

Memo reservering noord-zuid fietstunnel onder spoor

Aan	██████████
Van	██████████
Betreft	Memo reservering noord-zuid fietstunnel onder spoor
Datum	7 maart 2021

1 Inleiding

In het kader van de ontwikkelingen in het Stationsgebied en Snellerpoort (Poort van Woerden) en de daarbij beoogde verkeersstructuur onderzoekt de gemeente Woerden (opnieuw) het nut en de noodzaak van de ruimtereservering voor een fietstunnel onder het spoor in het verlengde van de Jan van Beierenlaan. Figuur 1 geeft de beoogde (fiets)verbindingen in het Stationsgebied en Snellerpoort weer. Tevens is met de rode stippellijn de tunnelreservering aangeduid.



Figuur 1: Fietsstructuur Stationsgebied en Snellerpoort: met de rode stippellijn is de tunnelreservering weergegeven

Belangrijkste vraag is of, gelet op de toekomstige fietsstructuur, de ruimtereservering voor de fietstunnel in stand moet worden gehouden.

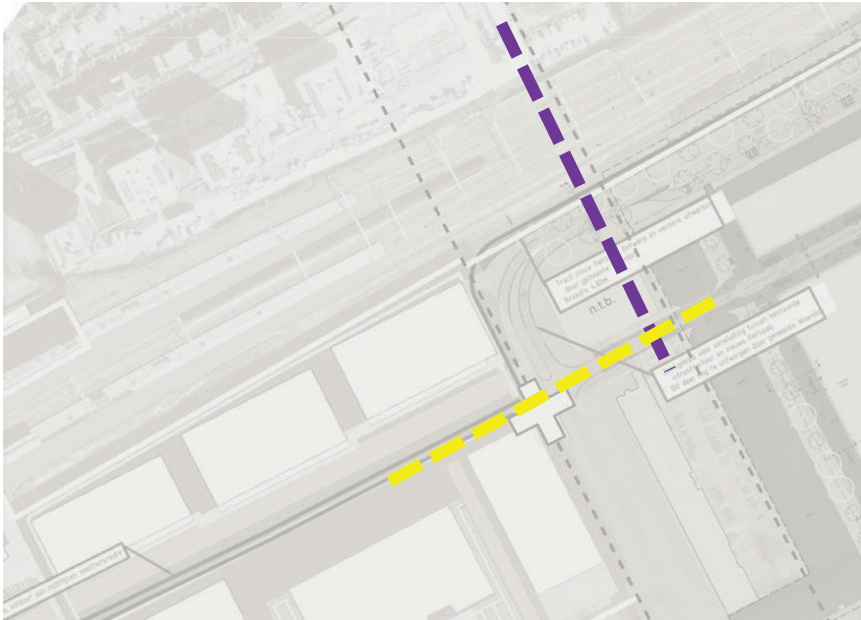
2 Achtergrond ruimtereservering

Met de ontwikkeling van Woerden-Centraal (het voormalige Campinaterrein) is, in lijn met de eerder vastgestelde visie voor dit gebied, een aanzet gegeven voor het verbeteren van de ontsluitingsstructuur voor langzaam verkeer in dit deel van Woerden. Niet alleen de oost/west-verbindingen, maar ook noord/zuid. Hiertoe is (parallel aan en in het verlengde van de Jan van Beierenlaan) een ruimtereservering opgenomen voor een ondertunneling van het spoor. Deze verbinding was beoogd om zodoende de zuidzijde van het spoor via deze fietstunnel op een goede manier te verknopen met Stationsgebied en centrum. Echter, nu het Stationsgebied en Snellerpoort worden ontwikkeld, verandert ook de (fiets)structuur in het gebied.

3 Toekomstige verkeersstructuur

In en rondom het Stationsgebied worden de fietsroutes van en naar het centrum directer. Dit komt doordat, met het afsluiten van de Polanertunnel voor autoverkeer, de 'fietswokkel' kan worden opgelost en de onderdoorgang voor fietsers en voetgangers flink kan worden verbreed. Zodoende ontstaan vanuit het Staatsliedenkwartier, Nieuw-Middelland, Snel & Polanen en het toekomstige Snellerpoort via de

Mandelabrug directere loop- en fietsroutes naar het centrum. Daarnaast wordt momenteel uitwerking gegeven aan de ongelijkvloerse fietskruising onder de Beneluxlaan door. Deze is voorzien in het verlengde van het huidige Jan Ruijsspad en vervangt t.z.t. de gevaarlijke fietsoversteek op de rotonde van de Steinhagenseweg bij Roche. De inpassing van de nieuwe ongelijkvloerse fietskruising van de Beneluxlaan doorsnijdt echter wel de eventuele ruimtereservering voor een noord-zuid tunnel aan de zuidzijde van het spoor. Onderstaand is de situatie weergegeven.



Figuur 2: Ruimtereservering noord/zuid tunnel (paars) en beoogde ligging oost/west tunnel van/naar Snellerpoort en Waterrijk (geel)

Derde toekomstige verbetering van de structuur voor langzaam verkeer is de in de stedenbouwkundige visie voor het Stationsgebied opgenomen brug over de sporen. Deze is voorzien aan de oostzijde van de perrons en is geschikt voor voetgangers. Fietzers zullen, met de fiets aan de hand, ook van deze oversteek gebruik kunnen maken. Hiermee wordt een extra oversteek gerealiseerd voor langzaam verkeer.

Gelet op het oorspronkelijke doel van de noord-zuid tunnel (verbeteren routing van/naar het centrum) is de noodzaak van de noord-zuid tunnel vanwege de realisatie van de Mandelabrug en de voorgenomen wijzigingen in de fietsrouting vanuit de Poort van Woerden inmiddels achterhaald. Via de Mandelabrug bestaat namelijk een autoluwe fietsroute naar het centrum. Bovendien sluit deze bijna naadloos aan op de Rijnstraat (de ader van het kernwinkelgebied van Woerden met diverse voorzieningen), daar waar fietsers via de noord-zuid tunnel uitmonden op de Johan de Wittlaan en zodoende de (druk bereden) Oostdam nog moeten kruisen om bij het centrum te komen. De realisatie van de tunnel zou bovendien dan slechts een zeer lokaal gebied bedienen: de woningen in Woerden Centraal (voormalige Campinaterrein) en WITT met een bestemming van/naar Staatsliedenkwartier of Snel & Polanen. Bewoners van straten die verder van het spoor zijn gelegen kunnen gebruik namelijk maken van de Cattenbroekertunnel en/of de tunnel bij het station.

4 Conclusie

Vanwege de toekomstige fijnmazigheid van het fietsnetwerk zal het gebruik van een fietstunnel op deze locatie relatief beperkt zijn. Gezien de te overbruggen afstand onder de sporen is een tunnel hier bovendien erg kostbaar. De benodigde gelden kunnen op andere locaties effectiever worden ingezet voor het vergroten van de veiligheid voor fietsers en voetgangers. De ruimtereservering voor een noord-zuid fietstunnel in het verlengde van de Jan van Beierenlaan kan hiermee komen te vervallen.