

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/vaarvijver 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.