



Nota van beantwoording zienswijzen
Bestemmingsplan
'Ongelijkvloerse kruising Beneluxlaan Woerden'

14 juli 2023

Zaaknummer: Z/22/051791

Nota van beantwoording zienswijzen

Op 16 maart 2023 hebben burgemeester en wethouders conform het bepaalde in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening bekend gemaakt dat voor een ieder het ontwerpbestemmingsplan Ongelijkvloerse Kruising Beneluxlaan Woerden met planidentificatienummer NL.IMRO.0632.BPongvlkruisbenelx-bOW1 ter inzage ligt. De kennisgeving is gepubliceerd in Het Kontakt Woerdense Courant (16 maart 2023) en het Gemeenteblad (16 maart 2023, nummer 112388). De ter inzage termijn is gestart op vrijdag 17 maart 2023 heeft gelopen tot en met donderdag 27 april 2023.

Alle stukken zijn raadpleegbaar op www.ruimtelijkeplannen.nl en via de website van de gemeente Woerden. Daarnaast is de mogelijkheid geboden om op afspraak stukken fysiek op het gemeentehuis in te zien. Binnen genoemde termijn heeft eenieder zienswijzen (zowel schriftelijk als mondeling) naar voren kunnen brengen tegen het ontwerpbestemmingsplan.

A. Ingekomen zienswijze

De gemeente heeft in totaal 1 zienswijze ontvangen.

Nr.	Naam	d.d.	Ingekomen	Brief nr.
1.	Klankbordgroep Stationsgebied Zuidzijde Ondertekend door 79 personen	21.04.2023	21.04.2023	Z/23/058765 D/23/101506

De kennisgeving is overeenkomstig artikel 3.8, eerste lid onder b van de Wet ruimtelijke ordening toegestuurd aan de vooroverlegpartners, de provincie Utrecht, ProRail, VRU (VeiligheidsRegio Utrecht) en het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR). De provincie Utrecht en het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden hebben gereageerd en aangegeven geen opmerkingen te hebben. Van de andere vooroverlegpartners is geen reactie ontvangen.

B. Ontvankelijkheid zienswijzen

De ingekomen zienswijze is tijdig (op 21 april 2023) via Digi-D ingediend en is ontvankelijk.

C. Beantwoording zienswijzen ontwerpbestemmingsplan

De zienswijze is per punt samengevat en voorzien van een reactie. De zienswijze is in zijn totaliteit beoordeeld. Daarbij geven wij aan of het punt wel of geen aanleiding geeft om het bestemmingsplan aan te passen. Daarbij zijn in dit verband alleen de planregels en de planverbeelding (plankaart) van belang omdat deze onderdelen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan vormen. In voorkomend geval zal naar aanleiding van de zienswijze ook de plantoelichting op onderdelen worden aangevuld of verduidelijkt.

1. Zienswijze Klankbordgroep Stationsgebied Zuidzijde

1.1 Kruising Amsterdamlaan/Eilandenkade

De oplossing voor de kruising Steinhagenseweg met Amsterdamlaan en Eilandenkade moet worden meegenomen in dit bestemmingsplan.

In paragraaf 2.3.1 van de plantoelichting wordt als kader aangegeven dat er een verband is tussen de ongelijkvloerse kruising en de kruising Steinhagenseweg met Amsterdamlaan en Eilandenkade. De ongelijkvloerse kruising kan alleen aangelegd worden als er een oplossing komt voor de kruising Steinhagenseweg met Amsterdamlaan en Eilandenkade. Deze kruising wordt door de betere doorstroming van het autoverkeer door de aanleg van de ongelijkvloerse kruising gevaarlijker.

Reactie gemeente:

Het is niet juist dat de ongelijkvloerse kruising alleen kan worden aangelegd als er een oplossing komt voor de kruising Steinhagenseweg met Amsterdamlaan en Eilandenkade. In paragraaf 2.3.1 is het raadsbesluit van 24 februari 2022 beschreven waarin (a) de raad heeft ingestemd met het ontwerp van de ongelijkvloerse kruising en (b) het college is opgedragen voor de kruising bij de Amsterdamlaan “een onderzoek te starten om te komen tot een passende oplossing om het knelpunt op te lossen en hiervoor een voorbereidingskrediet van € 97.500 beschikbaar te stellen”. De keuze voor een ongelijkvloerse kruising is al gedaan bij het raadsbesluit van 12 maart 2020.

Het klopt dat er een verband is tussen de ongelijkvloerse kruising en het kruispunt bij de Amsterdamlaan, zoals ook in de zienswijze wordt gesteld. Het kruispunt bij de Amsterdamlaan voldoet echter aan de inrichtingseisen die vanuit het CROW worden gesteld, en dat is ook het geval na de aanleg van de ongelijkvloerse kruising en de toename van verkeer als gevolg van de woningbouw. Een aanpassing aan het kruispunt bij de Amsterdamlaan is daarom niet randvoorwaardelijk om de ongelijkvloerse kruising aan te kunnen leggen. Desalniettemin heeft de verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling op het kruispunt bij de Amsterdamlaan wel de aandacht van het college en wordt er een onderzoek naar het (toekomstige) functioneren van dit kruispunt uitgevoerd. Omdat dit kruispunt in de toekomst door o.a. de geplande woningbouw en extra overstekende fietsers drukker wordt, zal in het uitgevoerde onderzoek worden bekeken hoe de verkeersveiligheid vergroot kan worden. Het is echter onjuist dat een aanpassing aan dit kruispunt noodzakelijk is om de ongelijkvloerse kruising doorgang te laten vinden.

Conclusie

De zienswijze geeft op dit punt geen reden tot wijziging van het bestemmingsplan.

1.2 Hoofdverbindingsweg

Het probleem van de ontsluitingsweg Beneluxlaan/Steinhagenseweg door Snel en Polanen wordt uitgelegd in de rapportage die de gemeente Woerden in 2020 heeft laten maken door Royal Haskoning DHV. De Beneluxlaan/Steinhagenseweg is een weg die momenteel functioneert als een hoofdverbindingsweg.

- Een **hoofdverbindingsweg** maakt geen deel uit van een woonwijk. Er is een strikte scheiding in het gebruik van de te onderscheiden doelgroepen weggebruikers, waarbij de uitwisseling van verkeer (voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer) plaatsvindt op kruispunten in de vorm van een (deels) ongelijkvloers kruispunt, een rotonde, een verkeerslicht of een voorrangskruispunt. De maximumsnelheid is 50 km/u of 70 km/u (binnen de bebouwde kom). Wegen die nu aan dit profiel voldoen zijn bijvoorbeeld de Wulverhorstbaan (Woerden) en de Steinhagenseweg (Woerden).

In de huidige situatie voldoen de kruisingen met de Beneluxlaan/Steinhagenseweg niet aan de gestelde oplossingen voor een hoofdverbindingsweg, zijnde een (deels) ongelijkvloers kruispunt, een rotonde, een verkeerslicht of een voorrangskruispunt. Dit geeft gevaarlijke situaties. Deze gevaarlijke situaties worden groter door de bouw van de woningen in Snellerpoort (900 woningen) én de stationsomgeving (circa 800 woningen). De ongelijkvloerse kruising vormt dus een bij het karakter van een hoofdverbindingsweg passende oplossing om de Beneluxlaan/Steinhagenseweg te kruisen. Ook bij Minkema College Stein/sportvoorzieningen is een passende oplossing gemaakt in de vorm van een verkeerslicht. Maar bij de oversteek Amsterdamlaan/Eilandenkade met de Steinhagenseweg en bij de fietsoversteek over de Steinhagenseweg bij de rotonde bij de Europabaan is nog geen veilige en passende oplossing. Ook de aansluitingen vanaf de Minkemalaan en vanaf Roche op de Steinhagenseweg voldoen niet.

Maak eerst een duidelijke keuze: richt de Beneluxlaan/Steinhagenseweg geheel als hoofdverbindingsweg in of geheel als wijkverbindingsweg.

Reactie gemeente:

De stelling in de zienswijze, dat de kruisingen met de Beneluxlaan/Steinhagenseweg niet aan de gestelde oplossingen voor een hoofdverbindingsweg voldoen, klopt niet. Het kruispunt met de Amsterdamlaan en Eilandenkade is een voorrangskruispunt, waarbij het verkeer op de Steinhagenseweg voorrang heeft ten opzichte van het verkeer op de Amsterdamlaan, de Eilandenkade en op fietsers en voetgangers die over willen steken. Het kruispunt, zijnde een voorrangskruispunt, voldoet daarmee aan inrichtingseisen die bij een hoofdverbindingsweg horen (zie ook de beantwoording onder 1.1). Ook de aansluitingen van de Minkemalaan en Roche zijn en worden als voorrangskruispunt ingericht.

Conclusie

De zienswijze geeft op dit punt geen reden tot wijziging van het bestemmingsplan.

1.3 Status hoofdverbindingsweg heroverwegen

Indien niet wordt gekozen voor het inrichten van de kruising van de Steinhagenseweg met de Amsterdamlaan en Eilandenkade op een manier die bij een hoofdverbindingsweg past, dan ligt voor de hand de status van de Steinhagenseweg als hoofdverbindingsweg te heroverwegen. Een mogelijke oplossing is dan om de Beneluxlaan en de Steinhagenseweg van elkaar te scheiden en zo af te waarden naar een wijkverbindingsweg. Maak geen lappendeken van deeloplossingen van de kruisingen Beneluxlaan/Steinhagenseweg maar los eerst het eigenlijke probleem op van de Beneluxlaan/Steinhagenseweg.

Reactie gemeente:

In de huidige situatie is de kruising van de Steinhagenseweg met de Amsterdamlaan en Eilandenkade al ingericht op een manier die landelijk vaker wordt toegepast op een hoofdverbindingsweg, namelijk een voorrangskruispunt. De Beneluxlaan/Steinhagenseweg,

waaronder de kruispunten, voldoen nu en in de toekomst aan de inrichting die past bij een Hoofdverbindingsweg. Een afwaardering naar een Wijkverbindingsweg is niet aan de orde. Dat kruispunten op verschillende manieren zijn ingericht is geen probleem. Verschillende soorten oplossingen zijn in onderlinge combinatie uitvoerbaar en voor elke situatie kan een andere oplossing op maat worden gekozen. Dat is bijvoorbeeld bij het Minkema college Stein gedaan in de vorm van een verkeerslicht en bij het Jan Ruijsspad (waar het bestemmingsplan betrekking op heeft) wordt dat gedaan in de vorm van een ongelijkvloerse kruising. Ook voor de Amsterdamlaan wordt onderzocht welke maatregelen mogelijk zijn om de verkeerssituatie te verbeteren. Zoals onder 1.1 gesteld is een andere inrichting van het kruispunt bij de Amsterdamlaan niet randvoorwaardelijk voor de aanleg van de ongelijkvloerse kruising.

Conclusie

De zienswijze geeft op dit punt geen reden tot wijziging van het bestemmingsplan.

1.4 Knip in Steinhagenseweg

In de zienswijze wordt voorgesteld een knip te leggen in de huidige Steinhagenseweg. De weg wordt dan opgeknipt in twee blauwe wijkverbindingswegen en er zijn geen dure kruisingen meer nodig omdat het verkeer zich gelijkmatiger verdeelt en er geen sluipverkeer meer kan zijn.

Reactie gemeente:

Momenteel vervullen de Beneluxlaan en Steinhagenseweg een belangrijke functie als hoofdverbindingsweg binnen de gemeente Woerden. Een knip in de weg betekent dat dit verkeer op een andere manier moet gaan rijden, en daarmee ontstaat overlast op locaties waar dit niet gewenst is. Bovendien moet de Beneluxlaan/Steinhagenseweg anders worden ingericht omdat de huidige inrichting niet past bij een wijkverbindingsweg. Juist door deze voorgestelde oplossing ontstaat er eerder een lappendeken en weet de weggebruiker minder goed waar hij/zij aan toe is en wat er verwacht wordt.

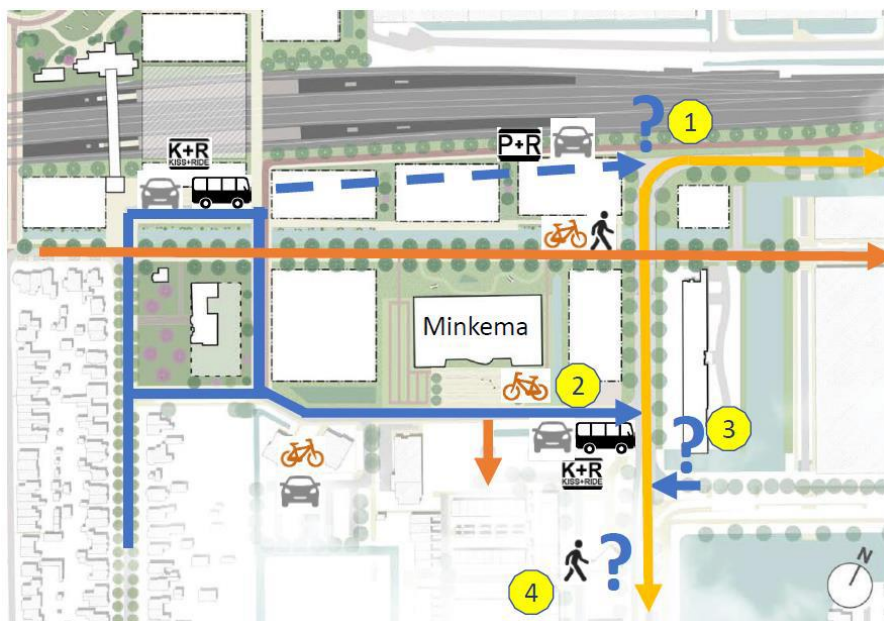
Conclusie

De zienswijze geeft op dit punt geen reden tot wijziging van het bestemmingsplan.

1.5 Samenhang tussen verschillende oversteken

In paragraaf 2.3.1 wordt als kader aangegeven dat de ongelijkvloerse kruising onderdeel is van de ontwikkeling van Snellerpoort (900 woningen) én de stationsomgeving (circa 800 woningen). Tot nu toe is alleen gedacht vanuit het plan Snellerpoort. Wij missen de samenhang tussen de oversteken Beneluxlaan. Hoe sluit de vastgestelde Visie Stationsgebied aan op de Beneluxlaan en hoe sluit het bestaande kantoorgebouw Roche aan op de Beneluxlaan?

Op de in onderstaande afbeelding aangegeven punten 1 tot en met 4.



1. Hoe gaan toekomstige bewoners vanuit de geplande parkeergarage aansluiten op de bocht in de Beneluxlaan. Hoe gaan vuilniswagens en hulpdiensten dit bouwblok bereiken?
2. Hoe kan de fietser vanaf de Minkemalaan de Beneluxlaan oversteken? Moet de fiets flink omrijden om bij de gelijkvloerse kruising te komen?
3. Hoe gaan de auto en de bus vanaf de Minkemalaan op de Beneluxlaan komen? Het verkeer komt vanaf de verhoogde ongelijkvloerse kruising harder aanrijden door de helling. Met name linksaf slaan vanaf de Minkemalaan zal een uitdaging worden. Ditzelfde geldt voor het verkeer dat links af wil slaan vanaf Roche.
4. Hoe kom je met de fiets en te voet aan de andere zijde van de Beneluxlaan vanuit de buurt onder de Minkemalaan.

Maak eerst een integraal plan tussen de woningbouwlocaties Snellerpoort en Stationsomgeving voordat een ongelijkvloerse kruising wordt aangelegd.

Reactie gemeente:

In de zienswijze wordt gesuggereerd dat er een integraal plan voor de verschillende deellocaties van het stationsgebied moet worden opgesteld. Voor de verschillende deelgebieden van de Poort van Woerden zijn en worden afzonderlijke stedenbouwkundige en ruimtelijke plannen opgesteld, omdat elk deelgebied een eigen ruimtelijk vraagstuk, planvormingstraject en planning kent. Daarbij is binnen de gemeente Woerden voor de Poort van Woerden een aparte werkgroep ingesteld om de integraliteit en samenhang tussen de verschillende deelprojecten te bewaken. Naast een projectleider heeft daar ook een verkeerskundige zitting om de verkeerskundige aspecten van de hele Poort van Woerden in samenhang te kunnen bekijken. Er is dus wel degelijk aandacht voor de integrale benadering van de Poort van Woerden.

Een puntsgewijze reactie op de 4 punten in de zienswijze:

1. De aansluiting van deze bouwvelden (Stationsgebied) wordt in het kader van het nog op te stellen Stedenbouwkundig Plan uitgewerkt. Bij het ontwerp van de Beneluxlaan is al wel rekening gehouden met een voorrangskruispunt in de bocht van de Beneluxlaan. Dit kruispunt is ruimtelijk en verkeerskundig inpasbaar.

2. Fietsers vanaf de Minkemalaan richting Snel en Polanen kunnen in de nieuwe situatie ofwel via Helsinkilaan naar de kruising bij de Amsterdamlaan en dan via de Eilandenkade fietsen ofwel bij het station via het Jan Ruijsspad en de ongelijkvloerse kruising fietsen. Het Minkema college en de nieuw te bouwen woningen van ontwikkeling Plané hebben een eigen aansluiting op het Jan Ruijsspad. De enige andere percelen met een directe aansluiting op de Minkemalaan zijn de kerk en twee appartementengebouwen. Deze mensen zullen iets om moeten fietsen om de Beneluxlaan over te steken. In de stedenbouwkundige visie van het Stationsgebied staat een nieuwe verbinding ten westen van het Minkema college ingetekend als verbinding tussen de Minkemalaan en het Jan Ruijsspad. Daarmee wordt de omrijdafstand richting de ongelijkvloerse kruising beperkt.
3. Er komt zowel bij de Minkemalaan als bij de zuidelijke ontsluiting van Roche een voorrangskruispunt te liggen waarbij gemotoriseerd verkeer op kan stellen in het midden van de Beneluxlaan. Zodoende hoeft er telkens maar één rijbaan overgestoken te worden. Het toepassen van dit soort kruispunten is niet uniek en ligt in lijn met de inrichtingseisen vanuit het CROW.
4. Vanaf de buurt ten zuiden van de Minkemalaan zal de route voor fietsers en voetgangers richting de andere zijde van de Beneluxlaan gaan wijzigen. De oversteekplaats voor fietsers ter hoogte van de huidige rotonde bij Roche komt te vervallen en er wordt een veilige oversteekmogelijkheid geboden via de ongelijkvloerse kruising in het verlengde van het Jan Ruijsspad. Daarnaast kunnen fietsers en voetgangers bij het kruispunt met de Amsterdamlaan oversteken. . Voor een deel van de bewoners van de wijk ten zuiden van de Minkemalaan betekent dit dat zij iets verder moeten fietsen om aan de andere kant van de Beneluxlaan te komen, maar de extra afstand is beperkt.

Conclusie

De zienswijze geeft op dit punt geen reden tot wijziging van het bestemmingsplan.

1.6 Aansluiting van het snelfietspad

Het snelfietspad sluit nu aan op het Jan Ruijsspad met twee vloeiende bochten. Als de ongelijkvloerse kruising wordt aangelegd vervalt deze aansluiting. Er is geen oplossing in het bestemmingsplan opgenomen hoe het snelfietspad in de toekomstige situatie vloeiend kan aansluiten op het Jan Ruijsspad. Het lijkt erop dat dit een haakse aansluiting gaat worden, in ieder geval in de tijdelijke situatie die op het moment van schrijven lijkt te worden uitgevoerd. Dit geeft een onveilige situatie op het Jan Ruijsspad. Geef een oplossing voor een vloeiende aansluiting van het snelfietspad op het Jan Ruijsspad in dit bestemmingsplan.

Reactie gemeente:

Voor het doorfietspad tussen het station van Woerden en Harmelen/Utrecht wordt, op basis van de stedenbouwkundige visie van het Stationsgebied uitgegaan van een tracé dat doorloopt langs het spoor en in de buurt van het station afbuigt naar het Jan Ruijsspad. Dit moet in het Stedenbouwkundig plan voor het Stationsgebied verder worden uitgewerkt. In de tijdelijke situatie (totdat de gebouwen aan de zuidzijde van het spoor gebouwd zijn) wordt een aantakking op het Jan Ruijsspad gerealiseerd ten westen van de Beneluxlaan. Daarbij worden ook twee vloeiende bochten aangelegd, waarbij het verkeer op het doorfietspad voorrang zal krijgen op het fietsverkeer vanuit de ongelijkvloerse kruising. De bocht vanaf het

spoor richting het Jan Ruijpad is vergelijkbaar met de bocht zoals deze in de huidige (tijdelijke) situatie is gerealiseerd. De aansluiting met het Jan Ruijpad wordt iets meer haaks om een verkeerskundig juist kruispunt te kunnen realiseren en waarbij fietsers zowel naar het oosten als het westen goed de bocht kunnen nemen.

Conclusie

De zienswijze geeft op dit punt geen reden tot wijziging van het bestemmingsplan.

1.7 Aansluiting van bestaande en nieuwe bouwblokken

Aansluiting op bestaande en nieuw aan te leggen bouwblokken: In het ontwerp van de ongelijkvloerse kruising zoals weergegeven in paragraaf 2.3.2 zien wij hoe het bouwblok van het bestaande gebouw van Roche voor de voetganger aansluit op de ongelijkvloerse kruising. Hoe gaan fietsers bij het gebouw van Roche komen? Wij missen de tekeningen waarop aangegeven staan hoe de toekomstige bouwblokken gaan aansluiten op de ongelijkvloerse kruising voor de voet en fiets. Het gaat om bouwblok B, bouwblok C en de kop van bouwblok D.

Reactie gemeente:

De fietsers van en naar Roche kunnen aan de noordzijde van het kantoorgebouw aansluiten op het Jan Ruijpad. Bij het voorlopig bouwplan voor bouwveld B wordt eveneens uitgegaan van een fietsaansluiting op het Jan Ruijpad.

Voor bouwblok C1 en bouwblok D moet een verkeerskundige aansluiting voor het fietsverkeer nog worden uitgewerkt. Voor C1 ligt een aansluiting op de fietsroute in het verlengde van de ongelijkvloerse kruising voor de hand en voor bouwblok D ligt een aansluiting op het Jan Ruijpad voor de hand. Het bestemmingsplan maakt (binnen de bestemming Water) een aansluiting in de vorm van bijvoorbeeld een brug mogelijk.

Conclusie

De zienswijze geeft op dit punt geen reden tot wijziging van het bestemmingsplan.

1.8 Samenhang bestemmingsplannen

Een duidelijk bestemmingsplan en niet opknippen in stukjes: er is ook een bestemmingsplan voor Blok B in voorbereiding en de visie Stationsgebied wordt uitgewerkt tot een stedenbouwkundig plan. In het verleden is een stuk van het bestemmingsplan Snellerpoort vernietigd en nu wordt middels meerdere bestemmingsplannen een lappendeken van besluiten gemaakt. Ook loopt er nog een onderzoek naar de gevolgen van de ongelijkvloerse kruising op de kruising van de Beneluxlaan met de Amsterdamlaan en Eilandenkade. Voorgesteld wordt om één bestemmingsplan met de inpassing van de gelijkvloerse kruising en de omliggende bouwblokken Roche, Blok B, Blok C en de kop van blok D te maken. Dan moet ook duidelijk worden hoe de ontsluitingen voor de auto, fiets en voetganger gaan lopen ter plaatse van de ongelijkvloerse kruising.

Reactie gemeente:

Het staat de gemeente vrij om de grenzen van een bestemmingsplan te kiezen. Aanleiding voor het bestemmingsplan is de bouw van de ongelijkvloerse kruising en de zuidelijke aansluiting van het kantoorgebouw aan de Beneluxlaan 2A. Daarop zijn de grenzen van dit

bestemmingsplan afgestemd. Voor bouwveld B is een apart bestemmingsplan in voorbereiding omdat dit een particulier initiatief betreft. Inhoudelijk zijn beide projecten wel op elkaar afgestemd. Voor de bouwblokken C1 en D moet nog (stedenbouwkundige) planvorming plaatsvinden zodat het niet mogelijk is om daar nu al een bestemmingsplan voor in procedure te brengen. Bovendien is het niet wenselijk om langer te wachten met de bouw van de ongelijkvloerse kruising omdat daarmee een verkeersveilige ontsluiting voor (onder andere) het woongebied Snellerpoort wordt gerealiseerd, een wijk waar de komende jaren veel woningen worden gebouwd.

Conclusie

De zienswijze geeft op dit punt geen reden tot wijziging van het bestemmingsplan.

1.9 Fijnmazig fietsnetwerk

Fijnmazig fietsnetwerk: met de ongelijkvloerse kruising en het opheffen van de bestaande rotonde wordt inbreuk gemaakt op het bestaande fijnmazige fietsnetwerk. Dit is onwenselijk en tegen het gemeentelijk beleid. Er is zoals beschreven in paragraaf 2.3.3 alleen gekeken naar de toeleidende fietsroutes naar de ongelijkvloerse kruising. Er is niet gekeken naar wat dit betekent voor de andere fietsroutes. De fietsroute over de huidige rotonde en het fietspad naast de oude Steinhagenseweg die wordt opgeheven verdwijnt waardoor de fietsroute van en naar het winkelcentrum richting de buurt onder de Minkemaschool verdwijnt. Ook de route naar de Minkemaschool vanuit het zuiden is niet meer te doen zonder om te rijden of via het woonbuurtje omdat route 1A niet wordt gerealiseerd. Geef een beeld van alle fietsroutes die wijzigen en niet alleen die naar de ongelijkvloerse kruising, deze kruising is niet voor iedereen in de wijk een optie.

Reactie gemeente:

Er is in het kader van het raadsbesluit uitgebreid onderzoek gedaan naar de fietsroutes in de omgeving van de ongelijkvloerse kruising die wijzigen als gevolg van de bouw van de ongelijkvloerse kruising. Het klopt dat de fietsroute die in de zienswijze wordt beschreven verdwijnt, maar fietsers vanaf de wijk ten zuiden van de Minkemalaan richting Snel en Polanen kunnen via de Helsinkilaan, Amsterdamlaan en Eilandenkade ook de bestemming bereiken.

De verwachting is dat fietsers zich gaan herverdelen, waarbij de grootste fietsstroom via de ongelijkvloerse kruising zal gaan en een ander deel van de fietsers ervoor zal kiezen om bij het kruispunt met de Amsterdamlaan over te gaan steken. Dit is ook één van de zaken waar in het onderzoek naar de Amsterdamlaan rekening mee wordt gehouden. In dat onderzoek wordt expliciet aandacht gegeven aan de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers, zeker als deze aantallen toenemen. Het klopt dat sommige fietsers, met name uit de wijk ten zuiden van het Minkema College, verder moeten fietsen, maar de afstanden worden niet onacceptabel groot en bovendien wordt het oversteken van de Beneluxlaan veiliger met de aanleg van de ongelijkvloerse kruising. Veel fietsers en voetgangers gaan hier van profiteren.

Conclusie

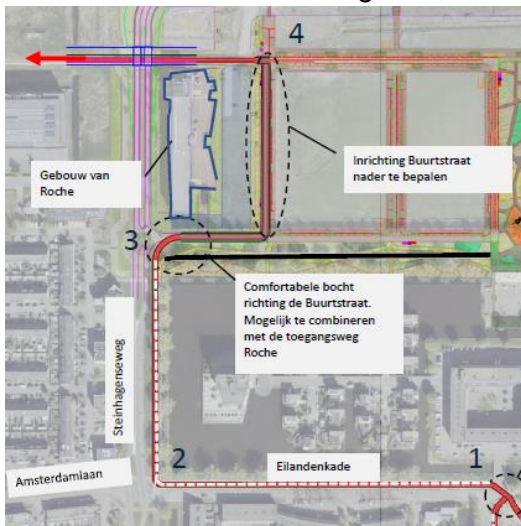
De zienswijze geeft op dit punt geen reden tot wijziging van het bestemmingsplan.

1.10 Fietsroute 1A

Het is zeer wenselijk om route 1a ook mogelijk te maken. Het is mogelijk om een fietsroute aan te leggen langs de Steinhagenseweg/Beneluxlaan naar de ongelijkvloerse kruising met een helling. Het knelpunt ter hoogte van de ongelijkvloerse kruising kan worden opgelost met een lange helling, ofwel aan de oostzijde van de weg ofwel aan de westzijde van de weg. Dit houdt het fietsnetwerk fijnmazig. Het profiel is breed genoeg om dit uit te voeren met een helling naar de ongelijkvloerse kruising.

Reactie gemeente:

Route 1A betreft de fietsroute langs de Beneluxlaan vanaf de ongelijkvloerse kruising richting de kruising van de Amsterdamaan. Deze mogelijkheid tot inpassing van deze fietsroute is onderzocht in het kader van de besluitvorming over de ongelijkvloerse kruising. De gemeenteraad heeft op 24 februari 2022 besloten de fietsroute 1A niet te realiseren, maar te kiezen voor fietsroute 4 (langs het buurtpark in Snellerpoort) en een fietsroute 1 voor het fietsverkeer van de Eilandenkade, via de Steinhagenseweg naar de ongelijkvloerse kruising, zie onderstaande afbeelding.



Conclusie

De zienswijze geeft op dit punt geen reden tot wijziging van het bestemmingsplan.

1.11 Beleid

In paragraaf 3.3 wordt het gemeentelijk beleid beschreven. Er staat in de vastgestelde omgevingsvisie dat de kerndoelstelling is om Woerden leefbaar, veilig en bereikbaar te houden. De kruising kan hier inderdaad aan bijdragen, maar beperkt zich tot een deel van de omgeving en heeft negatieve gevolgen voor een ander deel van het gebied. Wij zien graag een oplossing die niet tegen het beleid ingaat en op alle punten voor een veilig en fijnmazig fietsnetwerk zorgt.

In de verkeersvisie staat aangegeven dat doorstroming op de hoofdverbindingswegen van belang is. De ongelijkvloerse kruising zorgt inderdaad voor een betere doorstroming op de Steinhagenseweg. Onderdeel van de doorstroming zou ook moeten zijn dat de weg bereikbaar is vanuit de woongebieden. Door de doorstroming op één punt in de meest extreme vorm door middel van een ongelijkvloerse kruising te stimuleren, heeft het grote

gevolgen voor de doorstroming van het autoverkeer op andere kruisingen van de Steinhagenseweg. Bewoners maken zich grote zorgen of men nog wel op de weg kan komen met de auto. Ook heeft dit grote gevolgen voor de veiligheid van de fietsers en voetgangers op de andere kruisingen.

In de strategienota verkeersvisie 2030 staat dat de fiets en voetganger prioriteit heeft en autoverkeer secundair is. Door de ongelijkvloerse kruising wordt veiligheid voor de fietser en voetganger op één punt gerealiseerd. Op de andere punten is het voor de fietser en voetganger juist moeilijker om over te steken door de doorstroming die de ongelijkvloerse kruising bevordert. De auto wordt hier zeker niet secundair gesteld.

Geef in dit bestemmingsplan gelijk met de oplossing voor de ongelijkvloerse kruising ook oplossingen voor de andere oversteken zodat het niet onveiliger wordt voor de fietser en voetganger.

Reactie gemeente:

Met de bouw van de ongelijkvloerse kruising wordt een verkeersveilige kruising voor het fietsverkeer gerealiseerd, hetgeen in overeenstemming is met het gemeentelijk beleid. De Steinhagenseweg en Beneluxlaan blijven bereikbaar vanuit de omliggende woongebieden. De aansluiting bij de Minkemalaan alsmede Amsterdamlaan blijven intact. De nieuwe wijk Snellerpoort wordt aan de noordzijde en oostzijde aangesloten op de Beneluxlaan. Er wordt wel degelijk gekeken naar oplossingen op andere oversteekplekken. Daarbij ligt de prioriteit bij de Amsterdamlaan waar fietsers (en voetgangers) oversteken. De ontsluiting van Roche en de aansluiting bij de Minkemalaan op de Beneluxlaan worden zodanig vormgegeven dat er gefaseerd overgestoken kan worden, waarbij een voertuig in het midden van de weg kan opstellen. Voor de ontsluiting van Roche is de verkeersafwikkeling onderzocht en dit leidt niet tot problemen. Daarmee zijn dit verkeersveilige oplossingen op dit deel van de Beneluxlaan, waar een lange rechtstand aanwezig is (de weg is hier over een wat langere lengte recht zonder bochten).

Conclusie

De zienswijze geeft op dit punt geen reden tot wijziging van het bestemmingsplan.

1.12 Milieueffectrapportage (MER)

Is er een MER nodig voor de realisatie van de woningen Snellerpoort en stationsomgeving? Het zijn heel veel extra woningen die over de ontsluitingsweg gaan rijden dan moet de verkeerssituatie toch onderzocht worden in een MER? Het lijkt of hier sprake is van het knippen van de plannen waardoor er geen MER wordt gemaakt voor de totale ontwikkeling Poort van Woerden (Snellerpoort, stationsgebied en Middelland). De ongelijkvloerse kruising heeft effect op de verkeersbewegingen op de Beneluxlaan/Steinhagenseweg. Graag dit onderzoeken.

Reactie gemeente:

Het bestemmingsplan heeft betrekking op de bouw van ongelijkvloerse kruising voor fietsers en voetgangers. Deze ongelijkvloerse kruising heeft geen betrekking op nieuwe woningen of andere stedelijke functies die meer verkeer zouden kunnen aantrekken. Burgemeester en wethouders hebben besloten dat geen milieueffectrapportage (m.e.r.) hoeft te worden opgesteld. Uit het bestemmingsplan blijkt, dat door de voorgenomen activiteit zich geen

belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu voordoen, die het opstellen van een m.e.r. noodzakelijk maken.

Conclusie

De zienswijze geeft op dit punt geen reden tot wijziging van het bestemmingsplan.

1.13 Andere verkeerskundige aspecten

- a. In 4.4.3 wordt geconcludeerd dat de Beneluxlaan niet zorgt voor extra geluidsbelasting op bestaande en toekomstige woningen. Zijn hier alle nieuwe woningen van de Poort van Woerden in het onderzoek meegenomen?
- b. In 4.5.2 wordt geconcludeerd dat de ongelijkvloerse kruising geen invloed heeft op de verkeersstromen van het autoverkeer. Dit is niet juist. Door het verdwijnen van de rotonde en de aanleg van de ongelijkvloerse kruising zal het verkeer zich anders gaan gedragen. Wij verzoeken daarom te laten onderzoeken wat dit betekent voor alle kruisingen op de Beneluxlaan/Steinhagenseweg.
- c. De ontsluiting van het kantoorgebouw van Roche wijzigt. Het college heeft opgedragen om onderzoek te doen naar het functioneren van deze kruising en de verkeersveiligheid. Er wordt gesteld dat dit los staat van de aanleg van de ongelijkvloerse kruising. Dit lijkt geen logische aanname, want de verkeersdoorstroming wijzigt en heeft wel degelijk invloed op de overige kruisingen.
- d. Wij verzoeken u onderzoek te verrichten naar de samenhang van de kruisingen en de oplossingen gelijk met dit bestemmingsplan te laten vastleggen, zodat geen onveilige situaties kunnen ontstaan.
- e. Onduidelijk bij de getekende verkeersoplossing bij Roche is hoe het vrachtverkeer de weg op rijdt, want er wordt aangegeven dat er niet gedraaid kan worden op eigen terrein. Waar rijdt het verkeer dan weer de Beneluxlaan op?

Reactie gemeente

- a. In paragraaf 4.4.3 van de plantoelichting is aangegeven dat er onderzoek is gedaan naar de bestaande woningen in de omgeving en naar de geprojecteerde woningen van Snellerpoort waarvoor een onherroepelijk bestemmingsplan is. Hier zijn dus niet alle nieuwe woningen van de Poort van Woerden in meegenomen, maar alleen de toekomstige woningen waarvoor een bestemmingsplan is vastgesteld (Snellerpoort). Voor de nieuwe woningen in de Poort van Woerden waarvoor nog een planologische procedure doorlopen moet worden, zal in dat kader akoestisch onderzoek moeten worden gedaan.
- b. Door het opheffen van de rotonde en de aanleg van de ongelijkvloerse kruising wordt een knelpunt opgelost, er worden echter geen nieuwe routes of verbindingen gerealiseerd. Net als in de huidige situatie is er sprake van een hoofdverbindingsweg waar een maximumsnelheid van 50 km/u geldt. Net als in de huidige situatie zijn er op verschillende plekken kruisingen en zijstraten, zodat er geen reden is om aan te nemen dat het verkeer zich als gevolg van de aanleg van de ongelijkvloerse kruising wezenlijk anders zal verdelen dan in de huidige situatie. Alleen voor de kruising met de Amsterdamlaan/Eilandenkade is er aanleiding geweest om nader onderzoek in te stellen naar eventuele maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Dit staat echter los van de bouw van de ongelijkvloerse kruising, zie ook de beantwoording bij 1.1.

- c. Het is niet juist dat het college heeft opgedragen om onderzoek te doen naar het functioneren van de kruising bij Roche, de raad heeft het college opgedragen onderzoek te doen naar de verkeersveiligheid van de kruising verderop, bij de Amsterdamlaan/Eilandenkade. Los daarvan is in het kader van het bestemmingsplan onderzoek gedaan naar de verkeerskundige inpassing van de zuidelijke aansluiting van het kantoorgebouw van Roche aan de Beneluxlaan 2A. Dat onderzoek is opgenomen als bijlage bij het bestemmingsplan. Daaruit blijkt dat deze kruising verkeerskundig goed inpasbaar is.
- d. Voor de diverse kruisingen in de nieuwe Beneluxlaan zijn en worden oplossingen op maat toegepast. Dat hoeft echter niet te gebeuren in het kader van dit bestemmingsplan, met uitzondering van de nieuwe ontsluiting van Roche, aangezien die ontsluiting wordt verplaatst als gevolg van de bouw van de ongelijkvloerse kruising. Zie punt c van de beantwoording 1.13.
- e. Dit staat beschreven in paragraaf 2.3.4 van de plantoelichting. Het vrachtverkeer (expeditieverkeer/leveranciers) van/naar Roche rijden in de toekomstige situatie aan de zuidzijde het parkeerterrein op. Omdat zij niet kunnen keren op het terrein zelf is besloten om dit verkeer aan de noordzijde te laten ontsluiten en via de wijk Snellerpoort weg te laten rijden. Het gaat om een beperkt aantal voertuigbewegingen per week en deze aantallen kunnen goed worden afgewikkeld via de woonwijk Snellerpoort. Om te voorkomen dat andere voertuigen ook van deze uitrit gebruik maken wordt een slagboom of een andere dynamische afzetting geplaatst.

Conclusie

De zienswijze geeft op dit punt geen reden tot wijziging van het bestemmingsplan.

1.14 Effecten op andere kruisingen

De ongelijkvloerse kruising die benodigd is voor de toename van het verkeer door de plannen Snellerpoort en Stationsomgeving heeft effect op andere kruisingen op de Steinhagenseweg. Hier moeten ook aanpassingen worden gedaan. Graag deze meenemen in dit bestemmingsplan en bij de economische uitvoerbaarheid. Het zou vervelend zijn als de rotonde die door de ongelijkvloerse kruising nodig is bij de kruising met de Amsterdamlaan/Eilandenkade niet kan worden gerealiseerd. Indien geen rotonde wordt gerealiseerd is géén ongelijkvloerse kruising veiliger. Ook zijn verkeerslichten nodig door de ongelijkvloerse kruising ter plaatse van de bestaande rotonde die gaat verdwijnen en bij de fietsoversteek bij de rotonde bij de Europabaan. Ook hier moeten middelen voor gereserveerd worden om de gelijkvloerse kruising financieel haalbaar te maken.

Reactie gemeente

Als gevolg van de realisatie van de ongelijkvloerse kruising moet de ontsluiting van het kantoorgebouw van Roche (Beneluxlaan 2A) worden aangepast en een kruising in de Steinhagenseweg worden gerealiseerd. Voor de aanleg van deze kruising en voor de bouw van de ongelijkvloerse kruising is voldoende krediet gereserveerd. Andere kruisingen in de Beneluxlaan (zoals aan de noordzijde en oostzijde van Snellerpoort) zijn al aangelegd of worden nog vervolmaakt in het kader van het project Snellerpoort. In dat kader is ook voor die kruisingen al een bestemmingsplanprocedure doorlopen.

Conclusie

De zienswijze geeft op dit punt geen reden tot wijziging van het bestemmingsplan.

D. Conclusie

De zienswijze geeft geen reden tot wijziging van het bestemmingsplan.