

Memo toeleidende fietsroute 1a en overige fietsroutes

Inleiding:

Tijdens de Politieke Avond van 29 februari 2024 is door wethouder Noorthoek aangegeven dat het college de mogelijkheden om toeleidende fietsroute 1a aan te leggen (zie D/22/048668) opnieuw bekijkt. Deze route zorgt voor de meest directe fietsverbinding tussen de Eilandenkade en de ongelijkvloerse kruising. Daarmee kan de route het gebruik van de ongelijkvloerse tunnel vergroten en een goed alternatief bieden voor de fietsoversteek op het kruispunt bij de Amsterdamlaan – Eilandenkade. In eerdere besluitvorming was toeleidende fietsroute 1a niet als route gekozen, maar mede door gesprekken met de Klankbordgroep Stationsgebied Zuidzijde is hier opnieuw naar gekeken. In dit memo zijn de consequenties en de gevolgen van het aanleggen van deze fietsroute in kaart gebracht.

Ook wordt in dit memo ingegaan het (toekomstige) gebruik van de verschillende (fiets)routes. Daarmee geeft het college opvolging aan toezegging T-113 van wethouder Noorthoek tijdens de Politieke Avond van 29 februari om inzicht te geven in de verschuivingen in het gebruik van verschillende fietsroutes en fietsstromen ten zuiden van het spoor. Hierbij is specifiek gekeken naar de fietsoversteekplaatsen op de Steinhagenseweg, te weten de oversteek op de rotonde bij de Europabaan, de oversteekplekken tussen de Amsterdamlaan en de Eilandenkade, de oversteek op de rotonde bij Roche, de ongelijkvloerse kruising en de routes die daar direct mee in verbinding staan.



Figuur 1: de in 2022 gepresenteerde toeleidende fietsroutes

Fietsroute 1a

Om het fietsgebruik van de ongelijkvloerse kruising te vergroten, is het gewenst om de fietsroutes richting de ongelijkvloerse kruising zo optimaal mogelijk te maken. Hoe meer fietsers van de ongelijkvloerse kruising gebruik maken, hoe minder fietsers van andere, gelijkvloerse kruispunten gebruik zullen maken (zoals de Amsterdamlaan – Eilandenkade). In een eerder stadium is reeds onderzoek gedaan naar vijf toeleidende fietsroutes (zie D/22/048668 en figuur 1). Gelijktijdig met de besluitvorming over de ongelijkvloerse kruising begin 2022 is door uw raad besloten om route 1 aan te leggen. Ook is besloten een voorkeur uit te spreken voor route 4, maar het besluit over die route pas te nemen nadat de resultaten van het onderzoek naar het kruispunt Amsterdamlaan – Eilandenkade was afgerond zodat daar een integrale afweging in gemaakt kan worden.

Omdat het voorstel met de toeleidende fietsroutes alweer een tijd geleden in uw raad is behandeld, worden de relevante en actuele routes hieronder nogmaals toegelicht. Daarbij is een nieuwe figuur gebruikt. Hierin is het cijfer 'nul' bij de fietsroute ten westen van de Beneluxlaan toegevoegd. Deze route wordt verderop beschreven en hangt samen met toeleidende fietsroute 1a.



Figuur 2: actuele toeleidende fietsroutes

Op figuur 2 is te zien dat toeleidende fietsroute 1a voor de meest directe verbinding vanaf de Eilandenkade richting de ongelijkvloerse kruising zorgt. Deze fietsroute kan er daardoor voor zorgen dat de fietsoversteek op het kruispunt Amsterdamlaan – Eilandenkade ontlast wordt. Om die reden is nogmaals in samenwerking met het bouwteam van de ongelijkvloerse kruising bekeken of deze route kan worden gerealiseerd en wat de consequenties zijn. Er is een schetsontwerp gemaakt en hier is een externe verkeersveiligheidstoets door een verkeersveiligheidsauditor op uitgevoerd om te bepalen of het fietspad voldoet aan de verkeersveiligheidseisen. Het gaat daarbij in het bijzonder om de breedte van het fietspad en de aansluitingen van route 1a op het fietspad wat onder de ongelijkvloerse kruising doorloopt en op andere bestaande fietsinfrastructuur. Omdat fietsroute 1a voor een deel over het terrein van de eigenaar van het gebouw van Roche loopt, zijn met deze eigenaar diverse gesprekken over de aankoop van grond gevoerd.

Uit de hierboven beschreven studie blijkt dat het mogelijk is om fietsroute 1a verkeersveilig te realiseren en dat de eigenaar van het gebouw van Roche mee wil werken aan het verkopen van het deel van de grond waar fietsroute 1a op wordt gerealiseerd. Om fietsroute 1a zoals hierboven beschreven mogelijk te maken, is het noodzakelijk om aan weerszijden van de Beneluxlaan (ten zuiden van de ongelijkvloerse kruising) damwanden aan te brengen in plaats van een talud. Daarmee kan namelijk een voldoende breed fietspad worden gerealiseerd. De aansluiting met een flauwe bocht op het fietspad wat onder de ongelijkvloerse kruising doorloopt is weliswaar niet het meest optimaal, maar kan wel voldoende verkeersveilig gerealiseerd worden. Om voldoende overzicht op het kruispunt te creëren waar fietsroute 1a aansluit op het fietspad onder de

ongelijkvloerse kruising door, wordt het fietspad onder de ongelijkvloerse kruising naar het noorden toe uitgebogen.

Binnen het onderzoek naar route 1a is ook de aanleg van een fietsroute aan de andere zijde van de Beneluxlaan bekeken (route 0 in figuur 2). Hiermee wordt de fijnmazigheid van het fietsnetwerk aan de westzijde van de ongelijkvloerse kruising vergroot. Met die fietsroute krijgen ook bewoners van de Hoofdstedenbuurt een directere verbinding met de ongelijkvloerse kruising. Ook wordt hiermee het toekomstige gebouw van Plané beter bereikbaar met de fiets en lopend. Net als fietsroute 1a kan ook fietsroute 0 verkeersveilig worden aangelegd. Deze fietsroute zal naar verwachting minder intensief gebruikt worden dan route 1a, omdat deze maar voor een deel van de Hoofdstedenbuurt een snellere route vormt. Fietsroute 0 kan ook worden gerealiseerd wanneer er een talud wordt aangebracht aan de zijkant van de Beneluxlaan. Voor de fijnmazigheid van het fietsnetwerk heeft het de voorkeur deze route in de toekomst, na afronding van alle bouwwerkzaamheden in die omgeving, aan te leggen.

De conclusie van het onderzoek naar toeleidende fietsroute 1a is dat deze fietsroute fysiek mogelijk gemaakt kan worden en bijdraagt aan het gebruik van de ongelijkvloerse kruising. Ook zorgt deze route ook voor een ontlasting van de fietsoversteek op het kruispunt Amsterdamlaan – Eilandenkade (zie ook *wijzigingen fietsroutes*). Met een fietsverbinding aan de zijde van Plané (fietsroute 0) wordt ook aan de westzijde van de Beneluxlaan de fijnmazigheid van het fietsnetwerk vergroot.

Er zitten een aantal belangrijke voorwaarden aan de realisatie van toeleidende fietsroute 1a conform het gemaakte schetsontwerp. Allereerst moeten er damwanden worden aangebracht aan de zijkanten van de Beneluxlaan ten zuiden van de ongelijkvloerse kruising, terwijl daar in het oorspronkelijke ontwerp taluds waren voorzien. De kosten voor damwanden liggen fors hoger dan die van een talud. Zonder deze damwanden is fietsroute 1a op basis van het nieuwe ontwerp niet realiseerbaar. Verder moet grond worden aangekocht van Roche waarvoor extra kosten gemaakt worden. Ook de daadwerkelijke aanleg van de fietsroute kost geld. De totale kosten komen uit op €691.229,-, waarvan €460.000 nodig is voor de realisatie van damwanden.

Wijzigingen fietsroutes

Tijdens de Politieke Avond van 29 februari 2024 is door wethouder Noorthoek toegezegd inzicht te geven in de verschuivingen in het gebruik van de verschillende fietsroutes en de fietsstromen ten zuiden van het spoor. Dit als gevolg van de (mogelijke) aanpassingen aan de (fiets)infrastructuur ten zuidoosten van het station van Woerden. Het gaat daarbij specifiek om de fietsoversteek op de rotonde bij de Europabaan, de fietsoversteek bij de Amsterdamlaan – Eilandenkade, de fietsoversteek op de rotonde bij Roche, de ongelijkvloerse kruising en de Doorfietsroute. In het verleden is hier al een analyse naar uitgevoerd (zie D/22/048668) en deze analyse wordt als basis gebruikt in dit hoofdstuk. Hierbij moet worden vermeld dat op de routekeuze van de individuele fietser diverse factoren van invloed zijn. Factoren die de routekeuze beïnvloeden zijn onder andere afstand, comfort, directheid en (verkeers-)veiligheid. Dit betekent dat de ene fietser kiest voor een snelle, maar iets minder (verkeers-)veilige route, terwijl een andere fietser kiest voor de meest (verkeers-)veilige route ondanks dat die route misschien iets langer is. Het motief van de fietser is daarbij ook van belang. Iemand die naar werk of school fietst maakt andere keuzes dan iemand die met een recreatief motief fietst. Een eenduidige conclusie over de wijzigingen in fietsintensiteiten als gevolg van infrastructurele aanpassingen is daarom niet te geven.

De wijzigingen in de (fiets)infrastructuur die gaan plaatsvinden zijn:

- Opheffen fietsoversteek op de huidige rotonde bij Roche
- Aanleg ongelijkvloerse kruising in verlengde Jan Ruijsspad
- Aanleg woonwijk Snellerpoort inclusief (fiets)infrastructuur.
- Aanleg Doorfietsroute Woerden – Utrecht

Kwalitatieve toelichting

Van de bovengenoemde maatregelen zorgt het opheffen van de fietsoversteek op de rotonde bij Roche voor de grootste wijziging in het gebruik van fietsroutes. Met het opheffen van deze fietsoversteek, waar dagelijks veel mensen gebruik van maken, zullen fietsers een keuze voor een andere fietsoversteek over de Steinhagenseweg gaan maken. Deze keuze is afhankelijk van waar

fietzers vandaan komen en wat hun bestemming is. Omdat de ongelijkvloerse kruising wat noordelijker komt te liggen ten opzichte van de huidige rotonde, is deze niet voor alle fietsers die nu van de rotonde gebruik maken het beste en snelste alternatief. Vooral voor de mensen die dicht bij de rotonde wonen, zal het opheffen van de fietsoversteek aldaar leiden tot iets langere reistijden. Bewoners van de wijk ten zuidoosten van de rotonde bij Roche moeten straks iets verder fietsen om bijvoorbeeld bij het winkelcentrum Snel & Polanen te komen. Ook is de verwachting dat een groot deel van die wijk voor de oversteek op de Amsterdamlaan - Eilandenkade kiest wanneer de fietsoversteek op de rotonde bij Roche verdwijnt.

Voor de mensen die een herkomst en bestemming hebben die verder van de huidige rotonde af ligt, bepalen met name de aantrekkelijkheid en directheid van fietsroutes die richting de verschillende fietsoversteekplaatsen leiden, hoe intensief elke fietsoversteek gebruikt wordt. Dit is eerder in de analyse naar de toeleidende fietsroutes uitgebreid beschreven.

Bij de analyse over de verschuivingen in fietsroutes is ook gekeken naar de relatie tussen de wijken rondom de Eilandenkade en het station (en verder), omdat uit eerdere analyses is gebleken dat met name fietsers van/naar die wijken met toeleidende fietsroutes naar de ongelijkvloerse kruising kunnen worden geleid. In de eerdere analyse naar de toeleidende fietsroutes is ingeschat dat circa 80% van de 1976 fietsers op de Eilandenkade (1580 fietsers) een herkomst of bestemming in het gebied rondom het station/centrum of de wijken rondom de Eilandenkade heeft. Deze fietsers maken in de huidige situatie naar verwachting gebruik van de rotonde bij Roche. Er vanuit gaande deze fietsers over de Eilandenkade blijven fietsen, ongeacht of in de praktijk al eerder een keuze voor de ongelijkvloerse kruising of een andere oversteek wordt gemaakt, dan zullen deze fietsers zich bij de Steinhagenseweg gaan herverdelen. Van deze 1580 fietsers kiest naar verwachting een groot deel voor de fietsoversteek op het kruispunt Amsterdamlaan – Eilandenkade op het moment dat toeleidende fietsroute 1a niet wordt aangelegd. Ook in het onderzoek van Sweco is de aanname gedaan dat deze fietsers bij de Amsterdamlaan – Eilandenkade gaan oversteken zonder een direct en goed alternatief naar de ongelijkvloerse kruising.

Op het moment dat toeleidende fietsroute 1a wordt aangelegd, komt er een directe en snelle route tussen de Eilandenkade en de ongelijkvloerse kruising te liggen. Deze aanpassing leidt ertoe dat meer fietsers van de ongelijkvloerse kruising gebruik gaan maken en het kruispunt bij de Amsterdamlaan minder gebruikt wordt dan wanneer er geen toeleidende fietsroute wordt gerealiseerd. Wanneer ook fietsroute 0 wordt gerealiseerd, zal een extra deel van de Hoofdstedenbuurt ervoor kiezen om de ongelijkvloerse kruising te gebruiken in plaats van de oversteek bij de Amsterdamlaan – Eilandenkade.

Kwantitatieve toelichting

Naar aanleiding van de kwalitatieve toelichting wordt in deze paragraaf een inschatting gemaakt van de fietsintensiteiten per fietsoversteek en route, waarbij de verschillen per wijziging in het netwerk inzichtelijk zijn gemaakt. Als uitgangspunt zijn uitgevoerde fietstellingen gebruikt aangevuld met cijfers uit het fietsmodel van de provincie Utrecht. Deze laatste betreffen globale inschattingen.

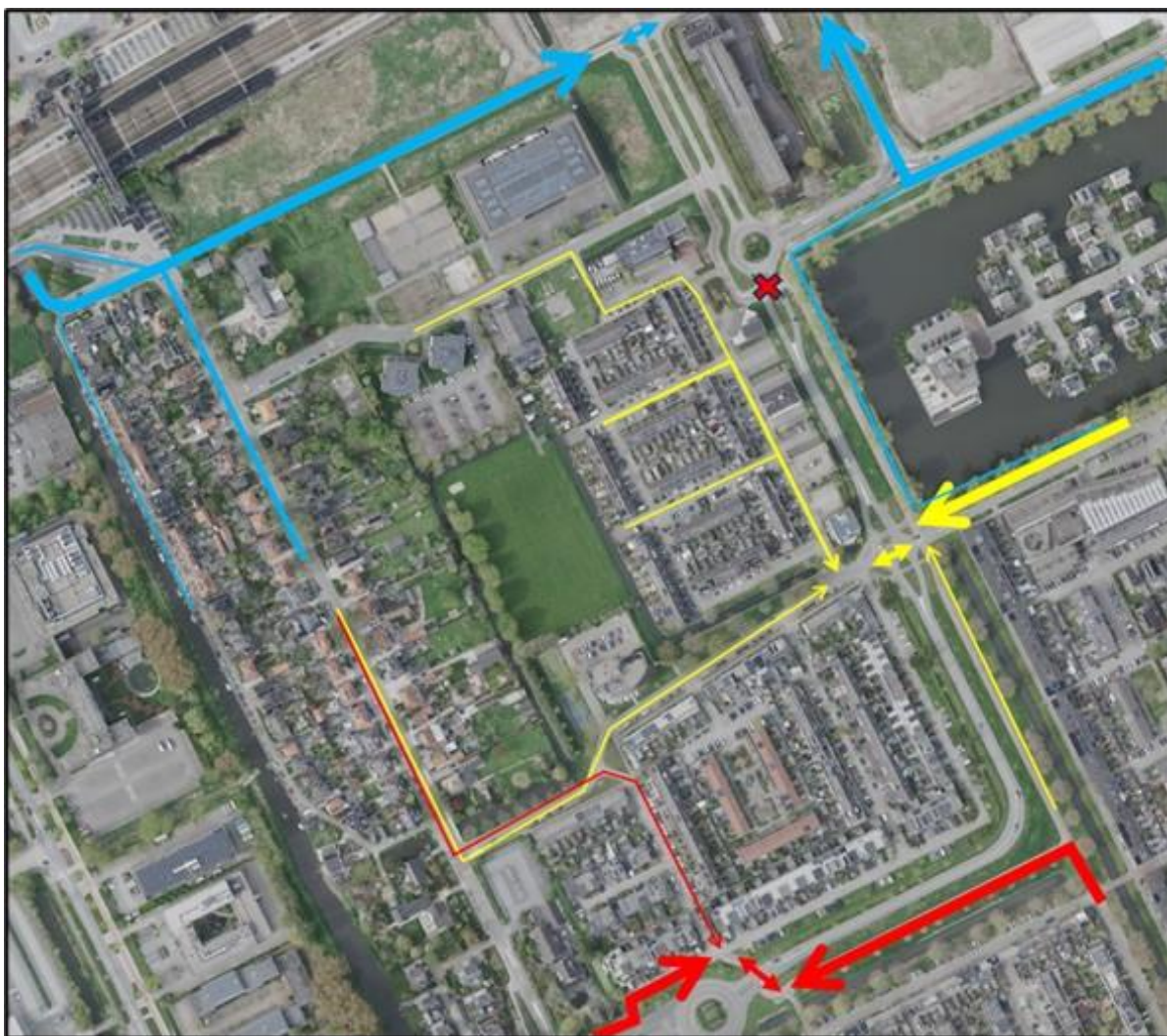


Figuur 4: fietsintensiteiten 2018/2019 (huidig)

Bovenstaande afbeelding laat de fietsintensiteiten op de belangrijkste wegen in het gebied ten zuidoosten van het station zien. Voor de volledigheid worden de (ingeschatte) intensiteiten per fietsoversteek hieronder opgesomd:

- Ronde bij Roche: circa 3.850
- Amsterdamlaan – Eilandenkade: circa 600
- Ronde bij de Europabaan: circa 1.900

Wanneer de fietsoversteek op de rotonde bij Roche wordt opgeheven en de ongelijkvloerse kruising als alternatief beschikbaar is gesteld, dan zullen fietsstromen gaan wijzigen. In figuur 5 is op basis van een globale inschatting weergegeven hoe de fietsstromen zich gaan herverdelen. Dit is in dikte van elke fietsstroom uitgedrukt en niet in cijfers. Dit is een situatie zonder de aanleg van toeleidende fietsroute 0 of 1a. Wel is hierin toeleidende fietsroute 1 meegenomen (de verbinding tussen de Eilandenkade (langs de oostzijde van het gebouw van Roche) en de ongelijkvloerse kruising). Elke oversteek is met eigen kleur aangeduid en de ingeschatte fietsstromen die naar elke oversteek leiden hebben de kleur van de desbetreffende oversteek. Blauw is de ongelijkvloerse kruising, geel de oversteek bij de Amsterdamlaan – Eilandenkade en rood de oversteek op de rotonde bij de Europabaan. Zoals reeds in de kwalitatieve toelichting beschreven, zal de fietsoversteek op het kruispunt Amsterdamlaan – Eilandenkade een stuk drukker worden. Ingeschat wordt dat hier tussen de 1.800 en 2.400 fietsers gebruik van zullen maken. Het overgrote deel van de fietsers gaat naar verwachting wel van de ongelijkvloerse kruising gebruik maken. Er worden geen significante veranderingen verwacht op de oversteek op de rotonde bij de Europabaan.



Figuur 5: herverdeling fietsstromen

Wanneer toeleidende fietsroutes 0 en 1a worden gerealiseerd, betekent dit dat er aantrekkelijke alternatieven ontstaan voor het kruispunt Amsterdamlaan – Eilandenkade. Op figuur 6 is op basis van een globale inschatting weergegeven hoe fietsers zich gaan herverdeling wanneer toeleidende fietsroutes 0 en 1a worden aangelegd. Te zien is dat met name de fietsers op de Eilandenkade die een bestemming in de buurt van het station hebben, via route 1a zullen fietsen. Ook is de verwachting dat een deel van de wijk ten westen van de rotonde bij Roche via route 0 naar de ongelijkvloerse kruising gaat fietsen. Tegelijkertijd is de verwachting dat het aantal overstekende fietsers op het kruispunt Amsterdamlaan – Eilandenkade nog steeds hoger ligt dan in de huidige situatie, maar minder hoog dan in een situatie zonder route 0 en 1a. Dit komt omdat deze oversteek voor een deel van de woonwijk nog steeds sneller en korter is dan de route via de ongelijkvloerse kruising.

De verwachting is verder dat door de wijzigingen in het fietsnetwerk in de nabijheid van de huidige rotonde bij Roche geen significante wijzigingen plaatsvinden op de rotonde bij de Europabaan. Deze ligt geografisch te ver van de andere oversteekplaatsen af om een volwaardig alternatief te bieden. Zeker fietsers die op de Eilandenkade rijden of mensen die in de wijk bij de Oslolaan wonen zullen niet kiezen voor de rotonde bij de Europabaan tenzij zij hier in de buurt een bestemming of herkomst hebben.



Figuur 6: herverdeling fietsstromen met toeleidende fietsroutes 0 en 1a

Zoals reeds aangegeven zijn de genoemde fietsintensiteiten tot stand gekomen op basis van een globale inschatting. In onderstaande tabel is deze inschatting inzichtelijk gemaakt per oversteek en per wijziging in het fietsnetwerk, waarbij ook de huidige verkeerssituatie is opgenomen. In de huidige verkeerssituatie zijn de woningbouwaantallen van o.a. Snellerpoort niet meegenomen. In de kolommen “opheffen van de rotonde bij Roche” en het “realiseren van route 0 en 1a” is wel rekening gehouden met de toekomstige woningbouw in Snellerpoort, waardoor de intensiteiten in die kolommen in totaal hoger liggen dan in de huidige situatie. In de toekomst leidt ook de woningbouw in het Stationsgebied ertoe dat de ongelijkvloerse kruising meer gebruikt zal gaan worden. Daarmee ontstaat namelijk voor het Stationsgebied een directe en snelle verbinding naar zowel winkelcentrum Snel & Polanen, maar ook naar bestemmingen zoals de Cattenbroekerplas. Deze fietsintensiteiten zijn nog niet in de onderstaande tabel verwerkt. Ook zullen de fietsintensiteiten een autonome groei doormaken. Deze groei is ook niet in de tabel verwerkt omdat dit een vertekend beeld geeft.

	Huidige situatie	Opheffen oversteek rotonde Roche*	Realiseren route 0 en 1a*
Ongelijkvloerse kruising	-	Circa 7.000 tot 8.000	Circa 8.000 tot 9.000
Oversteek rotonde Roche	Circa 3.500 tot 4.000	-	-
Oversteek Amsterdamlaan – Eilandenkade	Circa 400 tot 600	Circa 1.800 tot 2.400	Circa 600 tot 800
Oversteek Europabaan	Circa 1.900	Circa 1.900	Circa 1.900

Tabel 1: globale inschatting intensiteiten oversteekplekken Steinhagenseweg (*inclusief woningbouw Snellerpoort)

In tabel 1 is de Doorfietsroute niet opgenomen. Deze route zorgt er naar verwachting voor dat meer scholieren van het Minkema college locatie Stein via de Doorfietsroute naar school fietsen in plaats van via de rotonde bij Roche of de ongelijkvloerse kruising. Dit komt omdat het Minkema College locatie Stein een directe aansluiting op de Doorfietsroute heeft gekregen. Verder heeft de Doorfietsroute vooral regionale functie. Op dit moment zijn hier nog geen cijfers van bekend, ook omdat de route nog niet volledig is gerealiseerd. Wel zijn er cijfers bekend van het gebruik van het Jan Ruijsspad. Deze cijfers zijn als bijlage bij deze RIB toegevoegd, zoals toegezegd aan de gemeenteraad tijdens de politieke avond van 29 februari 2024 (T-113).

De conclusie die getrokken wordt is dat de aanleg van toeleidende fietsroutes 0 en 1a ertoe leidt dat naar verwachting tussen de 1.000 en 2.000 fietsers extra van de ongelijkvloerse kruising gebruik zullen maken. Desalniettemin steken er ook met de aanleg van die toeleidende fietsroutes meer fietsers bij de Amsterdamlaan – Eilandenkade over als gevolg van het opheffen van de fietsoversteek op de rotonde bij Roche. Deze toename is wel een stuk lager dan wanneer bovengenoemde toeleidende fietsroutes niet gerealiseerd worden.