

Van: [Klankbord Groep](#)
Aan: [!Raadsleden](#)
Cc: [Klankbord Groep](#)
Onderwerp: Update Klankbordgroep Stationsgebied Zuidzijde
Datum: donderdag 1 juli 2021 09:55:18
Bijlagen: [Outlook-5zn3fbb3.png](#)
[210624 memo inbreng Klankbordgroep Stationsgebied Zuidzijde Stedenbouwkundige visie Stationsgebied.pdf](#)

Geachte raadsleden,

Wij zijn verheugd om u te informeren dat er grote interesse en enthousiasme is getoond vanuit de omwonenden om mee te doen met de klankbordgroep Stationsgebied Zuidzijde. 64 huishoudens hebben zich aangemeld. Het respons percentage voor de Van der Valk Boumanlaan en Linschoterweg op onze oproep is 54% met een totale respons percentage van 42% inclusief de woonflats op de Minkemalaan.

De klankbordgroep Stationsgebied Zuidzijde is vol enthousiasme aan de slag gegaan en er zijn veel bewoners met goede opmerkingen en ideeën. Zie bijgaand onze eerste reactie aan de gemeente op 24 juni 2021. Dit memo is gericht op de hoofdlijnen van het planstadium waarin het plan voor het Stationsgebied zich nu bevindt. Het betreft met name onze zorgen over de totale verkeersstructuur en daarnaast is ook een alternatief plan opgenomen. Wij zijn momenteel in gesprek met de gemeente over een inhoudelijke terugkoppeling op onze inbreng. Naast een reactie op onze memo hebben wij hebben ook een overzicht van de volgende stappen in het proces van het Stationsgebied en verwachte tijdslijn opgevraagd.

Met vriendelijke groet,
Klankbordgroep Stationsgebied Zuidzijde

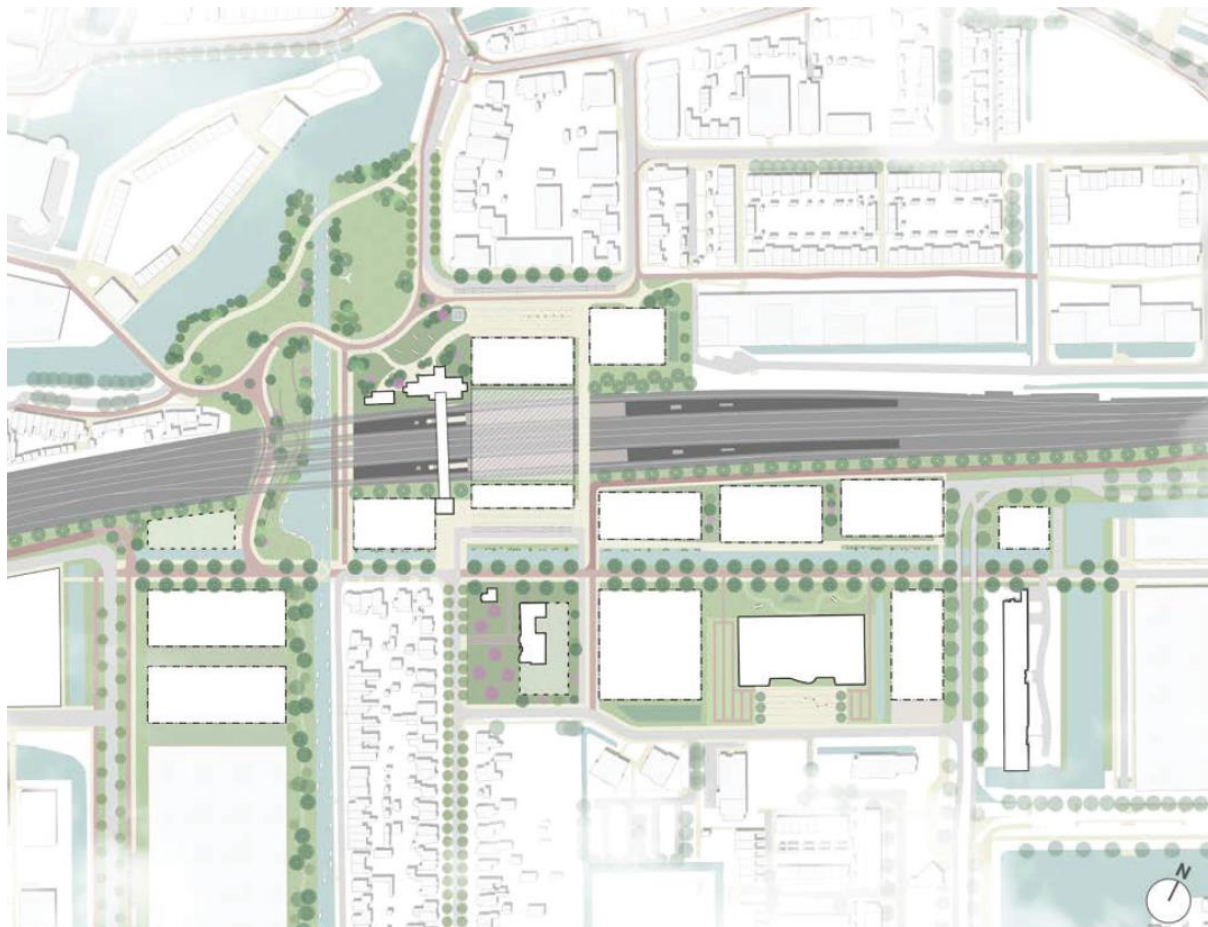


stationsgebiedzuidzijde@hotmail.com

Inbreng Klankbordgroep Stationsgebied Zuidzijde op Stedenbouwkundige visie Stationsgebied 24 juni 2021

1. Inleiding

De stedenbouwkundige visie voor het Stationsgebied Woerden maart 2021 is vastgesteld door de gemeenteraad op 1 juni 2021. Er zijn twee moties aangenomen, namelijk de motie “financiële verkenning Stationsgebied” en de motie “bouwen in samenhang met de omgeving”.



Stedenbouwkundige visie stationsgebied CROSS Architectuur, SVP, OKRA maart 2021

Motie “financiële verkenning Stationsgebied”

In de motie “financiële verkenning Stationsgebied” wordt aan het college verzocht om (1) een financiële verkenning te maken bij de stedenbouwkundige visie Stationsgebied, (2) een voorstel te doen voor financiële kaders voor de uitwerking van de visie in deelplannen en (3) deze voor te leggen aan de Raad. Bij de uitwerking van de deelplannen dient expliciet in de risicoparagraaf te worden



stationsgebiedzuidzijde@hotmail.com

aangegeven welke afhankelijkheden er zijn met andere deelplannen en wat de consequenties zijn als de realisatie van deze andere deelplannen niet haalbaar is. De lobbystrategie (zoals genoemd in beslispunten 4 en 5 van het raadsvoorstel) dient ook meegenomen te worden in de hierboven genoemde financiële verkenning en het bepalen van de prioritering. Dit dient in het geheel aangeboden te worden aan de raad vóór de uitwerking van de grondexploitatie fase 1.

Motie “bouwen in samenhang met de omgeving”

In de motie “bouwen in samenhang met de omgeving” wordt aan het college verzocht om bij verdere uitwerking van het stationsgebied rekening te houden met de (historische) omgeving en de bewoners actief te betrekken, bijvoorbeeld middels een klankbordgroep, bij de verdere uitwerking van het Stationsgebied en over keuzes terug te koppelen naar de klankbordgroep.

Daarnaast heeft wethouder Noorthoek toegezegd om in oktober of november 2021 een besloten avond te organiseren over de financiën van het gehele gebied inclusief Middelland en Snellerpoort. Ieder jaar zal aan de Raad worden gerapporteerd en per fase zal door de raad goedkeuring worden verstrekt. Er zullen geen zaken worden uitgevoerd die niet middels goedkeuring van de Raad financieel gedekt zijn. Ook zegt de wethouder toe in dit najaar, voor de bijeenkomst over fase 1 een verkenning met de raad te zullen delen hoe het college de infrastructurele routing voor het gehele gebied ziet inclusief de brug, de auto's en bussen op de Minkemalaan. Daarin wordt nadrukkelijk aangegeven wat de voor- en nadelen zijn van het verlengen van de Beneluxlaan.

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 nog niet in de stedenbouwkundige visie meegenomen en afgedaan met de opmerking dat dit bij de uitwerking wordt meegenomen. Er zijn geen verslagen naar belanghebbenden gestuurd en er is niet concreet aangegeven welke reacties zijn verkregen en welke wel en welke niet zijn meegenomen en met welke motivatie deze niet zijn meegenomen. Dat is de reden waarom wij nu meer aandringen op participatie.

Naar aanleiding van de motie “bouwen in samenhang met de omgeving” is een klankbordgroep Stationsgebied Zuidzijde samengesteld. Middels deze memo brengen wij onze punten voor de visie op hoofdlijnen naar voren. Later zullen wij met u in gesprek gaan over de uitwerkingen van de onderdelen. **Wij verwachten een inhoudelijke terugkoppeling van u wat u met ons alternatief plan en andere inbreng gaat doen inclusief een overzicht van de volgende stappen in dit proces en verwachte tijdslijn, in overeenstemming met de motie “bouwen in samenhang met de omgeving”.**



2. Totale verkeersstructuur ten zuiden van de spoorlijn

De fiets- en auto structuur wordt gewijzigd en opnieuw aangelegd in vijf separate plannen, het bestemmingsplan Snellerpoort, bij de Beneluxlaan, de structuurvisie Middelland, bij de visie stationsgebied & het besluit voor een ongelijkvloerse onderdoorgang bij Roche. Dit zijn allemaal puzzelstukjes die straks één fiets- en auto structuur moeten gaan vormen van het gehele gebied aan de zuidzijde van het station.

Dit is de wijk waar straks zo'n 15.000 bewoners per fiets en auto naar hun werk, naar school of naar de binnenstad van Woerden zullen gaan. Alle puzzelstukken dienen dan ook goed op elkaar aan te sluiten om tot een goed werkende fiets- en autostructuur te komen. Dit is moeilijk indien het niet duidelijk is hoe de gehele puzzel er straks uit komt te zien.



Klankbordgroep Stationsgebied Zuidzijde inwoners aan de zuidzijde van de spoorlijn huidig en toekomstig

De klankbordgroep Stationsgebied Zuidzijde adviseert u daarom om eerst een totale fiets- en autostructuur ter besluitvorming voor te leggen. Dit begint bij het ontwerpen van een fietsstructuur voor het gehele gebied, er voor zorgen dat de auto's de wijk in en uit kunnen en daarna starten met het inpassen van de bebouwing. Wij willen hier graag actief bij betrokken worden met terugkoppeling over de verschillende keuzes.

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



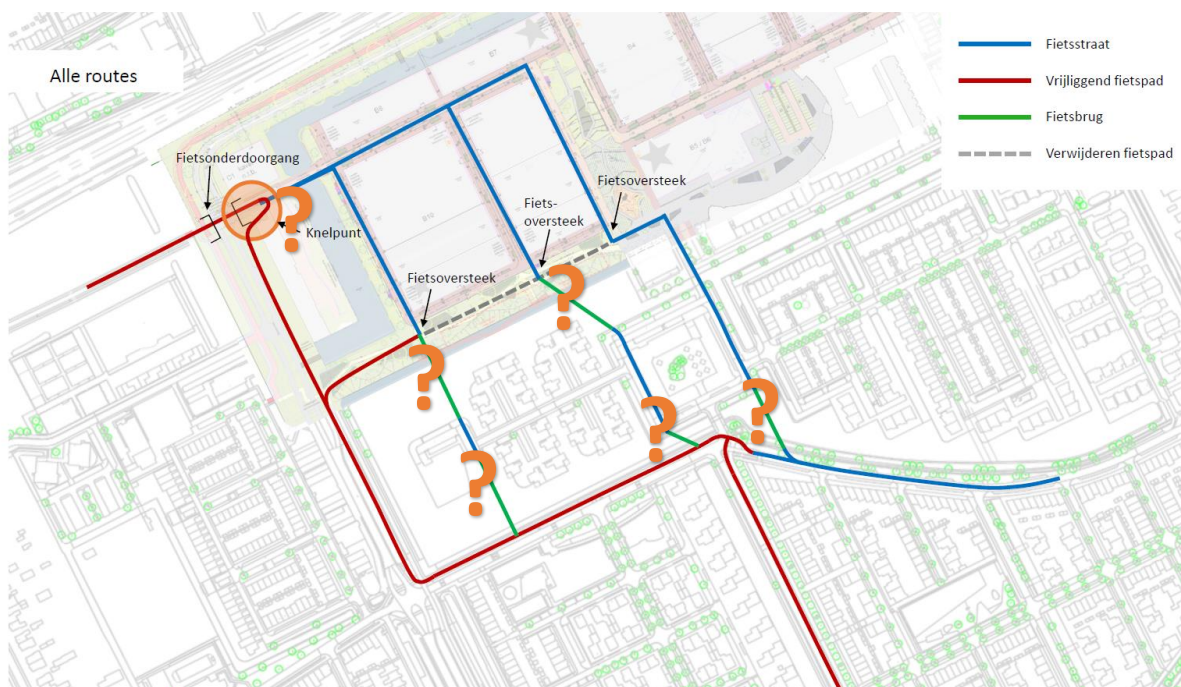
stationsgebiedzuidzijde@hotmail.com

Beneluxlaan Woerden

De gemeente werkt aan de ontwikkeling van Snellerpoort. Dit leidt tot verschillende ontwikkelingen op het gebied van wegen en fietspaden rondom Snellerpoort. Om ervoor te zorgen dat deze ontwikkelingen goed op elkaar aansluiten, efficiënt te werken en de overlast te minimaliseren pakt de gemeente al deze ontwikkelingen op in één project: "Beneluxlaan Woerden". Om de woningbouw in het gebied mogelijk te maken zal de huidige Steinhagenseweg worden verlegd naast de spoorlijn: de zogenaamde Beneluxlaan. Hierdoor wordt het nieuwe stadsdeel Snellerpoort beter betrokken bij de wijk Snel en Polanen. Dit komt ten goede aan de leefbaarheid in het gebied. Met deze ingreep zal de omgeving de komende jaren aanzienlijk veranderen.

Met het aanleggen van de Beneluxlaan zal ook de huidige rotonde op de Steinhagenseweg-Minkemalaan (bij het gebouw van Roche) komen te vervallen. De gemeenteraad heeft in maart 2020 haar voorkeur uitgesproken voor een nieuwe ongelijkvloerse kruising ter hoogte van het Jan Ruijsspad en gevraagd om deze kruising ruimtelijk en financieel verder uit te werken.

Er zijn door de gemeente een aantal scenario's gepresenteerd op 2 juni 2021 voor mogelijke fietsroutes waarbij alle routes grote vragen oproepen bij bewoners van het gebied. Zie vraagtekens op onderstaande afbeelding. Er is een route met een rare bocht na de tunnel waar de gemeente zelf al een knelpunt bij zet. Deze lijkt ons zeer onwenselijk omdat er juist een einde gemaakt moet worden in het leggen van vreemde kronkels in fietsroutes. De overige vraagtekens betreffen lange bruggen die vlak langs woningen lopen die hier ernstige hinder van zullen ondervinden. Daarnaast zijn zulke lange bruggen heel duur en dat roept de vraag op of je hier je spaarzame financiële middelen aan zou willen besteden.



Fietsroutes uit presentatie Digitale sessie ongelijkvloerse kruising 2 juni 2021



stationsgebiedzuidzijde@hotmail.com

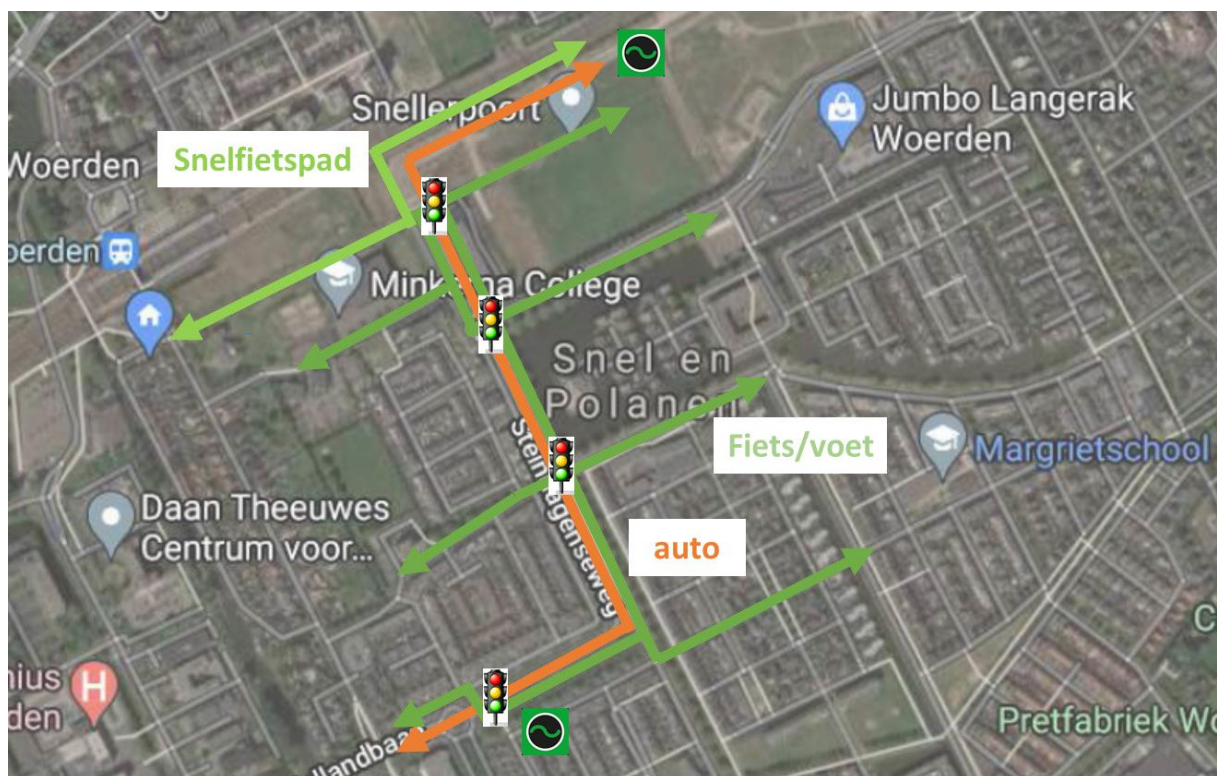
In de verkeersvisie wordt aangegeven dat de nadruk ligt op fietsverkeer. In de praktijk wordt door het omleggen van de Steinhagenseweg de doorstroming van de auto's verbeterd, terwijl er nog geen oplossingen zijn voor de fietsroutes die daardoor worden doorbroken. Indien er geen goede oplossing is voor de fietsers maar wel de omlegging en de fietsonderdoorgang worden gerealiseerd geeft dit het risico dat er niet meer kan worden teruggekomen op een verkeerde beslissing. De fietsroutes vormen een onlosmakelijk onderdeel van de totale verkeersstructuur die nu wordt doorbroken door deze ingrepen. Er moet dus in één keer een totaal oplossing komen alvorens met de uitvoering wordt begonnen.

Hieronder geeft de klankgroepbordgroep Stationsgebied Zuidzijde de volgende voorstellen voor oplossingen:

- A. Maak geen onderdoorgang maar gebruik verkeerslichten
- B. Oplossing voor herstellen fietsroutes na aanleg van de onderdoorgang

A. Maak geen onderdoorgang maar gebruik verkeerslichten.

In onderstaande afbeelding is een oplossing gegeven zonder onderdoorgang maar met gebruik van verkeerslichten.



Voorstel A. Klankbordgroep Stationsgebied Zuidzijde geen onderdoorgang Beneluxlaan maar verkeerslichten

Maak de onderdoorgang **niet** en behoud de huidige fietsstructuren. Maak veilige oversteken door het plaatsen van verkeerslichten. Dan kan zelfs de gevaarlijke situatie bij de rotonde naar de Middellandbaan worden opgelost.



stationsgebiedzuidzijde@hotmail.com

Voordelen:

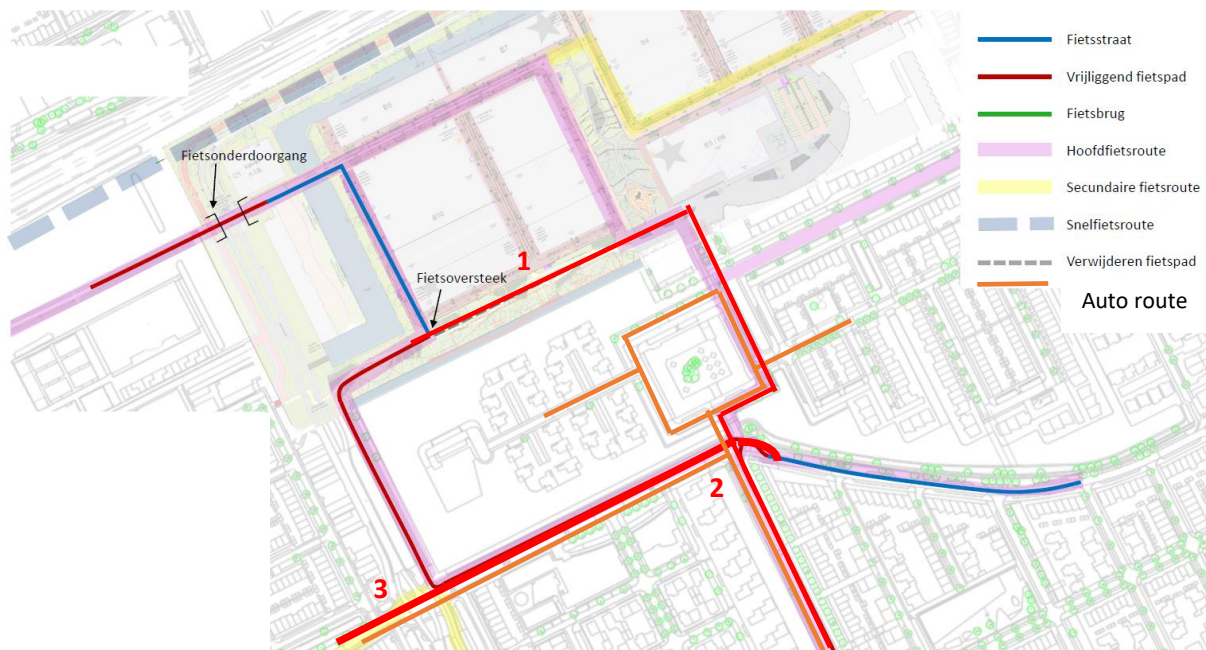
- Alle oversteken worden veiliger, niet alleen de oversteek voor een klein deel van de wijk maar veilige fietsroutes voor de gehele wijk.
- Deze oplossing kan binnen de bestaande fietsinfrastructuur worden gerealiseerd en veroorzaakt daarmee geen overlast en schade voor de bewoners die opeens een nieuwe fietsroute voor hun neus krijgen of een veel drukker fietsroute gecombineerd met autoverkeer.
- Door het toepassen van een zogenaamde 'groene golf' kan het autoverkeer ook nog beter doorstromen en zal het niet te hard rijden worden beloond.
- Deze oplossing kent de laagste kosten.

Nadelen:

- De onderdoorgang is veiliger dan verkeerslichten.
- Verkeerslichten geven wachttijden.

B. Oplossing voor herstellen fietsroutes na aanleg van de onderdoorgang

In onderstaande afbeelding is een oplossing gegeven uit gaande van een onderdoorgang onder Beneluxlaan.



Voorstel B. Klankbordgroep Stationsgebied Zuidzijde herstellen fietsroutes na aanleggen onderdoorgang Beneluxlaan

1. Behoud de fietsroute langs de oude route van de Steinhagense weg
2. Verbreed de brug bij het waterhoofd zodat een betere aansluiting van de Eilandenkade op de Harzstraat en Bergstraat ontstaat met een aparte fietsstrook op de brug, haal de busbaan eruit en maak rechte aansluiting op kruisingen zodat een overzichtelijkere situatie ontstaat.
3. Maak een veilige oversteek naar de Amsterdamlaan (verkeerslichten of rotonde)



stationsgebiedzuidzijde@hotmail.com

Voordelen:

- Er blijft een fijnmazige fietspadenstructuur bestaan.
- Er zijn relatief weinig ingrepen nodig waardoor deze optie minder kosten met zich meebrengt. In het bijzonder zijn in deze optie geen dure fietsbruggen nodig om een verbinding tussen Beneluxlaan en Eilandenkade te realiseren.
- De bewoners van het schiereiland tussen Eilandenkade en Steinhagenseweg worden niet geconfronteerd met verkeersoverlast en planschade.

Nadelen:

- De routing van en naar de binnenstad kent een kleine omweg, waardoor voor fietsverkeer afkomstig van de Harzstraat en de Bergstraat de oversteek bij de Amsterdamlaan mogelijk een aantrekkelijker optie is.
- Het autoverkeer kan hinder ondervinden van het fietsverkeer vanuit de woonwijken vanaf de Kretakade en de Terschellingkade door de menging van fietsverkeer met de auto ontsluiting van deze woonwijken.



Polanertunnel

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. **De klankbordgroep Stationsgebied Zuidzijde adviseert u daarom om eerst met een oplossing te komen voor het autoverkeer, bus en calamiteitenverkeer alvorens dure kunstwerken zoals verbrede tunnels en nieuwe brug over de wetering uit te werken in het stationsgebied.**

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.

Citaat uit rapportage HWS Woerden <https://hoofdwegenstructuurwoerden.ireport.royalhaskoningdhv.com/>

Bereikbaarheid binnenstad met de fiets

Ten slotte wordt al het fietsverkeer vanuit de nieuwe woonwijken Middelland en Snellerpoort via het Stationsgebied geleid. **Een rechtstreekse verbinding met de binnenstad zorgt er voor dat het Stationsgebied minder belast wordt met fietsers. De klankbordgroep Stationsgebied Zuidzijde adviseert u daarom om eerst te zorgen 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 de rijbaan voor auto's. Ook wordt de Cattenbroekertunnel vanuit Snel en Polanen nog weinig gebruikt als route naar de binnenstad. Een versterking van deze route door bijvoorbeeld vrijliggende fietspaden of markeringen zal 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.



stationsgebiedzuidzijde@hotmail.com



Voorstel Klankbordgroep Stationsgebied Zuidzijde bereikbaarheid binnenstad met de fiets vanuit gebied achter de spoorlijn

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 huidige fietstunnel bij het station 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 rijbanen voor auto's);
- verbeteren fietsroute vanuit de bestaande Cattenbroekertunnel naar de binnenstad door vrijliggende fietspaden of markeringen;
- verbeteren fietsroute vanuit fietstunnel station naar de binnenstad door bredere fietspaden en minder fietsverkeer door een fijnmazige fietsinfrastructuur;
- 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.



stationsgebiedzuidzijde@hotmail.com

3. 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. **Wij willen graag in gesprek met u over de oplossingen van knelpunten.**

Huidige situatie knelpunten



Stedenbouwkundige visie stationsgebied



Klankbordgroep Stationsgebied Zuidzijde knelpunten bestaande situatie en stedenbouwkundige visie stationsgebies



stationsgebiedzuidzijde@hotmail.com

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

4. Woerdense maat

In de visie wordt gesproken over de Woerdense maat. Los van de discussie wat deze Woerdense maat dan precies is zouden wij liever zien 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 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. Een idee is bijvoorbeeld om als er sprake zal zijn van een ondergrondse fietsenstalling dat daar ook voorzieningen aan worden gekoppeld zoals in de plint van het bouwblok wordt voorgesteld. Deze bebouwing kan dan onder de bestaande grasheuvel worden gedaan zodat vanuit de historische bebouwing het groen zichtbaar is maar vanaf de uitgang van het station de voorzieningen.

In de huidige plankaart is de bestaande bebouwing bijna onzichtbaar weergegeven. **Wij zouden graag van u een eerlijke verbeelding willen zien van de voorgestelde bebouwing in relatie tot de bestaande bebouwing.**



Voorbeelduitwerking Visie stationsgebied CROSS Architectuur, SVP, OKRA maart 2021



stationsgebiedzuidzijde@hotmail.com

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



Klankbordgroep Stationsgebied Zuidzijde verbeelding geplande woningbouw in relatie tot bestaande bebouwing



stationsgebiedzuidzijde@hotmail.com

5. Alternatief plan

Hierbij geven we een alternatieve oplossing voor een aantal knelpunten die we in de voorliggende stedenbouwkundige visie voorzien. **Wij willen graag in gesprek met u over dit voorstel.**



Voorstel Klankbordgroep Stationsgebied Zuidzijde alternatief plan

1. Scheiding verkeer en parkeren station en bestaande woonwijk en Minkema College. Scheid het auto- en busverkeer naar het station van het autoverkeer naar de woningen aan de Van der Valk Boumanlaan en de Linschoterwegen het fietsverkeer naar het Minkema College om de verkeersveiligheid te verbeteren.
2. Behoud de bestaande heldere routing van de fietspaden in de wijk.
3. Verbeter de oversteekbaarheid door gebruik van verkeerslichten. Met behulp van een groene golf kan het verkeer op de Beneluxlaan wel goed doorstromen maar zal de snelheid wel beter kunnen worden beperkt. Door de verkeerslichten kan het autoverkeer de woonwijk ook makkelijker verlaten bij de Amsterdamlaan.
4. 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.



stationsgebiedzuidzijde@hotmail.com

5. Gebruik de plasbrandaandachtsgebied zone van 30 m langs het de spoorlijn voor de ontsluiting van de nieuwe 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 dure inpandige ontsluiting te worden gemaakt in de parkeerbak over de hele lengte (ruim 200 meter).



stationsgebiedzuidzijde@hotmail.com