijk zijn voor het zuidwestelijk deel van Snel en Polanen.	Negatief De fietsers die komen vanaf de Bergstraat en Harzstraat zullen meer gebruik maken van de Amsterdamlaan dan de fietsonderdoorgang.
(Planologische) inpassing	Neutraal Er vindt doorsnijding van de Promenade plaats. Er vindt beperkte doorsnijding plaats op het moment dat de route wordt gecombineerd met de zuidelijke ontsluiting van Roche.	Neutraal Er vindt beperkte doorsnijding van de Promenade plaats ter hoogte van de uitbuiging van het fietspad bij de zuidelijke ontsluiting van Roche.	Negatief Bij de Nova Zemlakade heeft deze route impact op hekwerken en een plantvak. Er vindt doorsnijding van de Promenade plaats waarbij het fietspad een voetpad kruist. Het realiseren van een fietspad met bruggen over het water (maximale bouwhoogte 3 meter) past binnen de kaders van het geldende bestemmingsplan.	Negatief Het realiseren van een fietspad met bruggen over het water (maximale bouwhoogte 3 meter) past binnen de kaders van het geldende bestemmingsplan. De fietsbruggen hebben impact op enkele bomen, gras en taluds. Er vindt doorsnijding van de Promenade plaats waarbij het fietspad een voetpad kruist.	Neutraal Het realiseren van een fietspad met bruggen over het water (maximale bouwhoogte 3 meter) past binnen de kaders van het geldende bestemmingsplan. De fietsbruggen hebben impact op enkele bomen, gras en taluds. Dit geldt ook voor het vrijliggend fietspad over de langspaarkeervakken. Er vindt doorsnijding van de Promenade plaats waarbij het fietspad een voetpad kruist.	N.v.t. n.v.t.

Routekeuze varianten

Aan:	Movares
Van:	xxxxxxx
Betreft:	Routekeuze varianten
Datum:	22 september 2021

1 INLEIDING

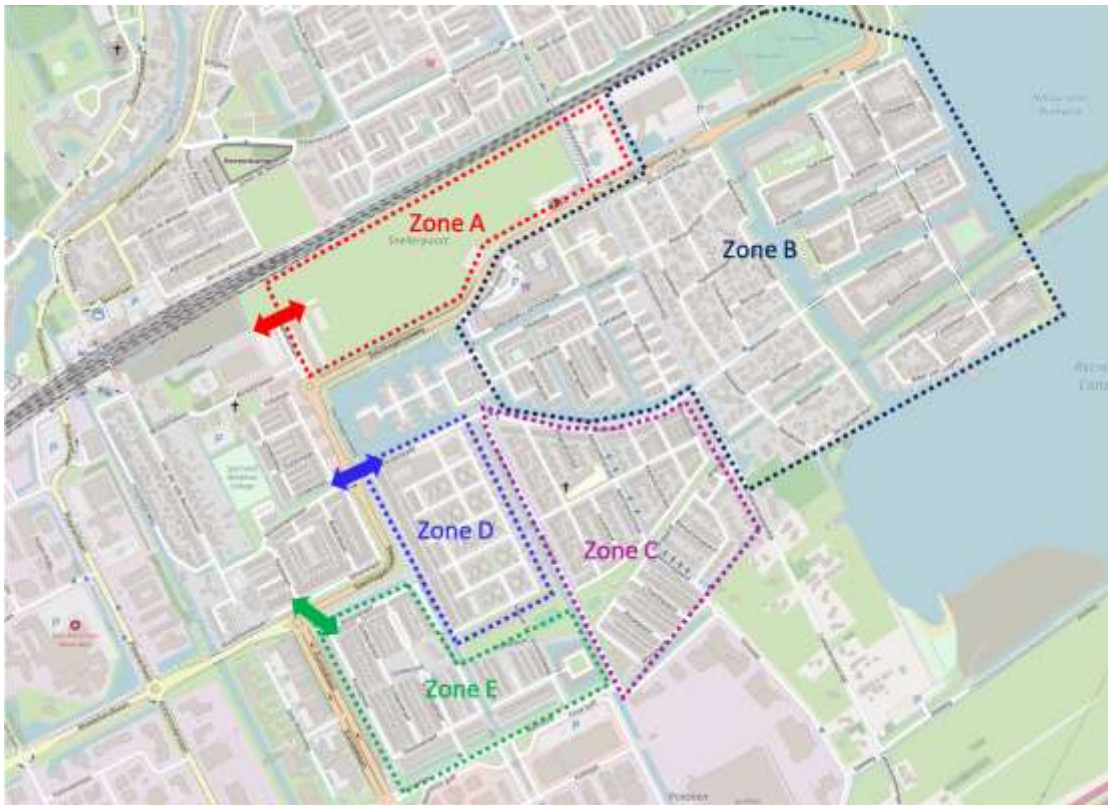
Het kruisende fietsverkeer over de Beneluxlaan heeft voornamelijk een oorsprong in de wijken Snel en Polanen, Waterrijk en het toekomstige Snellerpoort. Dit fietsverkeer heeft met name het station, het Minkemacollege en het centrum als bestemming danwel herkomst. Ook is er mogelijk sprake van fietsverkeer vanuit Linschoten en Montfoort dat via de route Cattenbroekerdijk richting het station of het Minkemacollege en het centrum gaat. Om zoveel mogelijk fietsverkeer door de ongelijkvloerse kruising te geleiden (= vanuit verkeersveiligheid bezien meest wenselijk) heeft de raad gevraagd om te verkennen welke toeleidende fietsroutes er zijn/gemaakt kunnen worden om derhalve het rendement t.a.v. het gebruik van de ongelijkvloerse kruising zo hoog mogelijk te maken. Onderstaand zijn de verkende fietsroutes weergegeven.



Figuur 1.1: verkende toeleidende routes

2 ROUTEKEUZE

Het gebruik van de verschillende oversteken hangt af van de reistijd op en de aantrekkelijkheid van de route. Deze aantrekkelijkheid bestaat uit de directheid van de route (rechte stukken vergen minder aandacht), de constantheid (doorfietsen is aantrekkelijker dan stoppen), vertrouwdheid met de route (onbekende routes worden minder snel genomen) en de sociale veiligheid op de route. Aan de hand van de bestaande en toekomstige fietsstructuur is een zonering gemaakt van herkomst/bestemming van fietsstromen vanuit Snellerpoort, Snel & Polanen en Waterrijk naar het station/centrum. Tevens is bepaald in hoeverre vanuit deze zones gebruik wordt gemaakt van de oversteken bij Roche, Eilandenkade en de Europabaan. Tot slot is bezien of en zo ja welk effect de verschillende routes hebben op de routekeuze. In figuur 1.2 op de volgende pagina is de woonzonering weergegeven.



Figuur 1.2: herkomst fietsers woongebieden

2.1 Zone A

Zone A betreft de nieuwbouwwijk Snellerpoort. Het fietsverkeer vanuit deze wijk zal nagenoeg volledig gebruik maken van de ongelijkvloerse onder de Beneluxlaan, doordat de route met de kortste rijtijd betreft. Geen van de toeleidende routes zal een significant effect hebben op de routekeuze van/naar zone A.

Aantal fietsers

Voor Snellerpoort zijn circa 900 woningen voorzien. Naar verwachting levert dit per huishouden (conform de fietsparkeernorm van drie fietsen en uitgaande van gemiddeld twee bewegingen per dag) 5.400 fietsbewegingen per etmaal op. Daarbij wordt aangenomen dat 90% de bestemming station/centrum heeft, dus 4.860 bewegingen.

2.2 Zone B

Zone B betreft het fietsverkeer vanuit de wijk Waterrijk en een deel van Snel en Polanen. Voor dit gebied kan worden aangenomen dat het overgrote deel van de fietsers met de bestemming station/centrum al gebruik zullen maken van de tunnel via de Gebroeders Grimmkade en de fietsstructuur langs de Steinhagenseweg (straks door Snellerpoort). Deze aanname is gedaan doordat de route gebruik makend van de kruising op de Eilandenkade - Amsterdamlaan voor een hogere rijtijd zorgt (omrijden) en minder direct is (route richting de Beneluxlaan via Snellerpoort is vrij direct door rechte toeleidende wegen door Snellerpoort). Wel is de verwachting dat de routes 2, 3 en 4 een positief effect zullen hebben op het gebruik door fietsers uit het gebied ten zuiden van de Harzstraat in zone B. Met name route 3 zal een positief effect hebben, omdat deze in het verlengde ligt van de Harzstraat.

Aantal fietsers

Vanuit tellingen (maart 2019) blijkt dat op fietspad langs Steinhagenseweg oost 2.840 fietsbewegingen plaatsvinden op een gemiddelde werkdag. Voor dit telpunt wordt aangenomen dat 80% een herkomst heeft in Waterrijk/Snel en Polanen en een bestemming heeft bij het

station/centrum/Minkemacollege. Uitgegaan kan dus worden dat circa 2.270 fietsbewegingen per dag vanuit zone B door de tunnel worden gemaakt. De overige 20% heeft een andere bestemming en steekt over via de Amsterdamlaan of heeft een bestemming in het zuiden van Woerden.

2.3 Zone C & D

Zone C betreft een gebied in Snel en Polanen waarvan voor de fietsbewegingen niet op voorhand duidelijk is welke oversteek over de Beneluxlaan zal worden gebruikt. Elke fietsers zal op basis van de reistijd en aantrekkelijkheid een subjectieve keuze maken voor de te volgen route. De route via de Amsterdamlaan is voor nu het meest direct en bekend. Hierdoor kan de route via de Amsterdamlaan door een deel van de fietsers mogelijk als aantrekkelijker worden gezien dan straks via de ongelijkvloerse kruising. Ook vanuit zone C is de verwachting dat de routes 2, 3 en 4 een positief effect zullen hebben op het gebruik van de fietstunnel, omdat deze routes niet leiden tot een (gevoelsmatige) omrijdafstand. Naar verwachting zullen vooral route 3 en 4 een positief effect hebben, omdat deze in het verlengde van de Harzstraat/Bergstraat liggen.

Voor fietsers vanuit zone D lijkt het gebruik van de oversteek via de Amsterdamlaan aantrekkelijker dan via de tunnel, mits route 1 of 2 wordt gerealiseerd. Voor fietsers vanuit de westkant van zone D (vanaf het Schrijverspad) kost het omrijden richting de tunnel voor ongeveer 100 seconden extra reistijd.

Aantal fietsers

Voor het fietsverkeer vanuit zone C en D wordt aangenomen dat 80% richting het station/centrum fietst (uit tellingen maart 2019 blijkt dat het om circa 1.580 fietsbewegingen gaat). Conform de afmetingen van de zones komt 2/3 van dit verkeer uit zone C en 1/3 uit zone D. Voor zone C en D geldt dat indien een nieuwe toeleidende route, conform route 1A of 2 in figuur 1.1 circa 80% van het verkeer uit deze zones voor de route via tunnel kiest. De directheid wordt hiermee verbeterd en wachttijd verminderd (bij de Amsterdamlaan is de fietsoversteek uit de voorrang).

2.4 Zone E

Het fietsverkeer vanuit zone E zal naar verwachting grotendeels gebruik (blijven) maken van de oversteek bij de Europabaan en wordt daardoor buiten beschouwing gelaten.

2.5 Inschatting intensiteiten vanuit verschillende zones i.r.t. routes

	<i>Basisgebruik via tunnel</i>	<i>Extra door route 1A</i>	<i>Extra door route 1</i>	<i>Extra door route 2</i>	<i>Extra door route 3</i>	<i>Extra door route 4</i>
Zone A	4.860	-	-	-	-	-
Zone B	2.000	-	-	250	300	300
Zone C	320	-	-	750	1.000	850
Zone D	-	250	200	300	-	-
TOTAAL	7.180	200	250	1.300	1.300	1.150

3 CONCLUSIE

Uit de resultaten opgesomd in tabel 1 blijkt dat bij het toepassen van een nieuwe toeleidende route 2 en 3 verreweg het meeste fietsverkeer gebruik zal maken van de tunnel. Naar verwachting leiden de beide routes tot circa 1.300 extra gebruikers t.o.v. het niet treffen van maatregelen.