

21 NOV. 2023

Raad van de gemeente Woerden
Postbus 45
3440 AA WOERDEN

Datum 20 november 2023 Ons nummer 202307030/2/R4 Uw kenmerk NL.IMRO.0632.BPongvIkruisbenelx-bVA1

Inlichtingen

[REDACTED]
[REDACTED]

Onderwerp

[REDACTED] Gemeente Woerden
Bp vaststelling ongelijkvloerse kruising
Beneluxlaan Woerden

Procedure

Voorlopige voorziening

Geachte heer/mevrouw,

Het geding waarvan het zaaknummer hierboven is vermeld, zal worden behandeld op een zitting van de voorzieningenrechter van de Afdeling.

Datum : 4 januari 2024
Tijd : 11.00 uur
Locatie : Den Haag, Kneuterdijk 22

U wordt uitgenodigd voor de zitting. U bent niet verplicht te komen.

Houdt u er rekening mee dat de voorzieningenrechter onmiddellijk uitspraak kan doen in de hoofdzaak, als alle partijen in de hoofdzaak daarvoor toestemming hebben gegeven.

Verloop zitting

De voorzieningenrechter heeft het dossier goed bestudeerd. De zitting is niet bedoeld om standpunten te herhalen die de voorzieningenrechter al in de stukken heeft gelezen. Het accent van het onderzoek op de zitting ligt daarom op het beantwoorden door partijen van vragen van de voorzieningenrechter. Na die vragen kunt u uw standpunt verduidelijken en toelichten. Partijen die dat willen, krijgen aan het begin van de zitting vijf minuten de tijd om uiteen te zetten wat de kern van de zaak is. U kunt dan de punten die u belangrijk vindt nog eens benadrukken. De tekst van uw uiteenzetting kunt u op schrift zetten. Alleen dat stuk kunt u aan de voorzieningenrechter overleggen, geen andere stukken. Neemt u in dat geval voldoende kopieën mee, ook voor de andere partij(en).

In ieder geval krijgt u na de beantwoording van de vragen de gelegenheid om punten beknopt naar voren te brengen die volgens u nog onderbelicht zijn gebleven. Het is niet de bedoeling dat u in herhaling valt. De griffier houdt aantekening van wat op de zitting is besproken.

Het kan zijn dat de voorzieningenrechter vindt dat de zitting anders moet verlopen.

Daarover krijgt u uiterlijk veertien dagen van tevoren bericht.

Nadere stukken

In deze zaak kunt u nog nadere stukken indienen. Deze stukken moeten uiterlijk op 2 januari 2024 door de voorzieningenrechter zijn ontvangen. De stukken worden direct aan de andere partij(en) gestuurd, tenzij ze niet meer op tijd zouden kunnen aankomen. In dat geval worden de stukken voor of tijdens de zitting aan de andere partij(en) gegeven. U kunt deze stukken ook alvast in kopie aan de andere partijen sturen. Daarmee wordt een efficiënte behandeling van de zaak op de zitting bevorderd.

Getuigen en deskundigen

U kunt getuigen en/of deskundigen meebrengen naar de zitting. U kunt getuigen of deskundigen ook oproepen met een aangetekende brief of deurwaardersexploot om op de zitting te verschijnen. Dat doet u allemaal op eigen kosten. De voorzieningenrechter beslist zelf of het horen van getuigen of deskundigen nodig is om de zaak goed te kunnen beoordelen.

De voorzieningenrechter kan beslissen dat een persoon niet formeel als getuige zal worden gehoord. Hij kan hem dan wel vragen laten beantwoorden als hij dat nodig vindt.

Vertegenwoordiging

Als u zich laat vertegenwoordigen, moet uw vertegenwoordiger een schriftelijke, door u ondertekende machtiging meenemen naar de zitting. Een machtiging is niet nodig als uw vertegenwoordiger advocaat is.

Proceskosten

In de uitspraak kan een partij worden veroordeeld in de proceskosten van een andere partij. Als u in aanmerking wilt komen voor vergoeding van proceskosten, dan moet u het 'Formulier Proceskosten' van de website van de Raad van State (<https://www.raadvanstate.nl/overrvs/bestuursrechtspraak/rechtszitting/>) downloaden, uitprinten en invullen. Als u geen internetaansluiting of printer hebt, kunt u het formulier telefonisch opvragen bij de behandelend ambtenaar in deze zaak. Op de dag van de rechtszitting geeft u het ingevulde formulier vóór de zitting af bij de inschrijfbalie. Vergeet dit niet! Zodra de zitting voorbij is, wordt het dossier gesloten en kunnen er geen stukken meer aan worden toegevoegd. In de uitspraak staat of uw kosten worden vergoed.

Samenstelling Kamer

U kunt op de zittingsagenda op de website van de Raad van State zien welke staatsraad als voorzieningenrechter de zaak behandelt.

Openbaarmaking

Op de website van de Raad van State wordt iedere werkdag om 10.00 uur aangekondigd welke uitspraken over verzoeken om voorlopige voorzieningen die dag openbaar worden gemaakt. Om 14.00 uur wordt de geanonimiseerde tekst van deze uitspraken op de website van de Raad van State gepubliceerd (www.raadvanstate.nl/uitspraken). Meer informatie hierover vindt u op de website van de Raad van State. Partijen ontvangen zo snel mogelijk een kopie van de uitspraak.

Bereikbaarheid en huisregels Raad van State

Informatie over de bereikbaarheid van het gebouw vindt u op de website van de Raad van State (www.raadvanstate.nl/contact). Daar staan ook de huisregels die gelden in het gebouw.

Privacy

De Afdeling stuurt de stukken die u stuurt, door aan de andere partijen. Houdt u daar rekening mee als u stukken met privacygevoelige informatie stuurt. Voor meer informatie gaat u naar www.raadvanstate.nl/privacyverklaring.

Aangezien dit bericht geautomatiseerd is aangemaakt, is dit niet ondertekend.

Hoogachtend,
de griffier

Digitaal loket van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

Soort procedure

Soort procedure

Soort procedure (Hoger) beroep en voorlopige voorziening

Beroep/Hoger beroep

(Hoger) beroep en voorlopige voorziening

Maak uw keuze! Beroep

Bestreden besluit

Beroep

Maak uw keuze Tegen een besluit van een bestuursorgaan

Bestuursorgaan Gemeenteraad

In welke gemeente is het bestuursorgaan gevestigd? Woerden

Tegen een besluit van een bestuursorgaan

Wat is het kenmerk van het besluit? D/23/113888 Z/22/051791

Waarover gaat de zaak? Vaststelling bestemmingsplan Ongelijkvloerse kruising Beneluxlaan Woerden

Gronden

Gronden

U kunt uw redenen/gronden in onderstaand vlak invullen.

Hierbij dien ik een verzoek voor een voorlopige voorziening in omdat het besluit een onomkeerbaar effect heeft op de omgeving. De ongelijkvloerse kruising zorgt er ook voor dat de naastgelegen kruising voor minimaal anderhalf jaar gevaarlijker wordt.

Zie bijlage voor redenen/gronden.



De mogelijkheid bestaat ook om de redenen/gronden als bijlage toe te voegen. Selecteer daarvoor onderstaand vinkje.

Ik stuur redenen/gronden als digitale bijlage mee.

Indiener

Keuzemenu

Gegevens indiener

Ik treed op voor mijzelf

Gegevens indiener

Voorletter(s)

█

Tussenvoegsel

Achternaam

█

Is het adres een Nederlands adres?

Ja

Nederlands adres Ja

Postcode

█

Huisnummer

2

Huisnummertoevoeging

Straatnaam

█

Woonplaats

█

Is bovenstaand adres ook het correspondentieadres?

Ja

Adres ook correspondentieadres Ja

Telefoonnummer

█

Telefoonnummer2

Faxnummer

Bijlage(n)

Bijlage

Bijlage type

redenen/gronden

Bijlage

231115 Raad van State Bestemmingsplan Ongelijkvloerse kruising def.pdf

Verzenden

Afhandeling

Referentienummer

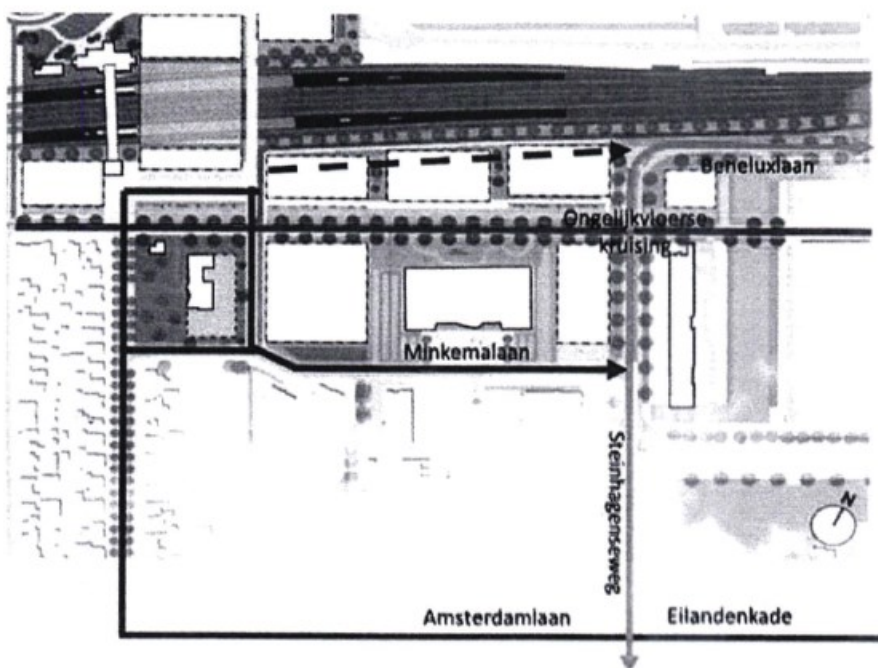
0711-4405

Beroep tegen de vaststelling van het bestemmingsplan ongelijkvloerse kruising Beneluxlaan Woerden

Met dit beroepsschrift stel ik (als een van de aanspreekpunten voor de gemeente van de Klankbordgroep Stationsgebied Zuidzijde) beroep in bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen de beslissing van de gemeenteraad Woerden, vaststelling bestemmingsplan ongelijkvloerse kruising Beneluxlaan Woerden, planidentificatie NL.IMRO.0632.BPongvlkruisbenelx-bVA1, Raadsbesluit D/23/113888 Z/22/051791, 14 september 2023.

Ik ben het niet eens met deze beslissing, omdat in dit bestemmingsplan de samenhang met het aangrenzende plangebied ontbreekt, de verkeersveiligheid voor de volgende kruising sterk zal afnemen en bestaande fietsroutes worden aangetast. Ik verzoek uw afdeling daarom het genoemde besluit te vernietigen. Dit verzoek licht ik als volgt toe.

Doordat er geen samenhang is in de maatregelen die genomen worden op de wijkontsluitingsweg Beneluxlaan/Steinhagenseweg veroorzaakt dit bestemmingsplan een gevaarlijke situatie bij de naastgelegen kruising. Deze kan enkel in samenhang, dus in één bestemmingsplan, worden opgelost. Daarnaast ontbreekt een samenhangend plan voor de routes voor fietsers en voetgangers omdat deze routes worden aangetast door de ongelijkvloerse kruising. Ook de bouwblokken (bestaand en gepland) rond de kruising moeten aansluiten op de hoogteverschillen die ontstaan door de ongelijkvloerse kruising. De ontsluiting van deze blokken voor voet, fiets en auto zien wij niet in dit bestemmingsplan. Wij hebben geen inzicht in de mogelijkheden of onmogelijkheden die worden veroorzaakt door de ongelijkvloerse kruising. Als de ongelijkvloerse kruising wordt uitgevoerd kan een onomkeerbare situatie ontstaan omdat er onmogelijkheden naar voren kunnen komen bij verdere uitwerking van de plannen. Dit kan worden voorkomen door een samenhangend plan te maken. Daarom is een ruimere begrenzing van het bestemmingsplan noodzakelijk.



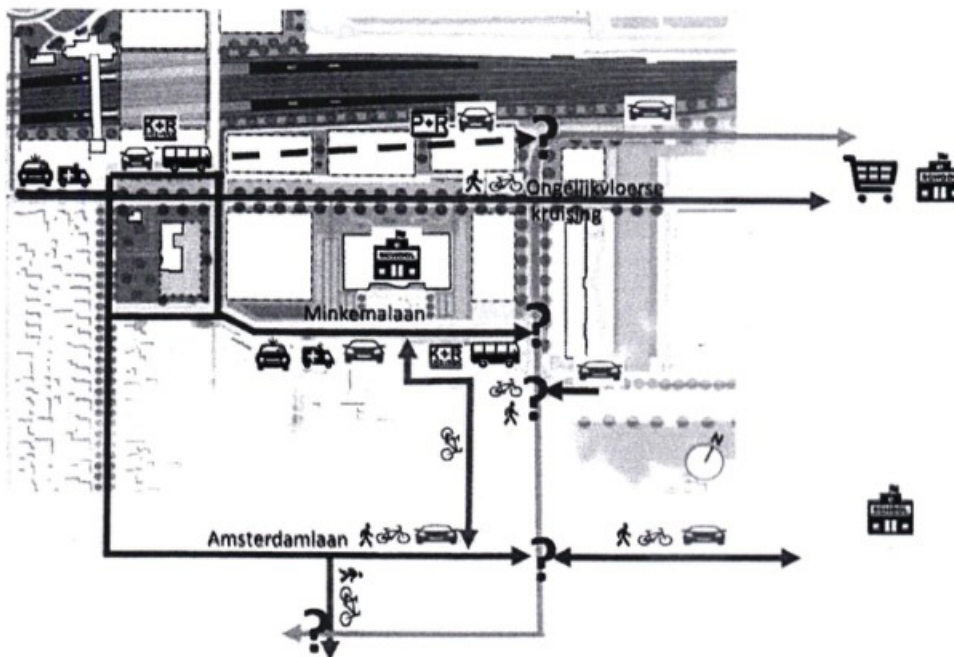
Wij willen dat er eerst een totale, samenhangende oplossing voor de wijkontsluitingsweg Beneluxlaan/Steinhagenseweg wordt vastgesteld met oplossingen:

1. voor alle kruisingen met name die van de Steinhagenseweg met Amsterdamlaan/Eilandenkade;
2. voor de routes voor fietsers en voetgangers die moeten wijzigen ten gevolge van deze ongelijkvloerse kruising en
3. voor de aansluitingen op alle bestaande en nog te realiseren bouwblokken rond de ongelijkvloerse kruising.

Verder maken wij ons zorgen over de financiën voor alle benodigde werkzaamheden die ontstaan door de aanleg van de ongelijkvloerse kruising en waar nog geen besluit over is genomen door de gemeenteraad. Wij betreuren het dat de participatie moeizaam verloopt en wij het zover hebben moeten laten komen om in beroep te gaan. De gemeente heeft het besluit voor de ongelijkvloerse kruising in 2020 genomen zonder participatie. In de participatie die daarna wel op gang is gekomen voor de woningbouwlocaties, de fietsroutes en kruising Amsterdamlaan/Eilandenkade werden vragen over de ongelijkvloerse kruising steeds afgedaan met het is al besloten door de Raad. De Raad geeft aan dat de ongelijkvloerse kruising al in hun partijprogramma is opgenomen en daarom politiek is geworden. Men houdt hier vast aan een middel (de ongelijkvloerse kruising) en is daarbij het doel (veilige overstek voor fietsers en voetgangers en doorstroming voor het autoverkeer in de wijk) uit het oog verloren.

Geen samenhang in de oplossingen voor de wijkontsluitingsweg

In het bestemmingsplan wordt de bestemming verkeer opgenomen in Hoofdstuk 2 bestemmingsregels artikel 3 Verkeer. In artikel 3.1 bestemmingsomschrijving wordt onder punt d. viaducten, ongelijkvloerse kruisingen en vergelijkbare kunstwerken ten behoeve van het (weg)verkeer opgenomen. Deze ongelijkvloerse kruising tast de samenhang in het bestaande verkeersnetwerk aan. Op de kruising van de Steinhagenseweg met de Amsterdamlaan/Eilandenkade ontstaat zelfs een gevaarlijkere situatie voor de fietsers en voetgangers. Daarnaast zal het voor het autoverkeer moeilijker worden om de wijk uit te komen.



Samenhangende oplossingen voor de wijkontsluitingsweg

Ad 1. Oplossingen voor overige kruisingen Beneluxlaan/Steinhagenseweg

De gemeente geeft aan dat er een verband is tussen de ongelijkvloerse kruising en het kruispunt bij de Amsterdamlaan/Eilandenkade, zoals ook in het antwoord op onze zienswijze wordt gesteld. De gemeente geeft in het antwoord aan dat de verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling op het kruispunt bij de Amsterdamlaan wel de aandacht van het college heeft en er wordt een onderzoek naar het (toekomstige) functioneren van dit kruispunt uitgevoerd. Omdat dit kruispunt in de toekomst door onder andere de geplande woningbouw en extra overstekende fietsers drukker wordt, zal in het uitgevoerde onderzoek worden bekeken hoe de verkeersveiligheid vergroot kan worden.

Wij zijn van mening dat de oplossing voor de kruising Steinhagenseweg met Amsterdamlaan/Eilandenkade moet worden meegenomen in dit bestemmingsplan omdat er een direct verband is tussen de kruisingen. De ongelijkvloerse kruising kan alleen aangelegd worden als er tegelijkertijd een oplossing wordt gerealiseerd voor de kruising Steinhagenseweg met Amsterdamlaan/Eilandenkade. Deze kruising wordt namelijk gevaarlijker voor overstekende fietsers en voetgangers. Dit komt door de betere doorstroming van het autoverkeer op de Beneluxlaan/Steinhagenseweg ten gevolge van de aanleg van de ongelijkvloerse kruising. Ook wordt de doorstroming van het autoverkeer vanaf de Eilandenkade en de Amsterdamlaan verslechterd door de aanleg van de ongelijkvloerse kruising.

De benodigde oplossing voor de kruising Steinhagenseweg met Amsterdamlaan/Eilandenkade wordt niet als randvoorwaarde meegenomen in dit bestemmingsplan. Het kan niet zo zijn dat je een kruising veiliger maakt ten koste van de veiligheid van de volgende kruising. Hiermee verleg je het probleem.

Ook is een doel om de doorstroming van het autoverkeer te verbeteren. Op de Beneluxlaan/Steinhagenseweg zal het autoverkeer inderdaad beter doorstromen, maar het autoverkeer vanuit de woonwijken naar de wijkontsluitingsweg zal verslechteren. De vraag is welke doorstroming nu wordt verbeterd. Het autoverkeer in de wijk of het doorgaande verkeer van de A12 naar de A2? Ook is er nog onduidelijk hoe de overige aansluitingen van het autoverkeer zullen gaan functioneren bij realisatie van de ongelijkvloerse kruising. De aansluiting van de Minkemalaan die nu ook gebruikt wordt voor bussen en calamiteitenverkeer is niet uitgewerkt in dit bestemmingsplan. Ook het kiss&ride verkeer is nog niet opgelost die het toenemende fietsverkeer vanuit de ongelijkvloerse kruising over het Jan Ruijsspad moet kruisen bij het station.

Het college heeft aangegeven direct met de ongelijkvloerse kruising te willen starten. Maar de uitvoering van een oplossing van de kruising Steinhagenseweg met Amsterdamlaan/Eilandenkade zal volgens het college pas anderhalf jaar later op zijn vroegst kunnen worden gestart. Dit betekent dat na uitvoering van de ongelijkvloerse op kruising Steinhagenseweg met Amsterdamlaan/Eilandenkade minimaal voor de periode van anderhalf jaar of waarschijnlijk langer een gevaarlijke situatie zal ontstaan. Er is nog geen volledig onderzoek bekend van de gevolgen van de ongelijkvloerse kruising. Wel is door verkeerskundige bureaus aangegeven dat er een effect zal zijn. De gemeente erkent het effect ook maar is niet bereid om de oplossingen voor de kruisingen in samenhang te realiseren. Sterker nog: de gemeente veroorzaakt willens en wetens een zeer gevaarlijke situatie op de kruising Steinhagenseweg met Amsterdamlaan/Eilandenkade door direct te willen starten met de ongelijkvloerse kruising. Ook zijn de oplossingen voor de overige verkeersstromen niet in beeld.



Verworpen amendement voorkom waterbedeffect Eilandenkade/Amsterdamlaan:

De zorgen die door de Klankbordgroep Stationsgebied Zuidzijde zijn geuit, inzake de kruising Eilandenkade/Amsterdamlaan, te erkennen en aanpassingen voor deze kruising tegelijkertijd met de werkzaamheden van de Beneluxlaan uit te voeren c.q. mee te nemen.

Toelichting De ongelijkvloerse kruising aan de Beneluxlaan is een verrijking voor de ontwikkeling van het Snellerpoort-gebied. Deze verrijking zorgt ook voor een verandering van de infrastructuur in de openbare ruimte. De rotonde in de nabijheid van Cazas Wonen zal verdwijnen en dat betekent dat fietsers op een ander manier moeten oversteken. Veel bewoners van Snel en Polanen die nu gebruik maken van de rotonde, omdat ze voorrang hebben, moeten een stuk doorfietsen naar de tunnel of kunnen oversteken bij de kruising Eilandenkade/Amsterdamlaan. De kans is groot dat een overgrote deel gebruik zal maken van de kruising Eilandenkade/Amsterdamlaan. Deze kruising wordt op dit moment al als onveilig ervaren. Met een mogelijke intensivering van de verkeersbewegingen door de komst de ongelijkvloerse kruising op de Beneluxlaan is de kans op een ongeval op de kruising Eilandenkade/Amsterdamlaan alleen maar groter.

Citaat wethouder behandeling besluit bestemmingsplan ongelijkvloerse kruising (Raadsbesluit D/23/113888 Z/22/051791 14 september 2023):

".. dat ik met de bewoners en met u zie dat er een probleem ook bij de Amsterdamlaan is, dat hebben wij ook erkent en herkent. Dat betekent dat aan het eind van het jaar dat wij verwachten dat de variantenstudie die al plaatsgevonden heeft, ook met de bewoners dat we die naar buiten kunnen brengen. Dat we in Q1 dan ook een raadsvoorstel aan u kunnen voorleggen. Dat betekent dat we daarna moeten tekenen, nog een keer participeren, een bestek schrijven en met een aannemer aan de slag moeten dat betekent dat we sowieso dat we dan toch wel anderhalf jaar verder zijn voor de echte definitieve aanleg, afhankelijk natuurlijk van de variant die u kiest. Een rotonde zal veel meer tijd kosten dan kleine aanpassingen. Daarom ontraad ik het amendement sterk. Want als u instemt met het voorstel betekent dat ik de komende tijd de laatste tikken kan geven met de aannemer die geselecteerd is voor de ongelijkvloerse kruising. Dat we dit jaar de leidingen e.d. al om kunnen leggen en dat wij als het goed is binnen een jaar de tunnel kunnen openen. En gezien het probleem, het is daarnet ook al een paar keer gezegd, zouden wij het zonde vinden als de koppeling er zou zijn met de uitvoering van de kruising Amsterdamlaan. En nogmaals ik herken en erken het probleem en wij gaan daar wat voorleggen om tot een oplossing te komen."

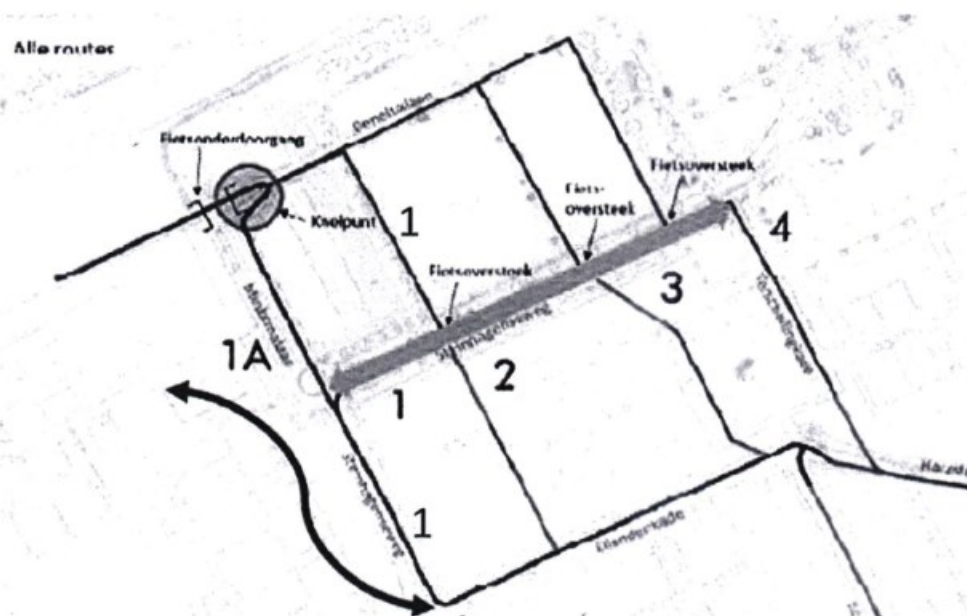


Ad 2. Oplossingen voor de bestaande fietsroutes

Door de aanleg van de ongelijkvloerse kruising wordt de bestaande fietsstructuur aangetast. Dit is in 2018 al geconstateerd in het verkeersonderzoek van Witteveen + Bos. Met de ongelijkvloerse kruising en het opheffen van de bestaande rotonde wordt inbreuk gemaakt op het bestaande fijnmazige fietsnetwerk. Dit is onwenselijk en tegen het gemeentelijk beleid.

Er is in 2022 gekeken naar de toeleidende fietsroutes naar de ongelijkvloerse kruising (zie onderstaande afbeelding). Er is niet gekeken naar wat dit betekent voor de andere fietsroutes. De fietsroutes over de huidige rotonde en het fietspad naast de oude Steinhagenseweg zullen worden opgeheven, waardoor de fietsroute van en naar het winkelcentrum richting de buurt onder het Minkema College verdwijnt (gele pijl). De logische fietsroute vanaf de Eilandenkade naar het Minkema College wordt verlegd naar het kruispunt Amsterdamlaan/Eilandenkade en de fietsers moeten vervolgens via de Helsinkilaan en de aansluiting op de Minkemalaan bij het Cazasgebouw rijden, die daarvoor allerminst zijn gedimensioneerd (paarse pijl). Daarnaast valt te vrezen dat fietsers het nieuwe geplande zebrapad ter plaatse van de huidige – op de heffen – rotonde zullen misbruiken omdat de oversteek hier verdwijnt. Voor scholieren van het Minkemacollege kan het realiseren van route 1A een oplossing zijn.

Wij dringen erop aan dat een beeld wordt gegeven van alle fietsroutes die wijzigen en niet alleen die naar de ongelijkvloerse kruising, want deze kruising is niet voor iedereen in de wijk Snel en Polanen een route.



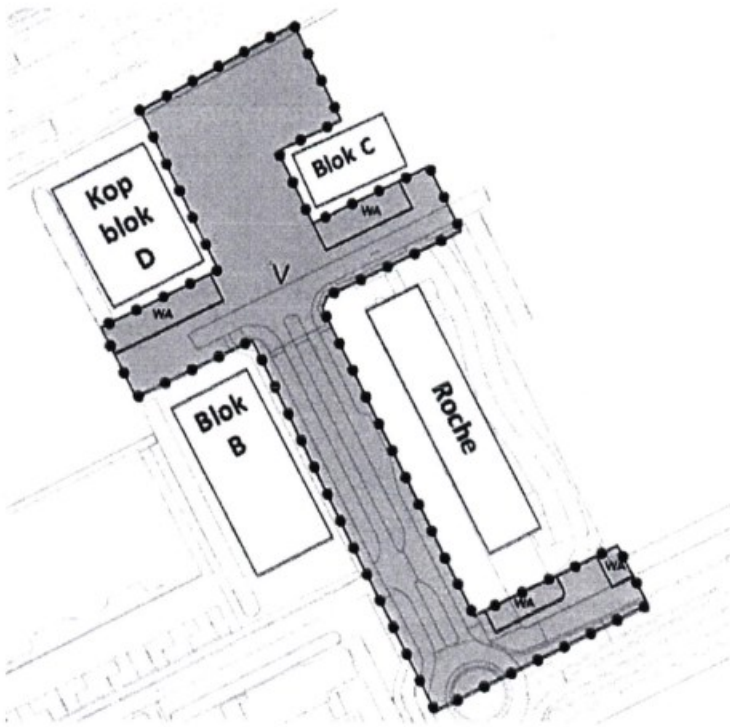
Het is nodig om route 1A ook mogelijk te maken. Deze fietsroute kan worden aangelegd langs de Steinhagenseweg/Beneluxlaan naar de ongelijkvloerse kruising met een lange, flauwe helling op gemeentelijke grond aan de oostzijde van de weg. Dit houdt het fietsnetwerk fijnmazig. Het profiel is breed genoeg om dit uit te voeren met een helling naar de ongelijkvloerse kruising zonder dat er een knelpunt bij de aansluiting met het Jan Ruijsspad ontstaat. Tevens zal daarmee de druk op het kruispunt Amsterdamlaan/Eilandenkade verminderen, waardoor deze veiliger wordt en de Helsinkilaan minder wordt belast.



Ad 3. Aansluiting op bestaande en nieuw aan te leggen bouwblokken

Wij missen de samenhang tussen de ongelijkvloerse kruising en de aansluiting op de toekomstige bouwblokken. Het gaat om bouwblok B (Plan Plané), bouwblok C en de kop van bouwblok D (zie onderstaande afbeelding). Er is voor Blok B (Plan Plané) een bestemmingsplan in voorbereiding en de visie Stationsgebied wordt uitgewerkt tot een stedenbouwkundig plan. Maar hoe de ontsluiting van de gebouwen zal zijn is onduidelijk. Als dit via een aansluiting van de Minkemalaan op de Beneluxlaan moet gebeuren ontstaat een probleem vergelijkbaar met dat met het kruispunt Amsterdamlaan/Eilandenkade. Maar als dit via de Minkemalaan en de Van der Valk Boumanlaan moet gaan, ontstaat er extra druk op het kruispunt Amsterdamlaan/Eilandenkade. Ook is de ontsluiting van gebouw C onopgelost. Daarnaast is voor het (bestaande) Rochegebouw de afwikkeling van het (vracht)verkeer onduidelijk.

In het verleden is een stuk van het bestemmingsplan Snellerpoort vernietigd en nu wordt middels meerdere bestemmingsplannen een lappendeken van besluiten gemaakt. Wij dringen erop aan één bestemmingsplan te maken waarin de ongelijkvloerse kruising en de omliggende bouwblokken Roche, Blok B (Plan Plané), Blok C en de kop van blok D zijn ingepast. Dan wordt duidelijk hoe de ontsluitingen voor de auto, fiets en voetganger gaan lopen ter plaatse van de ongelijkvloerse kruising.



Financiën

18 december 2018 heeft de raad het college 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.

In het Raadsvoorstel veilige oversteek Steinhagenseweg Beneluxlaan (19r.00932 12 maart 2020) is aangegeven dat de kosten voor een kruispunt met een verkeersregelininstallatie (VRI) € 2,2 tot € 2,7 miljoen zijn, de kosten voor een voorrangsp plein met VRI € 2,9 tot € 3,4 miljoen en een ongelijkvloerse kruising € 3,4 tot € 3,7 miljoen. Hierbij worden zeer onrealistisch de kosten van onderhoud over 100 jaar meegenomen.

Bij de beantwoording van de technische vraag van Progressief Woerden bij het raadsvoorstel wordt een beter beeld gegeven van de verschillen in de kosten namelijk: dat de kosten voor een kruispunt met VRI € 0,9 miljoen zijn, de kosten voor een voorrangsp plein met VRI € 1,1 miljoen en een ongelijkvloerse kruising € 2,7 miljoen. De kapitaallasten van de ongelijkvloerse kruising zijn inclusief onderhoud hoger dan die van de andere varianten.

In dit raadsvoorstel wordt ook aangegeven dat de toeleidende routes naar de tunnel moeten worden aangepast. Deze kosten worden minimaal meegenomen in de berekening € 0,16 tot € 0,5 miljoen en dit wordt niet in het overzicht als nadeel meegegeven. Ook de maatregelen voor de nieuwe ontsluiting van Roche zijn niet opgenomen.

Wel wordt er een duidelijke kanttekening gemaakt dat vanuit stedenbouwkundig oogpunt de fietstunnel niet de voorkeur heeft door de barrière werking en het dwangpunt in de toekomstige gebiedsontwikkelingen.

Ten slotte wordt al aangegeven dat er gevolgen voor de kruising Amsterdamlaan-Eilandenkade zullen zijn, maar dit wordt als volgt afgedaan:

Aanpassing kruispunt Amsterdamlaan-Eilandenkade

Ondanks het kiezen voor een robuuste/veilige kruispuntoplossing ter hoogte van het Roche-gebouw zullen fietsers blijven oversteken bij het kruispunt Amsterdamlaan-Eilandenkade. Voor dit kruispunt geldt dat de afwikkeling, de oversteekbaarheid en de verkeersveiligheid minder goed zijn dan bij de tunnel. Daarom adviseert het verkeerskundig adviesbureau om extra toeleidende routes aan te leggen om zoveel mogelijk fietsers naar de tunnel te geleiden.

Met raadsvoorstel D/22/049799 Z/21/022585 18 januari 2022 is besloten om een onderzoek uit te zetten naar de gevolgen voor de kruising met de Amsterdamlaan/Eilandenkade. Tevens is er een voorkeur uitgesproken voor fietsroute 4. Ook is het raadsvoorstel het ontwerp voor de ongelijkvloerse kruising aangenomen. Ook wordt in dit raadsvoorstel duidelijk dat de werkelijke kosten € 4,2 miljoen zijn in plaats van € 3,4 tot € 3,7 miljoen. De eerder genoemde kosten waren minus de toegezegde subsidie en de bijdrage uit de grondexploitatie.

De kosten van de toeleidende fietsroutes zijn voor de gekozen route 4 geraamd op € 0,6 tot € 0,8 miljoen in plaats van de eerder aangegeven € 0,16 tot € 0,5 miljoen.

Daarnaast zal nog € 0,5 tot € 2,0 miljoen moeten worden uitgegeven voor de aanpassing van de kruising Amsterdamlaan/Eilandenkade die noodzakelijk wordt door de aanleg van de ongelijkvloerse kruising. Ook komen nog de kosten van het omleggen van de fietsroutes en de aanpassing van de ontsluiting Roche hierbij.

Er is door het college een onrealistische vergelijking gemaakt tussen de kosten van een oplossing met VRI en een oplossing met de ongelijkvloerse kruising.



Wij maken ons zorgen dat een goede oplossing voor de kruising Amsterdamlaan/Eilandenkade wordt afgewezen omdat deze te duur zal zijn. Dan zal de tijdelijke onveiligere situatie van minimaal anderhalf jaar op de kruising een blijvende onveiligere situatie worden. Daarom is één samenhangende oplossing in één bestemmingsplan voor alle kruisingen en de fietsroutes en routes voor voetgangers met één financieel besluit voor de uitvoering nodig.

Participatie

Op 18 december 2018 heeft de raad het college 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. In het Raadsvoorstel veilige oversteek Steinhagenseweg Beneluxlaan (19r.00932, 12 maart 2020) is een besluit genomen voor een ongelijkvloerse kruising. Over de impact van de ongelijkvloerse kruising op de omgeving met name op de toeleidende fietsroutes is niet met de omgeving gesproken. Er heeft geen participatie plaatsgevonden.

In november 2021 is er een inloopavond geweest over de toeleidende fietsroutes. Over de voor- en nadelen van de ongelijkvloerse kruising mocht niet meer worden gesproken want dat was al door de gemeenteraad besloten. Er mocht alleen gekozen worden tussen de toeleidende fietsroutes.

Op 17 februari heeft een politieke avond Ongelijkvloerse kruising Beneluxlaan plaats gevonden. De klankbordgroep Stationsgebied Zuidzijde heeft in de inspreektijd haar zorg gedeeld met betrekking tot de samenhang. Er zijn deze avond veel goede inhoudelijke vragen door alle raadsleden met betrekking tot het raadsvoorstel gesteld. De klankbordgroep is teleurgesteld in de beantwoording van deze vragen door de wethouder. Hoewel de Raad veel zorgen van de klankbordgroep herkende werd het raadsvoorstel Ongelijkvloerse kruising niet als bespreekstuk geagendeerd.

Tijdens de Raadvergadering van 14 september 2023 stelde de wethouder dat er gesproken is met de klankbordgroep. De gemeente heeft met de klankbordgroep gesproken maar niet over de ongelijkvloerse kruising. Wel is er contact geweest met projectmanagers van de gemeente en verkeerskundigen met betrekking tot de visie stationsomgeving en het onderzoek naar de kruising Amsterdamlaan/Eilandenkade. In dezelfde raadsvergadering, waarin onze zienswijze (d.d. 21 april 2023) is behandeld, is er door raadsleden bij de wethouder op aangedrongen in gesprek te gaan met de klankbordgroep.

Naar aanleiding daarvan heeft op 30 oktober er een gesprek plaatsgevonden met twee wethouders en drie ambtenaren. De uitkomst van het gesprek was dat onze zorgen over met name de fietsstructuur serieus worden genomen. Op 26 november is een vervolgesprek met de ambtenaren ingepland. Dit is na de uiterste datum waarop beroep kan worden gedaan.

Conclusie is dat er geen participatie heeft plaatsgevonden over de keuze voor een ongelijkvloerse kruising. Bewoners hebben hun zorgen geuit over de gevolgen van deze kruising voor met name het kruispunt Amsterdamlaan/Eilandenkade.



Ingediend 15-11-2023 om 22:54

Raad van State Digitaal loket van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

Eigen kopie, niet insturen!

Digitaal loket van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

Soort procedure

Soort procedure

Soort procedure (Hoger) beroep en voorlopige voorziening

Beroep/Hoger beroep

(Hoger) beroep en voorlopige voorziening

Maak uw keuze! Beroep

Bestreden besluit

Beroep

Maak uw keuze Tegen een besluit van een bestuursorgaan

Bestuursorgaan Gemeenteraad

In welke gemeente is het bestuursorgaan gevestigd? Woerden

Tegen een besluit van een bestuursorgaan

Wat is het kenmerk van het besluit? D/23/113888 Z/22/051791

Waarover gaat de zaak? Vaststelling bestemmingsplan Ongelijkvloerse kruising Beneluxlaan Woerden.

Gronden

Gronden

U kunt uw redenen/gronden in onderstaand vlak invullen.

Wij dienen een verzoek in voor een voorlopige voorziening omdat de ongelijkvloerse kruising onomkeerbare gevolgen heeft voor de omgeving. Daarnaast ontstaat er minimaal anderhalf jaar lang een gevaarlijkere situatie voor fietsers en voetgangers op de naastgelegen kruising.

Zie voor redenen/gronden de bijlage.

RAAD VAN STATE INGEKOMEN 15 NOV. 2023	
ZAAKNR:	
AAN:	RM
BEHANDELD DD:	PAR: CM

De mogelijkheid bestaat ook om de redenen/gronden als bijlage toe te voegen. Selecteer daarvoor onderstaand vinkje.

Ik stuur redenen/gronden als digitale bijlage mee.

Indiener

Keuzemenu

Gegevens indiener

Ik treed op voor mijzelf

Gegevens indiener

Voorletter(s)

██████████

Tussenvoegsel

Achternaam

██████████

Is het adres een Nederlands adres?

Ja

Nederlands adres Ja

Postcode

██████████

Huisnummer

██

Huisnummertoevoeging

Straatnaam

██████████████████

Woonplaats

██████████

Is bovenstaand adres ook het correspondentieadres?

Ja

Adres ook correspondentieadres Ja

Telefoonnummer

██████████████████

Telefoonnummer2

Faxnummer

Bijlage(n)

Bijlage

Bijlage type

redenen/gronden

Bijlage

231115 Raad van State Bestemmingsplan Ongelijkvloerse kruising def.pdf

Verzenden

Afhandeling

Referentienummer

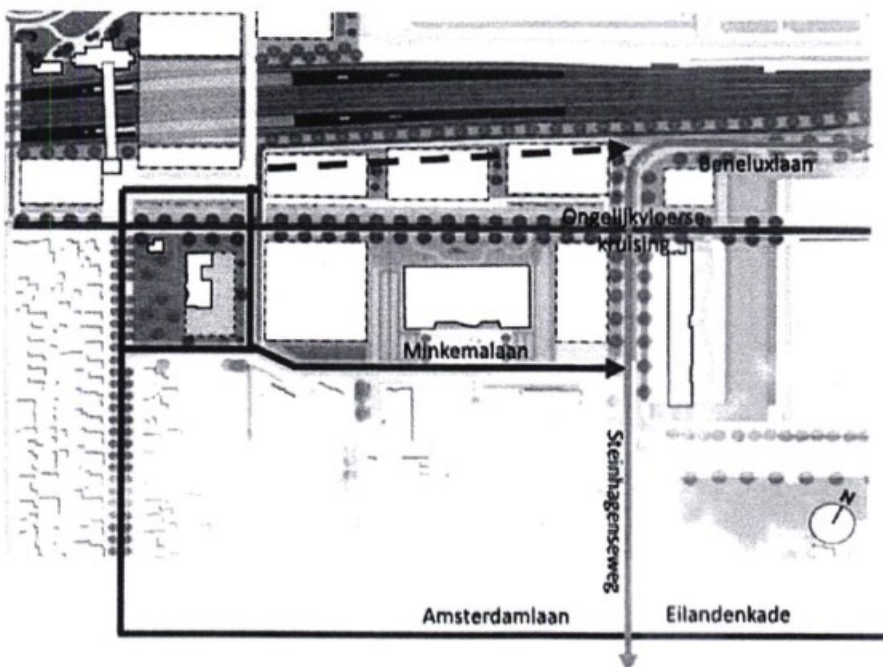
6606-8125

Beroep tegen de vaststelling van het bestemmingsplan ongelijkvloerse kruising Beneluxlaan Woerden

Met dit beroepsschrift stel ik (als een van de aanspreekpunten voor de gemeente van de Klankbordgroep Stationsgebied Zuidzijde) beroep in bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen de beslissing van de gemeenteraad Woerden, vaststelling bestemmingsplan ongelijkvloerse kruising Beneluxlaan Woerden, planidentificatie NL.IMRO.0632.BPongvlkruisbenelx-bVA1, Raadsbesluit D/23/113888 Z/22/051791, 14 september 2023.

Ik ben het niet eens met deze beslissing, omdat in dit bestemmingsplan de samenhang met het aangrenzende plangebied ontbreekt, de verkeersveiligheid voor de volgende kruising sterk zal afnemen en bestaande fietsroutes worden aangetast. Ik verzoek uw afdeling daarom het genoemde besluit te vernietigen. Dit verzoek licht ik als volgt toe.

Doordat er geen samenhang is in de maatregelen die genomen worden op de wijkontsluitingsweg Beneluxlaan/Steinhagenseweg veroorzaakt dit bestemmingsplan een gevaarlijke situatie bij de naastgelegen kruising. Deze kan enkel in samenhang, dus in één bestemmingsplan, worden opgelost. Daarnaast ontbreekt een samenhangend plan voor de routes voor fietsers en voetgangers omdat deze routes worden aangetast door de ongelijkvloerse kruising. Ook de bouwblokken (bestaand en gepland) rond de kruising moeten aansluiten op de hoogteverschillen die ontstaan door de ongelijkvloerse kruising. De ontsluiting van deze blokken voor voet, fiets en auto zien wij niet in dit bestemmingsplan. Wij hebben geen inzicht in de mogelijkheden of onmogelijkheden die worden veroorzaakt door de ongelijkvloerse kruising. Als de ongelijkvloerse kruising wordt uitgevoerd kan een onomkeerbare situatie ontstaan omdat er onmogelijkheden naar voren kunnen komen bij verdere uitwerking van de plannen. Dit kan worden voorkomen door een samenhangend plan te maken. Daarom is een ruimere begrenzing van het bestemmingsplan noodzakelijk.



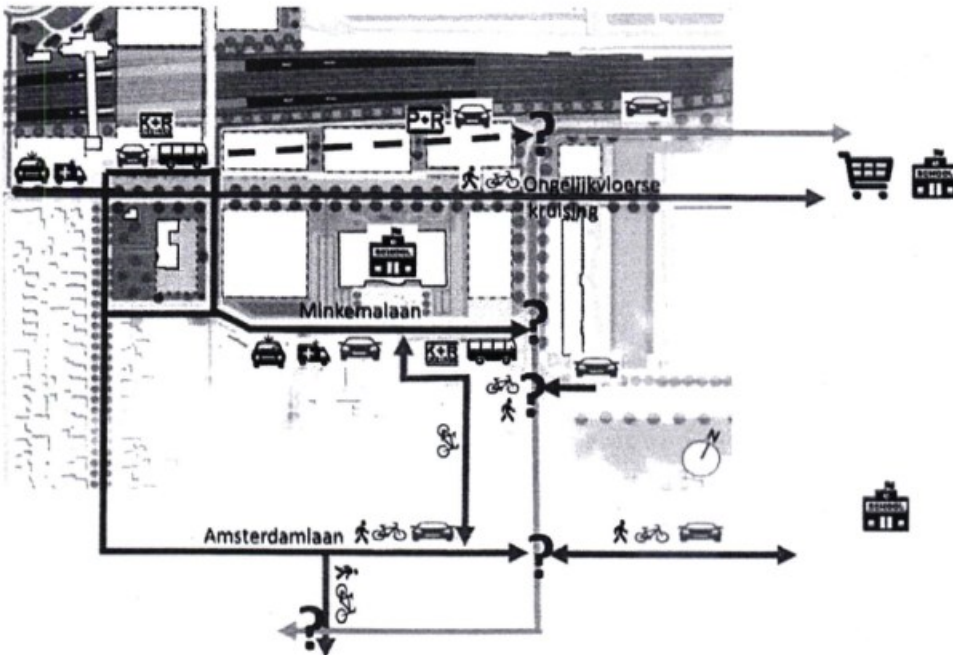
Wij willen dat er eerst een totale, samenhangende oplossing voor de wijkontsluitingsweg Beneluxlaan/Steinhagenseweg wordt vastgesteld met oplossingen:

1. voor alle kruisingen met name die van de Steinhagenseweg met Amsterdamlaan/Eilandenkade;
2. voor de routes voor fietsers en voetgangers die moeten wijzigen ten gevolge van deze ongelijkvloerse kruising en
3. voor de aansluitingen op alle bestaande en nog te realiseren bouwblokken rond de ongelijkvloerse kruising.

Verder maken wij ons zorgen over de financiën voor alle benodigde werkzaamheden die ontstaan door de aanleg van de ongelijkvloerse kruising en waar nog geen besluit over is genomen door de gemeenteraad. Wij betreuren het dat de participatie moeizaam verloopt en wij het zover hebben moeten laten komen om in beroep te gaan. De gemeente heeft het besluit voor de ongelijkvloerse kruising in 2020 genomen zonder participatie. In de participatie die daarna wel op gang is gekomen voor de woningbouwlocaties, de fietsroutes en kruising Amsterdamlaan/Eilandenkade werden vragen over de ongelijkvloerse kruising steeds afgedaan met het is al besloten door de Raad. De Raad geeft aan dat de ongelijkvloerse kruising al in hun partijprogramma is opgenomen en daarom politiek is geworden. Men houdt hier vast aan een middel (de ongelijkvloerse kruising) en is daarbij het doel (veilige overstek voor fietsers en voetgangers en doorstroming voor het autoverkeer in de wijk) uit het oog verloren.

Geen samenhang in de oplossingen voor de wijkontsluitingsweg

In het bestemmingsplan wordt de bestemming verkeer opgenomen In Hoofdstuk 2 bestemmingsregels artikel 3 Verkeer. In artikel 3.1 bestemmingsomschrijving wordt onder punt d. viaducten, ongelijkvloerse kruisingen en vergelijkbare kunstwerken ten behoeve van het (weg)verkeer opgenomen. Deze ongelijkvloerse kruising tast de samenhang in het bestaande verkeersnetwerk aan. Op de kruising van de Steinhagenseweg met de Amsterdamlaan/Eilandenkade ontstaat zelfs een gevaarlijkere situatie voor de fietsers en voetgangers. Daarnaast zal het voor het autoverkeer moeilijker worden om de wijk uit te komen.



Samenhangende oplossingen voor de wijkontsluitingsweg

Ad 1. Oplossingen voor overige kruisingen Beneluxlaan/Steinhagenseweg

De gemeente geeft aan dat er een verband is tussen de ongelijkvloerse kruising en het kruispunt bij de Amsterdamlaan/Eilandenkade, zoals ook in het antwoord op onze zienswijze wordt gesteld. De gemeente geeft in het antwoord aan dat de verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling op het kruispunt bij de Amsterdamlaan wel de aandacht van het college heeft en er wordt een onderzoek naar het (toekomstige) functioneren van dit kruispunt uitgevoerd. Omdat dit kruispunt in de toekomst door onder andere de geplande woningbouw en extra overstekende fietsers drukker wordt, zal in het uitgevoerde onderzoek worden bekeken hoe de verkeersveiligheid vergroot kan worden.

Wij zijn van mening dat de oplossing voor de kruising Steinhagenseweg met Amsterdamlaan/Eilandenkade moet worden meegenomen in dit bestemmingsplan omdat er een direct verband is tussen de kruisingen. De ongelijkvloerse kruising kan alleen aangelegd worden als er tegelijkertijd een oplossing wordt gerealiseerd voor de kruising Steinhagenseweg met Amsterdamlaan/Eilandenkade. Deze kruising wordt namelijk gevaarlijker voor overstekende fietsers en voetgangers. Dit komt door de betere doorstroming van het autoverkeer op de Beneluxlaan/Steinhagenseweg ten gevolge van de aanleg van de ongelijkvloerse kruising. Ook wordt de doorstroming van het autoverkeer vanaf de Eilandenkade en de Amsterdamlaan verslechterd door de aanleg van de ongelijkvloerse kruising.

De benodigde oplossing voor de kruising Steinhagenseweg met Amsterdamlaan/Eilandenkade wordt niet als randvoorwaarde meegenomen in dit bestemmingsplan. Het kan niet zo zijn dat je een kruising veiliger maakt ten koste van de veiligheid van de volgende kruising. Hiermee verleg je het probleem.

Ook is een doel om de doorstroming van het autoverkeer te verbeteren. Op de Beneluxlaan/Steinhagenseweg zal het autoverkeer inderdaad beter doorstromen, maar het autoverkeer vanuit de woonwijken naar de wijkontsluitingsweg zal verslechteren. De vraag is welke doorstroming nu wordt verbeterd. Het autoverkeer in de wijk of het doorgaande verkeer van de A12 naar de A2? Ook is er nog onduidelijk hoe de overige aansluitingen van het autoverkeer zullen gaan functioneren bij realisatie van de ongelijkvloerse kruising. De aansluiting van de Minkemalaan die nu ook gebruikt wordt voor bussen en calamiteitenverkeer is niet uitgewerkt in dit bestemmingsplan. Ook het kiss&ride verkeer is nog niet opgelost die het toenemende fietsverkeer vanuit de ongelijkvloerse kruising over het Jan Ruijsspad moet kruisen bij het station.

Het college heeft aangegeven direct met de ongelijkvloerse kruising te willen starten. Maar de uitvoering van een oplossing van de kruising Steinhagenseweg met Amsterdamlaan/Eilandenkade zal volgens het college pas anderhalf jaar later op zijn vroegst kunnen worden gestart. Dit betekent dat na uitvoering van de ongelijkvloerse op kruising Steinhagenseweg met Amsterdamlaan/Eilandenkade minimaal voor de periode van anderhalf jaar of waarschijnlijk langer een gevaarlijke situatie zal ontstaan. Er is nog geen volledig onderzoek bekend van de gevolgen van de ongelijkvloerse kruising. Wel is door verkeerskundige bureaus aangegeven dat er een effect zal zijn. De gemeente erkent het effect ook maar is niet bereid om de oplossingen voor de kruisingen in samenhang te realiseren. Sterker nog: de gemeente veroorzaakt willens en wetens een zeer gevaarlijke situatie op de kruising Steinhagenseweg met Amsterdamlaan/Eilandenkade door direct te willen starten met de ongelijkvloerse kruising. Ook zijn de oplossingen voor de overige verkeersstromen niet in beeld.



Verworpen amendement voorkom waterbedeffect Eilandenkade/Amsterdamlaan:

De zorgen die door de Klankbordgroep Stationsgebied Zuidzijde zijn geuit, inzake de kruising Eilandenkade/Amsterdamlaan, te erkennen en aanpassingen voor deze kruising tegelijkertijd met de werkzaamheden van de Beneluxlaan uit te voeren c.q. mee te nemen.

Toelichting De ongelijkvloerse kruising aan de Beneluxlaan is een verrijking voor de ontwikkeling van het Snellerpoort-gebied. Deze verrijking zorgt ook voor een verandering van de infrastructuur in de openbare ruimte. De rotonde in de nabijheid van Cazas Wonen zal verdwijnen en dat betekent dat fietsers op een ander manier moeten oversteken. Veel bewoners van Snel en Polanen die nu gebruik maken van de rotonde, omdat ze voorrang hebben, moeten een stuk doorfietsen naar de tunnel of kunnen oversteken bij de kruising Eilandenkade/Amsterdamlaan. De kans is groot dat een overgrote deel gebruik zal maken van de kruising Eilandenkade/Amsterdamlaan. Deze kruising wordt op dit moment al als onveilig ervaren. Met een mogelijke intensivering van de verkeersbewegingen door de komst de ongelijkvloerse kruising op de Beneluxlaan is de kans op een ongeval op de kruising Eilandenkade/Amsterdamlaan alleen maar groter.

Citaat wethouder behandeling besluit bestemmingsplan ongelijkvloerse kruising (Raadsbesluit D/23/113888 Z/22/051791 14 september 2023):

".. dat ik met de bewoners en met u zie dat er een probleem ook bij de Amsterdamlaan is, dat hebben wij ook erkent en herkent. Dat betekent dat aan het eind van het jaar dat wij verwachten dat de variantenstudie die al plaatsgevonden heeft, ook met de bewoners dat we die naar buiten kunnen brengen. Dat we in Q1 dan ook een raadsvoorstel aan u kunnen voorleggen. Dat betekent dat we daarna moeten tekenen, nog een keer participeren, een bestek schrijven en met een aannemer aan de slag moeten dat betekent dat we sowieso dat we dan toch wel anderhalf jaar verder zijn voor de echte definitieve aanleg, afhankelijk natuurlijk van de variant die u kiest. Een rotonde zal veel meer tijd kosten dan kleine aanpassingen. Daarom ontraad ik het amendement sterk. Want als u instemt met het voorstel betekent dat ik de komende tijd de laatste tikken kan geven met de aannemer die geselecteerd is voor de ongelijkvloerse kruising. Dat we dit jaar de leidingen e.d. al om kunnen leggen en dat wij als het goed is binnen een jaar de tunnel kunnen openen. En gezien het probleem, het is daarnet ook al een paar keer gezegd, zouden wij het zonde vinden als de koppeling er zou zijn met de uitvoering van de kruising Amsterdamlaan. En nogmaals ik herken en erken het probleem en wij gaan daar wat voorleggen om tot een oplossing te komen."

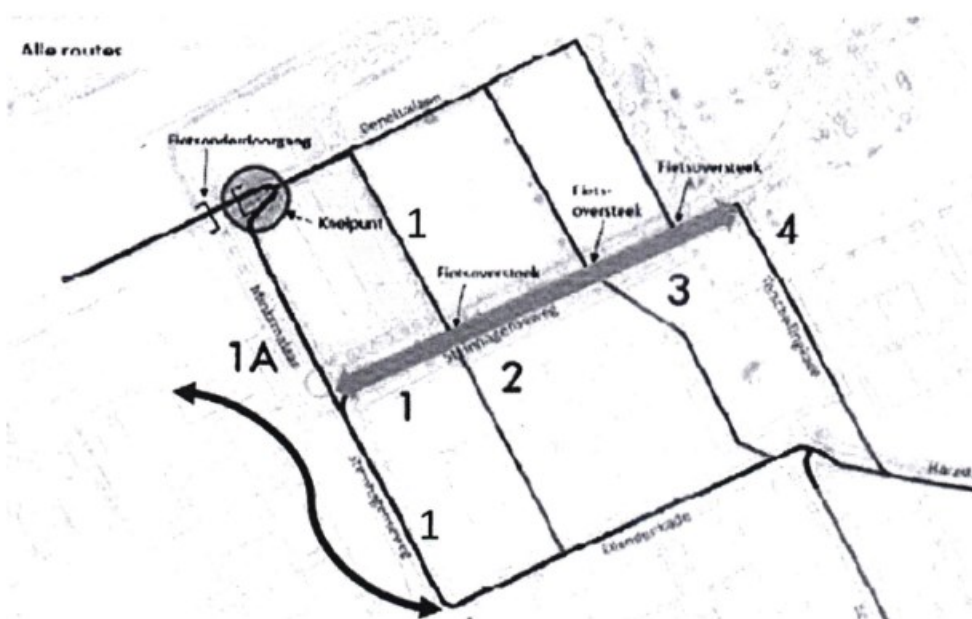


Ad 2. Oplossingen voor de bestaande fietsroutes

Door de aanleg van de ongelijkvloerse kruising wordt de bestaande fietsstructuur aangetast. Dit is in 2018 al geconstateerd in het verkeersonderzoek van Witteveen + Bos. Met de ongelijkvloerse kruising en het opheffen van de bestaande rotonde wordt inbreuk gemaakt op het bestaande fijnmazige fietsnetwerk. Dit is onwenselijk en tegen het gemeentelijk beleid.

Er is in 2022 gekeken naar de toeleidende fietsroutes naar de ongelijkvloerse kruising (zie onderstaande afbeelding). Er is niet gekeken naar wat dit betekent voor de andere fietsroutes. De fietsroutes over de huidige rotonde en het fietspad naast de oude Steinhagenseweg zullen worden opgeheven, waardoor de fietsroute van en naar het winkelcentrum richting de buurt onder het Minkema College verdwijnt (gele pijl). De logische fietsroute vanaf de Eilandenkade naar het Minkema College wordt verlegd naar het kruispunt Amsterdamlaan/Eilandenkade en de fietsers moeten vervolgens via de Helsinkilaan en de aansluiting op de Minkemalaan bij het Cazasgebouw rijden, die daarvoor allerm minst zijn gedimensioneerd (paarse pijl). Daarnaast valt te vrezen dat fietsers het nieuwe geplande zebrapad ter plaatse van de huidige – op de heffen – rotonde zullen misbruiken omdat de oversteek hier verdwijnt. Voor scholieren van het Minkemacollege kan het realiseren van route 1A een oplossing zijn.

Wij dringen erop aan dat een beeld wordt gegeven van alle fietsroutes die wijzigen en niet alleen die naar de ongelijkvloerse kruising, want deze kruising is niet voor iedereen in de wijk Snel en Polanen een route.



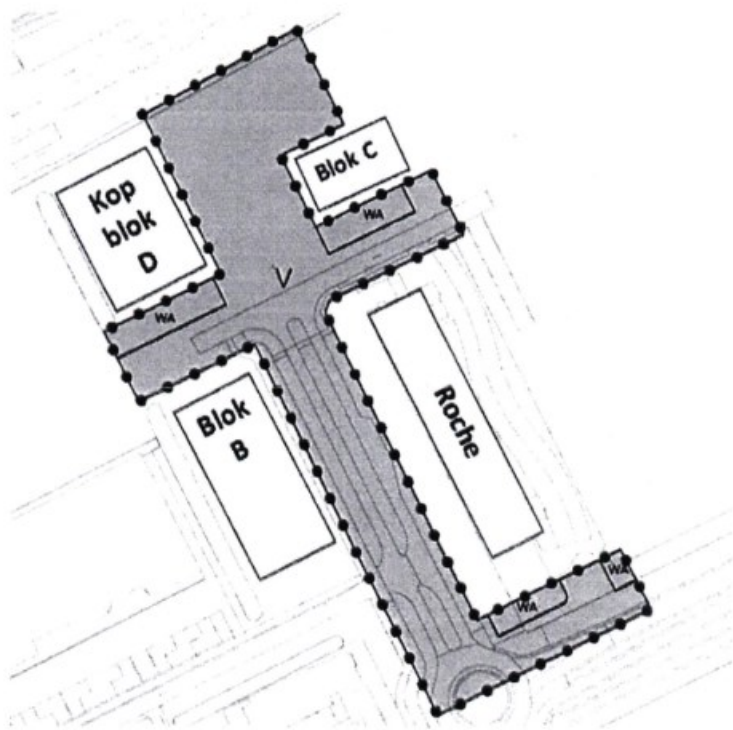
Het is nodig om route 1A ook mogelijk te maken. Deze fietsroute kan worden aangelegd langs de Steinhagenseweg/Beneluxlaan naar de ongelijkvloerse kruising met een lange, flauwe helling op gemeentelijke grond aan de oostzijde van de weg. Dit houdt het fietsnetwerk fijnmazig. Het profiel is breed genoeg om dit uit te voeren met een helling naar de ongelijkvloerse kruising zonder dat er een knelpunt bij de aansluiting met het Jan Ruijsspad ontstaat. Tevens zal daarmee de druk op het kruispunt Amsterdamlaan/Eilandenkade verminderen, waardoor deze veiliger wordt en de Helsinkilaan minder wordt belast.



Ad 3. Aansluiting op bestaande en nieuw aan te leggen bouwblokken

Wij missen de samenhang tussen de ongelijkvloerse kruising en de aansluiting op de toekomstige bouwblokken. Het gaat om bouwblok B (Plan Plané), bouwblok C en de kop van bouwblok D (zie onderstaande afbeelding). Er is voor Blok B (Plan Plané) een bestemmingsplan in voorbereiding en de visie Stationsgebied wordt uitgewerkt tot een stedenbouwkundig plan. Maar hoe de ontsluiting van de gebouwen zal zijn is onduidelijk. Als dit via een aansluiting van de Minkemalaan op de Beneluxlaan moet gebeuren ontstaat een probleem vergelijkbaar met dat met het kruispunt Amsterdamlaan/Eilandenkade. Maar als dit via de Minkemalaan en de Van der Valk Boumanlaan moet gaan, ontstaat er extra druk op het kruispunt Amsterdamlaan/Eilandenkade. Ook is de ontsluiting van gebouw C onopgelost. Daarnaast is voor het (bestaande) Rochegebouw de afwikkeling van het (vracht)verkeer onduidelijk.

In het verleden is een stuk van het bestemmingsplan Snellerpoort vernietigd en nu wordt middels meerdere bestemmingsplannen een lappendeken van besluiten gemaakt. Wij dringen erop aan één bestemmingsplan te maken waarin de ongelijkvloerse kruising en de omliggende bouwblokken Roche, Blok B (Plan Plané), Blok C en de kop van blok D zijn ingepast. Dan wordt duidelijk hoe de ontsluitingen voor de auto, fiets en voetganger gaan lopen ter plaatse van de ongelijkvloerse kruising.



Financiën

18 december 2018 heeft de raad het college 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.

In het Raadsvoorstel veilige oversteek Steinhagenseweg Beneluxlaan (19r.00932 12 maart 2020) is aangegeven dat de kosten voor een kruispunt met een verkeersregelinstantie (VRI) € 2,2 tot € 2,7 miljoen zijn, de kosten voor een voorrangsp plein met VRI € 2,9 tot € 3,4 miljoen en een ongelijkvloerse kruising € 3,4 tot € 3,7 miljoen. Hierbij worden zeer onrealistisch de kosten van onderhoud over 100 jaar meegenomen.

Bij de beantwoording van de technische vraag van Progressief Woerden bij het raadsvoorstel wordt een beter beeld gegeven van de verschillen in de kosten namelijk: dat de kosten voor een kruispunt met VRI € 0,9 miljoen zijn, de kosten voor een voorrangsp plein met VRI € 1,1 miljoen en een ongelijkvloerse kruising € 2,7 miljoen. De kapitaallasten van de ongelijkvloerse kruising zijn inclusief onderhoud hoger dan die van de andere varianten.

In dit raadsvoorstel wordt ook aangegeven dat de toeleidende routes naar de tunnel moeten worden aangepast. Deze kosten worden minimaal meegenomen in de berekening € 0,16 tot € 0,5 miljoen en dit wordt niet in het overzicht als nadeel meegegeven. Ook de maatregelen voor de nieuwe ontsluiting van Roche zijn niet opgenomen.

Wel wordt er een duidelijke kanttekening gemaakt dat vanuit stedenbouwkundig oogpunt de fietstunnel niet de voorkeur heeft door de barrière werking en het dwangpunt in de toekomstige gebiedsontwikkelingen.

Ten slotte wordt al aangegeven dat er gevolgen voor de kruising Amsterdamlaan-Eilandenkade zullen zijn, maar dit wordt als volgt afgedaan:

Aanpassing kruispunt Amsterdamlaan-Eilandenkade

Ondanks het kiezen voor een robuuste/veilige kruispuntoplossing ter hoogte van het Roche-gebouw zullen fietsers blijven oversteken bij het kruispunt Amsterdamlaan-Eilandenkade. Voor dit kruispunt geldt dat de afwikkeling, de oversteekbaarheid en de verkeersveiligheid minder goed zijn dan bij de tunnel. Daarom adviseert het verkeerskundig adviesbureau om extra toeleidende routes aan te leggen om zoveel mogelijk fietsers naar de tunnel te geleiden.

Met raadsvoorstel D/22/049799 Z/21/022585 18 januari 2022 is besloten om een onderzoek uit te zetten naar de gevolgen voor de kruising met de Amsterdamlaan/Eilandenkade. Tevens is er een voorkeur uitgesproken voor fietsroute 4. Ook is het raadsvoorstel het ontwerp voor de ongelijkvloerse kruising aangenomen. Ook wordt in dit raadsvoorstel duidelijk dat de werkelijke kosten € 4,2 miljoen zijn in plaats van € 3,4 tot € 3,7 miljoen. De eerder genoemde kosten waren minus de toegezegde subsidie en de bijdrage uit de grondexploitatie.

De kosten van de toeleidende fietsroutes zijn voor de gekozen route 4 geraamd op € 0,6 tot € 0,8 miljoen in plaats van de eerder aangegeven € 0,16 tot € 0,5 miljoen.

Daarnaast zal nog € 0,5 tot € 2,0 miljoen moeten worden uitgegeven voor de aanpassing van de kruising Amsterdamlaan/Eilandenkade die noodzakelijk wordt door de aanleg van de ongelijkvloerse kruising. Ook komen nog de kosten van het omleggen van de fietsroutes en de aanpassing van de ontsluiting Roche hierbij.

Er is door het college een onrealistische vergelijking gemaakt tussen de kosten van een oplossing met VRI en een oplossing met de ongelijkvloerse kruising.



Wij maken ons zorgen dat een goede oplossing voor de kruising Amsterdamlaan/Eilandenkade wordt afgewezen omdat deze te duur zal zijn. Dan zal de tijdelijke onveiligere situatie van minimaal anderhalf jaar op de kruising een blijvende onveiligere situatie worden. Daarom is één samenhangende oplossing in één bestemmingsplan voor alle kruisingen en de fietsroutes en routes voor voetgangers met één financieel besluit voor de uitvoering nodig.

Participatie

Op 18 december 2018 heeft de raad het college 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. In het Raadsvoorstel veilige oversteeek Steinhagenseweg Beneluxlaan (19r.00932, 12 maart 2020) is een besluit genomen voor een ongelijkvloerse kruising. Over de impact van de ongelijkvloerse kruising op de omgeving met name op de toeleidende fietsroutes is niet met de omgeving gesproken. Er heeft geen participatie plaatsgevonden.

In november 2021 is er een inloopavond geweest over de toeleidende fietsroutes. Over de voor- en nadelen van de ongelijkvloerse kruising mocht niet meer worden gesproken want dat was al door de gemeenteraad besloten. Er mocht alleen gekozen worden tussen de toeleidende fietsroutes.

Op 17 februari heeft een politieke avond Ongelijkvloerse kruising Beneluxlaan plaats gevonden. De klankbordgroep Stationsgebied Zuidzijde heeft in de inspreektijd haar zorg gedeeld met betrekking tot de samenhang. Er zijn deze avond veel goede inhoudelijke vragen door alle raadsleden met betrekking tot het raadsvoorstel gesteld. De klankbordgroep is teleurgesteld in de beantwoording van deze vragen door de wethouder. Hoewel de Raad veel zorgen van de klankbordgroep herkende werd het raadsvoorstel Ongelijkvloerse kruising niet als bespreekstuk geagendeerd.

Tijdens de Raadvergadering van 14 september 2023 stelde de wethouder dat er gesproken is met de klankbordgroep. De gemeente heeft met de klankbordgroep gesproken maar niet over de ongelijkvloerse kruising. Wel is er contact geweest met projectmanagers van de gemeente en verkeerskundigen met betrekking tot de visie stationsomgeving en het onderzoek naar de kruising Amsterdamlaan/Eilandenkade. In dezelfde raadsvergadering, waarin onze zienswijze (d.d. 21 april 2023) is behandeld, is er door raadsleden bij de wethouder op aangedrongen in gesprek te gaan met de klankbordgroep.

Naar aanleiding daarvan heeft op 30 oktober er een gesprek plaatsgevonden met twee wethouders en drie ambtenaren. De uitkomst van het gesprek was dat onze zorgen over met name de fietsstructuur serieus worden genomen. Op 26 november is een vervolgesprek met de ambtenaren ingepland. Dit is na de uiterste datum waarop beroep kan worden gedaan.

Conclusie is dat er geen participatie heeft plaatsgevonden over de keuze voor een ongelijkvloerse kruising. Bewoners hebben hun zorgen geuit over de gevolgen van deze kruising voor met name het kruispunt Amsterdamlaan/Eilandenkade.

