



**Indiener:** College van burgemeester en wethouders

**Datum:** 21 januari 2020

**Portefeuillehouder(s):** Wethouder Bolderdijk, Wethouder Noorthoek en Wethouder De Weger

**Portefeuille(s):** Poort van Woerden

**Contactpersoon:** J. van Wijk en G. Heemskerk

**Tel.nr.:** 06 – 3039 9865 / **E-mailadres:** [wijk.j@woerden.nl](mailto:wijk.j@woerden.nl) / [heemskerk.g@woerden.nl](mailto:heemskerk.g@woerden.nl)  
06 – 5138 3516

---

## Onderwerp:

Veilige oversteek Steinhagenseweg/ Beneluxlaan

---

## Samenvatting:

Wij stellen de Raad voor om een fietstunnel onder de Steinhagenseweg/ Beneluxlaan verder ruimtelijk en financieel uit te laten werken. Belangrijkste gevolg is het in 2020 beschikbaar stellen van een voorbereidingskrediet van €400.000,-.

Uw raad heeft het college door middel van een motie (18-12-2018) opgedragen

*'om de uitwerking en financiering van een toekomstige verkeerssituatie op de Steinhagenseweg, waarbij auto- en fietsverkeer van elkaar gescheiden worden, op de kortst mogelijke termijn ter besluitvorming voor te leggen aan de raad.'*

Resultaat van het naar aanleiding van de motie uitgevoerde onderzoek is het advies een fietstunnel te realiseren. Een fietstunnel scoort van de verschillende varianten het beste op de aspecten verkeersveiligheid en doorstroming van fiets- en autoverkeer. Voor het college zijn deze aspecten tevens het meest zwaarwegend.

We onderzoeken mogelijkheden om de oversteek veiliger te maken voor de tijdelijke situatie, totdat de fietstunnel is gerealiseerd. Een pilot kan hier onderdeel van uitmaken.

---

## Gevraagd besluit:

1. In te stemmen met de keuze voor een ongelijkvloerse kruising in de vorm van een fietstunnel, als veilige oversteek van de Steinhagenseweg/ Beneluxlaan;
2. Het college opdracht te geven dit verder ruimtelijk en financieel uit te werken;
3. Hiervoor in 2020 een voorbereidingskrediet beschikbaar te stellen van € 400.000;
4. De rentelasten ad € 8.000 voor het beschikbaar stellen van het voorbereidingskrediet in 2021 te dekken binnen het programma fysiek beheer openbare ruimte en vervoer.

---

## Inleiding

### Waarom wordt dit voorstel nu voorgelegd?

De huidige oversteek voor langzaam verkeer op de rotonde bij de Steinhagenseweg (toekomstige Beneluxlaan) is een verkeersonveilige situatie en in de spitsperioden overbelast. Het grote aantal fietsers en voetgangers dat de Steinhagenseweg/ Beneluxlaan op deze locatie kruist verhoudt zich niet goed tot het aanwezige aantal motorvoertuigen (voornamelijk auto's). Doordat de fiets- en voetgangersoversteek voorrang heeft, zorgt het grote aantal overstekende fietsers en voetgangers ervoor dat – met name in de spits – de doorstroming voor gemotoriseerd verkeer stagneert. De wachttijd voor automobilisten is hierdoor soms dermate lang, dat automobilisten het risico nemen om

gebruik te maken van de hiaten in de (schoolgaande) fietsstromen en zo voor verkeersonveilige situaties zorgen. In de afgelopen jaren hebben meerdere letselongevallen plaatsgevonden. In het Coalitieakkoord is reeds opgenomen dat auto- en fietsverkeer hier moet worden gescheiden. In het vastgestelde ambtiedocument voor Snellerpoort zal de huidige fietsoversteek bij de rotonde vervallen. Bij de ontwikkeling van Snellerpoort is tot nu toe uitgegaan van realisatie van een (gelijkvloers) kruispunt aan de noordwestzijde van het gebouw van Roche.

Echter, uw raad heeft het college door middel van een motie (d.d. 18 december 2018) opgedragen 'om de uitwerking en financiering van een toekomstige verkeerssituatie op de Steinhagenseweg, waarbij auto- en fietsverkeer van elkaar gescheiden worden, op de kortst mogelijke termijn ter besluitvorming voor te leggen aan de raad.'

Dit raadsvoorstel voorziet in deze uitwerking en financiering.

## Participatieproces

### Hoe is dit voorstel tot stand gekomen

De auto- en fietsstromen ter plaatse van de Steinhagenseweg/ Beneluxlaan zijn verkeerskundig onderzocht door een verkeerskundig adviesbureau. Om het onderzoek integraal te kunnen aanpakken, is dit uitgevoerd binnen het project Poort van Woerden. In nauwe samenwerking met de inhoudelijke ambtelijke disciplines verkeer, stedenbouw en financiën en met de projectleiding van Snellerpoort zijn de uitgangspunten gedefinieerd en is het onderzoek naar de situatie Steinhagenseweg/ Beneluxlaan uitgevoerd. Het verkeerskundig adviesbureau heeft vervolgens een advies uitgebracht over de toe te passen maatregelen voor het aanpassen van de oversteek.

### Wat willen we bereiken?

We willen zo snel mogelijk een veilige oversteek van de Steinhagenseweg/ Beneluxlaan realiseren, waarbij fietsers en auto's zich gescheiden (in tijd of ruimte) van elkaar kunnen bewegen.

### Wat gaan we daarvoor doen?

We gaan een veilige oversteek ontwerpen en realiseren op de nieuwe locatie. Voor de definitieve situatie zijn door het verkeerskundig adviesbureau in totaal acht verschillende varianten onderzocht; daaruit zijn drie varianten overgebleven die het meest kansrijk worden geacht:

1. Variant 1: een kruispunt met verkeersregelinstallatie (VRI);
2. Variant 2: een voorrangsplein in combinatie met een VRI;
3. Variant 3: een ongelijkvloerse kruising in de vorm van een fietstunnel.

### Afweging van de voor- en nadelen van de varianten

De varianten 1 tot en met 3 zijn in de bijlage Afweging varianten veilige oversteek (19i.03988) uitgebreid omschreven, inclusief de bijbehorende karakteristieken. Vervolgens zijn deze drie varianten op een aantal aspecten ten opzichte van elkaar gewogen. In onderstaande tabel is dit weergegeven.

|                                                         | Variant 1: kruispunt met VRI              | Variant 2: voorrangsplein met VRI | Variant 3: ongelijkvloerse kruising (fietstunnel)                |
|---------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------------------------------------|
| Afwikkeling doorstroming fiets                          | VRI zorgt voor belemmering                | VRI zorgt voor belemmering        | Geen interactie, goede doorstroming fiets                        |
| Afwikkeling doorstroming auto                           | VRI zorgt voor belemmering                | VRI zorgt voor belemmering        | Geen interactie, goede doorstroming auto                         |
| Verkeersveiligheid                                      | Gelijkvloerse kruising                    | Gelijkvloerse kruising            | Ontvlechting verkeersstromen                                     |
| Kosten voor 100 jaar                                    | Ca € 2,2– 2,7 mln                         | Ca € 2,9 – 3,4 mln                | Ca € 3,4 – 3,7 mln                                               |
| Ligging in / betekenis voor het netwerk (fiets en auto) | Geen wijziging                            | Geen wijziging                    | Aanvullende maatregelen nodig (aanpassing routes naar de tunnel) |
| Verkeerskundige inpassing                               | Geen toekomstvaste <sup>1</sup> oplossing | Toekomstvaste oplossing           | Toekomstvaste en meest veilige oplossing                         |
| Stedenbouwkundige inpassing                             | Geen barrièrewerking                      | Geen barrièrewerking              | Tunnel geeft barrièrewerking                                     |

<sup>1</sup> Toekomstvast betekent hier: berekend op autonome groei en/of de voorgenomen mogelijke ontwikkeling op de FNV-kavel

|                                         |                      |                                   |                                           |
|-----------------------------------------|----------------------|-----------------------------------|-------------------------------------------|
| <b>Sociale veiligheid</b>               | Is voldoende         | Is voldoende                      | Minst sociaal veilige oplossing           |
| <b>Ruimtebeslag / grond derden</b>      | Vraagt weinig ruimte | Ruimte nodig om goed in te passen | Beperkt ruimte nodig om goed in te passen |
| <b>Civieltechnische aandachtspunten</b> | Geen                 | Geen                              | Kruisen watergang en stamriool            |

|  |                           |
|--|---------------------------|
|  | zeer positief effect      |
|  | positief effect           |
|  | beperkt positief effect   |
|  | geen of nauwelijks effect |
|  | beperkt negatief effect   |
|  | negatief effect           |
|  | zeer negatief effect      |

### Voorkeursvariant voor de definitieve situatie

Na overweging van de aspecten is de voorkeursvariant van het college over te gaan tot uitwerking van

- een ongelijkvloerse kruising in de vorm van een fietstunnel (variant 3);
- een extra toeleidende route door aanpassing van het Schrijverspad en de route naar de tunnel door Snellerpoort.

De totale investering voor de realisatie bedraagt circa € 2,73 miljoen (inclusief de € 400.000,- voorbereidingskosten), het overige deel van de kosten uit de tabel betreffen kosten voor beheer en onderhoud. Bij de verdere uitwerking van het krediet worden ook de onderhoudslasten voor de begroting inzichtelijk gemaakt.

### Argumenten

1. *In te stemmen met de keuze voor de voorkeursvariant, de fietstunnel, als veilige oversteek van de Steinhagenseweg/ Beneluxlaan, want*
  - 1.1. *Dit is de meest veilige oplossing voor fiets- en autoverkeer*  
Bewoners uit de omgeving, zoals bijvoorbeeld Snel en Polanen zijn bezorgd over de verkeerssituatie voor schoolgaande kinderen (fietsers). Het uitgevoerde verkeerskundig onderzoek wijst uit dat een tunnel het meest verkeersveilig is voor zowel fiets- als autoverkeer. Fiets- en autoverkeer zijn met een tunnel gescheiden van elkaar in tijd en ruimte.
  - 1.2. *Een tunnel zorgt voor een goede doorstroming en afwikkeling van zowel fiets- als autoverkeer*  
Fiets- en autoverkeer kruist elkaar gescheiden en de doorstroming en afwikkeling is voor beide op deze wijze optimaal.
2. *Het college opdracht te geven dit verder ruimtelijk en financieel uit te werken, want*
  - 2.1. *de voorgelegde varianten zijn globale schetsontwerpen en zowel ruimtelijk als financieel indicatief van aard*  
In de verdere uitwerking komen elementen als inpassing, aansluiting en ontsluiting en optimale routes verder aan de orde. Ruimtelijk en financieel wordt de tunnel in de komende periode verder gedetailleerd.
3. *Hiervoor in 2020 een voorbereidingskrediet beschikbaar te stellen van € 400.000,-, want*
  - 3.1. *In de begroting is in 2021 een krediet voorzien*  
Voor het ontwerp, de uitwerking van de ruimtelijke inpassing, de overige voorbereidende werkzaamheden en het inzichtelijk maken van de onderhoudslasten wordt in deze fase een krediet aangevraagd.

### Kanttelingen, risico's en alternatieven

1. *In te stemmen met de keuze voor de voorkeursvariant, de fietstunnel, als veilige oversteek van de Steinhagenseweg/ Beneluxlaan, met als **kanttekening** dat*
  - vanuit stedenbouwkundig oogpunt realisatie van een fietstunnel niet de voorkeur heeft. De tunnel vormt een ruimtelijke barrière en dwangpunt in de toekomstige

gebiedsontwikkelingen. Deze barrière leidt tot minder aantrekkelijkheid en flexibiliteit van de ontwikkelingen. Het realiseren van een voorrangspolein met VRI biedt meer kansen om de stedelijkheid en het contact tussen maaiveld en bebouwing optimaal te maken.

- het nog jaren duurt voordat de Beneluxlaan is omgelegd en een fietstunnel in gebruik is. Het verplaatsen van de oversteek van de huidige rotonde naar de locatie bij het Roche gebouw zal plaatsvinden gelijktijdig met het in gebruik nemen van de nieuwe Beneluxlaan (naar verwachting 2022-2023). Tot die tijd de oversteek op de huidige wijze handhaven is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid niet wenselijk. Om voor de periode tot de ingebruikname van de nieuwe weg een veiligere situatie te creëren is een aantal maatregelen denkbaar. Deze zijn op een aantal aspecten met elkaar vergeleken, zie hiervoor de bijlage (19i.03988).

2. *In te stemmen met de keuze voor de voorkeursvariant, de fietstunnel, als veilige oversteek van de Steinhagenseweg/ Beneluxlaan, met als **risico** dat*

- schetsontwerpen en ramingen voor de varianten in deze fase globaal en indicatief zijn. Na verdere uitwerking kan meer gedetailleerd worden ingeschat welke werkzaamheden moeten worden verricht en welke kosten dat met zich mee brengt. Hetzelfde geldt voor aanvullende maatregelen zoals bijvoorbeeld toeleidende routes naar de tunnel.

## **Financiële gevolgen van het voorgestelde besluit**

### **Kosten**

De totale investering voor realisatie van de tunnel worden globaal geraamd op € 2,73 miljoen. Als onderdeel van dit bedrag is voor de voorbereiding en uitwerking (engineering, ontwerp en bestek) een budget nodig van € 400.000,- voor de periode 2020 en 2021, zodat daarna tot realisatie kan worden overgegaan.

Bij de verdere uitwerking van het krediet worden ook de onderhoudskosten voor de begroting inzichtelijk gemaakt.

### **Baten**

Er zijn geen financiële baten te verwachten bij uitvoering van de besluiten in dit raadsvoorstel.

### **Dekking**

Het beschikbare krediet komt conform de begroting in 2021 beschikbaar. Voorgesteld wordt het voorbereidingsbudget van € 400.000,- in 2020 reeds beschikbaar te stellen.

De consequentie van het beschikbaar stellen van het voorbereidingskrediet vooruitlopend op het totale krediet, leidt tot een rentelast in 2021 van € 8.000,-. Voorgesteld wordt deze rentelasten incidenteel te dekken binnen het eigen programma fysiek beheer openbare ruimte en vervoer.

Grote projecten kennen grote risico's en vragen om zorgvuldige besluitvorming. Om die reden kent ook dit project een gedegen voorbereidingsperiode zodat risico's worden verkleind en er weloverwogen besluiten kunnen worden genomen. Hier hoort ook het onderzoek bij naar mogelijk beschikbare subsidies en andere mogelijke geldstromen vanuit hogere overheden; ten behoeve van het krediet is een subsidie geraamd. Wij zijn met diverse partijen hierover in gesprek en zullen u bij de definitieve voorstellen hieromtrent nader informeren.

## **Communicatie**

Voorafgaand aan besluitvorming in de gemeenteraad zal, op basis van het collegebesluit over de voorkeursvariant, de buurt via een informatieavond voor Snel en Polanen worden geïnformeerd.

Het raadsbesluit zal via de volgende kanalen bekend worden gemaakt:

- Persbericht aan de media
- Gemeentelijk website
- Woerdense Courant (infopagina)
- Social media-kanalen (Twitter, Instagram en facebook).

Tijdens de ruimtelijke en financiële uitwerking van de tunnel zal de gemeenteraad op regelmatige basis door raadsinformatiebrieven op de hoogte worden gesteld van de actuele stand van zaken.

## **Vervolgproces**

Na besluitvorming in de raad zal de veilige oversteek verder ruimtelijk en financieel worden uitgewerkt. Hierbij wordt tevens onderzocht welke tijdelijke maatregelen kunnen worden getroffen, mogelijk in de vorm van een pilot. De raad zal hier bij worden betrokken door middel van raadsinformatiebrieven. Met de buurt zal op regelmatige basis worden afgestemd over de ruimtelijke uitwerking van de tunnel.

### **Bevoegdheid raad**

Aan uw raad is door het college toegezegd om de uitwerking en financiering van een toekomstige verkeerssituatie op de Steinhagenseweg, waarbij auto- en fietsverkeer van elkaar gescheiden worden, op de kortst mogelijke termijn ter besluitvorming voor te leggen aan de raad.

### **Bijlagen:**

- Afweging varianten veilige oversteek (19i.03988)
- Concept raadsbesluit (19R.01059)

De indiener: College van burgemeester en wethouders

De secretaris,

drs. M.H.J. van Kruijsbergen MBA

De burgemeester,

V.J.H. Molkenboer