

Samenvatting onderzoek Sweco

Kruispunt Amsterdamlaan - Eilandenkade

December 2023

1 Inleiding

De gemeente Woerden werkt aan de ontwikkeling van Snellerpoort, een nieuw stadsdeel in de wijk Snel en Polanen. Ook wordt in het verlengde van het Jan Ruijsspad een ongelijkvloerse kruising aangelegd voor fietsers en voetgangers. Hierdoor hoeven zij de Beneluxlaan niet te kruisen en ontstaat er een veilige en directe verbinding tussen Woerden-oost en het Station/centrum. Met het ontwikkelen van Snellerpoort en de aanleg van de ongelijkvloerse kruising zal de rotonde op de Steinhagenseweg – Minkemalaan (bij het gebouw van Roche) in de toekomst komen te vervallen.

De gemeente heeft laten onderzoeken of de aanleg van de ongelijkvloerse kruising en de toename van het verkeer vanwege de woningbouw invloed heeft op de kruising Amsterdamlaan-Eilandenkade. En hoe dit kruispunt kan worden verbeterd.

Tijdens in inloopavond in januari 2023 informeerde de gemeente bewoners over het onderzoek. We vroegen bezoekers om hun mening over verschillende manieren om de kruising te verbeteren. Het doel was om de mening en wensen vanuit de omgeving op te halen, zodat we deze voor konden leggen aan de gemeenteraad. We hebben bezoekers gevraagd om een inhoudelijke reactie op de varianten. Hieruit bleek dat mensen het meest positief waren over een rotonde. Het volledige verslag vindt u terug via [deze link](#).

2 Aanleiding voor het onderzoek

Voor het onderzoek waren een aantal aanleidingen:

- Veranderingen in de omgeving en zorgen van bewoners: door de bouw van nieuwe woningen wordt het drukker op de Steinhagenseweg. Ook wordt door de aanleg van de ongelijkvloerse kruising de doorstroming van het verkeer beter. Dat kan ervoor zorgen dat verkeer vanuit de wijken moeilijker kan invoegen of oversteken. Bij de besluitvorming over de ongelijkvloerse kruising kwamen deze zorgen naar boven vanuit de buurt bij de Amsterdamlaan/Eilandenkade.
- Verkennde onderzoeken: in 2020 is onderzoek gedaan naar de belangrijkste wegen in Woerden (het hoofdwegennet). Een van de conclusies van het rapport was dat de Steinhagenseweg bij het kruispunt met de Amsterdamlaan moeilijk over te steken is voor fietsers. Daarnaast is naar aanleiding van de zorgen uit de omgeving onderzocht een verkennend onderzoek uitgevoerd. Hieruit bleek dat de wachttijden voor autoverkeer uit de woonwijken in de spits op kunnen lopen, met een verhoogd risico tot gevolg.
- De Strategienota Verkeersvisie 2030: één van de punten in deze visie is dat fietsers binnen de gemeente prioriteit krijgen boven autoverkeer. De afstanden binnen de gemeente Woerden zijn namelijk goed geschikt voor het gebruik van de fiets. Daar

waar het veilig mogelijk is, krijgt de fietser op hoofdfietsroutes voorrang op gemotoriseerd verkeer.

- **Raadsbesluit:** De gemeenteraad besloot in januari 2022 dat de ongelijkvloerse kruising wordt aangelegd. In dit raadsbesluit is tegelijk opdracht gegeven om de gevolgen op het kruispunt Amsterdamlaan – Eilandenkade te onderzoeken en varianten voor verbetering voor te stellen. Aanleiding hiervan waren onder andere de reacties vanuit de omgeving. In het najaar van 2023 heeft Sweco het onderzoek afgerond in een rapport.

Deze samenvatting

In deze samenvatting zetten we de belangrijkste punten uit het rapport van Sweco op een rijtje. Het volledige stuk kunt u opvragen via gemeentehuis@woerden.nl.

3 Het onderzoek

Het onderzoek naar het kruispunt bij de Amsterdamlaan is uitgevoerd door adviesbureau Sweco. Het doel was (1) te onderzoeken hoe het kruispunt nu en in 2030, met de nieuwe ontwikkelingen en woningbouw in het gebied, functioneert. Ook is onderzocht (2) op welke manier het kruispunt verbeterd kan worden. Hiervoor zijn tien varianten geanalyseerd en/of doorgerekend. De 10 varianten zijn beoordeeld op verbeterde verkeersveiligheid, oversteekbaarheid voor fietsers en afwikkeling van gemotoriseerd verkeer. Op basis van deze eerste toets zijn vijf varianten verder onderzocht. Dit zijn de varianten die ook tijdens de inloopavond in januari zijn besproken.

3.1 Hoe functioneert het kruispunt nu en in de toekomst, zonder aanpassingen?

Uit het onderzoek van Sweco blijkt dat de inrichting van het kruispunt acceptabel is en blijft als het gaat om de gemiddelde verkeersafwikkeling en wachttijden. Sweco heeft zowel voor de huidige als toekomstige situatie berekend wat de gemiddelde wachttijden zijn. Voor al het verkeer zijn deze in beide gevallen niet hoger dan 15 seconden. Ook is de gemiddelde wachttijd voor fietsers 0 tot 5 seconden per rijbaan die zij moeten oversteken. Een kanttekening bij deze berekeningen is dat deze uitgaan van gemiddelde wachttijden. Op momenten dat het verkeersaanbod groter is kunnen de wachttijden oplopen en kan het risico op een onveilige situatie toenemen.

3.2 Hoe kan het kruispunt verbeterd worden?

Sweco heeft verschillende varianten voor verbetering van het kruispunt voorgesteld en verkeerskundig doorgerekend. Tijdens het onderzoek zijn tien varianten onderzocht waarvan uiteindelijk de vijf meest kansrijke verder zijn uitgewerkt:

- 1a. Fietsoversteek in twee richtingen aan noordzijde
- 2a. Ronde met fietsoversteekplaatsen in één richting
- 2b. Ronde met fietsoversteekplaats in twee richtingen
- 3a. Voorrangplein met fietsoversteekplaatsen in één richting
- 3b. Voorrangplein met fietsoversteekplaats in twee richtingen

Bij de vijf kansrijke varianten is berekend wat de verkeersafwikkeling is en wat de wachttijden voor het verkeer in 2030 zijn. Uit deze analyse volgt dat alle varianten in de

toekomstsituatie in theorie voldoen en zorgen voor een acceptabele verkeersafwikkeling. Een opmerking hierbij is weer dat de berekeningen uitgaan van een gelijkmatig aankomstpatroon van verkeer. Daarnaast wordt in de methode voor de verkeersafwikkeling van gemotoriseerd verkeer geen rekening gehouden met fietsers en voetgangers die voorrang hebben bij de rotondevarianten. Op momenten dat het druk is met fietsers zal de afwikkeling van een rotonde dus minder goed zijn, maar de verwachting is niet dat dit tot een nieuw doorstromingsknelpunt leidt. Het aantal fietsers wat bij de Amsterdamlaan oversteek ligt namelijk een stuk lager dan bij de huidige rotonde bij Roche.

Het is daarom de verwachting dat de wachttijden in de praktijk bij alle varianten hoger kunnen zijn. Dit geldt vooral tijdens de spits. Bij iedere variant is er berekend of deze bij een verdere toename van verkeer blijft functioneren. Dat noemen we 'restcapaciteit'. Bij alle varianten is in de spitsperiode nog restcapaciteit aanwezig.

N.B. Vanuit enkele bewoners is gevraagd waarom de varianten waarbij het kruispunt met verkeerslichten wordt geregeld niet verder zijn onderzocht. Een kruispunt met verkeerslichten is in de basis wel een verkeersveilige oplossing, omdat het verkeer gescheiden van elkaar blijft. Ondanks deze conflictvrije afwikkeling van al het verkeer, zorgt een kruispunt met verkeerslichten voor een minder goede verkeersafwikkeling van zowel fietsverkeer als gemotoriseerd verkeer. De wachttijden in de spitsperiodes lopen voor auto's op tot meer dan een minuut en voor fietsers 35 seconden, waardoor het risico bestaat dat het rode licht genegeerd wordt. Er is beoordeeld dat het oplossende vermogen van deze variant onvoldoende is om verder uit te werken.

3.3 Conclusie en advies

Sweco heeft de verschillende varianten op meerdere criteria doorgerekend en beoordeeld. Daarnaast zijn de varianten tegen elkaar afgewogen. Op basis deze berekeningen en analyses adviseert Sweco om een rotonde met een fietsoversteek in twee richtingen aan te leggen. Hiervoor worden de volgende argumenten gegeven:

- Met een rotonde wordt de verkeersveiligheid het meest vergroot op dit kruispunt;
- De rotonde is voor fietsers en voetgangers op dit kruispunt de meest veilige en comfortabele variant;
- Vanwege de toename van overstekende fietsers op dit kruispunt, wordt deze belangrijker voor het fietsnetwerk. Een rotonde is dan een goed passende maatregel;
- Met een rotonde wordt recht gedaan aan de zorgen vanuit de omgeving over de oversteekbaarheid voor fietsers en het kunnen invoegen vanuit de wijken.
- Door de fietsoversteek comfortabeler te maken voor fietsers en voetgangers wordt aangesloten bij zowel gemeentelijk beleid (Strategienota Verkeersvisie 2030) als landelijk beleid (landelijke aanpak verkeersveiligheid);
- Een rotonde remt de snelheid van verkeer op dit punt, omdat het gemotoriseerde verkeer moet afremmen om ofwel fietsers en voetgangers voorrang te verlenen, of om de rotonde op een goede manier op te kunnen rijden. Een lagere snelheid op een kruispunt is verkeersveiliger en bovendien kan het verkeer uit de zijwegen daardoor gemakkelijker invoegen.

Waar Sweco adviseert om een rotonde aan te leggen met een fietsoversteekplaats in twee richtingen, heeft het de voorkeur van het college om een rotonde met fietsoversteekplaatsen in één richting te realiseren (variant 2a, zie *bijlage 1*). Hiervoor wordende volgende argumenten gegeven:

- Een fietsoversteek in één richting is doorgaans veiliger dan een fietsoversteek in twee richtingen. Omdat bij de inrichting nu ook al fietsoversteekplaatsen in één richting aanwezig zijn, is dit duidelijker voor gemotoriseerd verkeer.
- De ruimtelijke impact bij een fietsoversteek in één richting is minder groot in de noordwestelijke hoek van het kruispunt.

Het lijkt misschien tegenstrijdig om de rotonde bij het gebouw van Roche weg te halen, en verderop een nieuwe rotonde aan te leggen. Het aantal overstekende fietsers op het kruispunt bij de Amsterdamlaan is echter een stuk lager, omdat een groot deel gebruik gaat maken van de ongelijkvloerse kruising. Hierdoor loopt het verkeer niet zo vast als bij de huidige rotonde.

4 Vervolg

Besluitvorming

Begin 2024 worden de rapportage en het advies aan de gemeenteraad voorgelegd. Het college stelt de raad voor om te kiezen voor een rotonde als passende oplossing voor het kruispunt Amsterdamlaan – Eilandenkade. Vanwege de druk op het aantal investeringen stelt het college voor de uitvoering in 2030 te laten plaatsvinden. Het is aan de raad om hierin een afweging te maken en een besluit te nemen.

Tijdelijke situatie

Na de aanleg van de ongelijkvloerse kruising willen we de huidige rotonde bij het gebouw van Roche tijdelijk in stand houden voor het autoverkeer. De rotonde werkt namelijk als snelheidsremmende maatregel. Wanneer de ongelijkvloerse kruising is gerealiseerd, wordt de fietsoversteek bij de rotonde weggehaald omdat er dan een veilig alternatief is in de vorm van de ongelijkvloerse kruising. De rotonde is dan alleen nog voor gemotoriseerd verkeer. Uiteindelijk wordt de rotonde in de toekomst helemaal verwijderd als de westkant van Snellerpoort wordt ontwikkeld.

Bijlage 1

Variant 2a: rotonde met twee oversteken in één richting

