

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.