

Participatieproces

Ongelijkvloerse kruising + verkenning toeleidende fietsroutes.

Datum: 11-01-2022

Inleiding

De ontwikkelingen binnen Snellerpoort hebben een grote impact op de omgeving. Daarom is het belangrijk de omgeving goed mee te nemen in de afwegingen die rondom het project 'Beneluxlaan Woerden' worden gemaakt. Voor de ongelijkvloerse kruising is een toegankelijk en transparant communicatietraject opgezet met momenten voor inspraak. Vanwege Covid-19 vond een groot deel van de communicatie en participatie online plaats. Het projectteam maakt gebruik van het online platform www.beneluxlaanwoerden.nl waar alle tekeningen, verslagen, onderzoeken en presentaties staan. Hier kan men alle actuele en relevante informatie vinden en zich aanmelden om op de hoogte te blijven van belangrijke ontwikkelingen en meedenken.

Direct belanghebbenden

Ongelijkvloerse kruising

Belangrijke direct belanghebbenden bij de ongelijkvloerse kruising zijn de fietsersbond en Roche. Het gebouw van Roche ligt naast de beoogde locatie van de ongelijkvloerse kruising. Met beide partijen is het projectteam veelvuldig in gesprek gegaan om uitgangspunten voor de ruimtelijke uitwerking op te halen. Op basis van de gesprekken met Roche is de kruising zo ontworpen dat Roche aan de zuidzijde ontsloten wordt. Deze partijen zijn middels verschillende één op één overleggen betrokken.

Verkenning toeleidende fietsroutes

Belangrijke direct belanghebbenden bij de verkenning zijn de bewoners en/of eigenaren aan de Helgolandkader, Terschellingkader, Borkumkade, Falstarkade en het eerste deel van de Harzstraat. De verschillende fietsroutes kruisen deze wegen en het woongebied en hebben veel impact op het woongenot van deze bewoners. Deze bewoners zijn via het online platform, social media kanalen, de gemeente pagina en persoonlijke brieven geïnformeerd over bijeenkomsten en ontwikkelingen van de verkenning.

Brede omgeving

De omgeving rondom dit project heeft ook kunnen participeren door deel te nemen aan de sessies en mee te denken via het online platform. Deze bewoners zijn uitgenodigd via de algemene communicatie middelen zoals de gemeentepagina, sociaal media platforms van de gemeente en het online platform. Ook is er aan het begin van het project in een zeer ruim gebied (ruim 1500 adressen) een brief verstuurd aan alle omwonenden met informatie over het project en hoe men op de hoogte kan blijven van ontwikkelingen en bijeenkomsten (digitaal)

Bijeenkomsten

- **31 maart 2021**
Eerste brede (digitale) informatieavond; projectteam voorgesteld, overview van alle projecten + samenhang gepresenteerd en online platform gelanceerd.
- **2 juni 2021**
Online bijeenkomst met bewoners over ongelijkvloerse kruising en toeleidende fietsroutes: presenteren van onderzoeksopzet naar 4 mogelijke routes. Ophalen input op routes voor nader onderzoek. Vooral route 2 en 3 leiden tot zorgen in de omgeving. De input die is opgehaald is meegenomen in de verkenning en beoordeling van de verschillende fietsroutes. Ook is gevraagd om route 1A (zie rapportage verkenning toeleidende fietsroutes) ingebracht en onderdeel geworden van de rapportage.
- **30 september 2021:**
Online bijeenkomst met bewoners over toeleidende fietsroutes. Doel was het presenteren van de conceptrapportage en uitkomsten van de beoordelingsmatrix en over de uitkomsten van het onderzoek in gesprek te gaan. Omdat de verwachtingen over en weer niet overeen kwamen en de vorm van een online bijeenkomst niet paste op de behoefte om met elkaar in

gesprek te gaan was de avond geen succes. Ter afsluiting is de afspraak gemaakt om een nieuwe bijeenkomst te organiseren waarbij men fysiek met het projectteam in gesprek kon gaan. Ook is er na de bijeenkomst door de bewoners van de Helgolandkade, Terschellingerkade, Borkumkade en Falstarkade een visie ingediend, tevens aan de raadsleden verzonden.

- **30 november 2021:**

Inloopmiddag en avond voor persoonlijke gesprekken over toeleidende fietsroutes, als vervolg op de sessie van 30 september. Prettige gesprekken, wel kritische vragen en opmerkingen over de fietsroutes en de Amsterdamlaan. Veel bewoners benadrukken belang van herinrichten kruispunt Amsterdamlaan – Eilandenkade. Ook is duidelijk dat het men graag ziet dat de fietstructuur langs de Steinhagenseweg intact blijft en niet wordt opgeheven door een wandelpromenade.

Reactienota's

Q&A Beneluxlaan

n.a.v. online informatieavond 31 maart

De snelfietsroute lijkt tussen het station en het Roche gebouw anders te lopen op de kaart dan nu daadwerkelijk is. Klopt dat?

Ja, dat klopt. Het huidige Jan Ruijsspad wordt straks de verbinding naar de ongelijkvloerse kruising en er wordt een nieuw fietspad aangelegd parallel aan het spoor tussen het station en Veldwijk.

Bij de roze blokken wordt dus woningbouw gerealiseerd? Betekent dat woningbouw tussen de huidige Minkema(laan) en het spoor?

Deze blokken maken onderdeel uit van de visie op het Stationsgebied (Poort van Woerden). De gemeente wil daar inderdaad ook woningbouw en andere functies gaan realiseren, maar die plannen moet eerst nog verder worden uitgewerkt en verankerd worden in een bestemmingsplan.

In welk project valt de rode pijl en wat gebeurt daar precies? Kruispunt eilandenkade en Steinhagenseweg

Dat is de oversteek bij de Amsterdamlaan. Daar gaan we op kruispuntniveau onderzoek doen met verkeerskundige modellen. Zo kunnen we achterhalen hoe het daar functioneert met de nieuwe verkeersstromen en de aanpassingen aan de weg. Mogelijke knelpunten worden geagendeerd bij het college. Zij zullen besluiten hoe daar een vervolg aan te geven.

Fietsoversteek bij Minkema op de ingang van parkeerplaats en inrit naar sportvelden: hoe wordt daar de veiligheid gerealiseerd voor de fietsers? Verkeerslichten zijn voor jeugd niet voldoende en auto heeft voorrang. Graag aandacht voor veiligheid hier.

Dit nemen we mee. Om het ontwerp voor de oversteek bij het Minkema te bespreken plannen we een moment in met bewoners.

Idee: snelheid autoverkeer eruit halen door nog meer uit te buigen dan op tekening

De huidige bocht is berekend op een snelheid van ongeveer 30 km/h. Dit heeft al een snelheidsremmende werking. Vanwege de aanwezige kabels en leidingen kan de bocht niet worden aangepast.

Het kruispunt bij de Amsterdamlaan & Eilandenkade is nu al erg ingewikkeld. Zeker auto's die aanrijden en het kruispunt moeten kruisen moeten in het midden vaak wachten, wat opstoppingen veroorzaakt. Als er 800 huishoudens bij komen die ook dit kruispunt gaan gebruiken lijkt mij de huidige opzet niet meer afdoende. Ik denk dat hier meer aandacht naar moet, niet alleen om de fietsers een andere route aan te bieden maar zeker ook het autoverkeer. Hoe wordt veiligheid hier geborgd?

We begrijpen dat er zorgen zijn over de doorstroming en veiligheid van de kruising bij de Amsterdamlaan. Daarom gaan we op kruispuntniveau onderzoek doen met verkeerskundige modellen. Zo kunnen we achterhalen hoe het daar functioneert met de nieuwe verkeersstromen en de aanpassingen aan de weg. Tegen die tijd delen we de uitkomsten van deze simulaties op het online platform. Als het onderzoek aanleiding geeft om naar de inrichting van deze kruising te kijken, gaan we terug naar de Raad met een voorstel over hoe hiermee om te gaan. Daarnaast gaan we aan de slag met een onderzoek naar nieuwe toeleidende fietsroutes naar de toekomstige ongelijkvloerse kruising. Deze moeten er toe leiden dat fietsers eerder geneigd zijn de ongelijkvloerse kruising te gebruiken, dan de oversteek bij de Amsterdamlaan.

Op hoofdlijnen een mooi plan. Met de nodige aandachtspunten. Ik wil echt extra aandacht vragen voor de veiligheid bij de oversteek Amsterdamlaan. Met veel schoolgaande kinderen (basisscholen). Dit verhaal wordt erg verteld vanuit Beneluxlaan en vanuit de ongelijkvloerse kruising. Zie de Amsterdamlaan niet als “iets wat ook moet gebeuren”. Deze is cruciaal voor de verkeersveiligheid. Dat klopt, we zijn daarom juist aan het kijken hoe de fietsstructuren veranderen als de ongelijkvloerse kruising komt. Hierbij kijken we naar de verschillende fietsstromen, zoals de schoolgaande kinderen. We willen hier sessies voor inplannen om samen met u te bespreken hoe we hier verbeteringen in kunnen aanbrengen. Hierin horen we daarom ook graag in het vervolg uw mening.

Waarom leggen jullie de Beneluxlaan niet helemaal langs het spoor naast de snelfietsroute of in plaats van de snelfietsroute? En dan fietsers door de wijk?

Het tracé van het snelfietspad direct langs het spoor is gekozen omdat het daardoor aansluit op het bestaande stukje snelfietspad (Jan Ruijsspad) aan de westzijde en het nog aan te leggen stuk snelfietspad achter het Minkema en de sportvelden richting Veldwijk. Bovendien hoeft het snelfietspad door deze ligging de Beneluxlaan niet te kruisen en dat komt de verkeersveiligheid en de doorstroming op het snelfietspad ten goede.

In de plannen voor de wijk Snellerpoort wordt overigens wel voorzien in een fietsverbinding (fietsstraat) vanaf de ongelijkvloerse kruising met de Beneluxlaan naar het winkelcentrum, vooral bedoeld voor het lokale fietsverkeer.

Ligt de snelfietsroute en nieuwe Beneluxlaan ook op ProRail grond? Zo ja, staan die daar ook open voor, of welke eisen komen hieruit voort?

Deze gronden zijn recent overgenomen van ProRail. Met ProRail hebben we overleg omtrent eventuele beveiligingsmaatregelen die genomen moeten worden om overklimbaarheid van de geluidswal tegen te gaan.

Wat gebeurt er met winkelcentrum Polanen? Ik zie dat er nu een woningblok op ligt in de plannen?

Voor het bestaande winkelcentrum wordt een uitbreiding voorzien (bouwvelden B5-B6 van Snellerpoort), dat uitgaat van de bouw van 100 appartementen, een supermarkt met ondergeschikte horeca en een parkeergarage. Tussen de nieuwbouw wordt een winkelplein gerealiseerd dat gedeeltelijk als parkeerplaats zal blijven functioneren. Voor deze ontwikkeling is een bestemmingsplan opgesteld. Dit bestemmingsplan is te raadplegen op www.ruimtelijkeplannen.nl (zoek op naam bestemmingsplan “Uitbreiding winkelcentrum Snel en Polanen”).

Hoe komen de auto's bij het winkelcentrum?

Er worden twee ontsluitingen gerealiseerd. Eén aan de oostzijde vanaf de Cattenbroekerdijk naar het winkelcentrum en één aan de noordzijde, vanaf de nieuwe Beneluxlaan naar het winkelcentrum. De huidige Steinhagenseweg (tussen de rotonde aan de westzijde en het winkelcentrum) komt in de uiteindelijke situatie te vervallen. Dit gebied zal als wandelpromenade worden ingericht.

Wat gebeurt er met de hondenuitlaatplek?

Het is nog niet geheel duidelijk of de huidige hondenuitlaatplaats op deze locatie behouden kan worden. Mochten er wijzigingen in moeten komen dan zullen we de omgeving bij de inrichting en locatie betrekken.

Alle 3 de plaatsen waar we nu de hond los kunnen laten gaan verdwijnen. Komt daar iets voor terug?

<p>Het is nog niet geheel duidelijk of de huidige hondenuitlaatplaats op deze locatie behouden kan worden. Mochten er wijzigingen in moeten komen dan zullen we de omgeving bij de inrichting en locatie betrekken.</p>
<p>Komt er een ouderenhuis binnen het project? In de bestemmingsplannen is ruimte geboden voor 900 woningen (800 in het woongebied en 100 bij het winkelcentrum). In de bestemmingsplannen is de exacte doelgroep niet vastgelegd maar het wordt een mooie wijk voor jong en oud.</p>
<p>Wordt de Steinhagenseweg in de bouwfase van de Beneluxlaan gewoon gebruikt? Ja, deze blijft in gebruik totdat de Beneluxlaan af is. Vervolgens wordt de Steinhagenseweg opnieuw ingericht. Ten westen van het winkelcentrum zal dit een wandelpromenade worden. Aan de oostzijde wordt het een buurtontsluitingsstraat (30 km/u).</p>
<p>Hoe veilig is het fietsverkeer als de Beneluxlaan al klaar is maar de ongelijkvloerse kruising nog niet? Tot die tijd maken fietsers gebruik van de huidige rotonde op de Steinhagenseweg - Minkemalaan.</p>
<p>Is er overwogen verkeer vanaf de Polanerbaan rechtstreeks naar de Beneluxlaan te laten rijden? Dus reconstructie stationsgebied. Dan zijn we het doorgaande verkeer op het eerste deel van de Steinhagense weg kwijt.... Dit ontlast ook de kruising bij de Amsterdamlaan enorm. En zou zelfs een ongelijkvloerse fietskruising overbodig maken. Nee, dit is niet overwogen. Vanaf het begin is het uitgangspunt geweest dat de Beneluxlaan om de nieuwe woonwijk aangelegd gaat worden.</p>
<p>Geluidsoverlast 13000 mtv per etmaal voor de wijk aan de overzijde spoor neemt toe. Ernstige hinder. Wat gaat u daaraan doen behalve fluisterasfalt. Waarom geen diffractors ivm weerkaatsing weg en railverkeer naar overzijde 8 woonappartementen van 4 tot 15 verdiepingen. In het kader van de bestemmingsplannen die voor Snellerpoort zijn opgesteld is akoestisch onderzoek uitgevoerd, daarbij zijn de effecten van de nieuwbouw van Snellerpoort op de bestaande woningen aan de noordzijde (reflectie van geluid) onderzocht. Uit de akoestische onderzoeken blijkt dat er geen sprake is van een hinderlijke toename van geluid. Maatregelen die effect hebben (raildemper, stil asfalt op de Beneluxlaan) worden toegepast. Diffractors hebben nauwelijks akoestisch effect in deze situatie.</p>
<p>Zijn er plannen om de geluidsoverlast tot een minimum te beperken voor de omwonenden? We doen alles conform de geluidsnormen. Op de Beneluxlaan gaan we stil asfalt toepassen.</p>
<p>Klopt het dat de ongelijkvloerse kruising in het verlengde van het Jan Ruijsspad ligt? Dat klopt.</p>
<p>Wordt een ecooloog geraadpleegd aangaande de natuur in de wijk? Ja, er is een ecooloog betrokken. In Snellerpoort zijn we bijvoorbeeld bezig met een kademuur. Hier wordt ook gekeken naar hoe het ecologisch ingericht kan worden, bijvoorbeeld geperforeerde stenen die aantrekkelijk zijn voor insecten. En natuurlijk kunt u hierover meedenken. Als er ideeën zijn over ecologie, dan horen we dat graag.</p>

Wanneer worden de plannen voor de Beneluxlaan in besluitvorming gebracht zodat er inspraak mogelijk is? Graag als jullie inderdaad de daadwerkelijke datum willen delen op het platform. Dan kunnen we ons als bewoners nog bij de Raad melden met bezwaren.

In het derde kwartaal van 2021 organiseren we een sessie, waarbij we het Definitief Ontwerp met u delen. Hierbij is het nog mogelijk om inspraak te hebben op details. Grote beslissingen, zoals de ligging van de weg en het omleggen ervan, liggen dan al vast. Een belangrijk deel van de Beneluxlaan is al toegestaan op basis van het geldende bestemmingsplan uit 2010, de verdere omlegging over de kavel Cattenbroekerdijk 1 is met het nieuwe bestemmingsplan Snellerpoort Woerden (woongebied) vastgelegd. Dit bestemmingsplan heeft ter visie gelegen en wordt voor de zomer van 2021 vastgesteld.

Hoe is het met de bereikbaarheid van het winkelcentrum tijdens de aanpassingen?

We houden de winkels zo goed mogelijk bereikbaar tijdens de werkzaamheden. Hoe dit precies gebeurt, werken we nog nader uit.

Welke ideeën zijn er met betrekking tot de groenvoorziening rondom de Beneluxlaan?

Er zijn verschillende soorten bomen opgenomen in het Definitief Ontwerp. Er is gekeken naar of het geplaatste groen voldoet aan de hittestress. Daarnaast wordt aan de zuidzijde van de Beneluxlaan een ruime waterpartij gerealiseerd. We gaan op de informatieavond, waarop we het DO van de Beneluxlaan presenteren nog uitgebreider in op waar bomen komen en wat voor type bomen.

Hoe ziet de fasering van aanleg van de Beneluxlaan eruit, gezien de ongelijkvloerse kruising een jaar later in de planning staat en daarmee de Beneluxlaan (weer?) op de schop gaat.

We zijn momenteel bezig om dit vorm te geven. Op dit moment is het plan om de fietsbrug en de Cattenbroekertunnel als eerste aan te leggen. We werken momenteel verschillende varianten uit voor de realisatie van de Beneluxlaan ter hoogte van de ongelijkvloerse kruising. Hierbij streven we naar een goede aansluiting, ook in de tijd, van de verschillende onderdelen van de ontwikkeling. We streven ernaar om de aanleg zoveel mogelijk buiten het verkeer om te bouwen, zodat er zo min mogelijk overlast is. Er komt een moment dat we de Beneluxlaan aan moeten sluiten op de Verlengde Steinhagenseweg. Tijdens deze periode is verkeersoverlast, maar ook hierin zijn verschillende varianten te bedenken. We vragen u om hierover mee te denken als het zover is.

Kan er aandacht worden besteed aan het einde van het snelfietspad bij het station? Er is nu al sprake van een onveilige situatie aan het einde van het Jan Ruijsspad.

Dit idee wordt opgepakt door de afdeling verkeer en het projectteam rondom de ontwikkeling van het Stationsgebied.

Klopt het dat de bewoners van de vd Valk Boumanlaan geen brief over dit platform hebben gehad?

Dat klopt, deze straat zat niet in verzendgebied

Wordt de Steinhagenseweg ter hoogte van de sportvelden ook voorzien van stil asfalt? De Steinhagenseweg moet worden voorzien van nieuwe slijtlaag, oude is versleten. Dus kan er gelijk nieuw stil asfalt worden aangelegd?

We leggen alleen stil asfalt aan op de stukken waar we de weg opnieuw inrichten. Dit is op de Beneluxlaan, vanaf het bestaande deel aan de westzijde tot en met de te realiseren aansluiting op de Steinhagenseweg (ter hoogte van de Cattenbroekerdijk). De huidige Steinhagenseweg komt deels te vervallen en wordt tussen het Winkelcentrum en het Minkema College heringericht als 30 km/u straat. Hier wordt geen (stil) asfalt gerealiseerd. Het overige deel op de huidige Steinhagenseweg, ten oosten van de Cattenbroekerdijk langs de sportvelden blijft ongemoeid.

Hoe gaat het OV en het autoverkeer van de Beneluxlaan naar het station toe? Wordt er gebruikt gemaakt van de ongelijkvloerse kruising of kruist het OV en autoverkeer later alsnog het fietsverkeer naar het station toe.

In de visie voor het Stationsgebied blijft voor de korte termijn de huidige route voor het OV gehandhaafd. Voor de lange termijn is uitgangspunt in de visie dat het OV via de Minkemalaan de zuidzijde van het station kan bereiken. Hoe dit precies wordt vormgegeven wordt in de volgende fase uitgewerkt.

Wordt de autoweg plaatselijk boven de fietstunnel wat hoger gelegd, zodat de fietstunnel niet zo diep hoeft te worden?

Ja, dat klopt. De daling voor het fietsverkeer is daarom minimaal.

Wat is het idee achter het plaatsen van een (groot) appartementencomplex op de huidige locatie van de parkeerplaats aan het winkelcentrum? Dat haalt naar mijn idee het hele open karakter van de te plaatsen promenade weg. Daarnaast heb ik twijfels bij de invloed op de karakter van de omliggende wijk en potentie tot aanwezigheid van bomen (zie beperkte hoeveelheid groen in Waterrijk door verkeerde verhouding hoogbouw/straatbreedte)

Voor informatie over de opzet van de wijk en de motivering daarachter verwijzen we u door naar het Stedenbouwkundig Plan (2019) en het bestemmingsplan en Uitbreiding winkelcentrum Snel en Polanen.

Weet iemand eigenlijk nog waarom de Steinhagenseweg eigenlijk loopt zoals 'ie loopt? Daar was waarschijnlijk ooit ook een mooie onderbouwing voor.

Antwoord wethouder Noorthoek: dit was destijds een eis van de provincie, rond de jaren 90.

Komt er ook een fietsverbinding langs de wandelpromenade?

De fietsoversteek in het verlengde van de wandelpromenade komt te vervallen. Om die reden is ervoor gekozen naast de wandelpromenade geen fietsverbinding te realiseren.

Wij zien niets meer van de beoogde fietstunnel onder spoor door vanaf Plan Witt naar Snellerpoort? Goed voor fijnmazig fietsnetwerk.

In de stedenbouwkundige visie Stationsgebied komt de ruimtereservering voor de fietstunnel in het verlengde van de Jan van Beierenlaan te vervallen. Deze fietstunnel zal met alle voorziene ingrepen in het fietsnetwerk in de omgeving niet de hoofdstroom van de fietsers in dit deel van de stad bedienen; de verwachting is daarom dat het gebruik zeer beperkt zou zijn. Een fietstunnel is bovendien heel kostbaar en levert ruimtelijke complicaties op met de nieuwe ongelijkvloerse kruising bij de Beneluxlaan.

Nadat vanuit het Station gezien parallel langs het spoor is gereden moet er over de Cattenbroekertunnel voor het Minkema Stein een scherpe bocht naar rechts en kort daarna een scherpe bocht naar links worden genomen. Aan het eind van die bocht zit dan precies de hoofdontsluiting van Waterrijk, de Schumanlaan. Het is van groot belang dat de ontsluiting van dit grote deel van de wijk goed blijft gaan gelet op het feit dat er slechts twee uitvalswegen zijn. De plannen zijn nog erg onduidelijk hoe dit verkeerstechnisch wordt opgelost. Graag aandacht hiervoor.

Er is hier zeker aandacht voor. In het ontwerp is onder andere een brede middenberm toegepast. Zodoende kan verkeer uit de wijk gefaseerd oversteken wat zowel de verkeersveiligheid als de afwikkeling ter plaatse ten goede komt.

Wordt er aan een nieuwe ingang voor het station Woerden gedacht in Snel en Polanen? Wellicht kan er dan een tunnel onder het spoor door zodat het Staatliedenkwartier hier ook van kan profiteren?! Zo niet, hoe gaan de vele fietsstromen dan gereguleerd worden in Snel en Polanen? Automobilititeit moet worden teruggedrongen, dan zouden faciliteiten voor met name fietsers dus (fors) verbeterd moeten worden toch?

In de stedenbouwkundige visie Stationsgebied is aan de oostzijde van de perrons een voetgangersbrug over de sporen voorzien. Of hier ook een toegang kan worden gerealiseerd tot de perrons wordt onderzocht; NS zal hier ook over moeten besluiten. T.a.v. het fietsverkeer: we gaan aan de slag met een onderzoek om de fietsroutes naar de toekomstige ongelijkvloerse kruising te verbeteren, zodat veilig kan worden overgestoken. Deze moeten ertoe leiden dat fietsers eerder geneigd zijn de ongelijkvloerse kruising te gebruiken, dan de oversteek bij de Amsterdamlaan. Verder investeren we dus in goede verbindingen van en naar het station/centrum, mede door de aanleg van de ongelijkvloerse kruising.

Indien de Steinhagenseweg/ Beneluxlaan een verbeterde verkeersstroom met voorrang voor autoverkeer geeft zal dit een aanzuigende werking hebben op sluipverkeer vanaf de A12 richting A2. Hoe wordt dit sluipverkeer voorkomen?

We verwachten niet dat dit een aanzuigende werking zal hebben en tot sluipverkeer zal leiden. Met verkeersmodellen is hier uitgebreid onderzoek naar gedaan.

De gemeente Woerden heeft het plan om de spoortunnel van de Polanerbaan te sluiten. Een sluiting levert meer autoverkeer op aan de zuidzijde naar het station, bijvoorbeeld bij het brengen en halen. Wordt deze toekomstige verkeersstroom afgehandeld via de Amsterdamlaan en de kruising Amsterdamlaan/Steinhagenseweg?

Of wordt het verkeer naar het station meegenomen in een nieuw ontwerp via de nieuwe Beneluxlaan?
De exacte voorwaarden voor en effecten van het afsluiten van de Polanertunnel voor autoverkeer moeten in een verkeerskundige studie nader worden verkend. Het voornemen daarbij is om het stationsgebied autoluw te maken. Enerzijds door het niet faciliteren/bieden van parkeerplaatsen in de openbare ruimte, anderzijds door langzaam verkeer prioriteit te geven. Hoe de toekomstige verkeersstromen gaan lopen wordt in de volgende fase uitgewerkt.

Q&A Beneluxlaan

n.a.v. sessie ongelijkvloerse kruising en fietsroutes

2 juni 2021

Wat is de aanleiding van de aanpassingen in de fietsroutes? Is de drijver hierachter het 20 meter omrijden langs de oostkant van de Terschellingkade?

Met de nu beoogde aanpassingen in de fietsstructuur zullen fietsers richting het station, komend vanuit de Harzstraat en de Bergstraat, vooral de oversteek bij de Amsterdamlaan gebruiken. Dit komt omdat op de plaats waar nu de Bergstraat en de Harzstraat samenkomen er geen logische fietslijn is naar het station. De route via de Terschellingkade – Kretakade – Elbakade is voor een fietser onlogisch en voelt als omrijden. Met deze studie zoeken we naar oplossingen om de fietsers komend vanuit de Harzstraat en Bergstraat te verleiden om ter hoogte van de nog te realiseren ongelijkvloerse kruising de Beneluxlaan/Steinhagenseweg over te steken. Hiermee neemt het aantal fietsers dat de Amsterdamlaan oversteekt af en vergroot de fietsveiligheid.

De hoeveelheid auto's lijkt het probleem te zijn voor de fietsers (oversteek op de Amsterdamlaan), waardoor alternatieve fietsroutes bekeken worden. Waarom wordt er niet een oplossing gezocht voor de stroom auto's?

Een oplossing voor het vele verkeer is niet eenvoudig te realiseren en oplosbaar. Ook al zou een eventuele Oostelijke randweg in de toekomst de Steinhagenseweg ontlasten, alsnog blijft deze weg druk en de belangrijkste hoofdonthoudingsweg in Woerden-oost. Kortom; om de fietsveiligheid te vergroten is het wenselijk nieuwe fietsstructuren te realiseren die leiden naar de ongelijkvloerse kruising als meest veilige oversteek.

Hoe worden de kavels van de FNV en het kavel van de Rabobank ontsloten met de auto?

De FNV-kavels worden ontsloten in de bocht op de nog aan te leggen Beneluxlaan. De Rabobankkavel ontsluit via de Minkemalaan

Hoe wordt de Minkemalaan aangesloten op de Beneluxlaan?

De Minkemalaan wordt doorgetrokken en heet vanaf Roche de Beneluxlaan.

Komt er een verbinding tussen dit fietspad en het snelfietspad?

Ja, het snelfietspad komt ongeveer ter hoogte van het station uit op het Jan Ruijsspad en wordt daarop aangesloten. Er is vanuit Snellerpoort, vanwege veiligheidsoverwegingen, geen directe aansluiting. Daarvoor kan gebruik gemaakt worden van de nieuwe en bestaande fietsinfra langs de Steinhagenseweg richting Veldwijk.

Waarom loopt de snelfietsroute niet door de ongelijkvloerse kruising? Nu komt er een aansluiting vlak bij het station tussen twee bouwblokken door.

De snelfietsroute ligt boven de wijk, terwijl de fietstunnel vooral wijken met elkaar verbindt (in dit geval Snellerpoort, Snel & Polanen en Waterrijk met het Stationsgebied en het achtergelegen centrum). Verder is de snelfietsroute vrij van verkeer doordat deze parallel aan het spoor is geprojecteerd tussen het station en Veldwijk.

Krijgt de Minkemalaan een aansluiting op het Jan Ruijsspad?

Ja, momenteel ligt er een voorbelasting op de plek waar de fietsenstalling wordt aangesloten op het Jan Ruijsspad. Naar verwachting wordt in juli gestart met de daadwerkelijke realisatie van de aansluiting. Zo hoeven minder scholieren door de Minkemalaan te rijden.

Is er overwogen om het fietspad van de Cattenbroekerdijk te laten lopen naar het snelfietspad? Dan heb je direct de toeleidende fietsroute afgetikt.

Dat is wel verkend, maar bleek nogal een lastige inpassingsopgave zo tussen het spoor en het snelfietspad. Dat betekent dat de aansluiting haaks zou plaatsvinden op diepte en dat is vanuit veiligheidsoogpunt niet gewenst. Daarnaast denken wij dat fietsverkeer uit de Cattenbroekertunnel, indien zij een bestemming bij het station of centrum hebben, door Snellerpoort en de tunnel fietsen. Indien zij een bestemming hebben richting Harmelen dan kunnen zij gebruik maken van de bestaande fietsstructuur langs de Steinhagenseweg.

Wat opvalt is dat er steeds gesproken wordt over deelgebieden, terwijl het geheel juist belangrijk is om te bekijken. Hoe kan het dat er nu wordt besloten over de fietstunnel terwijl het effect op kruising Amsterdamlaan en de kruising bij de Parijslaan nog niet helder is?

Er zijn geen deelgebieden, wel verschillende projecten die onderling raakvlakken hebben. De fietstunnel is een oplossing voor de al jarenlange verkeersonveilige kruising (rotonde Steinhagenseweg) en de doorstroming op de Steinhagenseweg. Met de realisatie van de ongelijkvloerse kruising is de verkeersveiligheid geborgd en stroomt de Steinhagenseweg weer goed door. De verbeterde doorstroming kan betekenen dat het lastiger wordt om vanuit de Amsterdamlaan de Steinhagenseweg op te draaien. Dit wordt nu onderzocht. Mocht dit tot problemen leiden, dan zoeken we naar een passende oplossing.

Wordt er stil asfalt toegepast op de Beneluxlaan?

Ja, we doen alles conform de geluidsnormen. Op de nieuwe Beneluxlaan gaan we stil asfalt toepassen.

Uitgangspunt is nu een verhoogde weg en een fietstunnel. Is de omgekeerde optie, een verdiepte autoweg en een fietsovergang ook onderzocht? Deze optie lijkt me minder geluidsoverlast op te leveren.

Nee, deze optie maakt formeel geen onderdeel uit van de studie. Een verlaagde Beneluxlaan is erg kostbaar vanwege de diepe ligging en de lengte van de verlaging onder het grondwater.

Waarom wordt er niet gekeken naar de omlegging van de Steinhagenseweg, de veroorzaker van het probleem met de fietsroutes?

De Steinhagenseweg heeft zowel nu als in de toekomst een belangrijke ontsluitende functie voor de wijken Snellerpoort, Snel & Polanen en Waterrijk. Ook een deel van het Staatsliedenkwartier ontsluit via de Steinhagenseweg richting de A12 (en vice versa). Het geheel verleggen naar elders (of opheffen) is daarom geen optie.

Wat doet de gemeente met de zorgen bij de verschillende fietsroutes, en dan vooral degenen die met een fietsbrug over het wooneiland gaan?

We hebben de opmerkingen, zorgen, en ideeën van bewoners gehoord en nemen deze mee in onze afweging. Ook hebben we met enkele bewoners een gesprek gevoerd op locatie. Na de zomer nodigen we u uit voor een tweede sessie waarin we de mogelijke routes nader bespreken.

Op route 3 moeten de auto's op de kruising Bergstraat/Harzstraat rekening houden met veel meer fietsverkeer. Hoe zorgt de gemeente hier voor een veilige situatie?

We richten dit punt, waarop verschillende fietspaden samenkomen, opnieuw in. Dit is onderdeel van het onderzoek dat de gemeente nu doet naar de toeleidende fietsroutes.

Waarom wordt het fietsverkeer niet geleid via het bestaande fietspad dat achter het winkelcentrum langs gaat? Dus via de Cattenbroekerdijk en de Gebroeders Grimmkade?

Die staan inderdaad met elkaar in verbinding. Dit heeft vooral betrekking op het verkeer oost/zuidoost van de wijk (Waterrijk en Snel & Polanen). Deze studie richt zich op het fietsverkeer komend vanuit de Harzstraat en de Bergstraat richting het station Woerden.

Hoeveel fietsverkeer wordt er per route verwacht? Hoe meer de fietsroute naar het oosten ligt, hoe minder fietsers die gebruiken en hoe meer er over de kruising bij de Amsterdamlaan blijven fietsen.

In 2019 is door een extern adviesbureau het verwachte gebruik van de verschillende routes berekend. Van West naar Oost bekeken is het gebruik respectievelijk 291 (bij variant 1) tot 162 (bij variant 4) tijdens het drukste spitsuur. De redenering dat hoe oostelijker de route is gelegen, hoe minder gebruik van die route zal worden gemaakt is dus correct.

Waarom zou er naast de wandelpromenade geen fietspad mogen liggen?

De fietsoversteek in het verlengde van de wandelpromenade komt te vervallen. Om die reden is ervoor gekozen naast de wandelpromenade geen fietsverbinding te realiseren.

Kan er een stoplicht komen op de Amsterdamlaan? Dan geef je fietsverkeer de ruimte.

Momenteel onderzoeken we verschillende opties voor de oversteek bij de Amsterdamlaan. In een volgende sessie komen we hierop terug.

Wat zijn in uw beeld nu de meer op doorgaand fietsverkeer gerichte routes, met name in de richting (noord)oost naar zuidwest en vice versa?

Voor bovenwijks (ofwel regionaal) fietsverkeer wordt de langs het spoor gelegen snelfietsroute de belangrijkste fietsverbinding. Voor fietsverkeer met een herkomst/bestemming in oost/west wordt de ongelijkvloerse kruising de primaire schakel. Vandaar ook deze studie om zoveel mogelijk fietsverkeer daarheen te leiden. Er zullen echter altijd routes zijn via de ongelijkvloerse kruising die als niet logisch en omrijden zullen worden ervaren. De verbinding noordoost naar zuidwest (en vice versa) is een dergelijke route. Dit fietsverkeer kan, afhankelijk van de bestemming/herkomst gebruik maken van de routing door de wijk en de oversteken bij de rotonde met de Europabaan (Ponddreef – Parijslaan) of via de Ponddreef bij het verkeerslicht Europabaan – Noordzee.

Welke route zien jullie nu als grootste kanshebber om verder ontwikkeld te worden?

Met de input van deze sessie kijken we opnieuw naar de routes. We brengen de argumenten van bewoners in kaart en bieden die, samen met andere factoren zoals kosten en veiligheid en effectiviteit van de fietsroute, aan de raad ter afweging. Uiteraard zullen we de resultaten voordat deze naar de raad gaan nog een keer met u bespreken tijdens een nog nader in te plannen sessie.

Waar gaat de wandelpromenade naar toe?

De wandelpromenade beslaat het deel van de huidige Steinhagenseweg tot aan het winkelcentrum, en verbindt op die manier de nieuwbouw met de rest van de wijk en het winkelcentrum middels een groene zone.

In het laatste bestemmingsplan dat in de raad is besproken staat als enige ontsluitingsroute de route oost van de Terschellingskade genoemd. Verder zie ik niets, komt er dan weer een bestemmingsplanwijziging/goedkeuring?

We gaan voor elke route bekijken wat er nodig is om deze planologisch en juridisch mogelijk te maken. De resultaten zullen we delen op het online platform en tijdens een nog nader in te plannen sessie.

Is het weghalen van het fietspad een voorbereiding van een vierbaansweg?

Nee

In de plannen bij jullie brief van 21 mei (D/21/020597) staan vijf fietsbruggen ingetekend. Mijn vraag is waarom er voor deze erg kostbare oplossing wordt gekozen die ten koste gaat van veiligheid (bijv. kruising Nova Zembla met veel (rollator)verkeer) natuur (wooneiland vijver is rijk aan planten en vissen)



gemeente
WOERDEN

en recreatie (bijv. ijsbaan in de winter en zwem/vaardijver in de zomer). De bestaande fietspaden en wegen verbeteren en verbreden lijkt m.i. een veel realistischer optie zonder dat de fraaie vijver rond het wooneiland wordt ontsierd door bruggen en bijbehorende constructies.

We onderzoeken momenteel verschillende mogelijke routes en er is nog niets besloten. Met de input van deze sessie kijken we opnieuw naar de routes. We brengen de argumenten van bewoners in kaart en bieden die, samen met andere factoren zoals kosten en veiligheid en gemak voor fietsers, aan de raad ter afweging.

Op de tekeningen zie ik nergens een afrit van de weg naar het nieuwe bouwdeel tussen Minkema en spoor, ik neem aan dat dit nieuwe deel ook wordt aangesloten op de Beneluxlaan?

Of is het de bedoeling al het verkeer hiervoor via de Amsterdamlaan / vd Valkbouwmanlaan te laten lopen?

De kavels langs het spoor ten westen van de nieuw aan te leggen Beneluxlaan zullen in de bocht een aansluiting krijgen op de Beneluxlaan. De mogelijke bouwkevel (C1) in de 'oksel' van de Beneluxlaan wordt ontsloten via de nieuwe wijk Snellerpoort.

In alle vier de ontwerpen van de verschillende fietsroutes staat een vrijliggend fietspad wat op het kruispunt bij de Steinhagenseweg /Amsterdamlaan/eilandenkade uitkomt. Bij fietsroutes die veel meer "om" zijn lopen jullie het risico dat veel fietsverkeer door de hoofdstedenbuurt of vd Valkbouwmanlaan gaat en dan op dit kruispunt gaat oversteken, hoe gaan jullie dit proberen te voorkomen?

Eigenlijk is route 1a, die niet mogelijk lijkt qua ruimte icm route 4 (maar dan zonder fietsbrug bij de Harzstraat maar gewoon de huidige weg volgen) de beste optie.

We proberen juist met een nieuwe route te voorkomen dat fietsverkeer oversteekt bij de Amsterdamlaan. Er zal altijd fietsverkeer op deze plaats blijven oversteken als verbinding tussen deze twee wijken. Echter voor het doorgaande fietsverkeer zoeken we naar routes die vooral het gebruik van de ongelijkvloerse kruising vergroten.

Is er een geluidstudie uitgevoerd naar het effect van de ongelijkvloerse kruising?

Er is nog geen geluidstudie uitgevoerd, maar wel een verkenning daarnaar. Van deze verkenning zetten we de eerste resultaten op het online platform. Daaruit blijkt dat de verhoogde ligging van de Beneluxlaan geen normen overschrijdt die recent zijn vastgesteld in het bestemmingsplan Snellerpoort. Voor de situatie zoals die nu is hoeven dus geen maatregelen getroffen worden. Een toename van de geluidbelasting door wegverkeer wordt, ten opzichte van de grenswaarde, niet als hinderlijk aangemerkt als deze toename minder dan 2 dB bedraagt (zonder afronding: minder dan 1,5 dB). In geen geval is sprake van een toename van 2 dB of meer.

Ik mis het alternatief dat de Steinhagenseweg toegankelijk is voor bestemmingsverkeer, er is nu veel sluipverkeer. Bestaat de optie om deze weg verboden voor vrachtverkeer te maken?

Het grootste gedeelte van het verkeer op deze weg is bestemmingsverkeer voor Woerden, geen sluipverkeer. Het is en blijft een belangrijke en drukke route en een hoofdverbindingsweg. Wel zullen door de maatregelen de verkeersveiligheid verbeteren. Daarnaast is het lastig om te handhaven op bestemmingsverkeer, want leveranciers en verhuishagens moeten er ook overheen kunnen. Er kan geen goed onderscheid gemaakt worden tussen deze soorten verkeer.

In hoeverre bestaat het risico dat de ongelijkvloerse kruising een donkere, onaantrekkelijke fietstunnel wordt als gevolg van beperkt budget?

Dat risico is nagenoeg uitgesloten omdat uit onderzoek blijkt dat een verhoogde ligging goedkoper is dan een tunnel. Dat komt omdat een tunnel onder het grondwater wordt aangelegd. Dergelijke constructies kosten veel geld. Met een verhoogde ligging wordt dit deels voorkomen. Daarmee is een verhoogde ligging niet alleen comfortabel voor de fietser, sociaal veiliger en een mooie verbinding tussen de twee nieuw te ontwikkelen gebieden maar ook goedkoper.

In hoeverre is het mogelijk om een lus te maken van de bocht naar de fietstunnel, om die strakke hoek te voorkomen? Vanaf station door fietstunnel en dan in cirkel linksom 270 graden en omhoog en dan route 1 nemen lijkt mij de beste oplossing. Ruimte- en kostentechnisch.

Dit is een interessante optie die we zeker gaan verkennen. We komen terug op de uitkomsten daarvan.

Snel en Polanen moeten zich aanpassen aan Snellerpoort, omdat alle routes daar op uit moeten komen. Waarom is er gekozen voor zo'n inrichting naar Snellerpoort? Als de fietstunnel bij de Amsterdamlaan zou komen zou alles bij de huidige situatie kunnen blijven.

Los van het feit dat een fietstunnel bij de Amsterdamlaan niet inpasbaar is, is de (locatie van de) tunnel ook zonder toeleidende fietsroutes een belangrijke schakel in ons fietsnetwerk. Momenteel steken daar al vele scholieren, forenzen en bezoekers van/naar het winkelcentrum over richting het station of de binnenstad. Daar komt ook nog eens fietsverkeer van circa 900 huishoudens bij. Dit is mede de reden om de, nu in de spitsuren al zwaar overbelaste kruising bij Roche, te verbeteren. Verder is er de wens om de kruising bij de Amsterdamlaan juist te minimaliseren.

De Raad heeft gekozen voor een wandelpromenade. Hebben bewoners daar wel inspraak in gehad? En heeft de raad deze gevolgen wel in beeld gehad? Was bestemmingsplan dan wel af?

In oktober 2018 heeft de raad ingestemd met het ambitiedocument Snellerpoort waarin vooral de structuur van de openbare ruimte is vastgelegd. Daarin is onder andere opgenomen dat de (gevaarlijke) rotonde bij Roche wordt opgeheven en het deel van de Steinhagenseweg tussen die kruising en het winkelcentrum Snel en Polanen getransformeerd wordt tot een aantrekkelijke park(wandel)zone. Het ambitiedocument is de basis geweest voor het inrichtingsplan openbare ruimte en het stedenbouwkundig plan dat gekoppeld is aan het bestemmingsplan. In dat kader zijn er de afgelopen jaren verschillende (raads)informatie bijeenkomsten georganiseerd.

Hoe gaat de gemeente om met mogelijke waardevermindering van huizen als gevolg van de fietsroutes?

Als er sprake is van waardevermindering van woningen dan kan de gemeente dit alleen compenseren als er een wijziging van het bestemmingsplan noodzakelijk is. Een eigenaar kan dan als het bestemmingsplan onherroepelijk is een planschadeclaim in dienen. In alle andere gevallen maakt de huidige bestemming de ingreep al mogelijk en kan geen compensatie plaatsvinden van eventuele waardevermindering.

Ingediende variaties op route 1A.

Naar aanleiding van de laatste fysieke bijeenkomst op 30 november zijn er door enkele bewoners ideeën ingediend om route 1A op een andere wijze toch mogelijk te maken.

Uitgangspunt

Uitgangspunt van al deze ideeën is om het tracé van de Beneluxlaan naar het westen te verplaatsen zodat er aan de oostzijde tussen het eigendom van Beneluxlaan 2 voldoende ruimte zou ontstaan om een tweerichtings fietspad te realiseren.

Doel

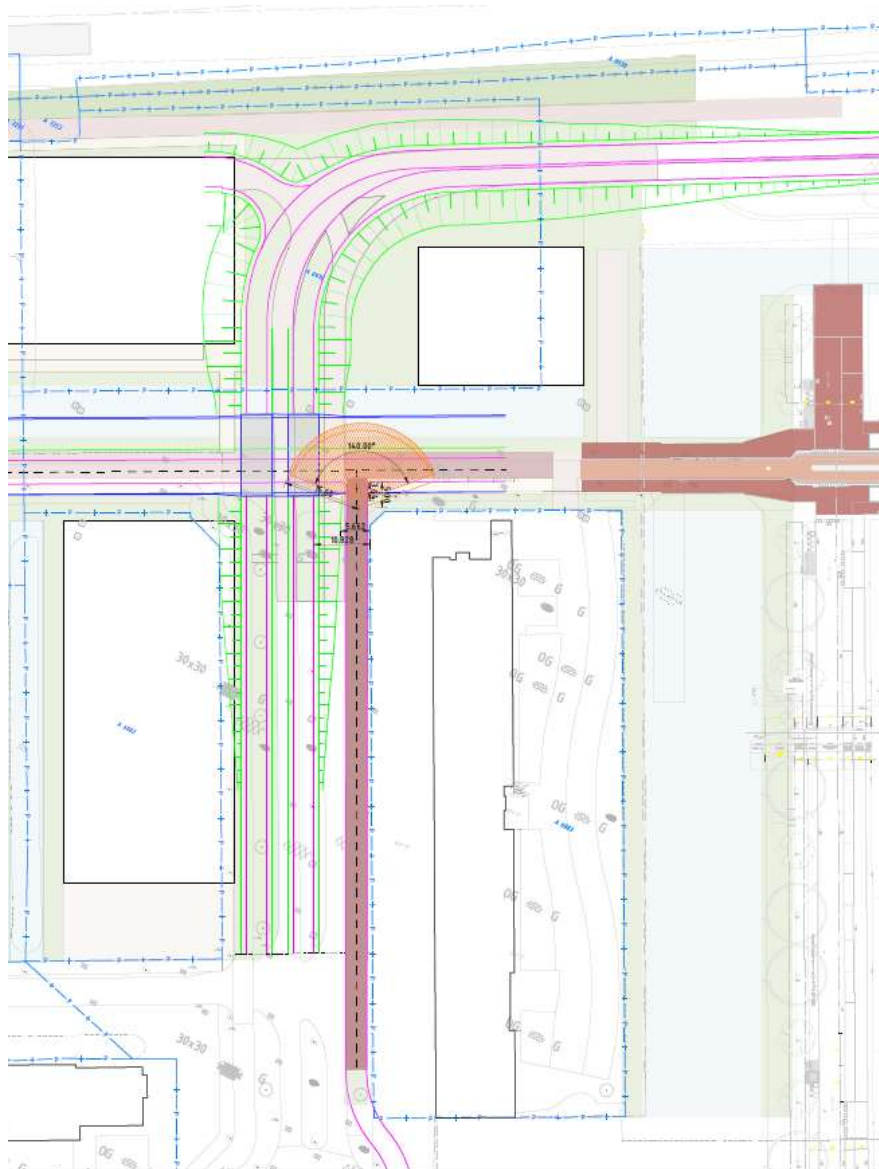
Een direct snelle fietsverbinding tussen de wijk Snel en Polanen (Harzstraat, Bergstraat, Schrijverspad) als alternatief voor een toeleidende fietsroute.

Beoordeling

- Eigendomsgrenzen/ontwikkelingen:
 - Het alternatief gaat uit van een verplaatsing van de Beneluxlaan naar het westen. Echter aan de westzijde is geen ruimte beschikbaar omdat de gehele ruimte onderdeel uitmaakt van de vergevorderde ontwikkeling van bouwkaavel B (ontwikkeling Plané) zoals deze is opgenomen in de stedenbouwkundige visie Stationsgebied. Naar verwachting zal dit ook consequenties hebben de geluidsbelasting op de gevel.
 - Het alternatief ook ten koste gaat van de ontwikkeling van bouwkaavel D (FNV-kavel) zoals deze in opgenomen is in de stedenbouwkundige visie Stationsgebied
- Verkeersveiligheid
 - Een haakse aansluiting op een verlaagd fietspad geen goede verkeersveilige situatie oplevert
 - Met schuine tunnelwanden het zicht op kruisend fietsverkeer wel vergroot kan worden, maar het zicht nog steeds beperkt is.
- Kosten
 - De aansluiting in alle gevallen een kostbare aansluiting zal betekenen omdat dit ten koste gaat van bestaande ontwikkelingen en een grotere overspanning vraagt van de ongelijkvloerse kruising.
- Overig aspecten:
 - De raakvlakken met kabels en leidingen is groter is vanwege de ligging van de betreffende kabels en leidingen langs en in het tracé.

Conclusie

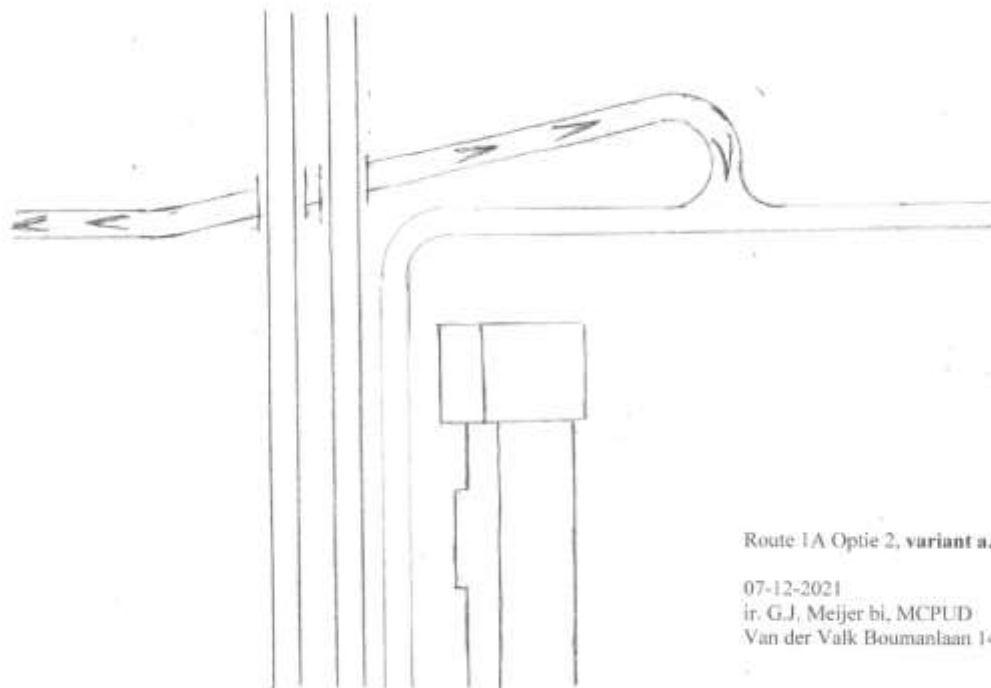
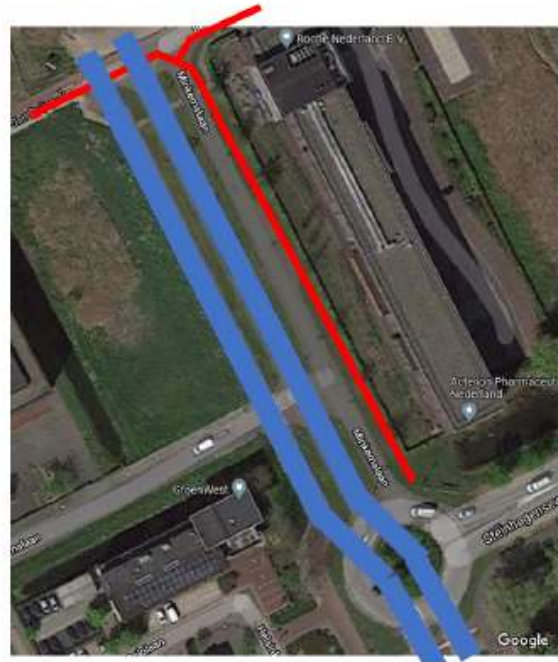
Alhoewel dit fietspad een gewenste fietsstructuur zou opleveren zijn de ruimtelijke en financiële consequenties dermate groot dat deze alternatieven niet als kansrijk worden beschouwd.



Afbeelding uitwerking ingediend alternatief.

Ingediende alternatieven

Onderstaand nog een oplossing om Route 1A overzichtelijk aan te leggen door de huidige rijbanen naar het westen te verleggen omdat het fietspad daar toch kan vervallen. Links de huidige situatie, rechts de toekomstige.

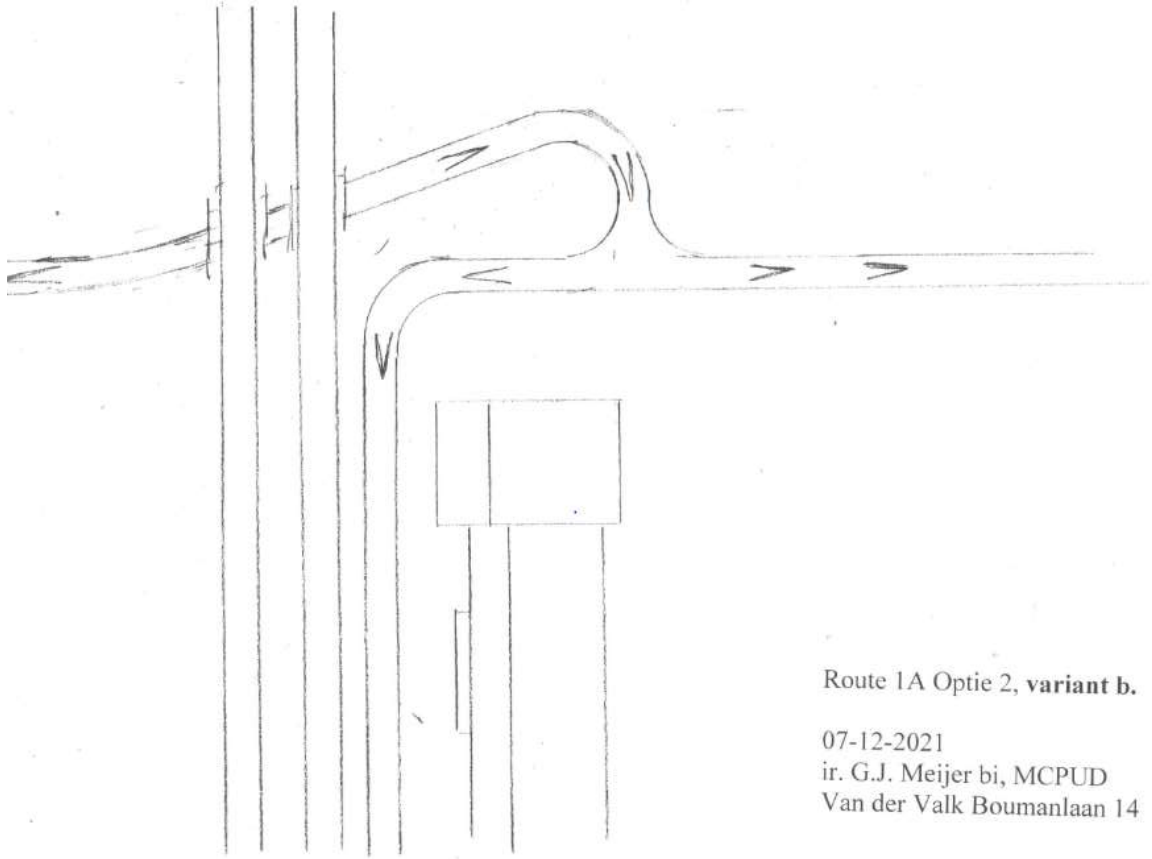


Route 1A Optie 2, variant a.

07-12-2021

ir. G.J. Meijer bi, MCPUD

Van der Valk Boumanlaan 14



Route 1A Optie 2, variant b.

07-12-2021

ir. G.J. Meijer bi, MCPUD

Van der Valk Boumanlaan 14

Ingediende bewonersvisie

Reactie namens bewoners Eilandenkade

GEEN DRUKKE FIETSPADEN OVER ONS RUSTIGE WOONEILAND !!!

Woerden, 9 juni 2021

Geachte raadsleden, geachte wethouder,

Naar aanleiding van een sessie die op 2 juni gehouden is door het projectteam "Beneluxlaan Woerden" met bewoners van het wooneiland in Snel en Polanen willen we u bijgevoegde notitie sturen.

In deze sessie werden suggesties gepresenteerd over **zeer drukke nieuwe hoofdfietsroutes die dwars door ons rustige wooneiland, dwars door de plas** gaan lopen.

Route 2, 3 en 4 die nu op tafel liggen:

- **schaden de leefbaarheid** van het wooneiland en omgeving
- **verhogen de verkeersonveiligheid**
- **vereisen dure nieuwe fietsbruggen**

Deze suggesties zijn **absoluut onacceptabel** en wij zijn voornemens ons hiertegen tot het uiterste te verzetten.

Onze aanbeveling is eenvoudig:

- Kies voor Route 1A, de veiligste route die maximaal gebruik maakt van bestaande infrastructuur. Houd daartoe rekening met de bestemming van kavel C1 in het bestemmingsplan.
- Route 1 is overigens voor ons ook acceptabel.

Snelheid is geboden om te voorkomen dat er bij de uitwerking van bestemmingsplan Snellerpoort nu beslissingen worden genomen die de juiste keuze onmogelijk maken.

In de komende weken zullen wij ons als wooneilandbewoners mobiliseren, waarbij we ook de bewoners van de Nova Zemblakade, Terschellingkade, Elbakade, Lewiskade en Harzstraat zullen betrekken.

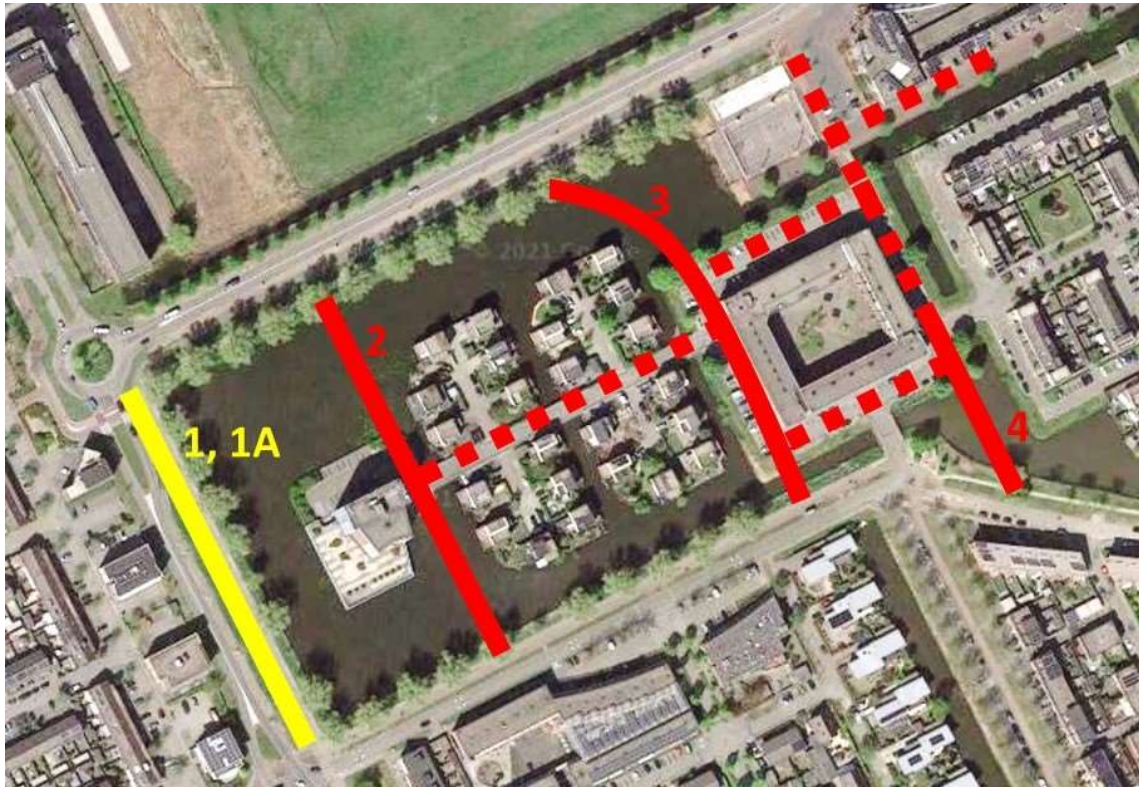
Dank voor uw aandacht, maar ook met dank aan het projectteam dat de tijd en moeite heeft genomen hun overwegingen en opties open met ons te delen. Desalniettemin zijn wij, zeer verontrust, benieuwd naar uw reactie.

Met vriendelijke groet,

Peter Reuderink, Borkumkade 1, Woerden.

behoudeilandenplas@ziggo.nl

Tel. 06 4399 2670 (Ant Bijlsma)



Nieuwe hoofdfietsroutes

Gewenst : Route 1,1A

Onacceptabel: Routes 2,3,4 over ons wooneiland, dwars door de plas!

Mede ondertekend door:

Borkumkade:	Falsterkade:	Vegakade:	Anholtkade:
Ant Bijlsma	Fred Tjoa	Perry Heijne	Gerben Smit
Pepijn Reuderink	Ping Tjoa	Ellen Heijne	Petra Harmsen
Peter Reuderink	Tienke Warning	Irma Davies	Ruud Beukema
Jill van Hanegem	Gerrit Warning	Marc Davies	Ellen Beukema
Joey van Hanegem	Eveline van Amstel	Puck Mooij	Bertus Vianen
Jolanda Pieterse	Mike van Amstel	Margit Meerman	Kadek Vianen
Cok Pieterse	Riet Wierda	Bas Meerman	Gerard Huijgen
Dick Uijtewaal	Jan Hendrix	Hanny Litsenburg	Renée Huijgen
Simone van der Velde	Leila Obaidy	Bert Nijland	Ad Karsemeijer
Johan van der Velde	Karim Obaidy	Adonis Siderakos	Nellie Karsemeijer
Jan Hogenes	Bas Kleinveld	Corinda Siderakos	Erik Bossinade
Ria Hogenes	Monique Kleinveld		Janet Bossinade

NOTITIE:

GEEN DRUKKE FIETSPADEN OVER ONS RUSTIGE WOONEILAND !!!

1. Achtergrond

Op 1 juni heeft de gemeenteraad goedkeuring gegeven aan het bestemmingsplan Snellerpoort. In dit plan wordt de Beneluxlaan aangelegd en komt de huidige rotonde op de Steinhagenseweg – Minkemalaan te vervallen. De rotonde levert al langere tijd problemen op met de doorstroming van het verkeer en de verkeersveiligheid. Wij begrijpen dat de gemeenteraad om die reden in maart 2020 de voorkeur uitgesproken heeft voor een nieuwe ongelijkvloerse kruising (hierna: "fietstunnel") met het fietsverkeer ter hoogte van het Jan Ruijsspad. Daarom is als onderdeel van het project "Beneluxlaan Woerden" gevraagd een en ander verder uit te werken. Zie ook: www.beneluxbaanwoerden.nl.

De problematiek van de bestaande rotonde zal door meniggen herkend worden. De aanleg van de nieuwe fietstunnel leidt echter wel tot een discussie over de toeleidende **hoofdfietspaden** naar deze fietstunnel. Op 2 juni is er rond dit onderwerp een verdiepende sessie belegd door het projectteam waarvoor – helaas maar een deel van - de betrokken wijkbewoners waren uitgenodigd.

2. Overwegingen projectteam

In de sessie van 2 juni werd duidelijk welke aspecten het projectteam momenteel meeneemt in het evalueren van eventueel te ontwikkelen toeleidende hoofdfietspaden:

- Het te overbruggen hoogteverschil naar de fietstunnel in combinatie met de beperkte ruimte. Hierbij spelen de nabijheid van het "Roche/Actelion gebouw" en de nog in te vullen bestemming van hetgeen in het project "kavel C1" in bestemmingsplan Snellerpoort wordt genoemd een rol.
- De wens om fietsverkeer te ontmoedigen om gebruik te maken van de kruising Steinhagenseweg – Amsterdamlaan/Eilandenkade. Hierbij speelt de vrees dat deze kruising weleens onveiliger kan worden na de opheffing van de flessenhals die de rotonde nu nog vormt. De kruising zelf blijft echter bestaan ten behoeve van het verkeer van de stedenwijk naar de basisscholen en het winkelcentrum, maar in welke vorm is nog niet bekend. Deze onbekende factor compliceert voor ons de beoordeling van de door het projectteam voorgestelde routes.
- Het als onderdeel van het bestemmingsplan Snellerpoort ontwikkelen van een promenade waarbij een deel van het bestaande hoofdfietspad langs de Steinhagenseweg komt te vervallen.

Op basis van bovenstaande overwegingen presenteerde het projectteam 5 mogelijke routes voor de toeleidende hoofdfietspaden (zie situatie schets verder op in dit document, en bijlage gemaakt door het projectteam).

- Route 1 maakt maximaal gebruik van bestaande infrastructuur plus te realiseren infrastructuur in het nieuwe Snellerpoort.
- Route 4 maakt deels gebruik van bestaande infrastructuur maar vereist ook de aanleg van een nieuwe fietsbrug plus te realiseren infrastructuur in het nieuwe Snellerpoort. Hierbij dient wel aangetekend te worden dat de bewoners verwachten dat de verkeersintensiteit op de bestaande infrastructuur aanzienlijk omhoog zal gaan.

Zowel Route 1 (komende vanaf Steinhagense weg) als Route 4 (komende vanaf Bergstraat) hebben in de beleving van het projectteam het nadeel dat de fietser of snorfietser het "gevoel heeft om te moeten rijden" op weg vanaf Snel en Polanen naar het centrum vice versa, ook al is dat in het geval van Route 4 slechts 30 meter. Dit zou er dan toe leiden dat fietsers of snorfietzers kiezen voor de kruising Steinhagense weg – Amsterdamlaan/Eilandenkade en vandaar hun weg vervolgen via de Van der Valk Boumalaan. Zoals hierboven aangegeven bestaan er zorgen over de veiligheid van deze kruising wanneer in de toekomst de flessenhals op de rotonde Steinhagense weg/Minkemalaan is opgelost.

Daarom heeft het projectteam 3 andere routes ontwikkeld:

- Route 1A maakt maximaal gebruik van bestaande infrastructuur plus te realiseren infrastructuur in het nieuwe Snellerpoort, waarbij voor de aansluiting op de lager gelegen fietstunnel een oplossing moet worden uitgewerkt.
- Routes 2 en 3 vereisen de aanleg van nieuwe infrastructuur op en rond het wooneiland inclusief twee nieuwe fietsbruggen plus te realiseren infrastructuur in het nieuwe Snellerpoort.

3. Visie bewoners Wooneiland Snel en Polanen.

Overwegingen

1. Wij als bewoners herkennen de problematiek rond de bestaande rotonde Steinhagense weg - Minkemalaan en staan positief tegenover het realiseren van een fietstunnel. Diverse bewoners hebben hier in de sessie nog wel vragen over gesteld, met name gericht op geluidsoverlast en veiligheidsgevoel. Alhoewel deze vragen zeer relevant zijn vallen deze buiten het bestek van deze notitie.

2. Het **wooneiland en de waterpartij of “binnenplas” zijn beeldbepalend voor de wijk Snel en Polanen**. Citerend uit het in opdracht van de gemeente Woerden door KuiperCompagnons opgestelde ontwerp Bestemmingsplan Snel en Polanen van 30 september 2010:

In Snel en Polanen is een binnenplas met een wooneiland gecreëerd, geïnspireerd op het oude Woerden met zijn singels. De binnenplas vormt met het eiland het beeldkenmerk van de wijk Snel en Polanen. De verschillende woonbuurten liggen rondom de binnenplas gegroepeerd.

De uitstraling van de binnenplas en het gevoel van een wooneiland verdwijnen geheel wanneer plas en eiland worden doorkruist door een hoofdfietspad, verbonden met de oevers middels bruggen. Daarmee wordt het beeldkenmerk van de gehele wijk onherstelbaar beschadigd. Natuurlijk lopen er ook 4 bruggen naar het centrum van Woerden, maar op de veel kleinere schaal van het wooneiland pakt dit visueel natuurlijk totaal anders uit.

3. Nogmaals benadrukken wij dat het hier om **zeer drukke hoofdfietsroutes** gaat. Routes waarop verkeersstromen uit Harmelen (fietsroute Cattenbroekerplas), Montfoort (Cattenbroekerdijk) en Snel en Polanen zich verdichten naarmate zij dichterbij het Minkema College en het stationsgebied komen. Dat is te zien bij de op te heffen rotonde, maar bij begin en einde van de schooltijden ook op de kruising Harzstraat – Bergstraat – Eilandenkade. In de huidige situatie gaat dit verkeer voornamelijk zuidelijk (Eilandenkade) en westelijk (Steinhagense weg) langs het wooneiland. In de voorstellen voor Routes 2, 3 en 4 wordt deze stroom over het wooneiland geleid. Het toenemend aantal snellere verkeersdeelnemers op e-bikes en Speed-Pedelecs* vormt hierbij een extra complicatie.

*Speed-Pedelecs mogen hier volgens ons niet rijden. Het fietspad door het stationsgebied is echter de kortste route tussen Snel en Polanen en het centrum en derhalve een geliefde sluiproute.

4. **De verkeersanalyse is ons inziens incompleet.** Het projectteam lijkt zich vooral te hebben gericht op de verkeersstroom van en naar de fietstunnel bij het stationsgebied. Dus voornamelijk langs de as zuidoost – noordwest. Daardoor zijn belangrijke aspecten met betrekking tot verkeersdrukke en veiligheid gemist.
- Er is niet gekeken naar wat dit doet met verkeersstromen in de richting zuidwest – noordoost:** verkeer vanuit de Schrijvers-, Munten-, en Stedenwijk dat van en naar het winkelcentrum gaat. In die verkeersstroom speelt nu nog het fietspad langs de noordzijde van de binnenplas een belangrijke rol. Deze route komt echter te vervallen als gevolg van de aanleg van de wandelpromenade. Als het wooneiland aan de zuidzijde middels Route 2, 3 en 4 wordt ontsloten dan zal deze verkeersstroom zich noodgedwongen naar die routes verleggen.
- Er is niet gekeken naar wat dit doet met de verkeersstroom in de richting zuid-noord:** verkeer vanaf de Munten- en Stedenwijk dat vanaf de Forintdreef richting stationsgebied gaat. Met uitzondering van route 1A geven alle oplossingen een gevoel

van omrijden, en fietsers zullen kiezen voor de oversteek naar de Amsterdamlaan. Dit is in strijd met een van de uitgangspunten van het projectteam om dit te willen ontmoedigen. **Er is niet gekeken naar de verkeersstroom in de richting noordoost-zuidwest.** Bij het vervallen van a) het fietspad voor het winkelcentrum, b) het fietspad op de plek van de wandelpromenade zal dit verkeer achter het winkelcentrum doorgaan en via de Terschellingkade naar de Bergstraat/Eilandenkade gaan. Sowieso wordt de Terschellingkade dus veel drukker. Ontsluiting middels Route 2, 3 en 4 maakt dit in afwezigheid van opties als Route 1, 1A nog veel erger.

Bij de evaluatie van Route 2 is bovendien voorbijgegaan aan verkeer dat op het wooneiland naar de Helgolandkade kan afslaan. Voor fietsers uit de Schrijvers-, Munten-, en Stedenwijk is dit dan namelijk de aantrekkelijkste route van en naar het winkelcentrum en verder. Dat maakt de as van het wooneiland tot een drukke fietsroute.

5. Het projectteam lijkt zich onvoldoende te hebben gerealiseerd dat Route 2, 3 en 4 **vermenging en kruising van verkeersoorten** (auto's, fietsers, brommers) met zich mee brengt op de enige ontsluitingswegen van het wooneiland inclusief oostelijk deel van de Eilandenwijk. Deze wegen zijn ook nog eens bijzonder krap, en vooral aan de westkant van de Terschellingskade is de bocht onoverzichtelijk. Wij zijn bang dat aanpassingen ten behoeve van de scheiding van verkeersstromen leidt tot het verdwijnen van parkeergelegenheid en het verkeer nog dichter naar de woningen brengt. Ook de voetgangersroute vanaf het wooneiland naar het winkelcentrum wordt bij de keuzes voor deze routes doorkruist. Dit is onwenselijk gelet op de oudere bewoners van het appartementencomplex aan de Nova Zemblakade van wie er veel wat slechter ter been zijn.
6. De percelen op het wooneiland zijn erg open ingericht, zonder schuttingen. Dat geldt sowieso voor het terras aan de waterzijde. Vanuit het ontwerp zit je daar echt "in het zicht". Vanuit **privacy- en geluidsoverlastperspectief** is dat acceptabel omdat de terrassen aan het water grenzen. In het geval van de Borkumkade en Anholtkade is hierbij ook belangrijk dat het verkeer over de westelijke Terschellingkade/ Helgolandkade uitsluitend bestemmingsverkeer is. Dat wordt totaal anders wanneer het wooneiland doorkruist wordt door een hoofdfietsroute met fietsers/snorfietsers/scooters. Verkeersstromen lopen dan dicht langs de terrassen en slaapkamers. Op de Terschellingkade liggen deze slaapkamers op de begane grond. Verkeer in de ochtend op weg naar werk en school, pizzakoeriers, of nog erger: midden in de nacht, luidruchtig na een avondje stappen in het centrum van Woerden of Utrecht.
7. In dit verband willen we ook opmerken dat destijds de **grond op het wooneiland voor een aanzienlijk hogere prijs** (tientallen procenten) per vierkante meter is verkocht vanwege het argument van privacy. Het argument was toen dat "je de plas er als het ware bij kocht". Routes 2 en 3 leiden tot een aanzienlijke waardedaling van deze percelen.

8. Wonen op het wooneiland heeft zijn voordelen, maar door het ontwerp zijn er geen groenstroken of **speelplekken** voor kinderen. Onze kinderen spelen daarom veel op de nu nog verkeersluwe Helgolandkade. Voor jongere kinderen die baat hebben bij een beetje toezicht van de ouders zijn er geen alternatieven in directe omgeving.
9. De binnenplas is een fijne plek voor kinderen om met een boot te spelen. In een winter waarin het vriest is het een van de eerste grotere plekken in Woerden waar je lekker kunt schaatsen. Afgelopen winter genoten daar honderden kinderen en hun ouders van. Dit plezier wordt enorm ingeperkt wanneer de **binnenplas in drie delen wordt geknipt** door de aanleg van twee fietsbruggen. Dat geldt voor route 4 natuurlijk ook voor de plas langs de Harzkade.
10. In de huidige situatie is het plezierig om rond de binnenplas te lopen. De bestaande fietsroutes lopen namelijk om de **wandelroute "rondje plas"** heen, en kruisen het voetpad niet. De in het bestemmingsplan Snellerpoort beoogde **wandelpromenade** maakt in de toekomst deel uit van deze route en zal bijdragen aan dit plezier. Een hoofdfietsroute die dit rondje en de wandelpromenade doorsnijdt doet daar ernstig afbreuk aan, en moedigt fietsers ook aan of om te steken over de wandelpromenade. Als wij mensen willen aanmoedigen tot een gezondere levensstijl dan zullen we ook de daarvoor benodigde omgeving in stand moeten houden.

Conclusies

1. **Routes 1 en 1A** maken gebruik van de bestaande infrastructuur rond het wooneiland en veranderen het minst aan de bestaande situatie. Zij minimaliseren het vermengen van verkeerstromen, en houden beleving en leefbaarheid van het wooneiland en de binnenplas in stand. **Deze Routes 1 en 1A hebben dan ook uitdrukkelijk de voorkeur van de bewoners van het wooneiland.**
2. De bewoners begrijpen dat Route 1 naar de mening van het projectteam het nadeel heeft dat het mogelijk een "gevoel van omrijden" creëert. **Route 1A lost dit op.** De nabijheid van het Roche/Actelion gebouw levert volgens het projectteam een uitdaging op bij het realiseren van de aansluiting naar de lager gelegen fietstunnel. Dit is in de visie van de bewoners eenvoudig op te lossen door een "lus" ten noordoosten van de fietstunnel te bouwen. Het projectteam verwelkomde deze suggestie. Dit heeft mogelijk wel gevolgen voor de inrichting van de plek die door het projectteam wordt aangeduid als kavel C1. Ook vereist Route 1A de aanleg van een hoofdfietspad langs het Roche/Actelion gebouw, zoals door het projectteam reeds is voorzien.
Ook de toekomstige inrichting van de kruising Amsterdamlaan – Steinhagense weg kan een rol spelen bij het terugdringen van verkeer over deze kruising. Als deze wordt voorzien van verkeerslichten dan zullen fietsers eerder geneigd zijn om het rode licht te vermijden door de tunnel te nemen (net zoals velen nu al de bestaande rotonde prefereren omdat fietsers daar voorrang hebben).
Route 1A is overigens ook de enige route die verkeer vanaf het hoofdfietspad vanaf de Forintdreef (langs de Steinhagense weg) ontmoedigt om over te steken bij de Amsterdamlaan. Alle andere routes leiden tot een grote omweg.
3. **Route 4, maar vooral Routes 2 en 3** transformeren het wooneiland naar een **"Fiets/Snorfiets Knooppunt met Bebouwing"**.

Deze routes doen ernstig afbreuk aan de opzet van de wijk Snel en Polanen zoals beschreven in het bestemmingsplan. De beleving en leefbaarheid van het wooneiland, de binnenplas en de directe omgeving worden hierdoor ernstig geschaad. De waarde van de woningen zal nadelig beïnvloed worden. De verkeersveiligheid is door vermenging en concentratie/intensivering van verkeerstromen inclusief voetgangersverkeer, bochten, krappe wegen bij deze oplossingen ernstig in het geding. In de winter zullen fietsbruggen boven het water snel erg glad worden. Bovendien vereisen deze routes de aanleg van dure extra infrastructuur.

Wij bewoners van het wooneiland vinden Routes 2, 3 en 4 absoluut onacceptabel, en zullen ons hiertegen tot het uiterste verzetten.

-

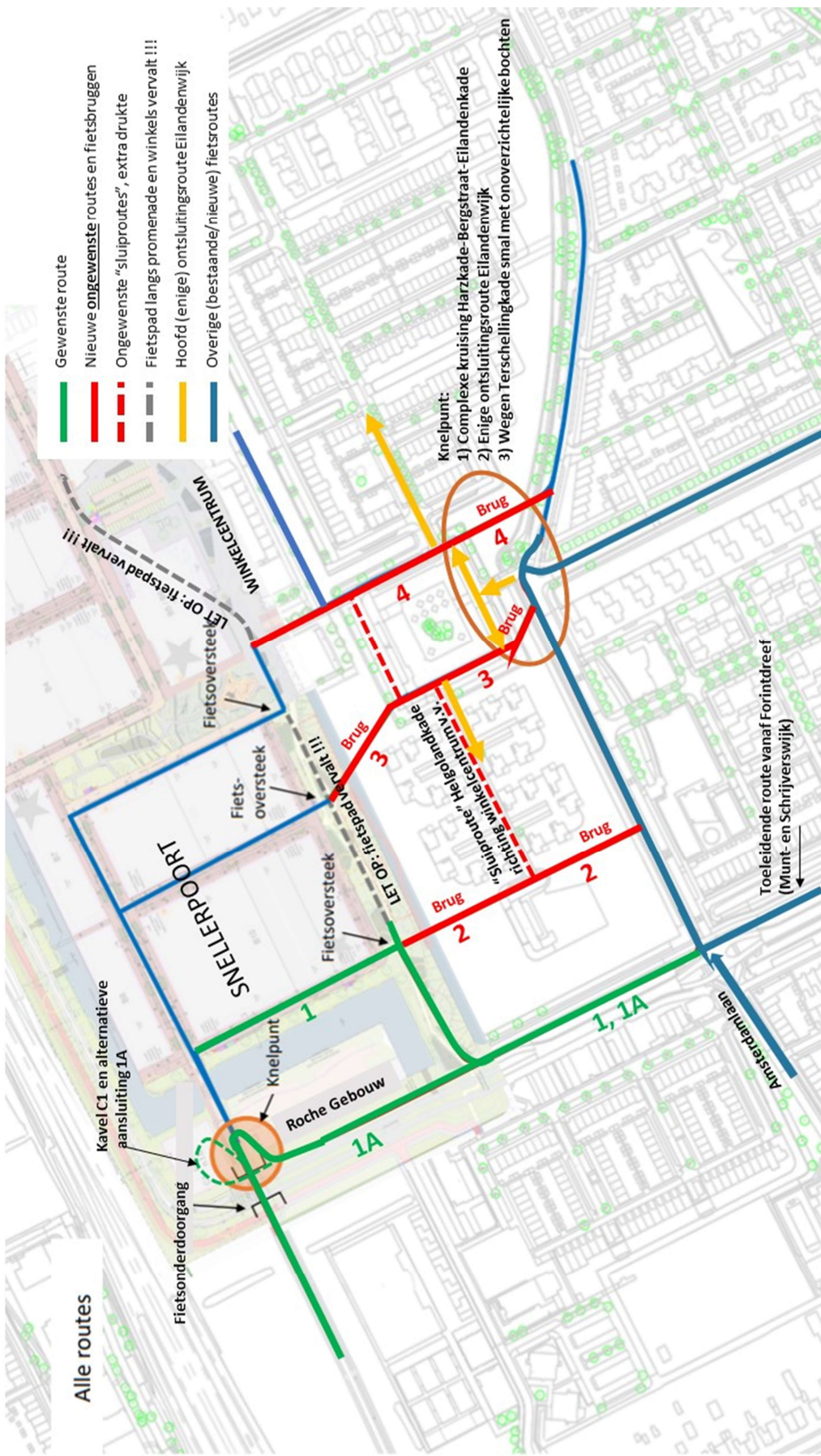
4. Tot slot

De voorkeur van de bewoners van het wooneiland is duidelijk: Route 1A.

Vanzelfsprekend zijn wij bereid om dit in gesprek met u nader toe te lichten mocht dat nodig zijn.

Wij willen van de gelegenheid gebruik maken om een aantal andere punten bij u onder de aandacht te brengen:

- Het echte probleem - de Engelsen noemen dit zo treffend "The elephant in the room" - is natuurlijk de aanwezigheid van een doorgaande provinciale weg, de N204, door een woonwijk. Onbegrijpelijk dat er in de jaren '90, in een tijd waar menig gemeente juist vocht voor een rondweg, is toegestaan dat er op deze manier een significante stadsontwikkeling werd vormgegeven. Wij zijn erg bang dat de gemeente Woerden veel geld stopt in tijdelijke maatregelen die bovendien ten koste van het woongenot van haar bewoners gaan. Want uiteindelijk zal het probleem van de N204 op een andere manier moeten worden opgelost.
- Nu we toch op het onderwerp "kosten" zijn aangekomen willen we aandacht vragen voor de staat van de huidige infrastructuur in Snel en Polanen, met name de bruggen en de kruising Eilandenkade/Bergstraat/Harzkade. Omwille van verkeersveiligheid, maar ook om esthetische redenen (verlaten busluis, wildgroei aan verkeersborden, verwaarlozing) behoeft de laatste zeker aandacht ongeacht de route die u kiest. De foto's in de tweede bijlage spreken voor zich. Dit is in het bijzonder relevant wanneer de gemeente tegen onze zin zou besluiten te investeren in dure nieuwe fietsbruggen: steek dat geld liever in het onderhoud van hetgeen u nu al heeft.
- In het bestemmingsplan Snellerpoort worden Route 2 en 3 op geen enkele manier genoemd. Ik refereer naar "Snellerpoort bijlage 5.5" van de stukken van de raadsvergadering van 1 juni jongstleden. In de toelichting op het Mobiliteitsconcept staat alleen een aansluiting richting Route 4 (ten oosten van het appartementencomplex Terschellingkade) aangegeven. Ook op pagina 9 van de Milieu Effect Rapportage is alleen deze aansluiting weergegeven. Wij zijn derhalve bang dat er een plan is goedgekeurd zonder dat alle consequenties van dit plan voor het gebied en bewoners buiten het bestemmingsplan helder voor ogen stonden.







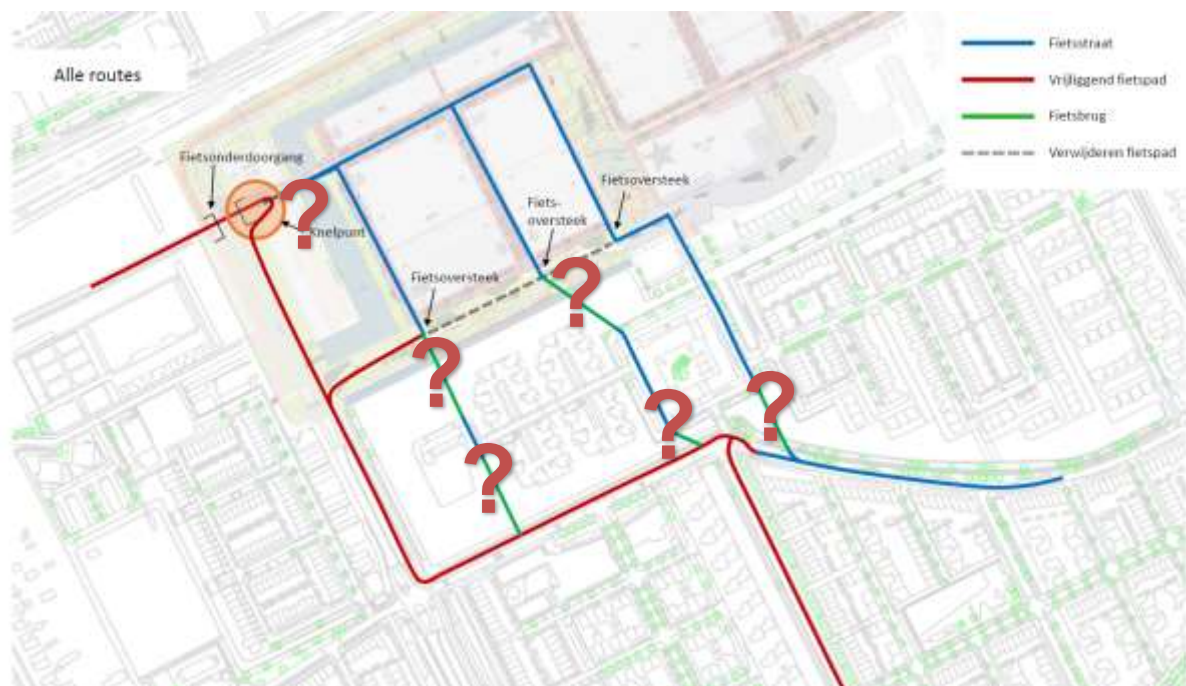
Reactie Klankbordgroep Stationsgebied Zuidzijde op Beneluxlaan Woerden.

De onderstaande tekst is een deel van de visie van de Klankbordgroep Zuidzijde op de Stenbouwkundige visie Stationgebied van 23 juni 2021 en specifiek gericht op het project Beneluxlaan.

De gemeente werkt aan de ontwikkeling van Snellerpoort. Dit leidt tot verschillende ontwikkelingen op het gebied van wegen en fietspaden rondom Snellerpoort. Om ervoor te zorgen dat deze ontwikkelingen goed op elkaar aansluiten, efficiënt te werken en de overlast te minimaliseren pakt de gemeente al deze ontwikkelingen op in één project: "Beneluxlaan Woerden". Om de woningbouw in het gebied mogelijk te maken zal de huidige Steinhagenseweg worden verlegd naast de spoorlijn: de zogenaamde Beneluxlaan. Hierdoor wordt het nieuwe stadsdeel Snellerpoort beter betrokken bij de wijk Snel en Polanen. Dit komt ten goede aan de leefbaarheid in het gebied. Met deze ingreep zal de omgeving de komende jaren aanzienlijk veranderen.

Met het aanleggen van de Beneluxlaan zal ook de huidige rotonde op de Steinhagenseweg-Minkemalaan (bij het gebouw van Roche) komen te vervallen. De gemeenteraad heeft in maart 2020 haar voorkeur uitgesproken voor een nieuwe ongelijkvloerse kruising ter hoogte van het Jan Ruijsspad en gevraagd om deze kruising ruimtelijk en financieel verder uit te werken.

Er zijn door de gemeente een aantal scenario's gepresenteerd op 2 juni 2021 voor mogelijke fietsroutes waarbij alle routes grote vragen oproepen bij bewoners van het gebied. Zie vraagtekens op onderstaande afbeelding.



In de verkeersvisie wordt aangegeven dat de nadruk ligt op fietsverkeer. In de praktijk wordt door het omleggen van de Steinhagenseweg de doorstroming van de auto's verbeterd, terwijl er nog geen oplossingen zijn voor de fietsroutes die daardoor worden doorbroken.

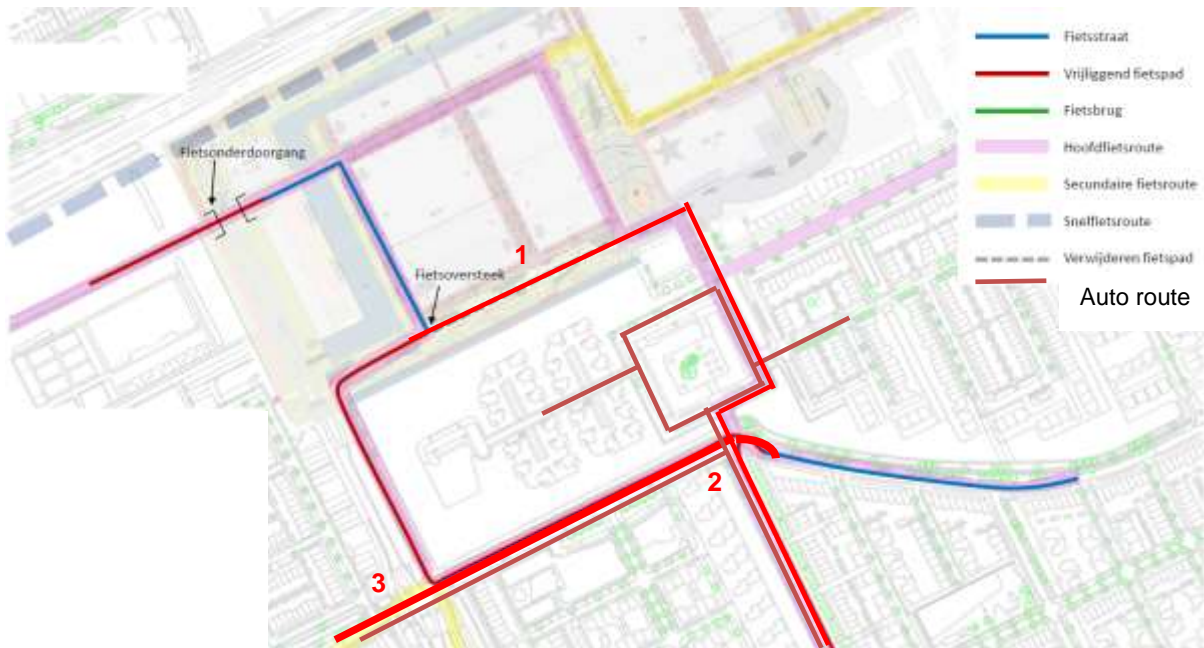
De fietsroutes zijn ook van belang voor de bewoners van het stationsgebied omdat ze direct gevolgen hebben voor de routes binnen het stationsgebied.

Hieronder geeft de klangroepbordgroep Stationsgebied Zuidzijde de volgende voorstellen voor oplossingen:

- A. Oplossing voor herstellen fietsroutes na aanleg van de onderdoorgang
- B. Maak geen onderdoorgang maar gebruik verkeerslichten

A. Oplossing voor herstellen fietsroutes na aanleg van de onderdoorgang

In onderstaande afbeelding is een oplossing gegeven uit gaande van een onderdoorgang onder Beneluxlaan.



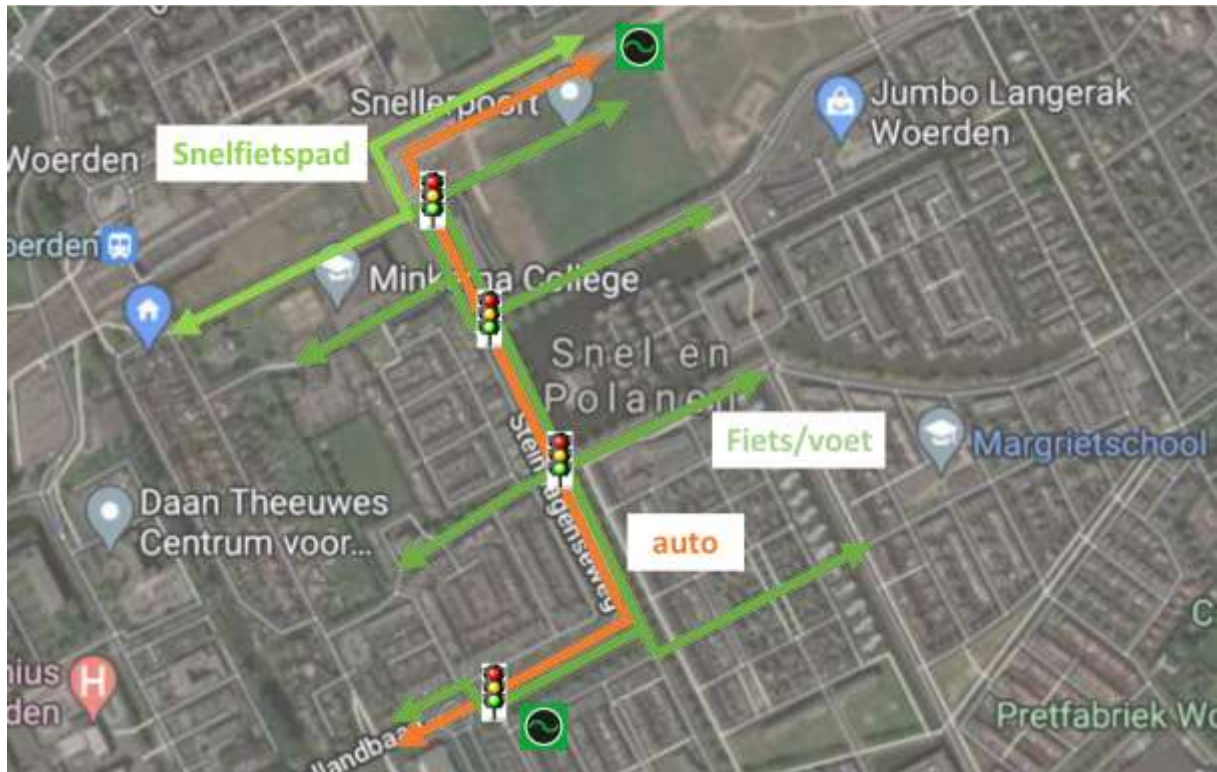
1. Behoud de fietsroute langs de oude route van de Steinhagense weg
2. Verbreed de brug bij het waterhoofd zodat een betere aansluiting van de Eilandenkade op de Harzstraat en Bergstraat ontstaat met een aparte fietsstrook op de brug, haal de busbaan eruit en maak rechte aansluiting op kruisingen zodat een overzichtelijkere situatie ontstaat.
3. Maak een veilige oversteek naar de Amsterdamlaan (verkeerslichten of rotonde)

Het nadeel van deze oplossing is dat er een kleine omweg in de route zit waardoor het fietsverkeer toch nog veel gebruik zal maken van de overgang naar de Amsterdamlaan. Ook zal het autoverkeer hinder van het fietsverkeer ondervinden vanuit de woonwijken vanaf de Kretakade en de Terschellingkade.

Het voordeel ten opzichte van de door de gemeente gepresenteerde oplossingen is dat er wel een fijnmazig fietsnetwerk in stand blijft en er relatief weinig ingrepen nodig zijn hetgeen minder kosten met zich mee brengt.

B. Maak geen onderdoorgang maar gebruik verkeerslichten.

In onderstaande afbeelding is een oplossing gegeven zonder onderdoorgang maar met gebruik van verkeerslichten.



Maak de onderdoorgang **niet** en behoud de huidige fietsstructuren. Maak veilige oversteken door verkeerslichten. Dan kan zelfs de gevaarlijke situatie bij de rotonde naar de Middellandbaan worden opgelost. Door het toepassen van een zogenaamde 'groene golf' kan het autoverkeer ook nog beter doorstromen en zal het niet te hard rijden worden beloond.

Het nadeel van deze oplossing is dat verkeerslichten wachttijden geven maar het voordeel is dat alle oversteken hiermee veiliger worden. Niet alleen een veilige overstek voor een klein deel van de wijk maar veilige oversteken voor de gehele wijk. Daarnaast kan de gehele fietsstructuur worden opgelost over de bestaande fietspaden zodat er geen overlast bij komt voor bestaande bewoners.

Bijkomend voordeel is dat deze oplossing de minste kosten met zich mee brengt.