

Module 1

Aarlanderveen

Definitieve versie

20 – 2 – 2023

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	3
2.	Bestaande structuren van Aarlanderveen.....	4
2.1	De bestaande wegategorisering	4
2.2	De bestaande calamiteitenroutes	5
2.3	De bestaande fietsstructuur	6
2.4	Bestaande OV-routes	7
3.	Nieuwe structuren van Alphen aan den Rijn.....	8
3.1	Keuze voor route vrachtverkeer.....	8
3.2	Keuze voor het landbouwverkeer	9
4.	Knelpunten in Aarlanderveen met betrekking tot de wegategorisering.....	10
4.1	Knelpunt 1 – Aarlanderveenseweg (tussen Zuideinde en Hogedijk).....	10
4.2	Knelpunt 2 – Aarlanderveenseweg (tussen Aarlanderveen en Nieuwkoop)	11
4.3	Knelpunt 3 – Noordeinde	11
5.	Keuzes voor 30 km/u binnen de kom als leidend principe	12
5.1	GOW 30 wegen binnen Aarlanderveen.....	12
6.	Inrichtingsopgaven voor Aarlanderveen	14
6.1.	Opgaven per straat.....	14
6.2.	Aanpassingen ten opzichte van de huidige categorisering	14
6.3	Toekomstige categorisering	15

1. Inleiding

Voorliggend document is onderdeel van het categoriseringsplan van de gemeente Alphen aan den Rijn. Het categoriseringsplan beschrijft de verkeersstructuren van de gemeente en geeft aan welke functie deze wegen hebben in het verkeerssysteem.

Omdat de verschillende kernen binnen Alphen aan den Rijn sterk van elkaar verschillen qua karakteristieken en weginrichting en omdat deze kernen in het verleden allemaal los van elkaar zijn ontwikkeld en ingericht, is ervoor gekozen de wegcategory per kern te beschrijven. Op die wijze kan de inhoud van het plan modulair besproken worden met die belanghebbenden die een specifiek belang hebben met het betreffende deel van het categoriseringsplan.

In dit document komen de belangrijkste keuzes voor Aarlanderveen aan bod. Hierbij wordt eerst een overzicht gegeven van de verschillende verkeers-structuren. Daarna worden de knelpunten met betrekking tot de categorisering benoemd. Vervolgens worden de keuzes ten aanzien van de snelheden binnen de bebouwde kom benoemd. Dit document sluit af met een overzicht van de veranderingen in de categorisering van wegen ten opzichte van de huidige situatie op straat.

De categoriseringsaanpassingen leiden in sommige gevallen tot een aanpassing in de inrichting van wegen. Deze aanpassingen worden in een later stadium vormgegeven. Dit zal in veel gevallen onderdeel zijn van de nog op te stellen aanpak van de 'Grijze wegen'.

2. Bestaande structuren van Aarlanderveen

2.1 De bestaande wegcategorisering

De bestaande categorisering van wegen in Aarlanderveen is weergegeven in figuur 1.

Aarlanderveen maakt binnen de bebouwde kom in de huidige situatie onderscheid tussen:

- Woonerven met een maximumsnelheid van 15 kilometer per uur
- Erftoegangswegen met een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur (ETW30)
- Gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 50 kilometer per uur (GOW50)



Figuur 1 Categorisering Aarlanderveen 2022

2.2 De bestaande calamiteitenroutes

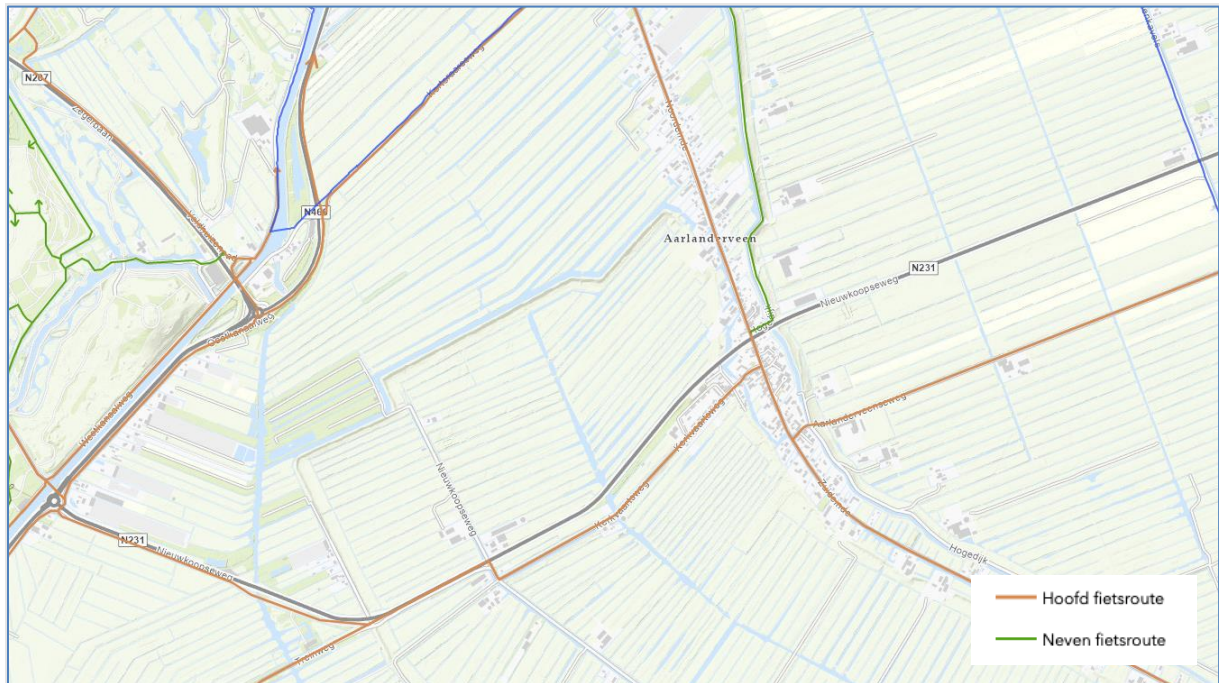
De gemeente Alphen aan den Rijn heeft geen vastgelegd routenetwerk dat is benoemd als het hoofdnetwerk voor calamiteitenvoertuigen. Uitgangspunt is dat calamiteitenvoertuigen in ieder geval ongehinderd gebruik kunnen maken van de gebiedsontsluitingswegen en dat zij daar waar nodig gebruik maken van de erftoegangswegen. Om de functie van wegen te kunnen beoordelen is rekening gehouden met hoe vaak wegen door de hulpdiensten worden gebruikt. Hiervoor is gebruik gemaakt van de registratie die de brandweer van deze routes bijhoudt.



Figuur 2 Uitrukroutes van de brandweer Aarlanderveen 2022

2.3 De bestaande fietsstructuur

Naast de calamiteitenroutes is ook de positie van de fiets meegewogen in de categorisering van wegen. Hiervoor is gebruik gemaakt van het vastgestelde fietsroutenetwerk dat onderscheid maakt tussen hoofdfietsroutes en nevenfietsroutes.



Figuur 3 Fietsroutestructuur Aarlanderveen 2022

2.4 Bestaande OV-routes

Het openbaar vervoer is in belangrijke mate bepalend voor de categorisering van wegen. Met name belangrijke busroutes zijn van invloed omdat de doorstroming op deze wegen van groot belang is.

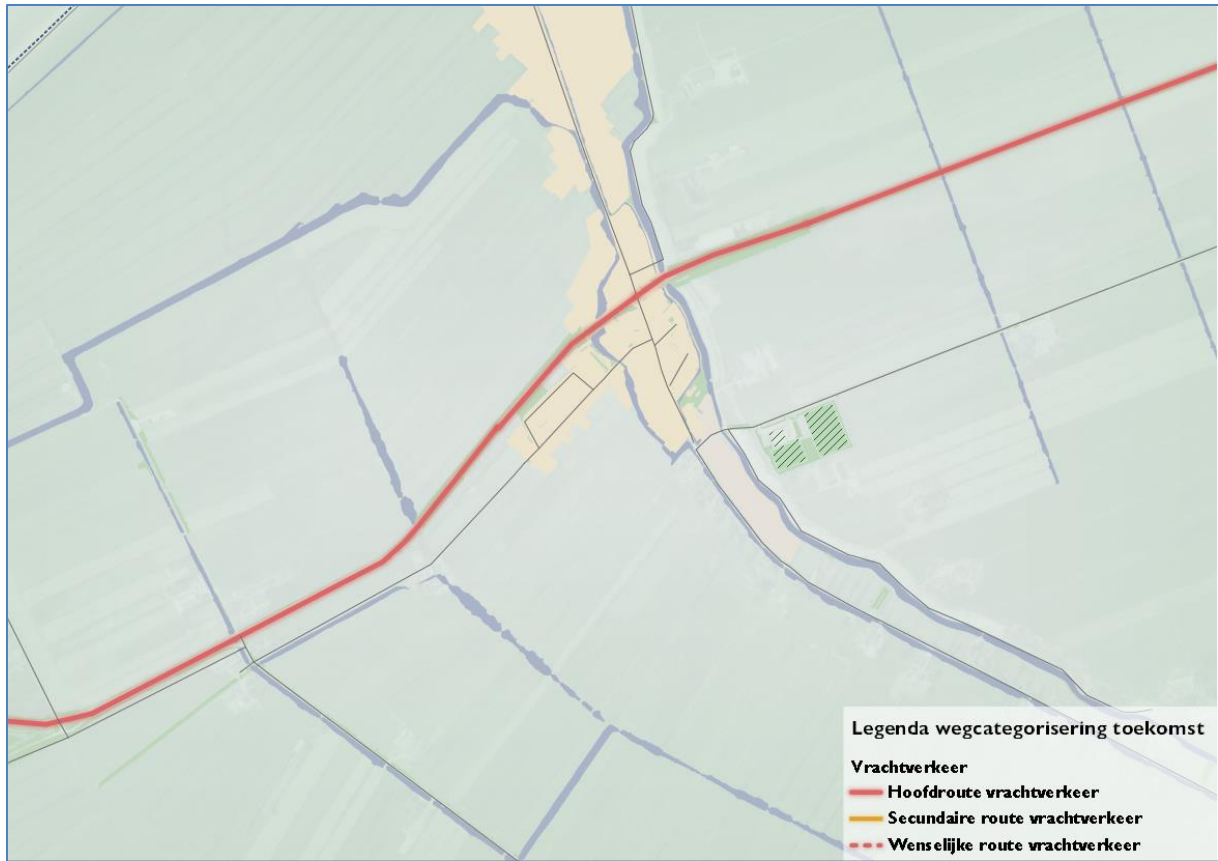
Een uitsnede van de lijnennetkaart van Arriva geeft inzicht in de OV structuren van Aarlanderveen.



Figuur 4 OV routes Aarlanderveen

3. Nieuwe structuren van Alphen aan den Rijn

3.1 Keuze voor route vrachtverkeer



Figuur 5 Hoofdroutes vrachtverkeer Aarlanderveen

Voor het vrachtverkeer in Aarlanderveen is alleen de route Nieuwkoopseweg/N231 als hoofdroute aangewezen. In Aarlanderveen is geen sprake van inprikkers.

3.2 Keuze voor het landbouwverkeer



Figuur 6 Hoofdroutes landbouwverkeer Aarlanderveen

Voor het landbouwverkeer in Aarlanderveen is dezelfde route aangewezen als voor het vrachtverkeer met uitzondering van de Nieuwkoopseweg/N231 in oostelijke richting vanaf het kruispunt met de Dorpsstraat. Landbouwverkeer door de Dorpsstraat blijft mogelijk zolang er geen alternatieve route over de N231 mogelijk is. Omdat deze route bekend staat als knelpunt, wordt ingezet op verlegging van de route naar de Nieuwkoopseweg/N231. Vanaf de aansluiting Nieuwkoopseweg/N231 Oostkanaalweg is de route voor het landbouwverkeer de parallelweg van de Oostkanaalweg.

4. Knelpunten in Aarlanderveen met betrekking tot de wegcategorysering

De categorisering van wegen leidt in sommige gevallen tot knelpunten. De functie van de weg komt bijvoorbeeld niet overeen met het gebruik en/of de inrichting. Die knelpunten die nu al bekend zijn, zijn hier benoemd en van een mogelijke oplossingsrichting voorzien.

4.1 Knelpunt 1 – Aarlanderveenseweg (tussen Zuideinde en Hogedijk)

Hier is sprake van een stuk weg buiten de bebouwdekomgrens, met asfaltverharding. De woonstraten zijn geen gemeentelijk eigendom maar in bezit van de VVE. Deze wegen zijn voor de weggebruiker wel vrij toegankelijk en uitgevoerd in klinkerverharding. Formeel is de rijsnelheid in de woonstraten hier maximaal 60 km/u en zijn de aansluitingen van de woonstraten op de Aarlanderveenseweg gelijkwaardig. Dit komt in de materiaalkeuze niet duidelijk naar voren. Het verleggen van de komgrenzen kan hiervoor een oplossing bieden (dit stuk Aarlanderveenseweg binnen de kom halen). De aanwezigheid van vrachtverkeer wordt in dat geval wel geaccepteerd binnen de bebouwde kom.

Een oplossing kan zijn komgrenzen toch opschuiven en dit stuk Aarlanderveenseweg op te nemen als GOW 30 en de erfaansluitingen te verduidelijken (bv vlakke klinkerplateau's of teruggelegd asfalt om gelijkwaardige aansluiting te benadrukken)



Figuur 7 Inrichting Aarlanderveenseweg met aansluitend private woonstraten (tussen Zuideinde en Hogedijk)

4.2 Knelpunt 2 – Aarlanderveenseweg (tussen Aarlanderveen en Nieuwkoop)

De Aarlanderveenseweg vormt een belangrijke verbinding voor het vrachtverkeer en het landbouwverkeer maar ook voor het fietsverkeer (hoofdroute). Deze weg is zeer smal en biedt onvoldoende ruimte voor een veilige passage van groot landbouwverkeer/vrachtverkeer onderling maar met name ook voor groot landbouwverkeer/vrachtverkeer in combinatie met fietsers. Gemeentelijk bestaat de wens om landbouwverkeer toe te staan op de N231 tussen Aarlanderveen en Nieuwkoop. De Provincie (wegbeheerder van N231) wil dit niet in verband met de doorstroming. Gevolg is dat het zwaar landbouwverkeer gedwongen wordt gebruik te maken van de smalle Aarlanderveenseweg.

Een oplossing wordt gezocht door opnieuw met provincie in gesprek te gaan en te verkennen of de Aarlanderveenseweg (gedeeltelijk) kan worden verbreed.

Ook als landbouwverkeer wel wordt toegelaten op de N231, dan blijft de Aarlanderveenseweg nodig. Het landbouwverkeer rijdt dan via de N231-Achtienkavels-Aarlanderveenseweg terug richting Aarlanderveen zodat de Dorpsstraat wordt ontlast. Daarom is een oplossing wenselijk voor de fietsers op de Aarlanderveenseweg.



Figuur 8 Knelpunt Aarlanderveenseweg (tussen Aarlanderveen en Nieuwkoop)

4.3 Knelpunt 3 – Noordeinde

Het meest noordelijke stuk van Noordeinde is nu onderdeel van het verblijfsgebied buiten de bebouwde kom. De functie en uitstraling van de weg is echter gelijk aan het gedeelte binnen de bebouwde kom. In het kader van een nieuwe categorisering is een verplaatsing van de komgrens naar het noorden (ter hoogte van Noordeinde nr 2.) wenselijk.

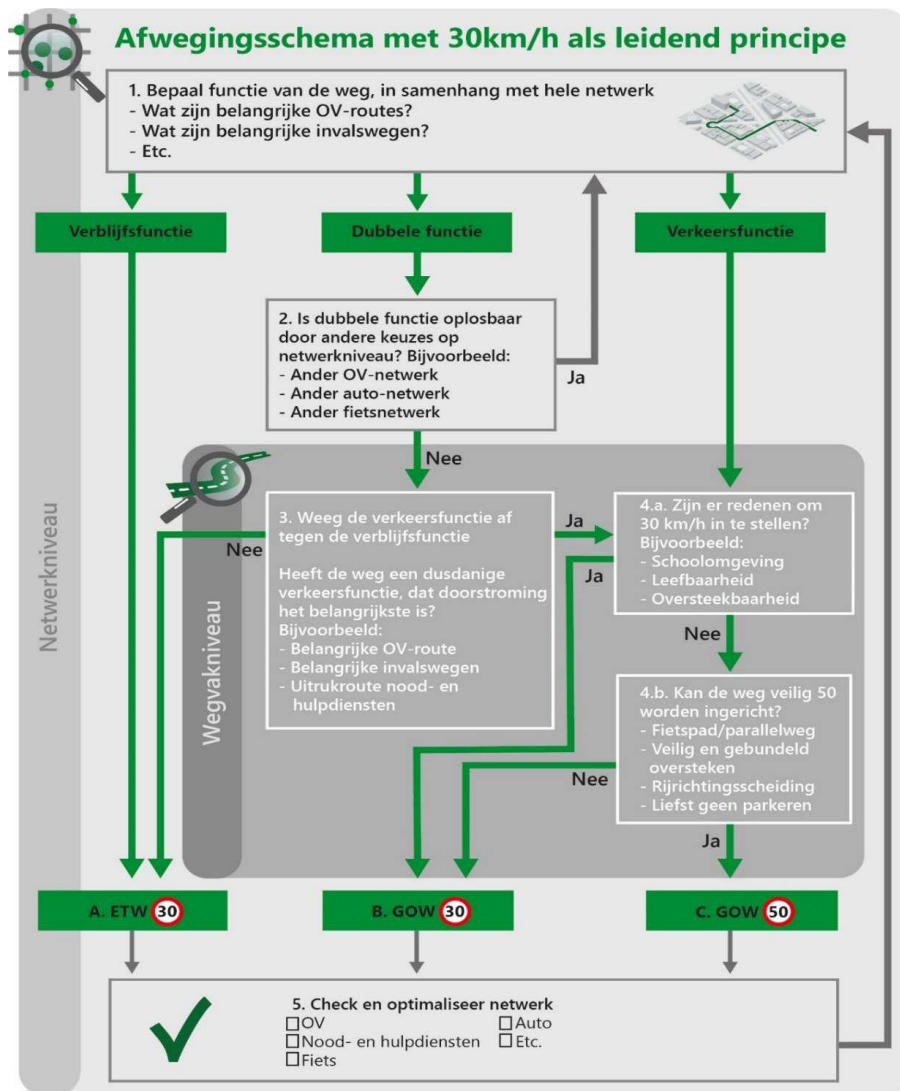
5. Keuzes voor 30 km/u binnen de kom als leidend principe

5.1 GOW 30 wegen binnen Aarlanderveen

Hieronder volgt een korte beschrijving van de wegen waarbij de keuze is gemaakt om de huidige gebiedsontsluitende functie te handhaven of deze juist te downgraden naar een verblijfsfunctie. Op basis van het afwegingskader 30 km/h als leidend principe is telkens beoordeeld of de weg een erftoegangsweg (30 km/u) is of een gebiedsontsluitingsweg. In het geval van een gebiedsontsluitingsweg is ook beoordeeld of de snelheid van 50 of 30 km/u passend is.

In het geval van wijziging van ETW 60 naar ETW 30 is dit kader niet gebruikt omdat de functie (verblijven) niet wijzigt maar alleen de plek binnen of buiten de bebouwde kom.

Hieronder volgt een opsomming van wegen die ofwel al 30 km/u zijn maar eigenlijk nog steeds een ontsluitende verkeersfunctie hebben of wegen die nu 50 km/u zijn en op basis van het afwegingsschema mogelijk gedowngraded kunnen worden naar een GOW30.

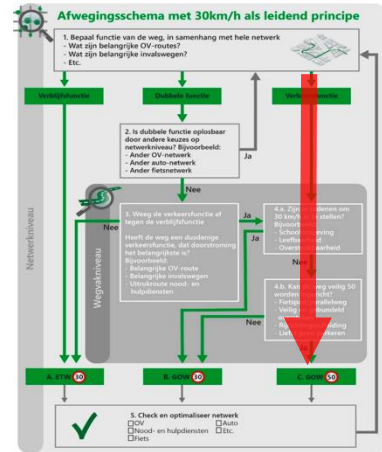


Figuur 9 Afwegingskader

Nieuwkoopseweg

In Aarlanderveen is de Nieuwkoopseweg/N231 50 km/u. Deze weg is ook binnen de bebouwde kom als doorgaande route duidelijk onderdeel van het ontsluitende netwerk tussen de verschillende dorpen.

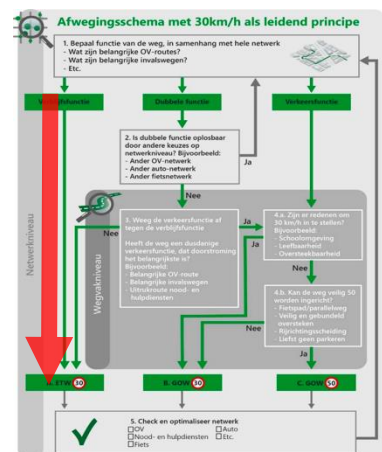
Afweging Nieuwkoopseweg	
- Wat is de functie van de weg?	Verkeersfunctie
- Is de weg een belangrijke toevorroute hulpdiensten:	JA
- Is de weg een belangrijke doorgaande OV-route:	JA
- Is de weg een belangrijke route voor de fiets:	NEE *
- Zijn er aanvullende redenen om 30 km/u in te stellen:	NEE
- Kan 50 km/u veilig worden gehandhaafd of ingericht:	JA
Conclusie volgens afwegingskader:	Gebiedsontsluitingsweg 50 km/u
* De oversteek Dorpsstraat is onderdeel van de hoofd fietsstructuur. Deze oversteek is geen aanleiding tot het instellen van 30 km/u maar de oversteek zelf verdient aanvullende aandacht. Fietsers steken vaak midden op de kruising over in plaats van bij de fietsoversteken en er gebeuren ongevallen, ook op de fietsoversteken zelf)	



Hogedijk

Naast de Nieuwkoopseweg is binnen de bebouwde kom ook de Hogeweg 50 km/u. Deze heeft als functie het ontsluiten van enkele agrarische percelen en woningen. Het heeft geen doorgaande verkeersfunctie.

Afweging Nieuwkoopseweg	
- Wat is de functie van de weg?	Verblijfsfunctie*
Conclusie volgens afwegingskader:	Erftoegangsweg 30 km/u
* De Hogedijk oogt en functioneert als een smalle verblijfsweg buiten de bebouwde kom.	



6. Inrichtingsopgaven voor Aarlanderveen

6.1. Opgaven per straat

Aarlanderveenseweg

Ten aanzien van de Aarlanderveenseweg (tussen Zuideinde en Hogedijk) bestaat de opgave uit het passend aansluiten van de private erven op de gebiedsontsluitingsweg. Daarnaast bestaat er een opgave voor het faciliteren van landbouwverkeer in combinatie met fietsverkeer zolang landbouwverkeer op de N231 niet wordt toegestaan.

Nieuwkoopseweg (N231)

Hoewel de Nieuwkoopseweg zelf geen aanpassing behoeft, is het wenselijk de veiligheid te verbeteren op de oversteek voor langzaam verkeer van de Dorpsstraat naar Noordeinde.

Noordeinde

Voor het Noordeinde is een verplaatsing van de komgrens wenselijk om de snelheid over het gehele Noordeinde gelijk te trekken naar 30 km/u. Een eenduidige inrichting van het wegdek is hierbij wenselijk.

Hogedijk

De Hogedijk valt nu buiten het aangewezen 30 km/u gebied. De weg ligt echter binnen de bebouwde kom en heeft overwegend een verblijfsfunctie. Ook zijn er geen fietsvoorzieningen. Het betrekken van de Hogedijk binnen het verblijfsgebied 30 km/u is daarom wenselijk.

6.2. Aanpassingen ten opzichte van de huidige categorisering

De beschreven aanpassingen leiden niet in alle gevallen tot een ander maximumsnelheid maar wel tot een aanpassing van de wegcategorie. De aanpassingen van de wegcategorieën voor Alphen aan den Rijn zijn hieronder puntsgewijs weergegeven.

- Aarlanderveenseweg
Nu: ETW 60
Wenselijk: ETW 30

- Noordeinde
Nu: ETW 60
Wenselijk: ETW 30

- Hogedijk
Nu: GOW 50
Wenselijk: ETW 30

6.3 Toekomstige categorisering

De voorgestelde wijzigingen resulteren in de volgende toekomstige wegcategorysering



Figuur 10 Beoogde toekomstige categorisering