

RAPPORT

Vrachtverkeeronderzoek Hazerswoude-Dorp

Klant: Gemeente Alphen aan den Rijn

Referentie: BI4640-RHD-ZZ-XX-RP-Z-0001

Status: S0/P01.01

Datum: 12 januari 2023

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

George Hintzenweg 85
3068 AX Rotterdam
Mobility & Infrastructure
Trade register number: 56515154

+31 88 348 90 00 **T**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Vrachtverkeeronderzoek Hazerswoude-Dorp

Sub titel:
Referentie: BI4640-RHD-ZZ-XX-RP-Z-0001
Status: P01.01/S0
Datum: 12 januari 2023
Projectnaam: Vrachtverkeeronderzoek Hazerswoude-Dorp
Projectnummer: BI4640
Auteur(s): Marco van der Linden, Lieke Hüsslage, Koen Schreurs

Opgesteld door: Koen Schreurs, Lieke Hüsslage,
Marco van der Linden

Gecontroleerd door: Lieke Hüsslage

Datum: 09-01-2023

Goedgekeurd door: Marco van der Linden

Datum: 20-01-2023

Classificatie

Projectgerelateerd

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V.. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.

Inhoud

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	De opgave	2
1.3	Werkwijze en participatieproces	2
1.3.1	Participatieproces	2
2	Eerdere onderzoeken en resultaten / wat vooraf is gegaan	4
2.1	Tellingen 2018 en 2019	4
2.2	Herinrichting Dorpsstraat west	4
2.3	Onderzoek Movares 2021	5
2.4	Verkeersbesluit vrachtverbod	6
2.5	Ingekomen bezwaren	7
3	Toekomstige ontwikkelingen	8
3.1	N207-zuid: Kruispunt N209 - Dorpsstraat	8
3.2	Landbouwweg	9
4	Knelpunten en belangen	10
4.1	Veiligheid langzaam verkeer in combinatie met zwaar verkeer	10
4.2	Doorgaand landbouwverkeer en vrachtverkeer	10
4.3	Snelheidsoverschrijdingen	10
5	Oplossingsrichtingen	11
5.1	Vrachtwagenverbod Dorpsstraat oost en west	11
5.2	Vrachtwagenverbod Dorpsstraat oost en west, uitgezonderd bestemmingsverkeer	12
5.3	Vrachtwagenverbod Dorpsstraat oost en west, met ontheffingssysteem	13
5.4	Vrachtwagenverbod Dorpsstraat oost en west, uitgezonderd bestemmingsverkeer met camerahandhaving	14
5.5	Knip voor vrachtverkeer op Dorpsstraat oost en west	15
5.6	Vrachtwagenverbod in één richting, eenrichtingsverkeer vrachtverkeer Dorpsstraat oost en west	16
5.7	Herinrichting Dorpsstraat (fietsstroken)	17
5.8	Duidelijke bebording (omrij)routes vrachtverkeer	18
5.9	Vrachtwagenverbod Dorpsstraat oost en west, gedurende ochtendspits	19
5.10	Tonnage- en/of breedtebeperking	20
5.11	Samenvattend	21

5.12	Bespreking met de klankbordgroep	21
6	Voorkeursoplossingen en nadere uitwerking	22
6.1	Varianten I en II: vrachtwagenverbod	22
6.1.1	Variant I: Vrachtwagenverbod Dorpsstraat oost en west, uitgezonderd bestemmingsverkeer	22
6.1.2	Variant II: Vrachtwagenverbod Dorpsstraat oost en west, met ontheffingssysteem	22
6.1.3	Aandachtspunten alternatieve routes vrachtverkeer	23
6.2	Variant III: Knip voor vrachtverkeer	23
6.3	Variant IV: Eenrichtingsverkeer voor vrachtverkeer	24
6.4	Samenvattend	26
7	Een gedragen voorkeursoplossing	28

Bijlagen

A1	Verkeerstellingen 2018/2019
A1.1	Kentekenonderzoek 2018 Dorpsstraat oost
A1.2	Tellingen 2019 Dorpsstraat west
A2	Klankbordgroep 12-05-2022
A2.1	Presentatie
A2.2	Notulen
A3	Klankbordgroep 28-06-2022
A3.1	Presentatie
A3.2	Notulen
A4	Knelpunten op alternatieve routes
A5	Mogelijke locaties voor knip
A6	Klankbordgroep 18-10-2022
A6.1	Presentatie
A6.2	Notulen

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Gemeente Alphen aan den Rijn is in samenwerking met Provincie Zuid-Holland aan het onderzoeken welke infrastructurele maatregelen nodig zijn om Hazerswoude-Dorp toegankelijk, leefbaarheid en veilig te houden, nu en in de toekomst. Hazerswoude-Dorp is gevormd om de Dorpsstraat heen. Deze straat is de primaire verbinding tussen oost en west. Op deze straat rijdt voornamelijk bestemmingsverkeer; de ontsluiting vindt vooral plaats via de N209. Aan de Dorpsstraat staan vooral woningen, maar ook bedrijvigheid. Hierdoor rijdt er ook geregeld vrachtverkeer door de Dorpsstraat.



Figuur 1 Luchtfoto Dorpsstraat Hazerswoude-Dorp

Daarnaast is de Dorpsstraat (west) in Hazerswoude-Dorp recentelijk (2020) heringericht. Ondanks deze herinrichting ontstaan er door het zware verkeer alweer de eerste verzakkingen en beschadigingen aan de weg, en moeten auto's en fietsers over de stoep rijden bij het passeren van deze grote voertuigen. Dit brengt de verkeersveiligheid in het geding. Zonder een oplossing zal de problematiek blijven bestaan.



Figuur 2 Impressie herinrichting Dorpsstraat tussen Jan Lievenslaan en Pieter de Hooghstraat – Hazerswoude-Dorp.

1.2 De opgave

In 2020 is door Movares, in samenwerking met Gemeente Alphen aan den Rijn, een adviesrapport uitgebracht over het verminderen van vracht- en landbouwverkeer op de Dorpsstraat west en oost. De resultaten van het onderzoek zijn door de gemeente verwerkt tot een verkeersbesluit met een vrachtwagenverbod voor de Dorpsstraat. Dit verkeersbesluit is gecommuniceerd met direct betrokkenen en zij hebben tot en met 15 januari 2021 de tijd gekregen om te reageren op het verkeersbesluit. In totaal zijn er 14 reacties binnen gekomen op het verkeersbesluit.

Hieruit bleek dat met name de ondernemers in het gebied onvoldoende betrokken zijn geweest bij het participatieproces. Hiervoor heeft de gemeente haar excuses aangeboden en is besloten om, samen met onder andere de ondernemers, opnieuw naar de Dorpsstraat te kijken naar een geschikte oplossing voor de verkeersproblematiek.

De gemeente heeft Royal HaskoningDHV gevraagd om te onderzoeken welke andere maatregelen er mogelijk zijn om de verkeersveiligheid op de Dorpsstraat in Hazerswoude-Dorp te vergroten. De conflictsituatie tussen vrachtverkeer* en het overige verkeer op de Dorpsstraat moet daarbij zo veel mogelijk worden vermeden. Er wordt gezocht naar een maatregel die tegemoetkomt aan de problemen van de ondernemers, maar waarmee het vrachtverkeer wel verminderd wordt. In samenspraak met de gemeente is bewust gekozen om de lange termijn en de landbouwweg niet mee te nemen in dit onderzoek.

** De landbouwweg is een opgave die is opgenomen in het huidige collegeprogramma (2022 -2025 en is in deze rapportage verder niet meegenomen.*

1.3 Werkwijze en participatieproces

Om antwoord te geven op de onderzoeksopgave; komen tot een gedragen verkeersmaatregel, is de volgende werkwijze gevolgd. In onderstaande schema zijn de verschillende stappen weergegeven inclusief de verschillende communicatie momenten met de klankbordgroep.



1.3.1 Participatieproces

Het betrekken van stakeholders en creëren van draagvlak is een cruciale factor voor een succesvol eindresultaat. Om tot een zo breed mogelijk gedragen oplossing te komen, werken we met een open

proces. Om inzichtelijk te maken wat de mogelijke alternatieven zijn en om draagvlak te creëren hebben er meerdere bijeenkomsten en gesprekken plaatsgevonden.

Klankbordgroep (KBG) bewoners/ondernemers

Hiervoor hebben wij meerdere overleggen met een KBG bewoners/ondernemers. Het doel van deze participatiemomenten was het ophalen, toetsen en meedenken. De KBG bestaat uit twee vertegenwoordigers per belanghebbende partij:

- Ondernemers Dorpsstraat oost
- Ondernemers Dorpsstraat west
- Bewoners Dorpsstraat oost
- Bewoners Dorpsstraat west
- LTO

Van deze bijeenkomsten zijn verslagen gemaakt. De KBG-bijeenkomsten vonden plaats in dorpshuis de Juffrouw in Hazerswoude-Dorp. Tijdens de eerste bijeenkomst is geconstateerd dat er in de klankbordgroep enkel bewoners (niet gekoppeld aan een bedrijf) ontbraken. Na de bijeenkomst zijn hier een aantal actieve bewoners voor benaderd voor het vervolgproces. Hier is geen reactie op gekomen, waardoor deze niet specifiek in KBG vertegenwoordigd zijn. De uiteindelijke voorkeursoplossing zal wel, voordat hiervoor een verkeersbesluit wordt genomen, door de gemeente breed worden gecommuniceerd aan alle aanwonenden van de Dorpsstraat.

Afstemming met overige partijen

Om een volledig beeld te krijgen en tot een breed gedragen voorkeursoplossing te komen zijn na de uitwerking de voorkeursoplossingen voorgelegd, besproken en getoetst aan de overige partijen die niet in de KBG bewoners/ondernemers aanwezig zijn:

- hulpdiensten,
- de Fietsersbond,
- Cumela
- LTO
- VVN.

Zij zijn namelijk eerder al in het voortraject betrokken.

2 Eerdere onderzoeken en resultaten / wat vooraf is gegaan

In dit hoofdstuk wordt stilgestaan bij het proces dat tot nu toe plaats heeft gevonden. Er wordt ingegaan op verkeerstellingen die in het verleden hebben plaatsgevonden, de herinrichting van Dorpsstraat west, eerder uitgevoerd onderzoek, het genomen verkeersbesluit en tot slot de ingekomen bezwaren op het genomen verkeersbesluit.

2.1 Tellingen 2018 en 2019

In 2018 en 2019 zijn verkeerstellingen uitgevoerd op respectievelijk de Dorpsstraat oost en de Dorpsstraat west. Deze tellingen zijn uitgevoerd door telbureau Meetel. De resultaten van deze verkeerstellingen zijn terug te vinden in bijlage A1.

2.2 Herinrichting Dorpsstraat west

In voorjaar/zomer 2020 is de Dorpsstraat west heringericht. Zo is rijbaan smaller geworden en is meer ruimte voor de voetganger gecreëerd. De parallelle parkeerplaatsen langs de rijbaan zijn weggehaald. Ook zijn op diverse plekken snelheidsremmende maatregelen genomen, zoals het plaatsen van drempels.



Figuur 3 Foto van voor de herinrichting van de Dorpsstraat west



Figuur 4 Foto van na de herinrichting van de Dorpsstraat west

2.3 Onderzoek Movares 2021

Na de herinrichting van de Dorpsstraat west bleef de overlast van vrachtverkeer door de kern bestaan en bleek de nieuwe inrichting snel beschadigd te raken door dit vrachtverkeer. Hierdoor ontstond hernieuwde urgentie om iets aan het vrachtverkeer door de kern te doen.

In 2020 heeft Movares in samenwerking met de gemeente een adviesrapport uitgebracht over de te nemen verkeerskundige maatregelen ten aanzien van de verhoogde intensiteit in Hazerswoude-Dorp. Voor de gedefinieerde knelpunten zijn destijds oplossingen voorgedragen, daarbij zijn de knelpunten voor het opnieuw inrichten van de rij-routes voor landbouwverkeer en vrachtverkeer blijven liggen. In 2021 heeft Movares deze knelpunten opgepakt en beschreven in het adviesrapport *“Landbouw- en vrachtverkeer in Hazerswoude-Dorp”*.

In de studie zijn ook de eerdergenoemde telresultaten (paragraaf 2.1) gebruikt om de huidige situatie in beeld te brengen.

Op twee momenten (juli 2019 en september 2020) zijn bewonersavonden georganiseerd, waarbij vertegenwoordigers van de verschillende belangengroepen aanwezig waren. Daarbij zijn de mogelijke alternatieven besproken.¹

In de studie zijn de mogelijke maatregelen voor het landbouw- en vrachtverkeer opgedeeld in korte termijn en middellange termijn maatregelen. Voor het vrachtverkeer zijn er 5 alternatieven onderzocht, voor het landbouwverkeer is slechts één variant onderzocht. Het betreft de volgende maatregelen:

Voor de korte termijn:

- Variant 1: Volledig weren van vrachtverkeer van de Dorpsstraat (oost en west).
- Variant 2: Volledig weren van landbouwverkeer van de Dorpsstraat (oost en west).
- Variant 3: Eenrichtingsverkeer voor landbouwverkeer van west naar oost.
- Variant 4: Eenrichtingsverkeer voor landbouwverkeer van oost naar west
- Variant 5: Eenrichtingsverkeer voor landbouwverkeer van west naar oost, via fietspad parallel aan de hogesnelheidslijn (HSL).

Voor de middellange termijn (niet binnen scope onderzoek):

- Variant 6: Realiseren landbouwweg parallel aan de Eerste Tocht.

In de studie is de conclusie/aanbeveling dat de voorkeursvariant bestaat uit het verbieden van doorgaand vrachtverkeer en landbouwverkeer op de Dorpsstraat, én het aanleggen van een landbouwweg.

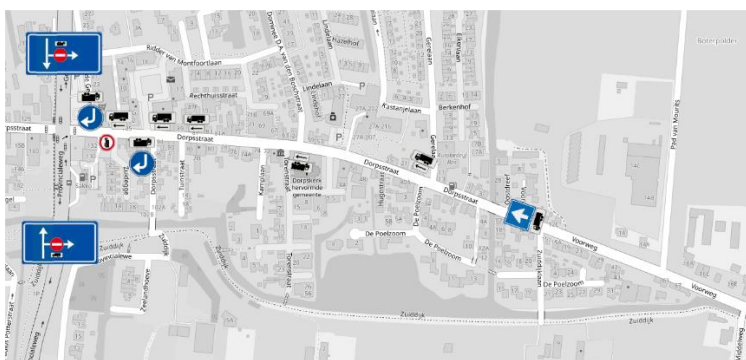
In het voorliggende onderzoek vallen de maatregelen voor landbouwverkeer en de aanleg van een eventuele landbouwweg buiten de scope. Deze wordt in het volgende collegeprogramma opgepakt.

¹ Tijdens deze bijeenkomsten zijn ondernemers niet betrokken. Dit is later een omissie in het proces gebleken. In het nu voorliggende onderzoek is daarom expliciet wel met ondernemers gesproken.

2.4 Verkeersbesluit vrachtverbod

Naar aanleiding van het onderzoek van Movares heeft de gemeente een verkeersbesluit opgesteld om een vrachtverbod in te stellen op de Dorpsstraat in Hazerswoude-Dorp. Met als doel om het vrachtverkeer te weren uit Dorpsstraat en de Voorweg binnen de bebouwde kom en daarmee de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de Dorpsstaat en de Voorweg binnen de bebouwde kom te vergroten. De aangelegen percelen kunnen bereikt worden via de aanvraag van een ontheffing. Op dit verkeersbesluit heeft de politie positief geadviseerd.

In de drie afbeeldingen hieronder is weergegeven hoe de bebording in de huidige situatie is en welke bebording Movares heeft geadviseerd.



Figuur 5 Huidige situatie bebording



Figuur 6 Advies Oostkant bebording Movares



Figuur 7 Advies Westkant bebording Movares

2.5 Ingekomen bezwaren

Op het genomen verkeersbesluit zijn er diverse bezwaren ingediend. De ingediende bezwaren hadden vooral betrekking op de bedrijfscontinuïteit van de ondernemers in Hazerswoude-Dorp. Daarnaast is door diverse ondernemers aangegeven dat zij bij het nemen van het verkeersbesluit en het vooronderzoek niet betrokken zijn geweest.

Naar aanleiding van de ingekomen bezwaren is de gemeente in gesprek geweest met de bezwaarmakers. Op basis daarvan is besloten om het verkeersbesluit in te trekken en samen met onder andere de ondernemers een aantal zaken nader te onderzoeken zoals een aantal alternatieven die zijn aangedragen. De gemeente heeft naar aanleiding hiervan aan Royal HaskoningDHV gevraagd een nader onderzoek uit te voeren naar de aangedragen alternatieven.

3 Toekomstige ontwikkelingen

In het vorige hoofdstuk is uitgebreid stilgestaan bij het proces dat tot nu toe plaats heeft gevonden. Naast de Dorpsstraat zijn er echter nog andere projecten in Hazerswoude-Dorp die invloed hebben op het vrachtverkeer in het dorp. In dit hoofdstuk staan twee toekomstige ontwikkelingen beschreven die invloed kunnen hebben op de resultaten van dit onderzoek.

3.1 N207-zuid: Kruispunt N209 - Dorpsstraat

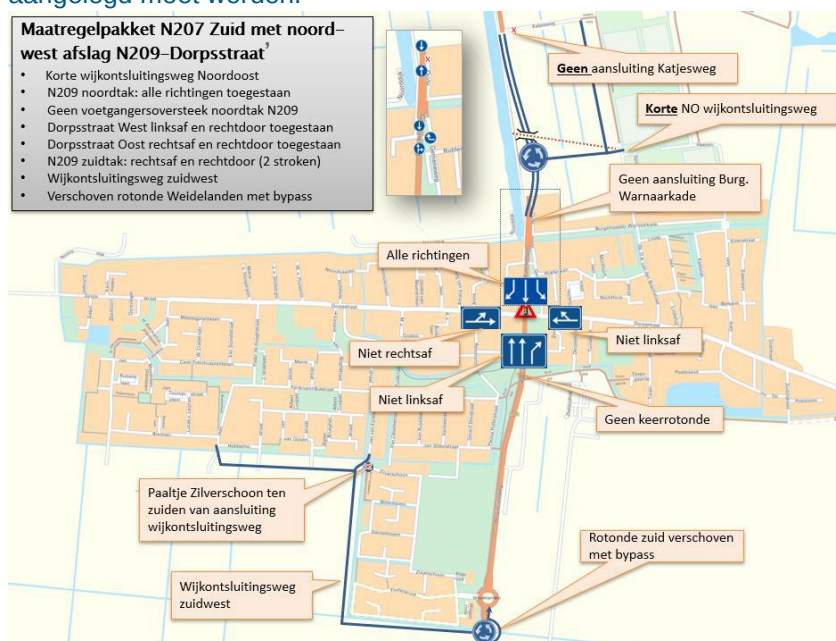
Het project N207-zuid is een project waarbij een nieuwe provinciale weg wordt aangelegd aan de westzijde van Waddinxveen en Boskoop. Deze provinciale weg sluit aan op de bestaande N455 Hooogeveenseweg. Samen met de bestaande N209 ontstaat dan een nieuwe noord-zuid verbinding tussen de A12 en de N11. Dit project heeft dan ook een effect op hoeveel verkeer er in de toekomst door Hazerswoude-Dorp zal rijden. Binnen dit project is dan ook een aanpassing van de kruising N209 - Dorpsstraat in Hazerswoude-Dorp opgenomen. Hierdoor zijn in de toekomst een aantal verkeersbewegingen op het VRI-kruispunt N209 – Dorpsstraat niet meer mogelijk (zie onderstaande figuur):

- Verkeer vanuit Dorpsstraat-west kan niet meer rechtsafslaan de N209 op
- Verkeer vanuit Dorpsstraat-oost kan niet meer linksafslaan de N209 op
- Verkeer vanuit N209-zuid kan niet meer linksafslaan de Dorpsstraat-west op.

Voor bovenstaande bewegingen kan afgeslagen worden de andere richting op om vervolgens via de rotonde te keren.

Ook worden een aantal nieuwe ontsluitingswegen aangelegd: een noordoostelijke ontsluitingsweg én een wijkontsluitingsweg zuidwest. Op deze laatste weg wordt vrachtverkeer verboden.

Deze aanpassingen vallen samen met de uitvoering van de N207-zuid, die tussen 2023 en 2025 aangelegd moet worden.²



Figuur 8 maatregelen Hazerswoude-Dorp in het kader van N207-zuid

² <https://www.zuid-holland.nl/onderwerpen/verkeer-vervoer/wegverkeer/alle-n-wegen/wegen/n207/n207-zuid/>

3.2 Landbouwweg

Gemeente Alphen aan den Rijn en diverse stakeholders in Hazerswoude-Dorp willen graag al het landbouwverkeer uit de kern van Hazerswoude-Dorp weren. De “landbouwweg” wordt door diverse stakeholders gezien als een geschikte oplossing. Deze weg zou aan de zuidzijde van het dorp parallel aan de Eerste Tocht moeten komen te liggen. Deze weg, die alleen toegankelijk is voor landbouwverkeer, moet nog volledig ontworpen worden. De mogelijkheid dat deze op een later moment wordt aangelegd heeft wel invloed op de keuzes in deze rapportage. Zolang deze weg nog niet aanwezig is, mag het landbouwverkeer gebruik blijven maken van de weg in het dorp zoals dat nu het geval is.

4 Knelpunten en belangen

In dit hoofdstuk wordt onderzocht welke andere maatregelen er mogelijk zijn om de verkeersveiligheid op de Dorpsstraat in Hazerswoude-Dorp te vergroten, waarbij de conflictsituatie tussen vrachtverkeer en het overige verkeer op de Dorpsstraat zo veel mogelijk wordt vermeden. In een eerste stap is bij de ondernemers/bewoners gepolst welke knelpunten zij zien en met welke belangen er rekening moet worden gehouden.

Tijdens de eerste klankbordgroep bijeenkomst op donderdag 12 mei 2022 is een uitgebreide toelichting gegeven over de aanleiding van de opdracht (zie hoofdstuk 1) en over de resultaten van de voorgaande studies (zie hoofdstuk 2). Vervolgens is samen met de aanwezige ingegaan op de verkeersveiligheid. Daarbij bespraken we met elkaar de aandachtspunten, zorgpunten en belangen waarmee rekening moet worden gehouden in het vervolgproces.

In bijlage A2 is het verslag van deze bijeenkomst opgenomen en de getoonde presentatie.

4.1 Veiligheid langzaam verkeer in combinatie met zwaar verkeer

De aanwezigen gaven duidelijk aan dat het grootste deel van het probleem ligt in het conflict tussen langzaam verkeer (voetgangers en fietsers) en zwaar verkeer (landbouwverkeer en vrachtverkeer). Het gevaar ontstaat vooral bij het passeren van de zware voertuigen. Wanneer twee grote/zware voertuigen elkaar moeten passeren is er te weinig ruimte.

Ook wanneer een vrachtwagen een fietser wil passeren ontstaan ook gevaarlijke situaties, fietsers kiezen er namelijk geregeld voor om over het trottoir te fietsen, wat weer leidt tot conflicten tussen fietsers en voetgangers.

4.2 Doorgaand landbouwverkeer en vrachtverkeer

Een tweede probleem dat benoemd wordt is de hoeveelheid doorgaand vrachtverkeer en landbouwverkeer. De aanwezigen wijten dit vooral aan het missen van goede bewegwijzering op de hoofdwegen naar de belangrijke locaties in de omgeving. Samen met de klankbordgroep is besloten om niet, met behulp van verkeerstellingen, nader te onderzoeken hoeveel verkeer precies doorgaand is.

4.3 Snelheidsoverschrijdingen

Een laatste probleem dat genoemd wordt is de snelheid die op de Dorpsstraat gereden wordt. Veel verkeer rijdt harder dan de toegestane snelheid en door de beperkte breedte van de weg leidt dit al snel tot gevaarlijke situaties.

5 Oplossingsrichtingen

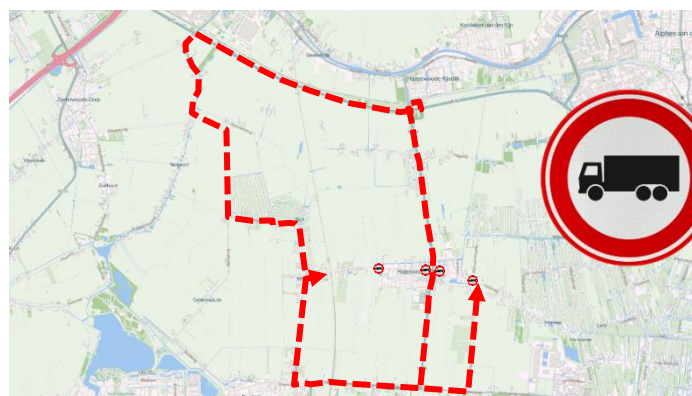
Op basis van de klankbordgroep en gesprekken met de gemeente zijn 10 oplossingsrichtingen tot stand gekomen:

1. Vrachtwagenverbod Dorpsstraat oost en west.
2. Vrachtwagenverbod Dorpsstraat oost en west, uitgezonderd bestemmingsverkeer.
3. Vrachtwagenverbod Dorpsstraat oost en west, met ontheffingssysteem.
4. Vrachtwagenverbod Dorpsstraat oost en west, uitgezonderd bestemmingsverkeer met camerahandhaving.
5. Knip voor vrachtverkeer op Dorpsstraat oost en west.
6. Vrachtwagenverbod in één richting, eenrichtingsverkeer vrachtverkeer Dorpsstraat oost en west.
7. Herinrichting Dorpsstraat (fietsstroken).
8. Duidelijke bebording (omrij-)routes vrachtverkeer.
9. Vrachtwagenverbod Dorpsstraat oost en west, gedurende ochtendspits.
10. Tonnage en/of breedtebeperking.

In de volgende paragrafen wordt ingegaan op de haalbaarheid en kansrijkheid van deze oplossingsrichtingen. Per oplossingsrichting zijn de voor- en nadelen, de mogelijke aandachtspunten en randvoorwaarden benoemd.

5.1 Vrachtwagenverbod Dorpsstraat oost en west

De eerste optie is het instellen van een vrachtwagenverbod op de Dorpsstraat oost en west. Dit verbod geldt voor al het vrachtverkeer. Dit houdt in dat ook bestemmend vrachtverkeer niet toegestaan is, het is dus noodzakelijk dat er een uitzonderingsmogelijkheid is. Zie hiervoor de alternatieven 5.2 (uitgezonderd bestemmingsverkeer) en 5.3 (met ontheffingssysteem)



Figuur 9 Omleidingsroutes bij vrachtwagenverbod Dorpsstraat oost en west

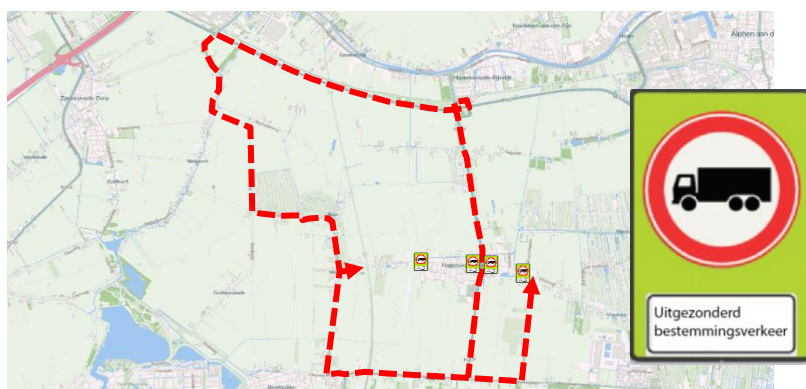
Voordelen	Nadelen
• Verhoogd veiligheid op de Dorpsstraat en het beschermen van alle weggebruikers	• Verminderd comfort voor vrachtwagenchauffeurs door omrijden
• Voorkomt verzakkingen en schade aan weg	• Bewoners aan de Westzijdeweg en Middelweg krijgen meer vrachtverkeer langs hun straat
• Voorkomt en beperkt overlast door vrachtverkeer (voorkomen verzakkingen)	• Iedere uitzondering voor vrachtwagen moet voorzien zijn van een ontheffing
• Voorkomt en beperkt aantasting van het karakter van Hazerswoude-Dorp door vrachtverkeer	
• Mogelijkheid tot handhaven met camera's	

Samenvattend/concluderend	
Gemeente	Geen passende maatregel ivm bereikbaarheid bestemmend verkeer
Klankbord	Geen passende maatregel ivm bereikbaarheid bestemmend verkeer

5.2 Vrachtwagenverbod Dorpsstraat oost en west, uitgezonderd bestemmingsverkeer

De tweede optie is het instellen van een vrachtwagenverbod op de Dorpsstraat oost en west met een onderbord 'uitgezonderd bestemmingsverkeer'.

Handhaving van dit verbod is een bevoegdheid van de gemeente, wanneer deze maatregel wordt getroffen ter verbetering/waarborging van de leefbaarheid. Op wegen waar onder verkeersborden het onderbord met uitzondering van bestemmingsverkeer is geplaatst, vindt op basis van jurisprudentie veelal geen handhaving plaats, omdat de uitzondering voor bestemmingsverkeer gebruikt kan worden als grond om de boete ongegrond te verklaren. Een vrachtwagenchauffeur die ergens een boom wil gaan knuffelen is namelijk al bestemmingsverkeer. De gemeente streeft naar zo min mogelijk verkeersborden waar niet op gehandhaafd kan worden. Om die reden past deze oplossingsrichting in principe niet binnen het standaard gemeentelijk beleid.



Figuur 10 Vrachtwagenverbod Dorpsstraat oostwest uitgezonderd bestemmingsverkeer

De klankbordgroep bewoners/ondernemers kijkt positief naar deze oplossingsrichting ondanks het niet handhaven en heeft de voorkeur voor deze maatregel.

Aandachtspunten en randvoorwaarden:

- Duidelijke bebording (omrij)routes

Voordelen	Nadelen
• Alleen bestemmend vrachtverkeer	• Handhaven door politie
• Verminderd overlast	• Geen garantie voor verlaging intensiteiten vrachtverkeer

Samenvattend/concluderend	
Gemeente	Geen passende maatregel ivm handhaafbaarheid
Klankbord	Ondanks geen/beperkte handhaving voorkeursmaatregel

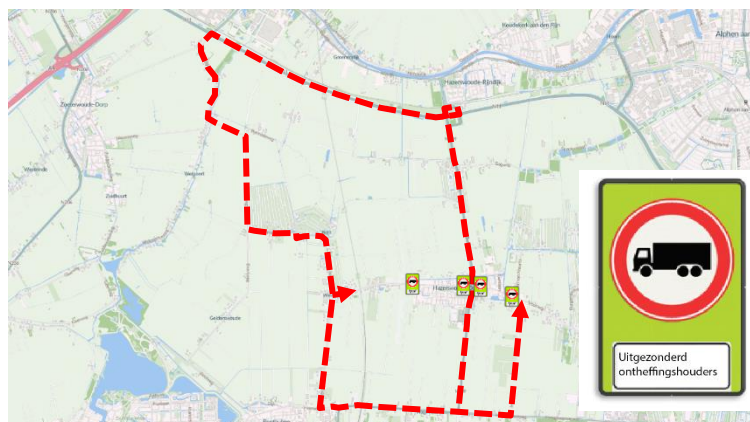
5.3 Vrachtwagenverbod Dorpsstraat oost en west, met onthefingssysteem

De derde optie is het instellen van een vrachtwagenverbod op de Dorpsstraat oost en west met een onderbord 'uitgezonderd ontheffinghouders'.

Vrachtwagenverkeer wat een bestemming heeft op de Dorpsstraat oost of west kan door het aanvragen van een ontheffing de bestemming bereiken.

Deze maatregelrichting was het voorgenomen verkeersbesluit zoals beschreven in paragraaf 2.4.

De klankbordgroep bewoners/ondernemers kijkt negatief naar deze oplossingsrichting vanwege de belemmeringen voor de bedrijfscontinuïteit van de ondernemers in Hazerswoude-Dorp. Zij krijgen te maken met extra kosten of voor hun leveranciers (en dit zullen doorberekenen). Daarnaast is het aanvragen van een ontheffing complex vanwege verschillende vervoerders. Het is veelal onbekend wie met welke vrachtwagen komt.



Figuur 11 Vrachtwagenverbod Dorpsstraat oostwest met ontheffingssysteem

Voordelen	Nadelen
Ondanks geen/beperkte handhaving voorkeursmaatregel	Wisselende partijen moeten vergunning aanvragen, dus lastig te regelen
Beperkt verzakkingen en schade aan weg	Vergunning aanvragen hogere kosten
Beperkt overlast door vrachtverkeer (voorkomen verzakkingen)	
Beperkt aantasting van het karakter van Hazerswoude-Dorp door vrachtverkeer	

Samenvattend/concluderend	
Gemeente	Passende maatregel ivm handhaafbaarheid
Klankbord	Geen passende maatregel ivm bedrijfscontinuïteit

5.4

5.5 Vrachtwagenverbod Dorpsstraat oost en west, uitgezonderd bestemmingsverkeer met camerahandhaving

Tijdens de eerste klankbordgroep bewoners/ondernemers bijeenkomst is de optie geopperd om maatregelrichting 5.2 (uitgezonderd bestemmingsverkeer) uit te breiden met cameratoezicht. Handhaving vanuit de gemeente is namelijk niet mogelijk, en heeft bij de politie veelal geen prioriteit.

Trajectcontroles

Als voorbeeld zijn de trajectcontroles op snelwegen aangehaald. Met deze systemen worden de kentekens bij binnenkomen en verlaten geregistreerd. de tijd die het voertuig erover doet tussen twee punten, geeft aan hoe snel er is gereden. Als dat sneller is dan de maximumsnelheid krijgt de kentekenhouders een boete. Bij elke op- en afrit is het dan nodig om een meetpunt toe te voegen zodat er per sectie gemeten kan worden.

Het toepassen van een trajectcontrole op de Dorpsstraat in Hazerswoude-Dorp kan dus alleen als bepaald wordt hoelang je over het stuk mag doen tussen punt A en B, uitgaande van de maximale snelheid van 30 km/uur. Zodra het voertuig twee-tellen stilstaat voor afgeven van pakketje/brief is het bestemmingsverkeer en dus toegestaan. Maar een “vertraging” op de Dorpsstraat is zo opgelopen, dit kan door:

- Wachten bij wegversmalling vanwege een tegenligger.
- Verlenen van voorrang aan rechts
- Verlenen van voorrang voor overstekend verkeer

Door deze mogelijke vertragingen is het verkeer dus bestempeld als verkeer dat een bestemming had in de Dorpsstraat.

Kentekencontrole zoals bij binnensteden (ANPR-camera's)

Door te werken met een cameratoezicht is het noodzakelijk dat kentekens worden geregistreerd bij binnenkomen en verlaten van de Dorpsstraat. Op dit moment wordt het cameratoezicht bij bijvoorbeeld stadscentrums toegepast. Als een voertuig een ontheffing op kenteken heeft, is deze toegestaan. Zonder ontheffing ontvangt de eigenaar van het voertuig een boete. Dit is dus eigenlijk een uitbreidingsoptie van maatregelrichting 5.3 (uitgezonderd ontheffinghouders).

De klankbordgroep geeft aan dat de suggestie van camerahandhaving, dus het gebruik van een dummie-camera én geen daadwerkelijk cameratoezicht, mogelijk al helpt bij het weren van ongewenst vrachtverkeer.

Aandachtspunten en randvoorwaarden:

- Duidelijke bebording (omrij)routes



Figuur 12 voorbeeld vormgeving bebording met handhaving

Voordelen	Nadelen
• Alleen bestemmend vrachtverkeer	• Niet te handhaven
• Verminderd overlast	• Geen garantie voor verlaging intensiteiten vrachtverkeer

Samenvattend/concluderend	
Gemeente	Geen passende maatregel ivm complexiteit
Klankbord	Geen passende maatregel ivm complexiteit (bedrijfsvoering zoals maatregel 5.3)

5.6 Knip voor vrachtverkeer op Dorpsstraat oost en west

Een 5^e oplossingsvariant is het toepassen van een verbod ergens op de Dorpsstraat. Hierdoor is het voor vrachtverkeer niet toegestaan om verder door te rijden. Dit verbod moet dan van tevoren worden aangegeven. De precieze locatie waar dit verbod komt is afhankelijk van waar er gekeerd kan worden door een vrachtwagen. Het is voor het vrachtverkeer niet mogelijk om over andere wegen in het dorp te rijden en zij moeten dus terug kunnen rijden over de Dorpsstraat. In een nadere uitwerking moet gekeken worden waar een keermogelijkheid zou zijn op de Dorpsstraat.

Als er geen keermogelijkheid in de openbare ruimte is, kan wellicht op aanliggende percelen gekeerd worden. Echter moet dit door de perceeleigenaar dan wel worden toegestaan.

Om het verbod ook fysiek af te dwingen kan de locatie ook plaatselijk worden versmald waardoor het voor vrachtverkeer lastig, danwel onmogelijk, is door te rijden. In Figuur 13 is een voorbeeld weergegeven hoe dit eruit kan zien. In het geval van de Dorpsstraat in Hazerswoude-Dorp is een fysieke knip niet mogelijk. De doorgang van nood- en hulpdiensten en landbouwverkeer moet mogelijk blijven.

Omdat een fysieke knip niet mogelijk is, is door de klankbordgroep aangegeven of de extra controle dan niet door cameratoezicht zou kunnen. Optioneel kan ter plaatse van de “knip” (het plaatselijk vrachtwagenverbod) een camera geplaatst worden die de kentekens registreert van doorgaande voertuigen.

De klankbordgroep heeft aangegeven dat deze oplossing verder kan worden uitgewerkt, waarbij goed moet worden gekeken of er overal een keeroptie is voor het vrachtverkeer.



Figuur 13 Voorbeeld van een fysieke knip in Boskoop.

Voordelen	Nadelen
• Verhoogd veiligheid op de Dorpsstraat en het beschermen van alle weggebruikers	• Locatie van knip heeft invloed op bereikbaarheid bestemmend vrachtverkeer Dorpsstraat
• Voorkomt verzakkingen en schade aan weg	• Iedereen moet kunnen keren (bij bestemming of elders),
• Voorkomt en beperkt overlast door vrachtverkeer (voorkomen verzakkingen)	
• Voorkomt en beperkt aantasting van het	

karakter van Hazerswoude-Dorp door
vrachtverkeer

Samenvattend/concluderend

Gemeente

Passende maatregel mits een keermogelijkheid aanwezig is in de openbare ruimte.

Klankbord

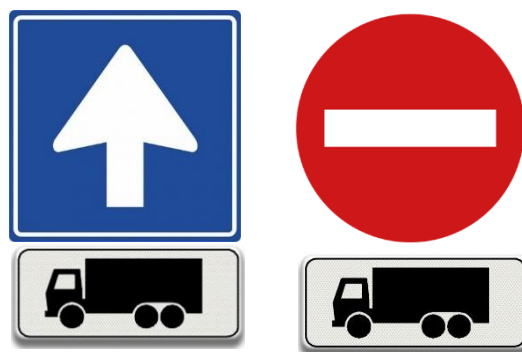
Passende mogelijkheid mits een keermogelijkheid aanwezig is.

5.7 Vrachtwagenverbod in één richting, eenrichtingsverkeer vrachtverkeer Dorpsstraat oost en west

In de huidige situatie is een eenrichtingsverkeer voor vrachtverkeer van toepassing op de Dorpsstraat oost. De eerste 100 meter is het vrachtverkeer nog wel toegestaan. In Figuur 14 is aangegeven hoe dit met bebording is aangegeven, een vrachtverbod aan één kant van wegzijde. Deze vorm van bewegwijzering is echter niet de juridische juiste vorm. Om eenrichtingsverkeer voor vrachtverkeer in te stellen is het nodig om een eenrichtingsbord te plaatsen inclusief een onderbord met een vrachtwagen icoon (Figuur 15).



Figuur 14 huidige bebording Dorpsstraat oost



Figuur 15 correcte bebording eenrichtingsweg voor vrachtverkeer

Wanneer een vrachtverbod in eenrichting wordt ingesteld is er nog de keuze in welke richting. In een nadere uitwerking moet gekeken worden welke richting de voorkeur heeft. Belangrijk aandachtspunt is dat het verbod van tevoren wordt aangekondigd zodat de bestuurder op tijd een keuze kan maken hoe zijn weg te vervolgen. Bij alle zijwegen die aansluiten moet een herhaling van het eenrichtingsverkeer worden gegeven.

De effectiviteit van deze maatregel is mogelijk kleiner dan een volledig verbod, omdat het in één richting mogelijk blijft over de weg te rijden, ook voor doorgaand vrachtverkeer.

Voordelen	Nadelen
• Verhoogd veiligheid op de Dorpsstraat en het beschermen van alle weggebruikers	• Verminderd comfort voor vrachtwagenchauffeurs door omrijden
• Beperkt verzakkingen en schade aan weg	• Bewoners aan de Westzijdeweg en Middelweg krijgen meer vrachtverkeer
• Beperkt overlast door vrachtverkeer	• Vrachtverkeer moet omrijden (en keren bij

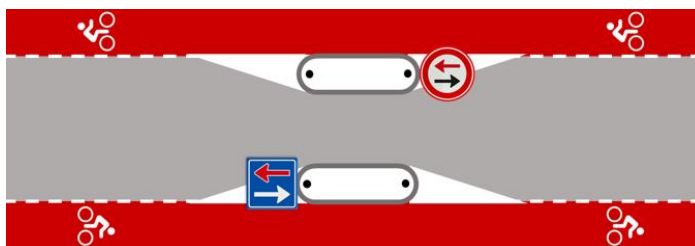
(voorkomen verzakkingen)	rotondes)
	• Geen garantie voor verlaging intensiteiten Vrachtverkeer

Samenvattend/concluderend	
Gemeente	Passende maatregel
Klankbord	Passende maatregel

5.8 Herinrichting Dorpsstraat (fietsstroken)

Naast het nemen van maatregelen om het vrachtverkeer te weren, kan ook gekeken worden hoe de positie van de fietser versterkt kan worden. Om die reden is door de klankbordgroep aangedragen om de Dorpsstraat te herinrichten met fietsstroken, zodat de fietsers een eigen plek hebben op de rijbaan. Naar verwachting zal alleen het toepassen van fietsstroken niet leiden tot minder vrachtverkeer.

Door fiets(suggestie)stroken toe te passen (zie Figuur 16) wordt het voor de overige weggebruikers duidelijk dat de fietsers aanwezig zijn. Het zorgt niet daadwerkelijk voor meer ruimte voor het grote verkeer om elkaar te passeren, de beschikbare ruimte blijft gelijk.



Figuur 16 inrichtingsprincipe fietsstroken

Naast het toepassen van fiets(suggestie)stroken is benoemd dat ook de aanwezige wegversmallingen fietsvriendelijk moeten zijn. Bij de herinrichting van Dorpsstraat-west is hier rekening mee gehouden. Op Dorpsstraat-oost zijn de versmallingen nog niet fietsvriendelijk. Hier moet de fietser door de versmalling heen samen met het overige verkeer in plaats van dat zij buitenom kunnen doorfietsen. (zie Figuur 17)



Figuur 17 voorbeelden fietsstroken en versmallingen

Zoals in paragraaf 2.2 beschreven is de Dorpsstraat west in 2021 recent heringericht, Dorpsstraat oost is niet heringericht en staat voorlopig nog niet op de planning voor onderhoud. Omdat het hier gaat om grotere infrastructurele aanpassingen zal deze op korte termijn niet worden opgepakt. Wel is Gemeente Alphen aan den Rijn bezig met de afweging over hoe om te gaan met grijze wegen. In dit kader wordt ook de Dorpsstraat in Hazerswoude-Dorp meegenomen.

Voordelen	Nadelen
• Betere positie fietsers	• Geen verlaging intensiteiten vrachtverkeer
• Verhoogd veiligheid op de Dorpsstraat en het beschermen van alle weggebruikers	• Passeren grote voertuigen blijft lastig

Samenvattend/concluderend	
Gemeente	Wordt meegenomen bij categoriseringsplan – grijze wegen
Klankbord	

5.9 Duidelijke bebording (omrij)routes vrachtverkeer

Tijdens de eerste klankbordgroep bijeenkomst is aangegeven dat ook veel doorgaand vrachtverkeer de bestemming International Trade Center (ITC) heeft.

Het ITC-terrein kan het beste bereikt worden via de N209 – Hoogeveensweg. Het ITC-terrein ligt nabij Boskoop, maar heeft als adres Hazerswoude-Dorp. Hierdoor kiest nieuw/onbekend vrachtverkeer er dus vaak voor om alsnog af te slaan en door Hazerswoude-Dorp te rijden.

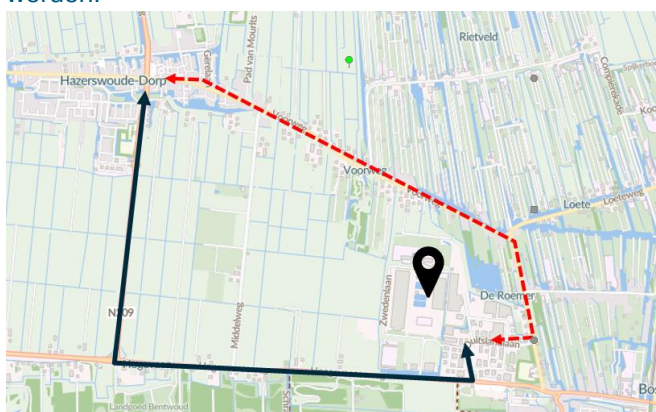
Vanaf de N209 is het ITC aangegeven met de volledige naam 'International Trade Centre'. Op het kruispunt N209 – Dorpsstraat is geen verkeersbord met de bewegwijzering naar het ITC aanwezig. Dit is circa 200 meter voor het kruispunt aangegeven.



Omdat de N209 van de provincie is, gaat de betere bewegwijzering naar dit terrein ook via de provincie. Voor het plaatsen en vervangen van de bewegwijzering gelden eisen die dit lastiger maken om hier 'maatwerk' voor toe te passen.

Figuur 18 Huidige (onder) en gewenste (boven) bebording

Binnen 4 jaar staat het kruispunt N209 – Dorpsstraat op de planning voor het onderhoud. Daarbij wordt het kruispunt aangepast. Naar verwachting zal de bewegwijzering vanuit de provincie niet eerder worden opgepakt dan bij deze kruispunt wijziging. Hierbij moet wel opgemerkt worden dat de bewegwijzering langs de provinciale weg op dit moment al wel eenduidig is en dus slechts een klein effect verwacht kan worden.



Figuur 19 Locatie ITC en de routes

Voordelen	Nadelen
Duidelijke routing voor (inter)nationale vrachtwagenchauffeurs	Geen garantie voor verlaging intensiteiten vrachtverkeer
	Bewegwijzering loopt via de Provincie en

moet voldoen aan eisen

Samenvattend/concluderend

Gemeente	Actie bij de provincie – aanpak N209
Klankbord	

5.10 Vrachtwagenverbod Dorpsstraat oost en west, gedurende ochtendspits

Een alternatief voor de maatregel 5.1 een vrachtverbod, is het toepassen van een verbod voor een bepaalde periode van de dag, oftewel het toepassen van een venstertijd.

Een van de opties voor het toepassen van een venstertijd, is gedurende de ochtendspits. Bij de knelpunten en belangen (hoofdstuk 4) is aangegeven dat de combinatie van fietsers en het zware verkeer tot onveilige situaties leidt. Door het vrachtverbod enkel in te stellen gedurende de ochtendspits, wanneer de meeste schoolgaande fietsers op de route zitten, komen de fietsers tijdens het piekmoment in ieder geval niet in de knel. Daarbij is het dan voor de ondernemers nog steeds mogelijk om bevoorraad te worden zonder een vergunning, alleen dient dit dan buiten de venstertijd te gebeuren. Wanneer het binnen de gestelde venstertijd nodig is kan hier alsnog een ontheffing voor worden aangevraagd.



Figuur 20 bebording bij verbod tijdens ochtendspits

De klankbordgroep geeft aan dat het toepassen van een venstertijd voor scholieren niet nodig is, er is voor deze groep namelijk een alternatieve school-thuis route via de Torenstraat. De hoeveelheid vrachtverkeer zal daarnaast slechts beperkt afnemen en mogelijk op andere tijden van de dag juist iets toenemen.

De klankbordgroep heeft aangegeven deze optie niet verder te willen uitwerken.

Voordelen	Nadelen
• Verhoogd veiligheid op de Dorpsstraat en het beschermen van alle weggebruikers	• Geen garantie voor verlaging intensiteiten vrachtverkeer
• Beperkt verzakkingen en schade aan weg	• Levering in de ochtend niet mogelijk
• Beperkt overlast door vrachtverkeer (voorkomen verzakkingen)	• Scholieren/fietsers fietsen op ander deel van de dag ook over de Dorpsstraat

Samenvattend/concluderend

Gemeente	
Klankbord	Geen passende maatregel i.v.m. verschuiven van probleem

5.11 Tonnage- en/of breedtebeperking

Naast het instellen van een verbod kan ook overwogen worden om een breedtebeperking of een tonnagebeperking toe te passen.

Verkeer met een bestemming waar het verbod van toepassing is kan in vorm van een vergunning een ontheffing krijgen. Deze maatregel heeft voor de ondernemers in Hazerswoude-Dorp dezelfde uitwerking als maatregel 5.3 (vrachtwagenverbod met ontheffing). Echter, deze beperkingen gelden niet alleen voor het vrachtverkeer maar ook voor al het andere grotere verkeer zoals het landbouwverkeer. Ook dit verkeer moet dan een ontheffing aanvragen.

Daarnaast is de handhaafbaarheid van deze maatregel lastig. Dit kan enkel door het voertuig staande te houden en deze te wegen met een weegbrug. Bij een breedtebeperking is de handhaving wel makkelijker, dit kan door middel van een ANPR-camera



Figuur 21 bebording bij breedtebeperking (boven) en gewichtsbeperking (onder)

Voordelen	Nadelen
• Verhoogt veiligheid op de Dorpsstraat en het beschermen van alle weggebruikers	• Zwaar vrachtverkeer moet omrijden
• Beperkt verzakkingen en schade aan weg	• Handhaving door politie
• Beperkt overlast door vrachtverkeer (voorkomen verzakkingen)	• Geen garantie voor verlaging intensiteiten Vrachtverkeer

Samenvattend/concluderend	
Gemeente	Geen passende maatregel i.v.m. handhaafbaarheid
Klankbord	Geen passende maatregel i.v.m. bedrijfscontinuïteit

5.12 Samenvattend

Van de tien oplossingsrichtingen die besproken zijn, blijven er vier varianten over die mogelijk kansrijk zijn. Onderstaande tabel geeft weer hoe ze door de gemeente en door de klankbordgroep beoordeeld zijn. Geen enkele variant heeft de expliciete voorkeur van gemeente en de klankbordgroep.

	Gemeente	Klankbord
1 verbod	X	X
2 verbod uitgezonderd bestemmings	X	V
3 verbod ontheffingsysteem	V	X
4. verbod met cameratoezicht	X	X
5. Knip	V, mits keermogelijkheid Nadere uitwerking.	
6. Verbod in eenrichting	Nadere uitwerking.	Nadere uitwerking.
7. Herinrichting Dorpsstraat	Bij gepland onderhoud en mogelijk bij aanpak grijze wegen.	
8. Aanpassen bebording richting ITC	Ligt bij de provincie.	
9. Verbod met venstertijd		X
10. Tonnage en/of breedtebeperking	X	X

5.13 Bespreking met de klankbordgroep

Tijdens een tweede klankbordgroepsessie zijn de varianten besproken. De klankbordgroep gaf aan 3 varianten nader uitgewerkt te willen zien:

- Vrachtverbod uitgezonderd bestemmingsverkeer
- Knip voor vrachtverkeer
- Eenrichtingsverkeer voor vrachtverkeer

Daarnaast wilde ook de gemeente nog de variant vrachtverbod met ontheffing nader laten uitwerken.

De notulen en presentatie van de klankbordgroep is in bijlage A3 te vinden.

6 Voorkeursoplossingen en nadere uitwerking

De vier voorkeursoplossingen zijn nader uitgewerkt om de kansrijkheid en gevolgen beter in beeld te brengen. Hieronder zijn deze varianten nader uitgewerkt. Voor de leesbaarheid zijn de varianten hernoemd:

- Variant I: verbod met uitzondering voor bestemmingsverkeer
- Variant II: verbod met uitzondering ontheffingshouders
- Variant III: Knip voor vrachtverkeer
- Variant IV: Eenrichtingsverkeer voor vrachtverkeer

6.1 Varianten I en II: vrachtwagenverbod

Zowel variant I als variant II kent een vrachtwagenverbod voor de gehele Dorpsstraat. Variant I uitgezonderd bestemmingsverkeer (paragraaf 6.1.1) en variant II uitgezonderd ontheffingshouders (paragraaf 6.1.2). Beide varianten komen met extra aandachtspunten voor de omrijroutes van het vrachtverkeer (paragraaf 6.1.3).

6.1.1 Variant I: Vrachtwagenverbod Dorpsstraat oost en west, uitgezonderd bestemmingsverkeer

Variant I betreft een vrachtwagenverbod met uitgezonderd bestemmingsverkeer. Vanuit de gemeente is aangegeven deze oplossing liever niet uit te voeren, omdat dit niet te handhaven is. De klankbordgroep kijkt positief naar deze oplossingsrichting ondanks het niet handhaven en heeft de voorkeur voor deze maatregel.

Voordeel van deze variant is dat in principe alleen bestemmingsvrachtverkeer van de Dorpsstraat gebruik kan maken, waardoor de overlast wat door het vrachtverkeer wordt veroorzaakt vermindert. Nadeel van deze variant is dat de politie en gemeentelijke BOA's hier niet op gaan/kunnen handhaven. Ook geeft deze variant geen garantie op verlaging van de intensiteiten van het vrachtverkeer. Om deze variant goed te laten werken zijn strikte handhaving en duidelijke bebording voor de juiste rijroutes voor vrachtverkeer nodig.

6.1.2 Variant II: Vrachtwagenverbod Dorpsstraat oost en west, met ontheffingssysteem

Variant II betreft een vrachtwagenverbod met ontheffingssysteem. Hierbij mogen alleen vrachtwagens over de Dorpsstraat rijden die in het bezit zijn van een ontheffing. De klankbordgroep heeft de voorkeur uitgesproken deze variant niet uit te willen voeren vanwege de kosten die hierbij komen kijken voor de ondernemers en hun leveranciers en de complexiteit rondom het aanvragen van ontheffingen voor verschillende vervoerders (onbekend wie met welke vrachtwagen komt). De gemeente kijkt echter positief naar deze variant, omdat dit strikt te handhaven is.

Voordeel van deze variant is dat het de veiligheid op de Dorpsstraat verhoogt. Het weren van doorgaand vrachtverkeer beperkt de verzakkingen en schade aan de weg en overig overlast door vrachtverkeer. Nadeel van deze variant is dat wisselende partijen ontheffingen moeten aanvragen, wat lastig te regelen

is. Daarnaast brengt dit kosten met zich mee. Ook heeft handhaving geen prioriteit bij de politie. Om deze variant goed te laten werken is de randvoorwaarde dat handhaving gebeurt door inzet van boa's of met als voorkeur de inzet van ANPR-camera's. De klankbordgroep geeft daarnaast als randvoorwaarde dat er een gebruiksvriendelijk ontheffingssysteem aan gekoppeld wordt.

6.1.3 Aandachtspunten alternatieve routes vrachtverkeer

Beide varianten komen met extra aandachtspunten voor de omrijroutes van het vrachtverkeer. Vrachtverkeer dient om te rijden via Westeinde, N209 en Middelweg. Dit levert verschillende knelpunten op, zie onderstaande figuur.



Figuur 22 Alternatieve routes voor vrachtverkeer met vrachtwagenverbod op Dorpsstraat oost en west.

De eerste twee knelpunten uit bovenstaande figuur komen uit een eerdere studie uitgevoerd door Movares. Een uitgebreide uitwerking van de knelpunten is te vinden in bijlage A4.

6.2 Variant III: Knip voor vrachtverkeer

Variant III kent een knip voor vrachtverkeer op zowel Dorpsstraat oost als west. Hierbij geldt dat het geen fysieke knip betreft omdat de doorgang van nood- en hulpdiensten en landbouwverkeer gewaarborgd moet worden.

Een knip voor het vrachtverkeer verhoogt de verkeersveiligheid op de Dorpsstraat. Voordelen zijn dat deze variant bijdraagt aan het voorkomen van verzakkingen en schade aan de weg en het beperken van de overlast veroorzaakt door het vrachtverkeer. Nadeel is dat de locatie van de knip invloed heeft op de bereikbaarheid van het bestemmend vrachtverkeer op de Dorpsstraat. Ook heeft de politie aangegeven handhaving geen prioriteit te geven. Randvoorwaarde voor deze variant is dat bestemmend vrachtverkeer altijd moet kunnen keren, dan wel bij de bestemming of elders op de route. Indien keren niet mogelijk is, moet er gewerkt worden met een ontheffingssysteem. Voorwaarde daarvoor is dat er cameratoezicht

moet plaatsvinden. Dit is ook het alternatief voor een fysieke knip. Een fysieke knip kan dus enkel als dit ruimtelijk inpasbaar is.

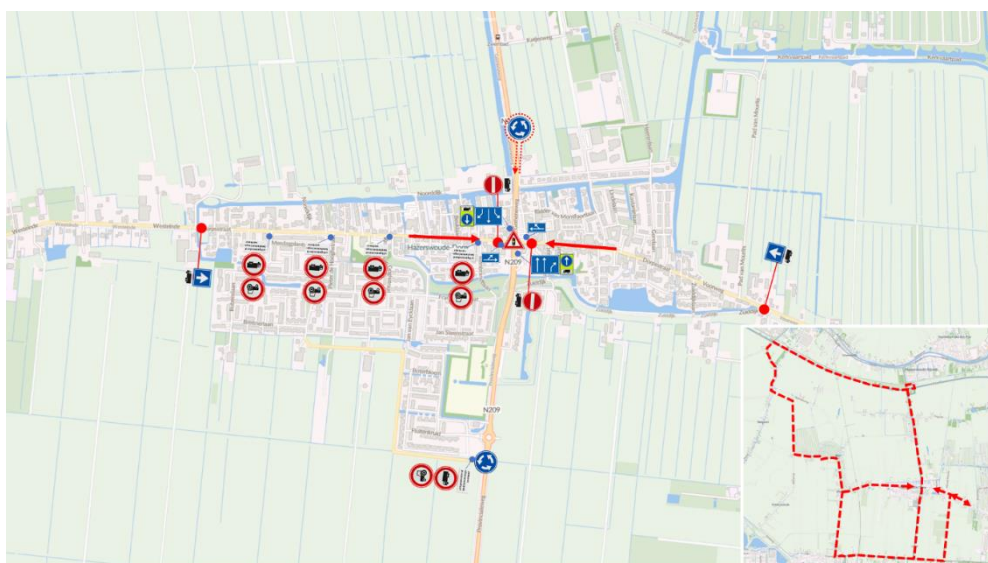
Het onderzoek naar locaties voor een knip heeft een aantal locaties opgeleverd die allen door de klankbordgroep en de gemeente als ongewenst beschouwd worden. In bijlage A5 staat een nadere omschrijving van deze locaties. Sommige locaties liggen zo ver aan de oost of westzijde van het dorp dat een vrachtwagen die daar komt beter door kan rijden dan weer helemaal terug te moeten door het dorp.

6.3 Variant IV: Eenrichtingsverkeer voor vrachtverkeer

Variant IV kent 4 deelvarianten. Zowel aan de oost- als aan de westzijde van de N209 kan namelijk de richting van het eenrichtingsverkeer gekozen worden en deze richting heeft een invloed op hoe het verkeer zich zal gaan gedragen. De vier varianten zijn daarmee:

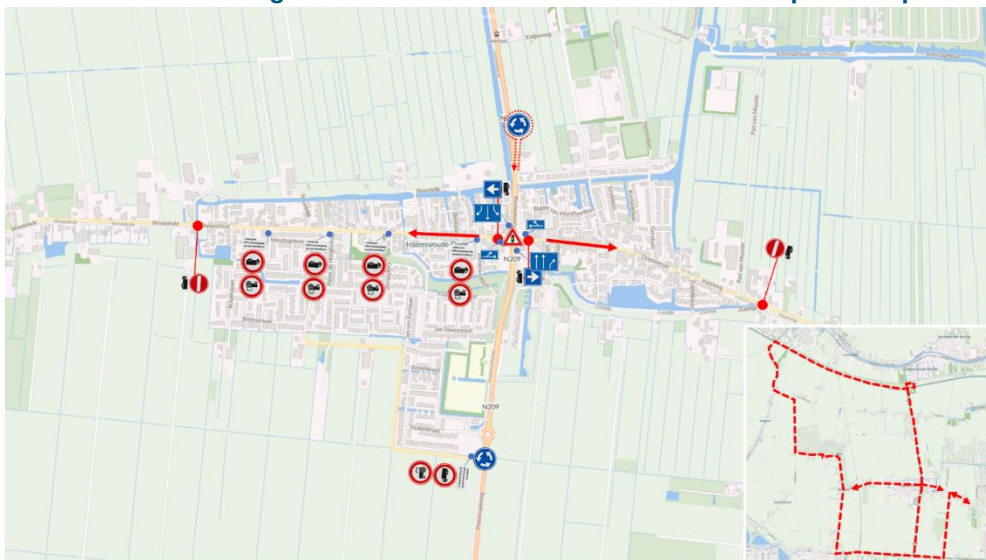
- A. Aan beide zijden naar de N209 toe toegestaan
- B. Aan beide zijden van de N209 af toegestaan.
- C. Aan beide zijden naar het oosten toegestaan
- D. Aan beide zijden naar het westen toegestaan

Variant A: Eenrichtingsverkeer voor vrachtverkeer richting kruispunt Dorpsstraat – N209



Figuur 23 Variant A: Eenrichtingsverkeer voor vrachtverkeer richting kruispunt Dorpsstraat – N209

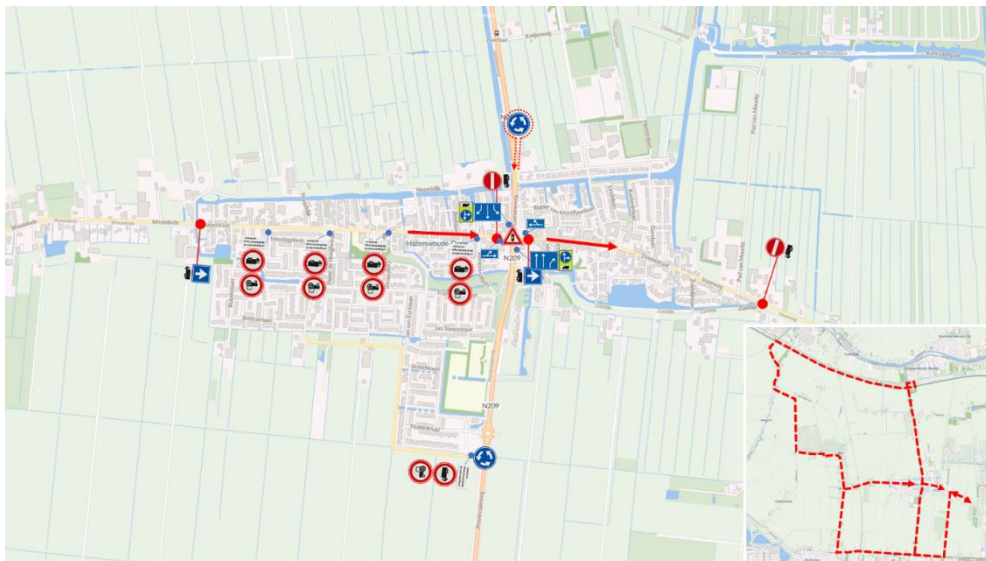
Bij variant A kan vrachtverkeer vanaf de N209 enkel rechtdoor op het kruispunt in Hazerswoude-Dorp. Eenrichtingsverkeer geldt bij variant A voor vrachtverkeer richting het kruispunt. Om de Dorpsstraat te bereiken moet bestemmingsverkeer omrijden. Wel kan vrachtverkeer vanaf de Dorpsstraat de toegestane bewegingen maken op het kruispunt. Nadeel aan deze variant is dat bestemmingsverkeer moet omrijden, en (doorgaand) vrachtverkeer vanuit Westeinde via de Dorpsstraat kan doorrijden. Voordeel is dat doorgaand vrachtverkeer vanuit Westeinde niet via Dorpsstraat west en oost kan rijden, maar bij het kruispunt moet omrijden via de N209 en de Middelweg.

Variant B: Eenrichtingsverkeer voor vrachtverkeer vanaf kruispunt Dorpsstraat – N209


Figuur 24 Variant B: Eenrichtingsverkeer voor vrachtverkeer vanaf kruispunt Dorpsstraat – N209

Bij variant B geldt eenrichtingsverkeer vanaf het kruispunt richting Westeinde en de Voorweg. Vrachtverkeer kan dus via het kruispunt Dorpsstraat oost en west inrijden. Om de bestemming op de Dorpsstraat te bereiken hoeft verkeer vanaf de N209 niet om te rijden. Echter kan vrachtverkeer niet keren en moet vanaf de Dorpsstraat de weg vervolgen via Westeinde of de Middelweg/Voorweg. Voordeel is dat doorgaand vrachtverkeer vanuit Westeinde niet door de Dorpsstraat kan rijden en dat de doorgaande route voor vrachtverkeer van Dorpsstraat oost naar west en visa versa niet meer mogelijk is. De verwachting is dat er hierdoor minder doorgaand vrachtverkeer is, dat grote voertuigen elkaar minder passeren en hinder voor bestemmend vrachtverkeer wordt geminimaliseerd.

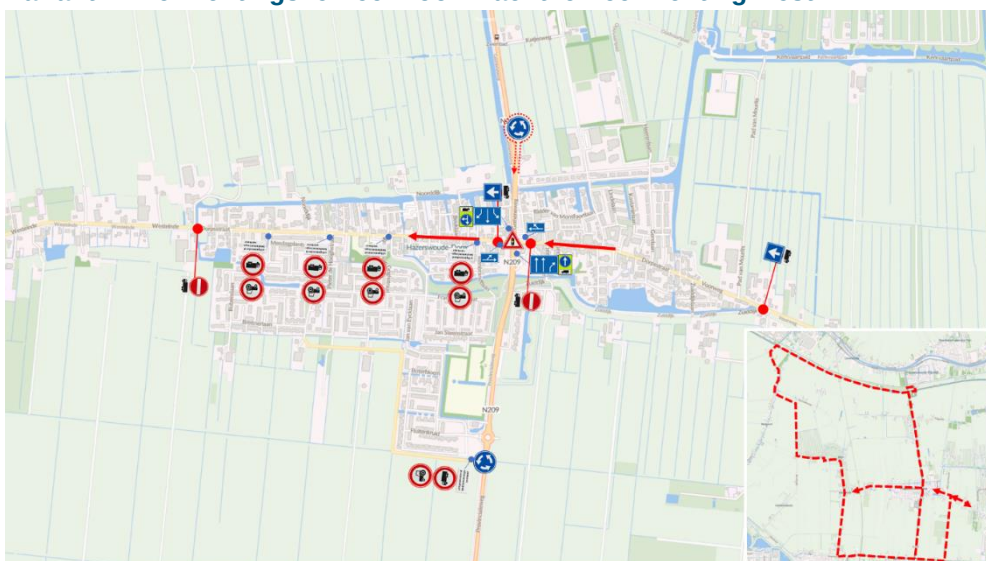
Variant C: Eenrichtingsverkeer voor vrachtverkeer richting oost



Figuur 25 Variant C: Eenrichtingsverkeer voor vrachtverkeer richting oost

Bij variant C geldt eenrichtingsverkeer voor vrachtverkeer vanuit Westeinde richting de Voorweg. Hierdoor moet bestemmend vrachtverkeer in de richting van zijn bestemming deels omrijden. Deze variant levert waarschijnlijk minder hinder, maar is het meest voordelig voor doorgaand vrachtverkeer vanuit Westeinde.

Variant D: Eenrichtingsverkeer voor vrachtverkeer richting west



Figuur 26 Variant D: Eenrichtingsverkeer voor vrachtverkeer richting west

Variant D kent eenrichtingsverkeer voor vrachtverkeer vanaf de Voorweg richting Westeinde. Hierdoor moet bestemmend vrachtverkeer deels omrijden. Voordeel is dat doorgaand vrachtverkeer vanuit Westeinde niet via de Dorpsstraat kan rijden. Ook doorgaand verkeer richting ITC moet omrijden. Nadeel is dat doorgaand verkeer vanaf de Voorweg wel via Dorpsstraat oost en west richting de N209 en Westeinde kan rijden.

6.4 Samenvattend

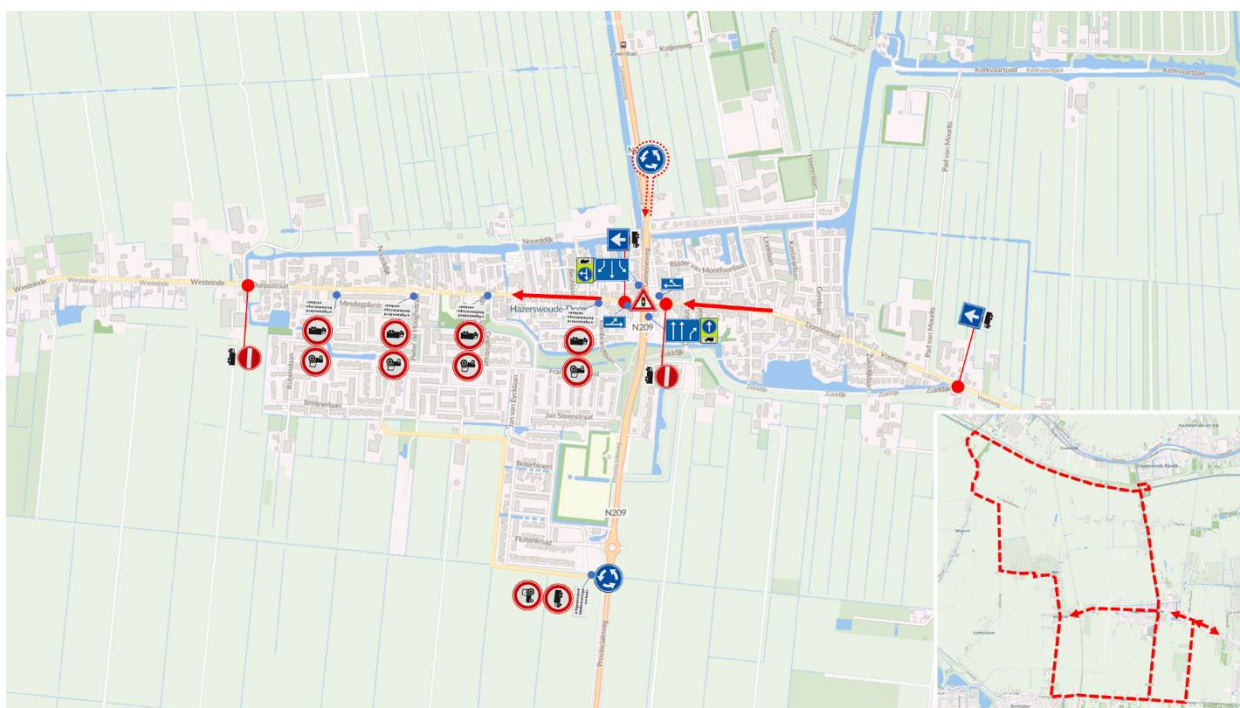
Vier varianten zijn nader uitgewerkt. Tijdens de nadere uitwerking zijn verschillende varianten geïdentificeerd en is een knip op een logische locatie aanbrengen onmogelijk gebleken. Tijdens de derde

klankbordgroep zijn de uitwerkingen besproken. De resultaten van de derde klankbordgroep zijn terug te lezen in hoofdstuk 7.

7 Een gedragen voorkeursoplossing

Tijdens de 3^e klankbordgroep bijeenkomst op 18 oktober 2022 zijn de 4 nader uitgewerkte voorkeursoplossingen uit hoofdstuk 6 langsgelopen en toegelicht. Daarbij is met de klankbordgroep gekomen tot één voorkeursoplossing. Een volledig verslag van de derde klankbordgroep is toegevoegd in bijlage A6.

Tijdens de avond is consensus ontstaan over de oplossingsrichting. De klankbordgroep heeft gekozen voor oplossing IV-D: eenrichtingsverkeer richting het westen. Het eenrichtingsverkeer was de enige oplossing waar de volledige groep slechts beperkte nadelen van zag. Variant D heeft daarbij volgens de klankbordgroep het voordeel dat het verkeer naar het ITC niet meer via de Dorpsstraat kan rijden en het verkeer naar de Dorpsstraat west juist wel vanaf het kruispunt naar zijn bestemming kan rijden. Ook is besproken dat de vormgeving één jaar na aanleg geëvalueerd wordt. De mogelijkheid om dan toch nog een andere richting van het vrachtverkeer te kiezen staat daarbij open.



Figuur 27 Voorkeursoplossing met eenrichtingsverkeer voor vrachtverkeer richting het westen op Dorpsstraat oost en west.

A1 Verkeerstellingen 2018/2019

A1.1 Kentekenonderzoek 2018 Dorpsstraat oost

Eind 2018 is onderzoek gedaan naar de vervoersbewegingen op de Dorpsstraat oost. Hierin is geen onderscheid gemaakt voor het landbouwverkeer, maar wel voor het vrachtverkeer. De tellingen hiervoor zijn uitgevoerd op de Dorpsstraat-oost ter hoogte van de kruising Dorpsstraat/ Oude Gemeneweg en de Voorweg ten oosten van de Middelweg.



Figuur 29 Dorpsstraat - oost

Het vrachtverkeer dat is gemeten op de Voorweg komt of gaat niet enkel vanaf of naar de Dorpsstraat. Verkeer vanaf en naar de Middelweg is op deze locatie ook gemeten. Daarom is gekeken naar het telpunt op Dorpsstraat oost.

Vrachtverkeer Dorpsstraat oost	Aantallen	Vrachtverkeer Voorweg	Aantallen
	55		50
Richting kruising	33	Richting dorp	26
Ochtendspits	3	Ochtendspits	2
Avondspits	3	Avondspits	2
Richting Voorweg	22	Richting Boskoop	24
Ochtendspits	4	Ochtendspits	4
Avondspits	2	Avondspits	3

A1.2 Tellingen 2019 Dorpsstraat west

Voor Dorpsstraat west is in april 2019 een telling uitgevoerd om te kunnen bepalen hoeveel motorvoertuigen er per dag passeren (tabel 1). Hierbij is onderscheid gemaakt tussen reguliere auto's, vrachtverkeer en landbouwverkeer. De tellingen hiervoor zijn uitgevoerd op de Dorpsstraat tussen het stuk van de Pieter de Hoogstraat en Jan Lievenslaan voor de duur van één week (door middel van een kentekenscan).



Figuur 30 Locatie Dorpsstraat west

Vrachtverkeer Dorpsstraat oost	Aantallen	Vrachtverkeer Voorweg	Aantallen
	33		89
Richting kruising	15	Richting dorp	43
Ochtendspits	2	Ochtendspits	6
Avondspits	2	Avondspits	6
Richting Voorweg	18	Richting Boskoop	46
Ochtendspits	2	Ochtendspits	7
Avondspits	3	Avondspits	6

A2 Klankbordgroep 12-05-2022

A2.1 Presentatie

In aparte PDF

A2.2 Notulen

1^e klankbordgroep bijeenkomst

Vrachtverkeer Dorpsstraat Hazerswoude-Dorp

Donderdag 12 mei 2022, 19:00 – 21:00 uur, Commissiekamer 2, gemeentehuis Alphen aan den Rijn

Aanwezigen

- **Gertjan van der Meer** (Werkgroep Dorpsstraat vrij van zwaarverkeer) - Aanwezig als vertegenwoordiger werkgroep én als bewoners Dorpsstraat West;
- **Loek de Boer** (Aannemersbedrijf C.L. de Boer) - Woont en werkt aan Dorpsstraat west;
- **Theo van Zanten** (Theo van Zanten Tweewielers) - Woont en werkt aan Dorpsstraat west;
- **Pieter van der Linde** (Van der Linde mode en interieur) - Woont en werkt aan Dorpsstraat west;
- **Hans Huisman** (Huisman wonen) - Werkt aan de Dorpsstraat oost;
- **Ton van Gent** (Autobedrijf Bos) - Woont en werkt aan de Dorpsstraat oost;
- **Marc de Jong** (LTO Noord, afdeling Rijn en Vlietlanden) – Vertegenwoordiger voor LTO Noord;
- **Lieke Hüsslage** – Verkeersdeskundige Royal HaskoningDHV;
- **Koen Schreurs** – Verkeerskundige Royal HaskoningDHV;
- **Patrick Dongelmans** – Gebiedsadviseur - Gemeente Alphen aan den Rijn;
- **Inge de Laat** – Verkeerskundige projectleider – Gemeente Alphen aan den Rijn.

Niet aanwezig, maar sluit volgende keer wel aan bij de klankbordgroep:

- **Jolanda van Zanten** (Ondernemersvereniging Mico Hazerswoude) – Vertegenwoordigster voor ondernemersvereniging Mico Hazerswoude.

Actie 1: Na de voorstelronde is besproken welke partijen/stakeholders in de klankbordgroep nog ontbreken. Dit is met name bewoners die niet gekoppeld zijn aan een bedrijf, bijvoorbeeld: Joost ..., Arnold Maas, Arthur van Dijk. Patrick Dongelmans heeft hier de contactgegevens voor.

- Deze bewoners zullen worden uitgenodigd voor het vervolgproces, en worden bijgepraat over de eerste bijeenkomst.

Gewenste doelen klankbordgroep

Tijdens de avond zijn door de klankbordgroep de volgende gewenste doelen benoemd: *Een veilige Dorpsstraat voor alle verkeersdeelnemers, waarbij het belangrijk is dat alle ondernemers aan de Dorpsstraat bereikbaar zijn voor hun leveranciers.*

Aanleiding en Proces

Inge geeft een toelichting over de aanleiding van deze bijeenkomst, waarop Lieke vervolgens een toelichting geeft op het proces (stappenplan van de huidige opdracht) die voor ogen is. Daarbij zijn ook de voorgaande onderzoeken kort doorgelopen zoals het onderzoek van Movares, de recentelijke herinrichting en het ingetrokken verkeersbesluit.

Bij het doorlopen van de onderzoeken en telgegevens is geconstateerd dat met het kentekenonderzoek niet concreet gemaakt kan worden hoeveel doorgaand verkeer er zit op de Dorpsstraat-west. Maar de wens om niet-bestemmend verkeer in de kern Hazerswoude-Dorp wordt door de aanwezige gedragen. Om hoeveel voertuigen het precies gaat doet daar geen afbreuk aan.

Besluit 1: Besloten is om geen aanvullend kentekenonderzoek uit te voeren.

Aangegeven knelpunten en belangen waarmee rekening moet worden gehouden door klankbordgroep

Tijdens de avond hebben we bij eenieder de knelpunten opgehaald. Daarbij is de vraag gesteld: *Welke verkeersveiligheidsknelpunten ziet u op de Dorpsstraat? Welke aandachtspunten/belangen moet rekening worden gehouden op de Dorpsstraat?*

- **Marc:** grootste knelpunt is de veiligheid van fietsers i.c.m. landbouwverkeer/vrachtverkeer. Bedrijven moeten bereikbaar blijven voor bestemmingsverkeer. De Dorpsstraat is niet breed, wat gevaarlijk is. Passeren van grote voertuigen is lastig. Daarnaast zitten er meerdere agrariërs aan de Dorpsstraat. Bedrijven buiten Dorpsstraat zouden buitenom kunnen rijden (via de provinciale weg). Binnen de bebouwde kom zijn er een drietal agrarische bedrijven die bereikbaar moeten blijven. Buiten de bebouwde kom kunnen ze omrijden.
- **Ton:** voor Dorpsstraat oost geldt dat fietsers om uitsparingen heen moeten slompen. Dit is echt gevaarlijk: fietssluisen als oplossing. Fietsers nemen nu vaak de stoep om uit te wijken of grote zware voertuigen te passeren, wat gevaarlijk is. Weg aanpassen met aparte fietsstroken met optisch smallere rijbaan moet mogelijk zijn, zorgt voor lagere snelheid. Optisch versmallen ook mogelijk voor westkant. Verbod 100 meter geeft vertekend beeld voor vrachtwagens, die rijden dan (toch) door. Vrachtverkeer kan makkelijk achterom rijden. 1-richtingsverkeer richting kruispunt vrachtwagens handhaven, dan is geen vergunning nodig. Navigatiesystemen niet bijgewerkt (Google), is belangrijke aandachtspunt. ITC (internationaal tradecentrum) bebording eenduidig maken, want vrachtverkeer raakt de weg kwijt, zorgt voor zoekend vrachtverkeer wat niet in Hazerswoude-Dorp hoeft te zijn. Dus bebording moet ITC worden (vooral toepassing op oost). Ook betere bebording voor vrachtverkeerverbod.
- **Theo:** Knelpunten voornamelijk voor Dorpsstraat West, maar geldt voor beide kanten. Verbaasd over ontheffingen. Bepaalde bedrijven hebben al ontheffing voor heel gebied. Niet handig. Onwenselijk dat een burger die een keer wat wil laten leveren per vrachtwagen een vergunning moeten aanvragen. Grootste probleem zit in snelheid, ook voor zwaar verkeer. Iedereen moet kunnen doorrijden. Blijft lastig om belangen juist af te wegen. We moeten naar rustig rijden: haast stapvoets. Hoe drukker het wordt, hoe rustiger iedereen rijdt. Lagere snelheid zorgt voor minder overlast en trillingen. Doorgaand verkeer (mensen die er niks te zoeken hebben) voorkomen. Bord met vrachtwagenverbod uitgezonderd bestemmingsverkeer. Handhaven doen ze toch niet. Voorkomt dat de 'vreemde' er toch inrijdt. Zwaar verkeer verbieden rond schooltijden, d.m.v. tijdelijk verbod voor prioriteit fietsers (maar moeilijk te realiseren).
- **Gertjan:** breedte van de weg is grootste knelpunt. Je kan grote voertuigen niet passeren. Die moeten dan stoppen, waarbij fietsers over de stoep voertuigen in gaan halen. Dit geldt voor beide kanten. Fietsgedrag is gevaarlijk. Uitwijken, stilstaan, gebruik van stoep door voertuigen en fietsers. Snelle oplossing: bebording vrachtwagenverbod uitgezonderd bestemmingsverkeer, maar wel met juiste bebording voor omrijroutes voor doorgaand verkeer (zoals die er waren

tijdens de tijdelijke situatie tijdens wegwerkzaamheden). “Bestemmend verkeer richting Westeinde? Volg dan...” et cetera. Zelfde geldt voor doorgaand vrachtverkeer vanuit Boskoop (over Middelweg, etc.). Vrachtverkeer vanuit Westeinde hoeft niet via Dorpsstraat. Gedrag/aanspreken op gedrag kan ook effect hebben.

- **Hans:** Meeste punten zijn benoemd. Maar 1-richting of tot bepaald gewicht (tonnagebeperking) kan ook werken. Fysiek punt (zoals de brug) koppelen aan vrachtverbod, inclusief keerpunten voor vrachtverkeer voor beide kanten, inclusief (camera)handhaving. Momenteel geen hinder. Werken met vergunningen is niet te doen. Verder eens met opmerkingen Ton.
- **Pieter:** de veiligheid voor voetgangers en fietsers is momenteel een groot knelpunt. Ziet wel situaties ontstaan rondom passeren grote voertuigen. Landbouwvoertuigen lijken steeds groter te worden. Meesten hoeven niet in Dorpsstraat te zijn, maar in Westeinde. Oplossing: simpel houden. Zet bord neer met vrachtwagenverbod uitgezonderd bestemmingsverkeer, plus goede ontsluiting van oost en west, en goede omrijroute bebording. Met andere maatregelen creëer je weer andere lastige punten (verplaatsen probleem).
- **Loek:** inrijverbod doorgaand vrachtverkeer i.c.m. kentekenherkenning lijkt simpele oplossing (voor doorgaand verkeer naar Westeinde), exclusief vergunning. Hiervoor moet wel gekeken worden naar de juridische voorwaarden en mogelijkheid voor handhaving.

Overige opmerkingen:

- Landbouwverkeer is onderdeel van een ander proces wat wordt doorlopen
- Chauffeurs kunnen nog steeds zelf kiezen hoe ze rijden
- Zijn waarschijnlijk vooral de lokale mensen die de fout in gaan
- Goede bebording voor doorgaand vrachtverkeer op beide kanten van de weg
- Passeren van grote voertuigen was voor herinrichting ook een probleem (toen hoge trottoirbanden, nu nog makkelijker voor kleinere voertuigen om uit te wijken naar het trottoir)
- Lege grote voertuigen zorgen voor extra trillingsoverlast (door veengrond)
- Hoeveelheden (intensiteiten verkeer) maakt niet uit, zolang doorgaand verkeer niet door kan

Vervolg

We verwerken intern de opgehaalde knelpunten en maatregelen. We streven ernaar om vóór de zomer 2022 een 2^e klankbordgroep bijeenkomst te plannen met dezelfde groep. Hierbij nodigen we de extra mensen uit. De beoogde locatie voor de volgende keer zal het dorpshuis – de Juffrouw worden.

A3 Klankbordgroep 28-06-2022

A3.1 Presentatie

A3.2 Notulen

2^e klankbordgroep bijeenkomst

Vrachtverkeer Dorpsstraat Hazerswoude-Dorp

Dinsdag 28 juni 2022, 19:00 – 21:00 uur, café De Juffrouw Hazerswoude-Dorp

Aanwezigen

- **Gertjan van der Meer** (Werkgroep Dorpsstraat vrij van zwaarverkeer) - Aanwezig als vertegenwoordiger werkgroep én als bewoners Dorpsstraat West;
- **Kees van Gelder** (Werkgroep Dorpsstraat vrij van zwaarverkeer) - Aanwezig als vertegenwoordiger werkgroep;
- **Theo van Zanten** (Theo van Zanten Tweewielers) - Woont en werkt aan Dorpsstraat west;
- **Jolanda van Zanten** (Ondernemersvereniging Mico Hazerswoude) – Vertegenwoordigster voor ondernemingsvereniging Mico Hazerswoude;
- **Hans Huisman** (Huisman wonen) - Werkt aan de Dorpsstraat oost;
- **Ton van Gent** (Autobedrijf Bos) - Woont en werkt aan de Dorpsstraat oost;
- **Lieke Hüsslage** – Verkeersdeskundige Royal HaskoningDHV;
- **Koen Schreurs** – Verkeerskundige Royal HaskoningDHV;
- **Inge de Laat** – Verkeerskundige projectleider – Gemeente Alphen aan den Rijn.

Niet aanwezig, maar sluit volgende keer wel aan bij de klankbordgroep:

- **Marc de Jong** (LTO Noord, afdeling Rijn en Vlietlanden) – Vertegenwoordiger voor LTO Noord.

Voorkeur voor de oplossingsrichtingen vanuit de klankbordgroep

Tijdens de eerste bijeenkomst zijn door de klankbordgroep de volgende gewenste doelen benoemd: *Een veilige Dorpsstraat voor alle verkeersdeelnemers, waarbij het belangrijk is dat alle ondernemers aan de Dorpsstraat bereikbaar zijn voor hun leveranciers.*

Tijdens de tweede bijeenkomst zijn 11 oplossingsrichtingen voorgesteld op basis van de verzamelde input van de eerste bijeenkomst. Samen met de klankbordgroep zijn alle 11 oplossingsrichtingen doorlopen en zijn de voorkeuren van de klankbordgroep getoetst.

Voorkeuren per oplossingsrichting

Tijdens de avond is bij de klankbordgroep opgehaald wat de voorkeuren voor de verschillende oplossingsrichtingen zijn. Hieronder wordt per oplossingsrichting resumerend beschreven wat de voorkeur van de klankbordgroep is.

1. Vrachtwagenverbod Dorpsstraat oost en west

- De klankbordgroep heeft de voorkeur uitgesproken deze variant niet uit te willen voeren.

2. Vrachtwagenverbod Dorpsstraat oost en west, uitgezonderd bestemmingsverkeer

- Vanuit de gemeente is aangegeven deze oplossing liever niet uit te voeren, omdat dit niet te handhaven is. De klankbordgroep kijkt positief naar deze oplossingsrichting ondanks het niet handhaven en heeft de voorkeur voor deze maatregel.
- 3. Vrachtwagenverbod Dorpsstraat oost en west, met ontheffingssysteem**
 - De klankbordgroep heeft de voorkeur uitgesproken deze variant niet uit te willen voeren vanwege de kosten die hierbij komen kijken voor de ondernemers en hun leveranciers en de complexiteit rondom het aanvragen van ontheffingen voor verschillende vervoerders (onbekend wie met welke vrachtwagen komt)
- 4. Vrachtwagenverbod Dorpsstraat oost en west, uitgezonderd bestemmingsverkeer met camerahandhaving**
 - Ook deze oplossingsrichting is gebaseerd op de input uit de eerste bijeenkomst. Tijdens deze tweede bijeenkomst is uitgelegd dat deze oplossingsrichting niet mogelijk is, omdat dit systeem nog niet bestaat.
- 5. Knip voor vrachtverkeer op Dorpsstraat oost en west**
 - Het betreft hier geen fysieke knip vanwege door doorgang van nood- en hulpdiensten en landbouwverkeer.
 - De klankbordgroep heeft aangegeven dat deze oplossing verder kan worden uitgewerkt, waarbij goed moet worden gekeken of er overal een keeroptie is voor het vrachtverkeer.
- 6. Vrachtwagenverbod in één richting, eenrichtingsverkeer vrachtverkeer Dorpsstraat oost en west**
 - Deze oplossing is al van toepassing voor Dorpsstraat oost. Om het juridisch geldend te krijgen moet het een éénrichtingsbord worden met onderbord met een vrachtwagen-icoon. Huidige bebording volstaat niet.
 - De klankbordgroep heeft aangegeven dat deze oplossingsrichting een mogelijkheid is, maar geven aan dat zij verwachten dat dit minder effect heeft dan de andere voorkeursoplossingen.
- 7. Herinrichting Dorpsstraat (fietsstroken)**
 - Tijdens de avond is uitgelegd dat deze optie op korte termijn niet haalbaar is. Daarnaast heeft deze maatregel geen effect op de verlaging van het aantal vrachtwagens. Op lange termijn is dit wellicht een mogelijkheid voor Dorpsstraat oost in combinatie met het nieuw op te stellen categoriseringsplan – Grijze wegen voor de gehele gemeente Alphen aan den Rijn.
- 8. Duidelijke bebording (omrij)routes vrachtverkeer**
 - De voorkeur is uitgesproken om deze maatregel mee te nemen. Echter moet de provincie dit oppakken, want de bebording gaat over een provinciale weg. Gemeente neemt dit mee in het project N207-zuid, aanleg verlengde Bentwoudlaan en verkeersmaatregelen Hazerswoude-Dorp.
- 9. Vrachtwagenverbod Dorpsstraat oost en west, gedurende ochtendspits**
 - Tijdens de avond is aangekaart dat er al een veilige schoolfietsroute is via de Torenstraat. Deze maatregel heeft alleen effect gedurende bepaalde periode en zal dus verschuiven. De klankbordgroep heeft aangegeven deze optie niet verder te willen uitwerken.
- 10. Tonnagebeperking**
 - Tijdens de avond is aangegeven dat dit geen oplossingsrichting is voor de korte termijn en niet is uit te voeren.
- 11. Breedtebeperking**

- Tijdens de avond is aangegeven dat dit geen oplossing is voor de korte termijn, omdat dit momenteel fysiek onmogelijk is bij gebrek aan een alternatieve route voor landbouwverkeer. Op de lange termijn zou een fysieke ingreep mogelijk kunnen zijn.

Overige opmerkingen:

- Bewoners van de Dorpsstraat geven aan dat hier met name is gesproken over het vrachtverkeer terwijl juist het landbouwverkeer voor overlast zorgt. Het is belangrijk dat de landbouwweg weer op de agenda komt van het college.
 - Inge de Laat geeft aan dat het vorige college dit dossier heeft doorgezet naar het nieuwe college. In het najaar wordt het dossier besproken met wethouder Relus Breeuwsma
- Enkele leden van de klankbordgroep gaven de voorkeur aan voor het uitvoeren van oplossingsrichting 2. Als dat niet voldoende helpt kan oplossingsrichting 5 uitkomst bieden.
- Er is aangegeven dat landbouwverkeer via de Vierheemskinderenweg zou kunnen rijden, wat ook is aangegeven in het rapport van Movares.

Vervolg

- LTO was bij de 2^e klankbordgroep bijeenkomst niet aanwezig. Zij zullen gevraagd worden ook te reageren op de 11 besproken oplossingsrichtingen. Dit doen wij per mail in combinatie met het voorliggend verslag.
- De voorkeursoplossingen vanuit de klankbordgroep, en de oplossingen die vanuit de gemeente kansrijk worden geacht worden nader uitgewerkt.
- De oplossingsrichtingen worden met derden besproken waaronder de politie, nood- en hulpdiensten en de fietsersbond
- Na de zomer 2022 zal een derde klankbordgroep bijeenkomst plaatsvinden met dezelfde groep. Tijdens de derde bijeenkomst zullen we de voorkeursvarianten bespreken, kijken we gezamenlijk welke wel of niet mogelijk zijn, om zo tot een voorkeursvariant te komen. De beoogde locatie voor de volgende keer zal tevens het dorpshuis – de Juffrouw worden.

A4 Knelpunten op alternatieve routes

Knelpunt 1: Weddepad – Weipoortseweg

Op het kruispunt Weddepad – Weipoortseweg heeft het gemotoriseerd verkeer beperkt zicht. De bocht is te krap voor grote voertuigen, waardoor deze moeten uitwijken over de andere rijhelft. Met het oog op de verkeersveiligheid is extra groot verkeer over deze route is niet wenselijk. De verwachting is dat groot verkeer niet voor deze omrijroute kiest, maar zal rijden via Benthuisen. De gehele route richting Zoeterwoude-Rijndijk is namelijk smal voor vrachtverkeer.



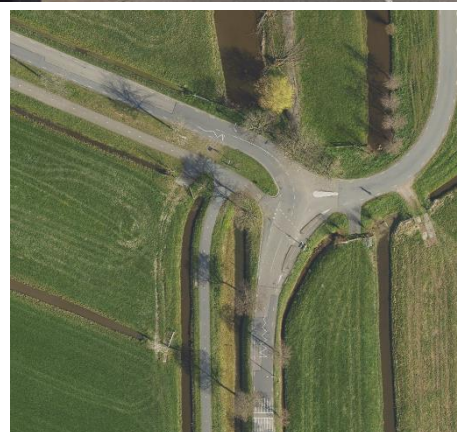
Figuur 32 Knelpunt 1: Weddepad – Weipoortseweg
Knelpunt 2: Broekweg – Weddepad

Ook het kruispunt Broekweg – Weddepad is krap voor grote voertuigen, waardoor deze ook hier op de andere rijhelft uitwijken om de bocht te maken. Hier is het zicht echter wel goed.

Beide kruispunten liggen in het grondgebied van de gemeente Zoeterwoude. De opgave voor deze kruispunten ligt daarom bij de gemeente Zoeterwoude.

Knelpunt 3: N209 – Heerewegh

Op het kruispunt N209 met de Heerewegh vinden er geregeld ongevallen plaats. Daarom is het belangrijk om het kruispunt aan te passen, zeker gezien de vele ontwikkelingen rondom het gebied en de verwachte toename van verkeer over het kruispunt. De opgave voor het aanpassen van het kruispunt naar bijvoorbeeld een rotonde ligt bij de provincie Zuid-Holland. Indien er ook meer vrachtverkeer over dit



Figuur 31 Knelpunt 2: Broekweg - Weddepad



kruispunt gaat rijden, is het gewenst het kruispunt hierop aan te passen om te verkeersveiligheid op dit punt te kunnen waarborgen.

Knelpunt 4: Hoogeveenseweg (N455) – Middelweg

Het kruispunt Hoogeveenseweg (N455) met de Middelweg betreft een kruispunt tussen een GOW80 (gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 80 km/h) en een ETW60 (een erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 60 km/h). Voor afslaand verkeer vanaf de Hoogeveenseweg is er op het huidige kruispunt geen opstelruimte. Ook is er geen uitbuiging van het fietspad, waardoor opstelruimte voor verkeer vanaf de Middelweg ontbreekt. Om de verkeersveiligheid op dit kruispunt te verbeteren, is het daarom gewenst om bij extra vrachtverkeer rekening te houden met dit knelpunt.

Figuur 0-7. Knelpunt 3: N209 - Heerewegh



Figuur 34 Knelpunt 4: Hoogeveenseweg – Middelweg

A5 Mogelijke locaties voor knip

Voor elke locatie van een mogelijke knip geldt dat dit enkel mogelijk is indien vrachtverkeer mag keren op privéterrein. Er is gekeken of er keermogelijkheden zijn via de openbare weg, maar daar is geen ruimte voor. Daarnaast is het ongewenst dat vrachtverkeer via omliggende woonwijken zou moeten rijden om te keren. Daar zijn de omliggende straten te krap voor, niet op ingericht, en brengt dit gevaarlijke situaties met zich mee voor bijvoorbeeld spelende kinderen.

Er zijn 2 opties nader beschouwd: Dorpsstraat-west en Dorpsstraat-oost, daarnaast is ook het voorstel van de Dorpsraad, knippen ter hoogte van de Engelenbewaarderskerk, beschouwd.

Optie 1: Knip Dorpsstraat west

De enige mogelijkheid op de Dorpsstraat west is om een knip te realiseren ter hoogte van de komgrens waar de Dorpsstraat overgaat in Westeinde. Hierbij geldt dat dit enkel mogelijk is indien vrachtverkeer mag keren op privéterrein. Vrachtverkeer moet hier dan keren op het terrein van Westeinde 9 of Westeinde 1A.



Figuur 35 Optie 1: Knip Dorpsstraat west

Het voordeel is dat alleen bestemmend vrachtverkeer over de Dorpsstraat west kan rijden. Het is voor bestemmingsverkeer niet mogelijk om 'door' te rijden, nadeel is dat dit bestemmingsvrachtverkeer dus moet keren en weer via de Dorpsstraat Hazerswoude-Dorp moet verlaten.

Doordat goede telgegevens ontbreken is het effect op de vermindering van het vrachtverkeer over de Dorpsstraat west niet te voorspellen.

Optie 2: Knip Dorpsstraat oost

Een tweede optie is het realiseren van een knip voor vrachtverkeer rond het kruispunt Voorweg-Middelweg. Doorgaande route voor het vrachtverkeer wordt dan vanuit het oosten via de Voorweg links afslaand richting de Middelweg, en vanaf de Middelweg rechts afslaand naar de Voorweg. Het weren van doorgaand vrachtverkeer wordt na de realisatie van de nieuwbouw ten noorden van Dorpsstraat oost nog belangrijker om knelpunten, hinder en gevaarlijke verkeerssituaties te voorkomen.

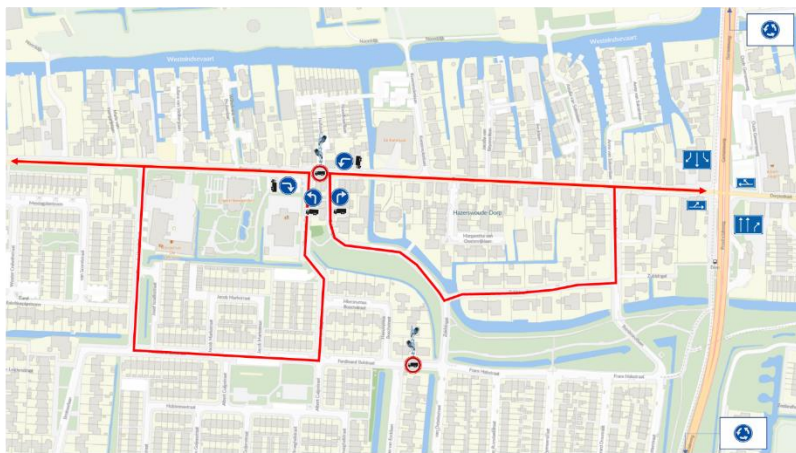


Figuur 36 Optie 2: Knip Dorpsstraat oost

Een nadeel van deze knip is dat ook hier bestemmend vrachtverkeer twee keer over de Dorpsstraat moet rijden en moet kunnen keren op privéterrein ter hoogte van Voorweg 16A. Daarnaast is dit vrachtverkeer al bijna bij de gewenste omrijroute, maar doordat dit vrachtverkeer moet keren zal dit de gehele weg via de Dorpsstraat oost moeten volgen. Dit maakt de knip minder effectief. Daarnaast is het door gebrek aan telgegevens niet mogelijk in te schatten wat de afname van het vrachtverkeer zal zijn.

Voorstel Dorpsraad

Voorstel van Dorpsraad om te knippen ter hoogte van de Engelenbewaarderskerk. Deze is onwenselijk omdat de routes via de Pieter de Hoogstraat en de Zuidsingel niet geschikt voor vrachtverkeer. Hier is het ook niet gewenst om vrachtverkeer via de omliggende woonwijken te moeten leiden. Met het oog op het verbeteren van de verkeersveiligheid op en rondom de Dorpsstraat wordt het afgeraden hier een knip voor vrachtverkeer toe te passen.



Figuur 37 Voorstel Dorpsraad knip voor vrachtverkeer ter hoogte van de Engelenbewaarderskerk

A6 Klankbordgroep 18-10-2022

A6.1 Presentatie

In aparte pdf

A6.2 Notulen

3^e klankbordgroep bijeenkomst

Vrachtverkeer Dorpsstraat Hazerswoude-Dorp

Dinsdag 18 oktober 2022, 19:00 – 21:00 uur, gemeentehuis Alphen aan den Rijn

Tijdens de klankbordgroep zijn de overgebleven varianten besproken. De uitkomst is dat alle aanwezigen graag eenrichtingsverkeer willen op de Dorpsstraat:

- Vanaf het kruispunt Dorpsstraat – N209 naar Hazerswoude-Dorp west;
- Vanaf Hazerswoude-Dorp oost naar het kruispunt Dorpsstraat – N209 toe.

Het laatste punt is in de bestaande situatie ook het geval. Vanuit de autogarage is de vraag gesteld of dit zo kan blijven. De tankwagen rijdt namelijk vanaf zuid aan, in verband met de bevoorrading.

Landbouwverkeer

Er is gesproken over het landbouwverkeer en wanneer hiervoor een oplossing gaat komen. Iedereen was het ermee eens dat we in stapjes moeten denken, omdat er anders voorlopig nog niets gaat gebeuren.

Uitkomsten

Eenrichtingsverkeer invoeren (zoals hierboven voorgesteld) en vanuit die situatie kijken wat wenselijk is voor het landbouwverkeer. Mocht in de toekomst blijken dat het wenselijk is om bijvoorbeeld het eenrichtingsverkeer om te draaien, is dat een mogelijkheid.

Bij het aanpassen van de bebording is het tevens gewenst om op het kruispunt met de Middelweg en met het Westeinde het bord te plaatsen 'Route doorgaand vrachtverkeer'.