

Reactienota

Inloopavond onderzoek kruising Amsterdamlaan - Eilandenkade

30 Januari 2023

1. Inloopavond kruising Amsterdamlaan - Eilandenkade

De gemeente Woerden werkt aan de ontwikkeling van Snellerpoort, een nieuw stadsdeel in de wijk Snel en Polanen. Met het ontwikkelen van Snellerpoort komt de huidige rotonde op de Steinhagenseweg – Minkemalaan (bij het gebouw van Roche) in de toekomst te vervallen.

Ten noorden van deze rotonde wordt een ongelijkvloerse kruising aangelegd zodat fietsers en voetgangers een veilige en directe verbinding krijgen tussen Woerden-Oost en het station/centrum. Bovendien zorgt deze ongelijkvloerse kruising ervoor dat er een goede en veilige doorstroming van het gemotoriseerde verkeer ontstaat.

De gemeente onderzoekt in hoeverre de aanleg van de ongelijkvloerse kruising, en met name het opheffen van de rotonde bij Roche, invloed heeft op de kruising Amsterdamlaan-Eilandenkade. In opdracht van de gemeente onderzoekt ingenieursbureau Sweco mogelijkheden om dit kruispunt te verbeteren, in de bredere context van de omgeving. Tijdens de inloopavond, die op 30 januari 2023 heeft plaatsgevonden, zijn 3 varianten, met 2 subvarianten, aan de bezoekers voorgelegd.

Deze reactienota

In deze reactienota koppelen we aan u terug welke punten we tijdens het inloopmoment vanuit de omgeving hebben meegekregen over het kruispunt en de verschillende voorgelegde varianten. Ook schetsen we kort het vervolg.

In paragraaf 2 geven we een overzicht van de opgehaalde reacties tijdens de informatieavond. In paragraaf 3 gaan we inhoudelijk op de ontvangen reacties in. Vervolgens geven we in paragraaf 4 de algemene vragen en opmerkingen weer die zijn achtergelaten op de avond zelf en via de vragenlijst. Dit doen we in de vorm van een 'vraag en antwoord'. In paragraaf 5 schetsen we het vervolg.

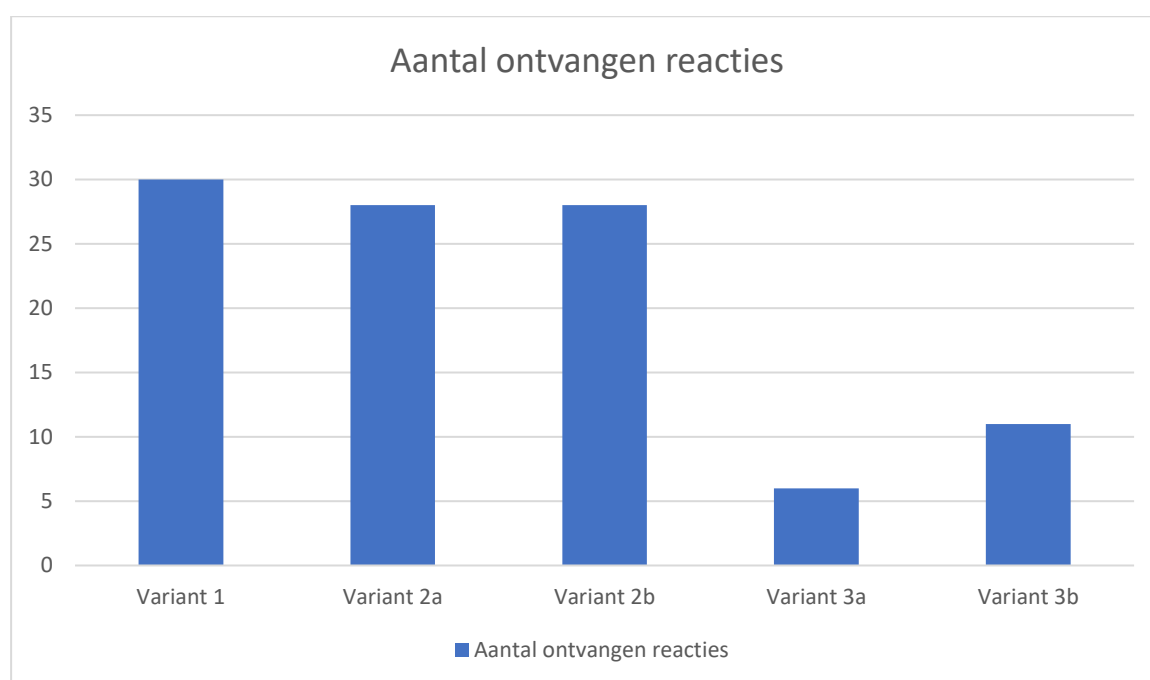
Doel van de inloopavond

Het doel van de inloopavond was om omwonenden en geïnteresseerden te informeren over de lopende verkeersstudie Amsterdamlaan - Eilandenkade. Daarnaast vroegen we bezoekers om hun mening over de verschillende varianten voor de inrichting van het kruispunt. Uiteindelijk worden door het college één of meerdere voorkeursvarianten voorgelegd aan de gemeenteraad. De gemeenteraad besluit vervolgens over verdere uitwerking. Door de reacties van omwonenden mee te nemen in het onderzoek presenteren we de raad een zo volledig mogelijk beeld.

De gemeente heeft 1940 omwonenden per brief uitgenodigd om de inloopavond te bezoeken. Daarnaast is breed gecommuniceerd via de kanalen van de gemeente, om overige geïnteresseerden op de bijeenkomst te attenderen. Tussen de 100 en 150 mensen hebben de inloopavond uiteindelijk bezocht.

2. Overzicht van opgehaalde informatie

In totaal hebben 67 mensen 104 reacties achtergelaten. Het grootste deel van de bezoekers deed dit via een online formulier op een tablet. Analoog zijn tijdens de inloopavond 4 formulieren ingevuld. Ook hebben nog 6 mensen een reactie via de mail of website doorgegeven. Soms zijn door één persoon meerdere reacties gegeven op meerdere varianten. Ook hebben bezoekers bij sommige varianten zowel een positieve als een kritische reactie ingevuld. We zijn erg blij met alle reacties, omdat dit laat zien hoe betrokken bezoekers zijn, dat ze graag meedenken en nuttige kennis hebben.



Uit de grafiek is op te maken dat de meeste reacties zijn gegeven op Variant 1: Fietsoversteek in 2 richtingen over noordtak Steinhagenseweg en op variant 2A en 2B: Rotonde.

Overzicht positieve en kritische reacties

Om een algemeen beeld te krijgen van de ontvangen reacties, hebben we de reacties onderverdeeld als volgt:

- Positief: betekent niet direct een voorkeursstem, maar een reactie met positieve punten of voordelen voor de betreffende variant.
- Neutraal: dit kan een combinatie zijn van kritisch en positief, een vraag over de variant of er blijkt geen sterk oordeel uit de reactie.
- Kritisch: ofwel een duidelijk ingevulde kritische reactie, ofwel iemand die voorwaarden meegeeft voor het functioneren van de variant.

In onderstaande tabel vindt u een overzicht van de hoeveelheid positieve, neutrale en kritische reacties die zijn achtergelaten per variant. Let op: dit is gebaseerd op een eigen oordeel van de gemeente en hier kunnen geen conclusies aan verbonden worden.. In de volgende paragraaf gaan we inhoudelijk in op de ontvangen reacties.

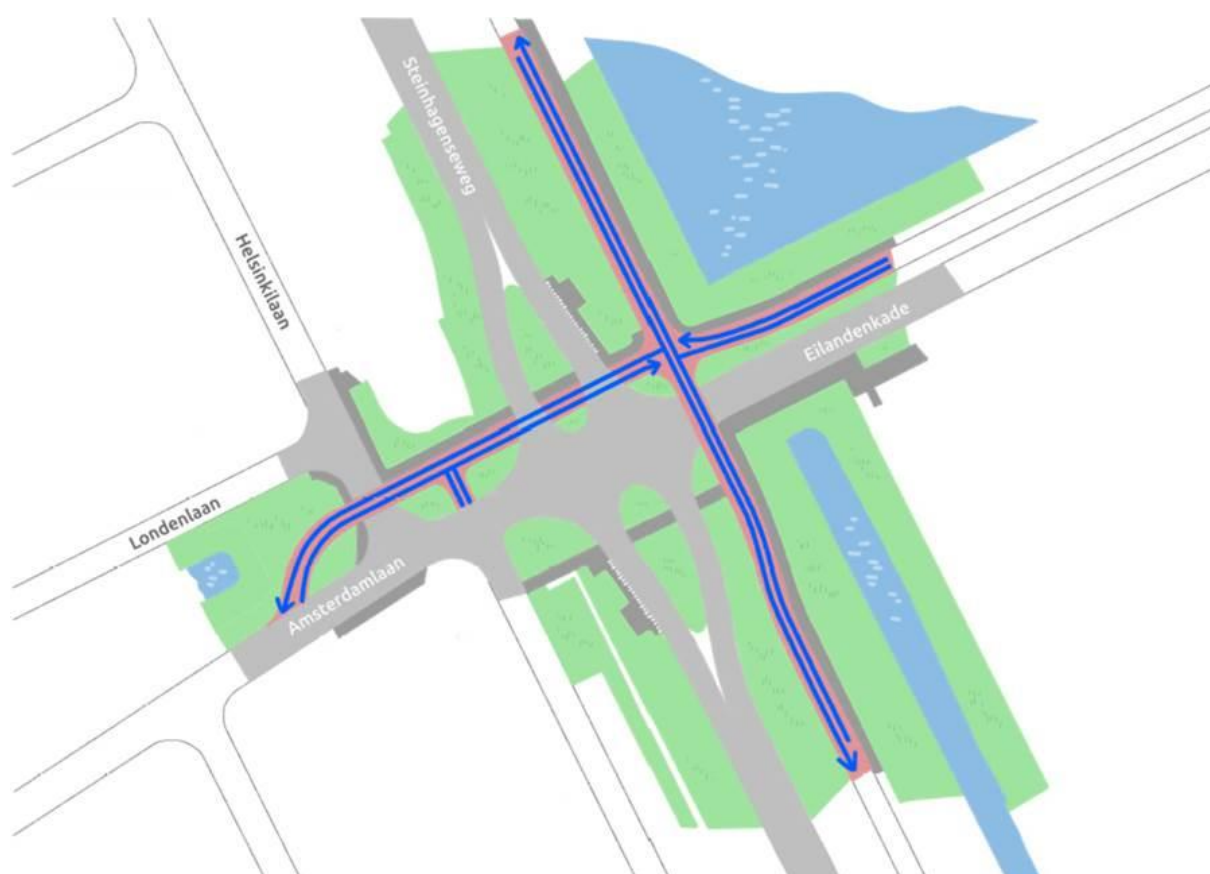
Variant	Totale reacties	Positief	Neutraal	Kritisch
1	30	4	4	22
2A	28	21	4	3
2B	28	13	4	11
3A	6	2	2	2
3B	11	3	2	6

3. Reacties per variant

In de hierop volgende tekst gaan we nader in op de opmerkingen die we hebben ontvangen per variant. Dit overzicht is niet uitputtend, omdat we voor de leesbaarheid de reacties hebben gebundeld. Ook zijn de reacties op variant 3A en 3B samengevoegd vanwege het beperkte aantal.

Variant 1: fietsoversteek in twee richtingen over noordtak Steinhagenseweg

Tijdens de inloopavond zijn 30 reacties ingediend op alternatief 1, waarvan 4 positieve reacties, 22 kritische reacties en 4 neutrale reacties.



Positieve punten variant 1

Enkele reacties geven aan het een veilige oplossing te vinden voor fietsers, sommigen vinden het zelfs de meest veilige oplossing. Een kruising met oversteek in twee richtingen is gebruikelijk in ons straatbeeld.

Als positief wordt gezien dat dit alternatief relatief weinig werkzaamheden vraagt en daardoor ook minder kost. Ook vraagt dit alternatief de minste ruimte en geeft daardoor de minste overlast voor omwonenden van de kruising.

Kritische punten variant 1

Er zijn ook reacties dat variant 1 juist een minder fijne oplossing is. Sommigen beschrijven de weg als 'racebaan' omdat auto's ongehinderd door kunnen rijden. Ook geven mensen aan dat de situatie niet overzichtelijk is, omdat fietsverkeer van twee kanten komt.

De fietser moet voorrang verlenen aan verkeer op de Steinhagenseweg en moet inschatten wanneer een goed moment is om over te steken. In het geval fietsers van beide kanten komen en als groep doorfietsen, wordt verwacht dat dit zorgt voor een opstopping van gemotoriseerd verkeer.

Verhoogde wachttijden

Met deze oplossingsvariant wordt door de respondenten verwacht dat gemotoriseerd verkeer uit de Amsterdamlaan en Eilandenkade mogelijk moeilijker kan oprijden of oversteken, met files of langere wachttijden in de woonwijken tot gevolg. Hierbij wordt aangegeven dat niet alleen wijkbewoners, maar ook verkeer van-en-naar de scholen, kinderopvang en overige bestemmingen in de wijk van deze kruising gebruik maken. Respondenten geven aan te verwachten dat het drukker wordt op de Steinhagenseweg naar aanleiding van de woningbouw.

Als oplossingsrichting wordt genoemd om het verkeer wat uit de woonwijken komt voorrang te geven op de Steinhagenseweg.

'Links' rijden

Om in deze variant de Steinhagenseweg over te steken, dienen fietsers vanuit de Amsterdamlaan eerst over te steken naar de linkerzijde van de weg. Dit wordt, zeker voor kinderen en ouderen, als een onveilig situatie gezien.

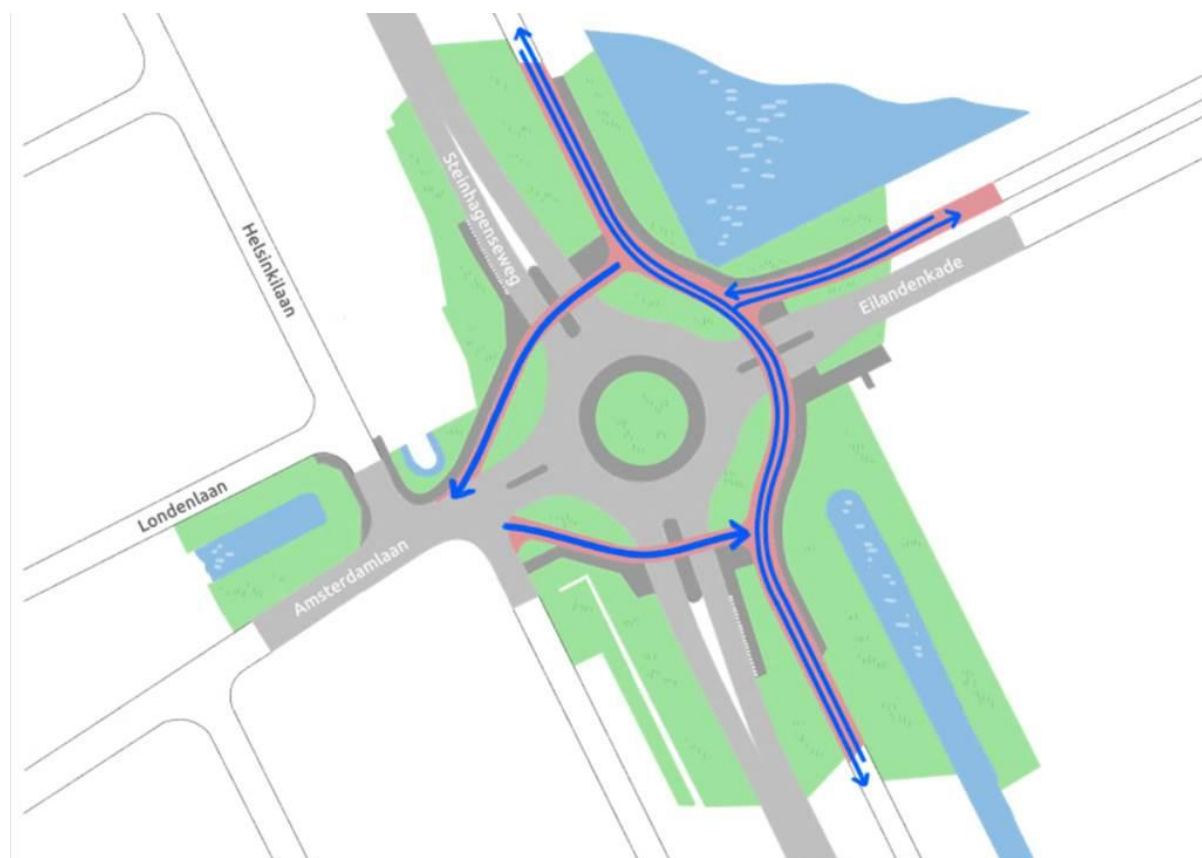
Mogelijke verbeteringen van variant 1

Wanneer fietsers netjes wachten tot zij kunnen oversteken, wordt er in verschillende reacties aangegeven dat men verwacht dat op de Steinhagenseweg te hard zal worden gereden. Men is bang voor een 'racebaan'. Om iets te doen aan de snelheid wordt door 4 respondenten bij deze variant gedacht aan een drempel.

Alternatieve denkrichtingen die worden genoemd om de oversteek voor voetgangers en schoolgaande kinderen veiliger te maken is met een zebrapad of voetgangersbrug(getje). Andere snelheidsverlagende maatregelen die worden genoemd zijn een flitspaal. Daarnaast stelt een respondent voor de Helsinkilaan geen voorrang meer te geven en zeer goede openbare verlichting toe te passen.

Variant 2A: rotonde met fietsoversteken in 1 richting over Steinhagenseweg

Tijdens de inloopavond zijn 28 reacties ingediend op alternatief 2A, waarvan ongeveer 21 positieve reacties, 3 Kritische reacties en 4 neutrale reacties.



Positieve punten variant 2A

Op dit alternatief is overwegend positief gereageerd, ondanks dat er verschillende opmerkingen zijn gemaakt over de kosten. Veel reacties geven aan dit een veilige oplossing te vinden. Onder andere voor het langzaam verkeer, waarbij een rotonde ook zorgt voor goede doorstroming.

Dit alternatief wordt gezien als overzichtelijk en herkenbaar voor het gemotoriseerde verkeer. Daarbij is het overzichtelijk dat fietsers maar van één kant komen. Reacties geven vaak aan bij dit alternatief te verwachten dat verkeer uit de Amsterdamlaan en de Eilandenkade beter op de Steinhagenseweg kan invoegen.

Ook de verwachte verkeersremmende werking van de rotonde wordt als positief ervaren. De kans dat gemotoriseerd verkeer zich aan de toegestane snelheid zal houden is hier groter dan bij alternatief 1.

Kritische punten variant 2A

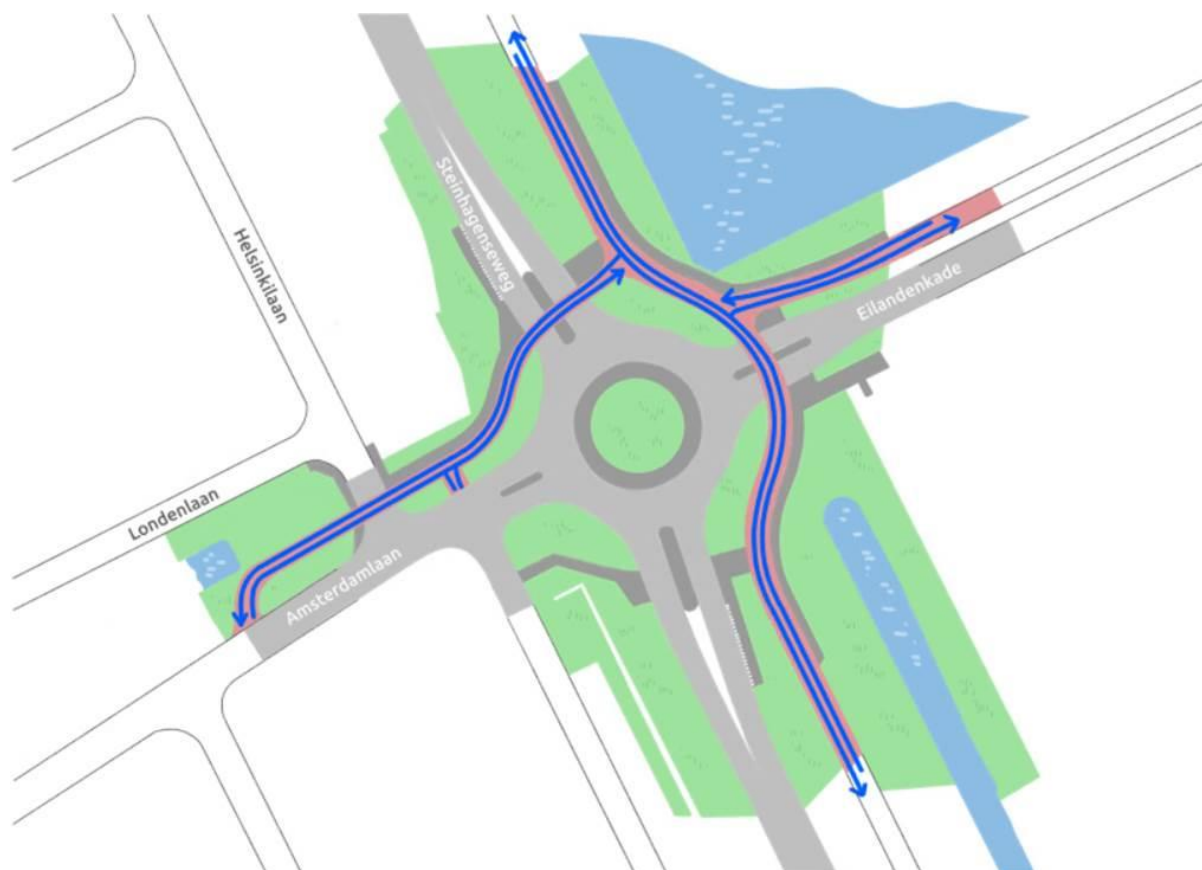
Enkele reacties geven aan zich af te vragen of de problematiek van de huidige rotonde ten noorden, met dit alternatief niet naar deze locatie wordt verplaatst.

Mogelijke verbeteringen van variant 2A

In een reactie wordt geadviseerd de afstand tussen de rotonde en fietsers groter te houden, en gewaarschuwd niet dezelfde fout te maken als bij de Pontdreef. Daarnaast kunnen linksafslaande fietsers vanaf de Amsterdamlaan tegen het verkeer in gaan rijden, zoals in de huidige situatie ook gebeurt. Hierop is het verstandig vooral in het begin streng te controleren. Ter verbetering van de veiligheid kan ook gedacht worden aan oranje knipperbollen en betere straatverlichting.

Variant 2B: rotonde met fietsoversteek in 2 richtingen over noordtak van de Steinhagenseweg

Tijdens de inloopavond zijn 28 reacties ingediend op alternatief 2B, waarvan ongeveer 13 positieve reacties, 11 kritische reacties en 4 neutrale reacties.



Positieve punten variant 2B

Over dit alternatief worden vergelijkbare reacties gegeven als over alternatief 2A. De positieve reacties benoemen dat deze oplossing zowel de doorstroming van langzaam als snel verkeer ten goede komt. Bovenal wordt met een rotonde de snelheid geremd en aan

fietsers voorrang gegeven, wat deze oplossing veilig maakt. Het voordeel van deze oplossing ten opzichte van 2A is dat een automobilist niet op teveel kanten tegelijk hoeft te letten, zolang fietsers zich aan de rijrichting houden.

Kritische punten variant 2B

Als Kritische punten voor dit alternatief wordt aangegeven dat deze rotonde meer ruimtegebruik aan de westzijde vraagt. De demping van een deel van de watergangen ziet men ook als kritisch punt. Men maakt zich zorgen over de leefbaarheid en de impact op het woongenot. Ook bij dit alternatief wordt afgevraagd of de problematiek zich verplaatst. Er wordt aangegeven dat het wijkje bij Groen West geen korte aansluiting meer heeft richting Steinhagenseweg/ winkelcentrum en daar niet eerder over zijn geraadpleegd of geïnformeerd.

Variant 3A: voorrangsp plein met fietsoversteken in 1 richting over Steinhagenseweg & Variant 3B: voorrangsp plein met fietsoversteek in twee richtingen over noordtak van de Steinhagenseweg

Over variant 3A en 3B zijn relatief weinig reacties gegeven.

- Er zijn 6 reacties ingediend op alternatief 3A, waarvan ongeveer 2 positieve reacties, 2 kritische reacties en 2 neutrale reacties.
- Er zijn 11 reacties ingediend op alternatief 3b, waarvan ongeveer 3 positieve reacties, 6 kritische reacties en 2 neutrale reacties.



Positieve reacties variant 3A en 3B

Bij het alternatief voorrangsp plein is echt aandacht voor de wandelaar (en fietser). De positieve reacties geven aan dat ze dit de meest veilige oplossing voor al het verkeer vinden.

Kritische reacties variant 3A en 3B

Kritische reacties geven aan van deze verkeersoplossing te vinden dat deze met name vanaf de zijwegen complex(er) te berijden is. Respondenten geven aan dat een ingreep zoals een rotonde of voorrangsp plein nodig is om het autoverkeer beter te reguleren. Anders kan het verkeer (nog) hard(er) rijden op de Steinhagenseweg. Bij een kruispunt, zoals variant 1, is oversteken voor fietsers lastiger.

Mogelijke verbeteringen variant 3A en 3B

Relatief vaak worden verkeerslichten geopperd om de situatie voor overstekend verkeer veiliger te maken. Daarnaast vraagt men zich af of deze variant met voorrang voor fietsers uitgevoerd kan worden.

Reacties over het verschil tussen Variant A en B

Uit de reacties komt naar voren dat zowel variant A als B een overzichtelijke optie kunnen zijn, maar dat beide opties ook hun risico's en gebreken kennen. In de reacties is het verschil tussen variant A (met fietsoversteken aan beide zijden) en variant B (met 1 oversteek in 2 richtingen over de noordtak) te zien.

Men geeft aan 1 oversteekplek overzichtelijker te vinden dan 2 oversteekplekken. Als kanttekening daarbij wordt gegeven dat niet alle fietsers zich hieraan houden. Bij 2 oversteekplekken wordt als voordeel benoemd dat fietsers één richting op fietsen.

Één reactie geeft aan dat gemotoriseerd verkeer bij Variant 3A wel op veel verkeersstromen (gemotoriseerd en langzaam) zou moeten letten, wat de veiligheid niet ten goede komt. Enkele reacties geven aan variant B beter te vinden bij zowel een rotonde als voorrangsp plein, omdat het bij deze varianten het beste mogelijk is om de wijk uit te rijden.

4. Algemene opmerkingen en vragen

In deze paragraaf vatten we de algemene vragen en opmerkingen samen. In cursief geven we de reactie weer van het onderzoeksteam van Sweco en de gemeente Woerden.

Q: Worden de problemen van de huidige rotonde bij Roche niet verplaatst naar de kruising van de Steinhagenseweg met de Amsterdamlaan – Eilandenkade?

A: Bij het verleggen van de rotonde is er sprake zijn van meer overstekende fietsers op het kruispunt bij de Amsterdamlaan-Eilandenkade, maar niet in dezelfde grote aantallen als bij de huidige rotonde. Er gaat een herverdeling plaatsvinden van overstekende fietsers tussen de ongelijkvloerse kruising en het kruispunt Amsterdamlaan - Eilandenkade. De verwachting is dat het oponthoud voor autoverkeer per saldo ongeveer gelijk zal zijn, omdat aan minder fietsers voorrang moet worden verleend maar de Steinhagenseweg in de toekomst wel drukker wordt.

Q: Is er integraal naar de verkeersstructuren gekeken? En kan dit worden uitgelegd? Er leven zorgen over de woonwijken die maar één uitgang hebben (op de Steinhagenseweg), die in spitsperiodes vaak vastlopen.

A: Er is integraal naar de verkeersstructuren gekeken. Samengevat betekent dit dat met de aanleg van de ongelijkvloerse kruising wordt bekeken hoe zoveel mogelijk fietsers zo direct en veilig mogelijk naar de ongelijkvloerse kruising kunnen worden geleid. Daarnaast is in het onderzoek rekening gehouden met een toename van overstekende fietsers bij de Amsterdamlaan, maar ook met de woningbouwontwikkelingen in de Poort van Woerden waardoor het naar verwachting drukker wordt op de Steinhagenseweg en op het kruispunt met de Amsterdamlaan. In de analyse en bij het opstellen van de varianten is zodoende rekening gehouden met een nieuwe verdeling van verkeersstromen. Een meer uitgebreide en gedetailleerde uitleg is in deze reactienota achterwege gelaten.

Het beeld dat bestaat bij omwonenden, dat het kruispunt structureel vastloopt in de spits, komt niet geheel overeen met bevindingen van onze locatiebezoeken in de spitsperiodes (september 2022). Er kan sprake zijn van verschillen in verkeersdruk op de Steinhagenseweg (bijvoorbeeld door sluipverkeer A2 $\leftrightarrow$ A12). Bij intensiteitspieken is het mogelijk dat de Steinhagenseweg minder goed opgereden kan worden.

Q: “Mogelijkheden voor voetgangers om over te steken, zijn op de alternatieven nog niet heel duidelijk weergegeven en verdienen wel aandacht”.

A: Er is zeker aandacht voor de mogelijkheden voor voetgangers om over te steken. De gepresenteerde tekeningen waren impressies van de mogelijke verkeersoplossingen. In een volgend stadium worden deze verder uitgewerkt.

Q: “Voeg ook drempels toe en zebrapaden”.

A: Bij onjuiste toepassing kan een drempel of plateau voorrang voor fietsers suggereren. Bij Variant 3 (voorrangssplein) heeft de fietser geen voorrang. Bij variant 2 (rotonde) heeft de fietser voorrang, maar zorgen de bochten in de weg al voor de nodige remming.

Op Hoofdverbindingswegen, zoals de Steinhagenseweg, worden slechts bij hoge uitzondering drempels of zebrapaden aangebracht. Dit soort wegen maken onderdeel uit van de uitrukroutes van hulpdiensten en daar zijn drempels minder gewenst.

Het is niet verstandig zebrapaden toe te passen bij Variant 1 (fietsoversteek) of Variant 3 (voorrangssplein). Bij Variant 2 (rotonde) kan dit wel overwogen worden. De voordelen van een zebrapad op deze locatie is dat de oversteek voor voetgangers aantrekkelijker en veiliger wordt. Echter, de hoeveelheid overstekende voetgangers op deze locatie is laag en hierom kan dit en vorm van schijnveiligheid geven.

De genoemde oplossingsrichtingen worden in de volgende fasen verder uitgewerkt.

Q: “Kies voor een ongelijkvloerse kruising”.

A: Dit is om meerdere redenen geen realistisch scenario en is daarom niet nader onderzocht.

Q: “Waarom niet bij alle alternatieven voorrang geven aan fietsers? Het aantal overstekende fietsers is lager dan bij de huidige rotonde bij Roche, dus de invloed op de doorstroming van het autoverkeer op de Steinhagenseweg is ook beperkter”.

A: Wegen in Nederland worden ontworpen volgens de inrichtingseisen van het CROW. Hierdoor zijn alle kruisingen in Nederland ongeveer gelijk en is de verkeerssituatie voor de weggebruiker voorspelbaar, overzichtelijk en verkeersveilig. Het in de voorrang brengen van fietsers zonder het aanpassen van het kruispunt is niet verkeersveilig en past niet in het verwachtingspatroon bij een dergelijk type weg.

Q: Deze vraag gaat over de inrichting van de Amsterdamlaan op de hoek met de Helsinkilaan: “Wijzig drempel / platform in Helsinkilaan, zodat verkeer op het beoogd fietspad en de Amsterdamlaan voorrang heeft op de Helsinkilaan”.

A: Bij variant 1 (fietsoversteek) en de Varianten 2B en 3B met de fietsoversteek in het noorden is de bedoeling om het fietspad voorrang te geven. Dit wordt gedaan door de aansluiting van de Helsinkilaan op de Amsterdamlaan uit te voeren als een uitritconstructie. Bij de andere varianten is de benodigde ruimte minder groot en kruist het verkeer op de Amsterdamlaan het verkeer vanuit de Helsinkilaan zoals dat in de huidige situatie gebeurt. Hierdoor worden er geen aanpassingen op het kruispunt Amsterdamlaan – Helsinkilaan gedaan.

Q: “Is het mogelijk om de Helsinkilaan niet aan te sluiten op de Amsterdamlaan, maar bij de Oslolaan te laten aansluiten op de Steinhagenseweg?”

A: Dit is ongewenst. We willen geen nieuw conflictpunt met de Steinhagenseweg creëren. Bovendien zijn de Helsinkilaan en de Oslolaan niet geschikt om al het verkeer van de bestaande woningen in het Stationsgebied af te wikkelen. Dit scenario wordt niet meegenomen in het onderzoek.

Q: “Maak de Helsinkilaan aantrekkelijker voor fietsers”.

A: De Helsinkilaan is momenteel op een juiste manier ingericht als 30 km/u weg, waarmee de weg een uitstraling heeft als verblijfsgebied (o.a. plateaus en klinkers). Fietsers en voetgangers hebben hierdoor al meer prioriteit dan gemotoriseerd verkeer. De Helsinkilaan is geen onderdeel van het hoofdfietsnetwerk of secundaire fietsnetwerk van de gemeente Woerden, waardoor aanvullende maatregelen voor de fiets niet op de planning staan.

Q: “Laat de middenstip bij Roche gewoon liggen als groene snelheidsremmende maatregel”.

A: De groene middenberm ter hoogte van Roche blijft liggen, maar de rotonde zelf wordt weggehaald omdat deze geen functie meer vervult.

Q: “Wordt er ook gedacht aan alternatieve oplossingen zoals dynamische verkeersnelheden/verkeerslichten afhankelijk van drukte en tijdstip? De weg heeft zijn gebruiksrhythme - tijdens de dag en gedurende week. Op bepaalde momenten ontstaan er meer opstoppen dan op andere”.

A: Uit de verkeersstudie worden verkeerslichten en dynamische dosering niet als passende maatregel gezien, vanwege een toename van de wachttijden en wachtrijen tot in de wijk. Om dit goed toe te kunnen passen zijn twee opstelstroken nodig op de zijwegen. Echter, geeft dit nog steeds wachttijden en – rijen en heeft dit daarmee ook een grote ruimtelijke impact op de omgeving. Bovendien bestaat het risico dat fietsers en voetgangers risico's gaan nemen op het moment dat zij te lang voor het rode licht moeten wachten.

Q: De volgende vragen gaan over het reguleren van het type verkeer over de Steinhagenseweg.

- “De Steinhagenseweg wordt ook veel gebruikt als sluisroute van de A12 wanneer deze vaststaat.”
- “Is of wordt er ook gesproken met de vele transport/logistieke bedrijven die dagelijks gebruik maken van de Steinhagenseweg?”
- “Is het een idee om te onderzoeken hoe het huidige vrachtverkeer en het bouwverkeer dat door de wijk komt gereguleerd kunnen worden in bepaalde tijdslots? Hier bestaan diverse initiatieven en innovaties op.”

A: De Steinhagenseweg is een Hoofdverbindingsweg met het doel om verkeer op een snelle en directe manier naar provinciale wegen en Rijkswegen te leiden. De weg is hiervoor geschikt en daarom is het geen probleem dat er vrachtverkeer rijdt. Sluipverkeer tussen de A2 en de A12 willen we liever niet door Woerden hebben, maar dit is niet te voorkomen omdat de weg voor iedereen toegankelijk. Er is hiervoor namelijk geen alternatief beschikbaar. Mogelijk kan een Oostelijke Randweg hiervoor een alternatief bieden, maar dit valt buiten de scope van dit onderzoek.

5.Vervolg

In opdracht van de gemeente maakt Sweco een rapportage over de kruising Amsterdamlaan - Eilandenkade. De feedback vanuit de inloopavond wordt hierin verwerkt. Op basis van deze rapportage worden één of meerdere voorkeursscenario's ter besluitvorming aangeboden aan de raad. Hierbij wordt deze reactienota toegevoegd als bijlage.

De raad beslist uiteindelijk welke variant de voorkeur heeft. Om die beslissing te maken wordt onder andere gekeken naar effectiviteit, kosten en impact op de omgeving, maar ook naar de toekomstbestendigheid van de maatregel. Het advies van het college en de rapportage met reacties van bewoners zijn hiervoor waardevolle input.

We verwachten dit in het tweede kwartaal van 2023 aan de raad te kunnen presenteren. Na presentatie aan de raad publiceren we het rapport via het platform www.beneluxlaanwoerden.nl.