

Van: [REDACTED]
Aan: [!Raadsleden](#)
Onderwerp: inbreng van bewoners Stationsgebied Zuidzijde
Datum: maandag 24 mei 2021 18:01:27
Bijlagen: [memo inbreng bewoners Stationsgebied zuidzijde voor stedenbouwkundige visie stationsgebied_V3.pdf](#)

Geachte raadsleden,

Wij hebben als bewoners van het Stationsgebied zuidzijde al op verschillende manieren contact gehad met de gemeente. We voelen momenteel een sfeer onder de bewoners die uitstraalt dat de gemeente toch zijn plannen doorzet en dat we als bewoners nog weinig kunnen doen. Wij zouden dit graag willen doorbreken en hebben een positieve energie om de aanwezige kennis en ideeën vanuit de bewoners met jullie te delen en om samen tot een mooie woonomgeving en een goed werkende stationsomgeving voor heel Woerden te komen.

Tijdens de informatieve avond kwam al naar voren dat er nog veel inhoudelijke vragen zijn waarop nog geen antwoord is. Toch is besloten om niet nog een informatieve avond te houden maar door te gaan naar besluitvorming. We zien bij de stukken al veel moties, amendementen en technische vragen verschijnen waarin voor een groot deel ook voorstellen en vragen die bij ons spelen naar voren komen. Zoals voorstellen en vragen over de financiële haalbaarheid en kans op subsidies (amendement Woerden voor Democratie en gezamenlijke motie D66/CDA/CU/SGP), de gekozen verkeersoplossingen zoals bijvoorbeeld de Polanertunnel (amendement Woerden voor Democratie en motie VVD) en ontsluiting station (motie D66) het ontbreken van een totale verkeersstructuur aansluitend op de verkeersstructuur van de visie (motie VVD), visie op wel of geen P&R functie en parkeeroplossingen (amendement en motie VVD) en afstemming op de bestaande historische woonomgeving en participatie bewoners (motie VVD). Wij zijn ook blij met deze kritische blik van veel raadsleden. Gezien het ontbreken van een samenhang vinden wij het plan nog niet rijp voor besluitvorming. Het betreft alle besluitpunten.

Met deze visie geeft u als gemeenteraad een kader voor de verdere uitwerking. Wij vinden het belangrijk dat dit kader al compleet en goed doordacht is en dat vindt u als Raad ongetwijfeld ook. Er zijn nog grote inhoudelijke vraagstukken zoals de verkeersstructuur (verbindingen Middelland, Snellerpoort en Stationsgebied), het financiële kader waarbinnen oplossingen kunnen worden gezocht en gevonden in de vorm van bijdragen en subsidies en de bewonersparticipatie. Zolang dit kader ontbreekt lenen wat ons als bewoners betreft alleen plannen met een duidelijk no regret-karakter zich voor besluitvorming. Voorliggende visie geeft dit kader nog niet.

In bijgevoegde memo hebben we een eerste aanzet voor onze inbreng gegeven. We zien uit naar uw reactie en gaan graag verder met u het gesprek aan.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED] en namens de bewoners van Linschoterweg [REDACTED] t/m [REDACTED] en de Van de Valk Boumanlaan [REDACTED]

[REDACTED] Boumanlaan [REDACTED]

[REDACTED] Boumanlaan [REDACTED]

[REDACTED] Boumanlaan [REDACTED]

[REDACTED] Boumanlaan [REDACTED]

[REDACTED] Boumanlaan [REDACTED]

[REDACTED] Boumanlaan [REDACTED]

Inbreng bewoners Stationsgebied zuidzijde op raadsvoorstel

Stedenbouwkundige visie Stationsgebied

Samenvatting

Verbinding Stationsgebied met Snellerpoort en Middelland

Maak een verkeerskundig plan voor de inpassing van de woningbouwplannen voor Middelland, Snellerpoort en het Stationsgebied. De verkeersoplossingen van de gebieden sluiten nu niet op elkaar aan. Investeer hier **niet** in een verkeerskundig, technisch en financieel moeilijk haalbare oplossing voor het samenvoegen van de Polanertunnel en de fietstunnel én een nieuwe technisch moeilijke brug in verband met de doorvaarthoogte over de Wetering vlak op de historische bebouwing. Er ligt al een verbinding voor fiets en bus over de Wetering.

Investeer **wel** in:

- goede fietsroutes vanuit Middelland naar de binnenstad (nieuwe onderdoorgang ter hoogte van het bedrijf Snel of verbreden Polanertunnel voor gebruik fiets naast de auto);
- verbeteren fietsroute vanuit de bestaande Cattenbroekertunnel naar de binnenstad;
- verbeteren fietsroute vanuit fietstunnel station naar de binnenstad;
- gebruik de bestaande fiets- en busovergang bij het station voor de verbinding van Middelland en Snellerpoort met het station in combinatie met de geplande onderdoorgang onder de Steinhagenseweg en combineer deze met de geplande snelfietsroute.

Een goede lobby voor bijdragen en subsidies voor bovenplanse ingrepen is alleen kansrijk bij een goede verkeersstructuur met samenhang tussen de plannen.



Alternatief plan voor verkeersveilige situatie met voldoende bouwvolume voor woningen

Er wordt aan de Raad gevraagd om de stedenbouwkundige visie voor het Stationsgebied vast te stellen. In de huidige situatie zijn er een zeven verkeersknelpunten voor de fietsers, voetgangers, auto en bussen. De gepresenteerde stedenbouwkundige visie creëert extra knelpunten waardoor de verkeersveiligheid in dit gebied nog verder in het gedrang zal komen. Hierbij willen wij u een alternatief plan presenteren dat het auto/busverkeer en fietsverkeer van en naar het station scheidt van het bewonersverkeer en fietsverkeer van en naar het Minkema College. Dit zal leiden tot een veilige situatie voor alle deelnemers aan het verkeer. Ook wordt het parkeren gescheiden zodat de parkeerregulatie makkelijker op te lossen is. Er is nog voldoende bouwvolume mogelijk.

Alternatief plan



Met het vaststellen van de visie legt u het kader vast voor de ontwikkeling van het Stationsgebied. Daarna kunt u als Raad nog toetsen of de uitwerking binnen deze kaders blijft. De vraag is of het door de gemeente gepresenteerde kader nu robuust genoeg is om aan te kunnen toetsen. Wij verzoeken u ons alternatief plan in overweging te nemen en nog niet de stedenbouwkundige visie voor het stationsgebied goed te keuren totdat een bestendige verkeersstructuur voor het gehele gebied is uitgewerkt dat de veiligheid van iedere verkeersdeelnemer waarborgt. Een vooraf bepaalde verkeersstructuur geeft financieel ook een optimalere oplossing.

1. Inleiding

Er wordt aan de Raad gevraagd om de stedenbouwkundige visie voor het stationsgebied vast te stellen. Hierbij willen wij u enkele overwegingen meegeven om hier op dit moment niet mee in te stemmen. Met het vaststellen van deze visie legt u namelijk het kader vast voor de ontwikkeling van het Stationsgebied. Daarna kunt u als Raad nog toetsen of de uitwerking binnen deze kaders blijft. De vraag is of dit kader robuust genoeg is om aan te kunnen toetsen. Hierbij punten om mee te nemen in uw overweging.

2. Participatieproces

In het raadsvoorstel is aangegeven dat er werkateliers zijn geweest waaruit ideeën, tips en opmerkingen zijn verzameld die zijn gebruikt voor de aanscherping van de bouwstenen. Er is ook met direct omwonenden gecommuniceerd. Er is inderdaad met ons gecommuniceerd maar voorstellen om een aantal zaken aan te passen zijn niet in de stedenbouwkundige visie meegenomen en afgedaan met de opmerking dat dit bij de uitwerking wordt meegenomen. De hoofdlijnen van de visie stonden al voor het eerste werkatelier vast en deze zijn niet bijgesteld. Opmerkingen over de hoofdlijnen van de visie zijn momenteel dus niet verwerkt.

3. Verkeersstructuur

Er wordt aangegeven dat er verbindingen tot stand worden gebracht tussen de projecten Snellerpoort, Stationsgebied en Middelland. Wat hier ontbreekt is een verkeerstructuur voor het gehele gebied. Het is verstandig om eerst vast te leggen welke keuzes worden gemaakt in de verkeerstructuur en daarna pas de gebieden uit te werken. De gemeente geeft aan dat er momenteel nog gewerkt wordt aan de fietsroutes. In de verkeersvisie wordt aangegeven dat de nadruk ligt op fietsverkeer. In de praktijk wordt op een punt de doorstroming van de auto's uitgewerkt, terwijl er nog geen oplossingen zijn voor de fietsroutes (Beneluxlaan).

Beneluxlaanwoerden.nl

De gemeenteraad heeft in maart 2020 de voorkeur uitgesproken voor een ongelijkvloerse kruising ter hoogte van het Jan Ruijsspad, als alternatief voor de rotonde. De raad heeft gevraagd om dit alternatief ruimtelijk en financieel uit te werken zodat er een definitief besluit kan worden genomen voor de daadwerkelijke realisatie, naar verwachting in het tweede kwartaal van 2021. Ook heeft de raad gevraagd om te onderzoeken of aanpassingen in de fietsstructuur in de wijk er toe kunnen leiden dat meer fietsers gebruik zullen maken van de toekomstige ongelijkvloerse kruising, in plaats van de oversteek ter hoogte van de Amsterdamlaan.

Er wordt een voorstel gedaan om de auto's uit de Polanertunnel te halen, terwijl er geen oplossing is hoe de auto's dan de binnenstad in gaan.

Polanertunnel

Wat is de realiteit van het sluiten van de Polanertunnel voor autoverkeer?

Conclusie uit rapportage HWS Woerden

<https://hoofdwegenstructuurwoerden.ireport.royalhaskoningdhv.com/>

Cluster 'Stationsomgeving'

Om de stationsomgeving autoluw te krijgen zijn verregaande maatregelen nodig. Het afsluiten van de Polanertunnel zorgt een complete verschuiving van de verkeersstromen in Woerden en leidt tot extra belasting op de overige hoofdverbindingswegen. Deze wegen kunnen het extra verkeer niet kunnen verwerken, waardoor nieuwe druktebelevingsknelpunten ontstaan. De aanleg van de oostelijke randweg lost deze problematiek niet op, omdat een groot deel van het verkeer dat in de huidige situatie gebruik maakt van de Polanertunnel lokaal bestemmingsverkeer is (intern/extern). Voor het interne/externe verkeer vormt de oostelijke randweg geen goed alternatief.

Ten slotte wordt al het fietsverkeer vanuit de nieuwe woonwijken Middelland en Snellerpoort via het Stationsgebied geleid. Het lijkt logischer om deze rechtstreeks met de binnenstad te verbinden zodat het Stationsgebied wat minder belast wordt met fietsers. Dus zorg voor een goede verbinding vanuit Middelland naar de binnenstad door te investeren in een nieuwe onderdoorgang of breid de Polanertunnel uit met een fietsdeel naast het autodeel. Ook wordt de Cattenbroekertunnel vanuit Snel en Polanen nog weinig gebruikt als route naar de binnenstad. Een versterking van deze route kan het stationsgebied ook ontlasten.

Zorg ervoor dat de nieuw fietsonderdoorgang zoals voorgesteld in het plan Beneluxlaan optimaal wordt gebruikt door ook fietsroutes vanuit de bestaande woningbouw hieraan te koppelen én de geplande snelfietsroute.



De volgorde is om eerst een uitgewerkt verkeersplan te maken met onderbouwingen van verkeerstromen en financiële afweging tussen de benodigde ingrepen alvorens de visie stationsgebied vast te stellen.

4. Fase 1

Het voorstel is om het college de opdracht te geven om de grondexploitatie van fase 1 uit te werken. Waarom eerst beginnen met een grondexploitatie van een deeluitwerking, terwijl er geen afweging is gemaakt op verkeersingrepen op totaal niveau? Ook is er geen haalbaarheidsstudie gemaakt van de totale visie. En ten slotte omvat de eerste fase onderdelen die niet op korte termijn te realiseren zijn. Los van het punt of dit nu de ingrepen zijn die de optimale oplossing geven. Zoals het verbreden van de onderdoorgang, de brug over de weterring en een bouwblok op de plaats van de huidige busbaan.

Om wel voortgang te maken, kan als alternatief ook worden voorgesteld om fase 1 kleiner te maken, namelijk de uitwerking van de Minkema en omgeving en de bebouwing langs het Jan Ruijsspad.

5. Knelpunten Stationsgebied

In de huidige situatie zijn er zeven verkeersknelpunten voor de fietsers, voetgangers, auto en bussen. De gepresenteerde stedenbouwkundige visie creëert extra knelpunten waardoor de verkeersveiligheid in dit gebied nog verder in het gedrang zal komen.

Huidige situatie knelpunten



Stedenbouwkundige visie stationsgebied



Naast de hierboven aangegeven verkeerskundige knelpunten zijn er milieu-knelpunten: het spoortraject Gouda-Harmelen heeft een plasbrandaandachtsgebied van 30 m. Deze veiligheidszone is aangehouden bij plan Snellerpoort en de bebouwing ten noorden van het spoor. In de voorliggende visie is afstand spoor-woongebouwen gemiddeld slechts 15 m. Bovendien heeft dit effect op de fijnstof- en geluidhinder.

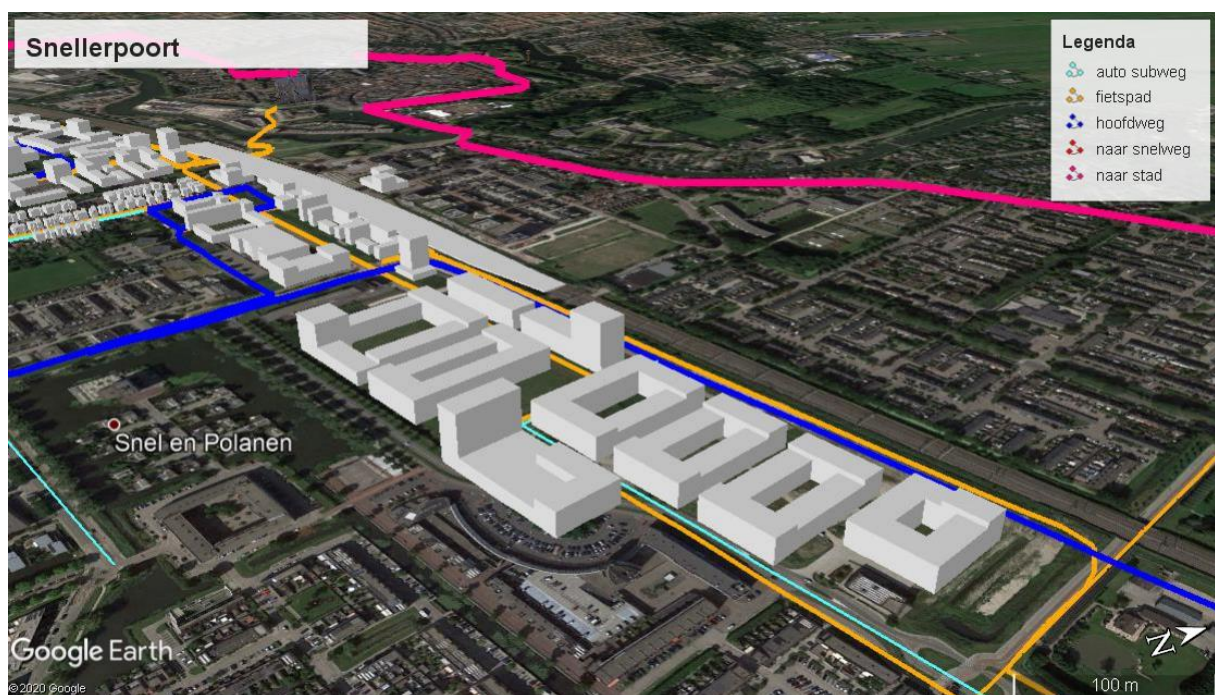
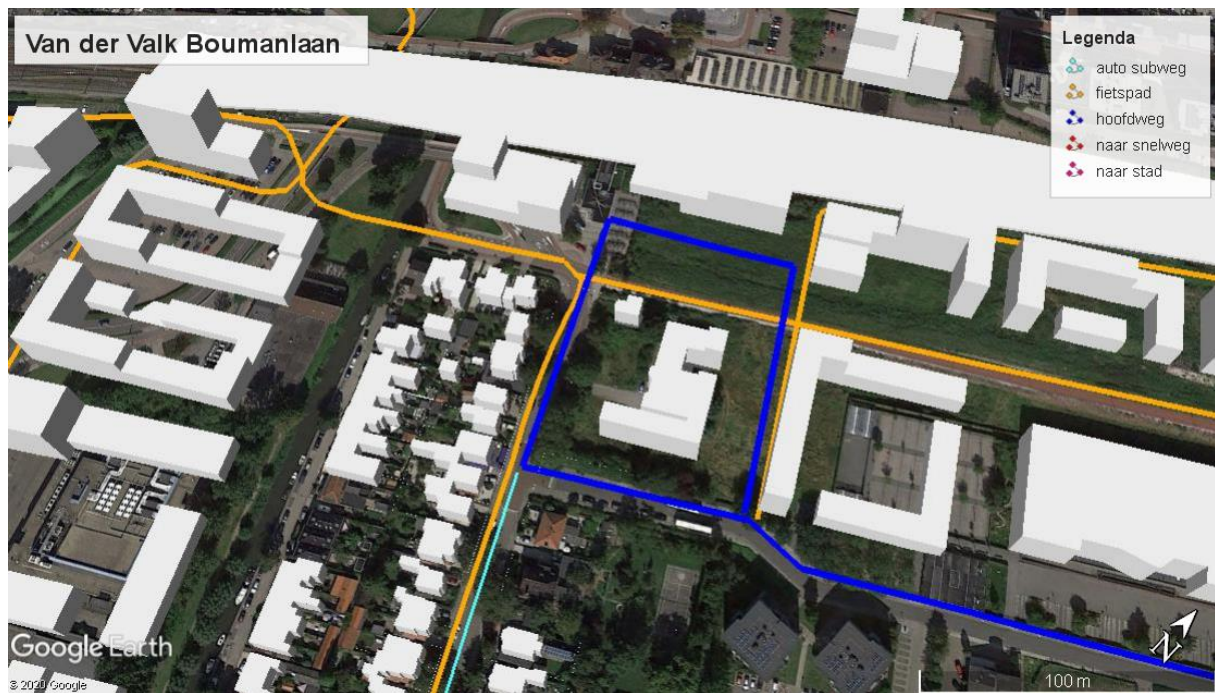
6. Woerdense maat

In de visie wordt gesproken over de Woerdense maat. Los van de discussie wat deze Woerdense maat dan precies is zouden wij zien liever dat er maatwerk wordt geleverd. Graag zouden wij zien dat er rekening wordt gehouden met de reeds aanwezige bebouwing zowel qua maat als de architectuur.

Natuurlijk is er ook volume nodig om aan de woningbehoefte te voorzien en voor de financiële haalbaarheid. Maar dan zal zorgvuldig moeten worden gekeken naar overgangen. Zoals bijvoorbeeld uiteindelijk is afgesproken voor de overgang Linschoterweg naar Middelland. In de visie van het Stationsgebied zal wat zorgvuldiger moeten worden omgegaan met het bouwblok op de kop van de Linschoterweg en de bebouwing aan het oude Minkema gebouw. Elders kunnen wel hogere blokken komen

Wij zijn als bewoners natuurlijk niet in staat om hier een goed beeld van te maken maar wellicht geven bijgevoegde afbeeldingen toch een idee van de bouwvolumes.





7. Alternatief plan

Hierbij geven we een alternatieve oplossing voor een aantal knelpunten die we in de voorliggende stedenbouwkundige visie voorzien.

Ons voorstel is om de plasbrandaandachtsgebied zone van 30 m langs het spoor te gebruiken voor de ontsluiting van de woonblokken en toegangsweg naar het station voor de auto en bus. Dit is bij Snellerpoort ook gedaan en het zou logisch zijn om deze oplossing hier ook toe te passen. Dan hoeft er voor de woonblokken ook geen ontsluiting te worden gemaakt in de parkeerbak over de hele lengte (ruim 200 meter). Dit geeft een kostenbesparing.

Versmalling van de bouwvlakken langs het spoor ten behoeve van de 30 m veiligheidszone (plasbrandaandachtsgebied) kan volledig worden gecompenseerd met vergroting van de bouwvlakken aan de Minkemalaan. Ook zou je op dit punt iets hogere bebouwing kunnen voorstellen net als aan de overzijde is gerealiseerd.

De scheiding van auto en bus verkeer naar station en verkeer woonwijk en fietsverkeer Minkema College geeft een veiligere situatie.

Investeer niet in een technisch moeilijk te realiseren brug over de Wetering vlak op de bebouwing van de Linschoterweg maar gebruik de huidige busbaan optimaal. Dat bespaart ook veel kosten. De huidige busbaan en fietspaden en de nieuwe onderdoorgang bij de Steinhagenseweg kunnen beide worden gebruikt voor de geplande snelfietsroute hetgeen meteen een goede verbinding geeft van Middelland naar het station en vanuit Snellerpoort naar het station. De verbindingen naar de binnenstad moeten rechtstreeks vanuit Middelland worden gemaakt hetgeen het stationsgebied ontlast. Ook de bestaande route vanuit Snel en Polanen via de Cattenbroekertunnel moet worden versterkt zodat deze ook vaker wordt gekozen.

Alternatief plan

