

# Module 2

## Alphen aan den Rijn

Definitieve versie

20 – 2 – 2023

## Inhoudsopgave

1.	Inleiding .....	3
2.	Bestaande structuren van Alphen aan den Rijn .....	4
2.1	De bestaande wegcatégorisering .....	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 Alphen aan den Rijn met betrekking tot de wegcatégorisering .....	10
4.1	Knelpunt 1 – 70 km/u structuren binnen de bebouwde kom.....	10
4.2	Knelpunt 2 – Gnephoek en Churchillaan afwaardering.....	10
4.3	Knelpunt 3 – Lijsterlaan .....	11
4.4	Knelpunt 4 – Afrikalaan en Amerikalaan .....	11
4.5	Knelpunt 5 – Herenweg / Parallelweg N207 .....	12
4.6	Knelpunt 6 – Kalkovenweg tussen Poortwachter en Staalweg .....	12
5.	Keuzes voor 30 km/u binnen de kom als leidend principe .....	13
5.1	GOW 30 wegen binnen Alphen aan den Rijn .....	13
5.2	GOW 50/70 wegen binnen Alphen aan den Rijn.....	25
6.	Inrichtingsopgaven voor Alphen aan den Rijn.....	27
6.1	Aanpassingen ten opzichte van de huidige catégorisering .....	27
6.3	Toekomstige catégorisering .....	28

## 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 Alphen aan den Rijn 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'.

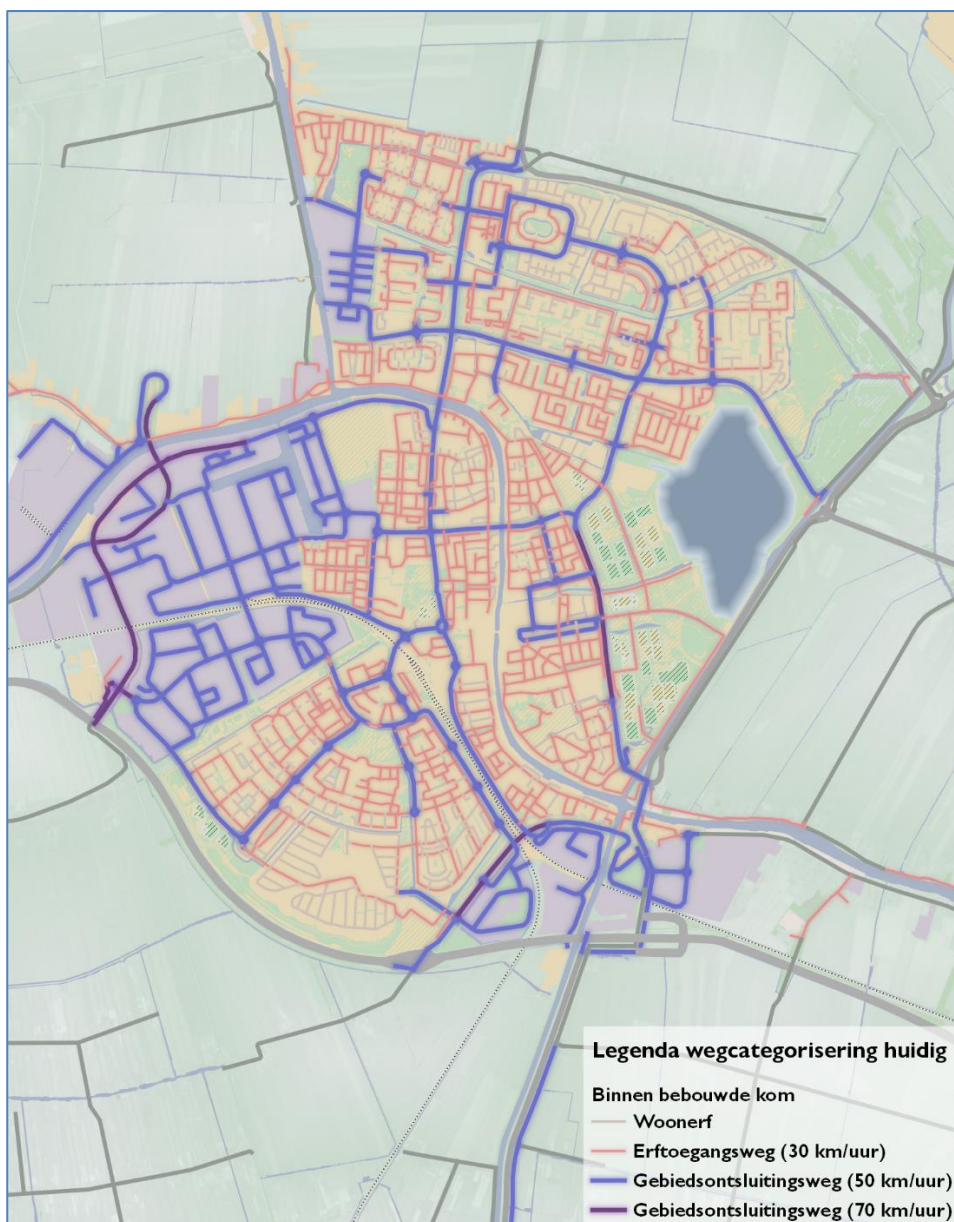
## 2. Bestaande structuren van Alphen aan den Rijn

### 2.1 De bestaande wegcategorisering

De bestaande categorisering van wegen in Alphen aan den Rijn is weergegeven in figuur 1.

Alphen aan den Rijn 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)
- Gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 70 kilometer per uur (GOW70)



Figuur 1 Categorisering Alphen aan den Rijn 2022

## 2.2 De bestaande calamiteitenroutes

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.

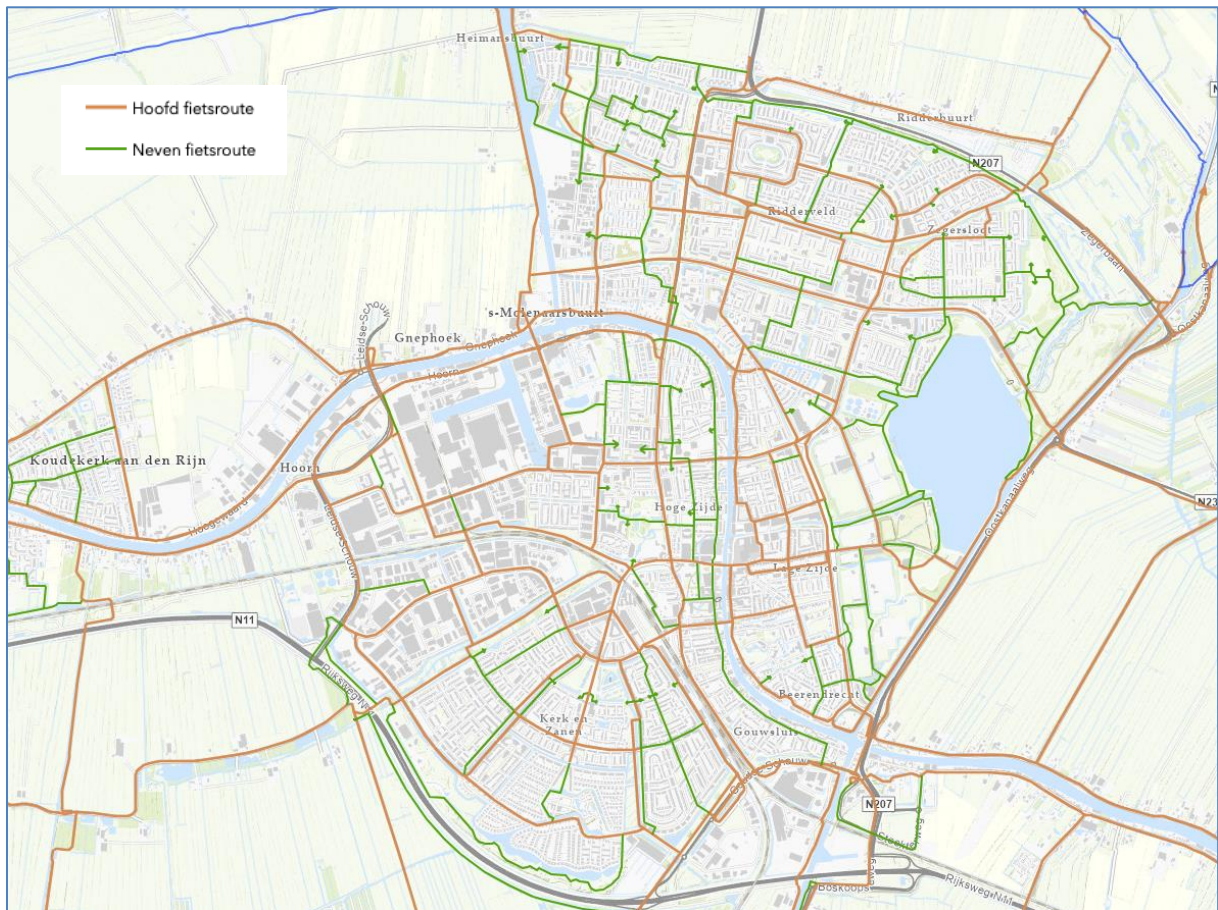


*Figuur 2 Uitrukroutes van de brandweer Alphen aan den Rijn (noord) 2022*



## 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 hoofd fietsroutes en nevenfietsroutes.



Figuur 3 Fietsroutestructuur Alphen aan den Rijn 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 Alphen aan den Rijn.



Figuur 4 OV routes Alphen aan den Rijn



### 3. Nieuwe structuren van Alphen aan den Rijn

#### 3.1 Keuze voor route vrachtverkeer

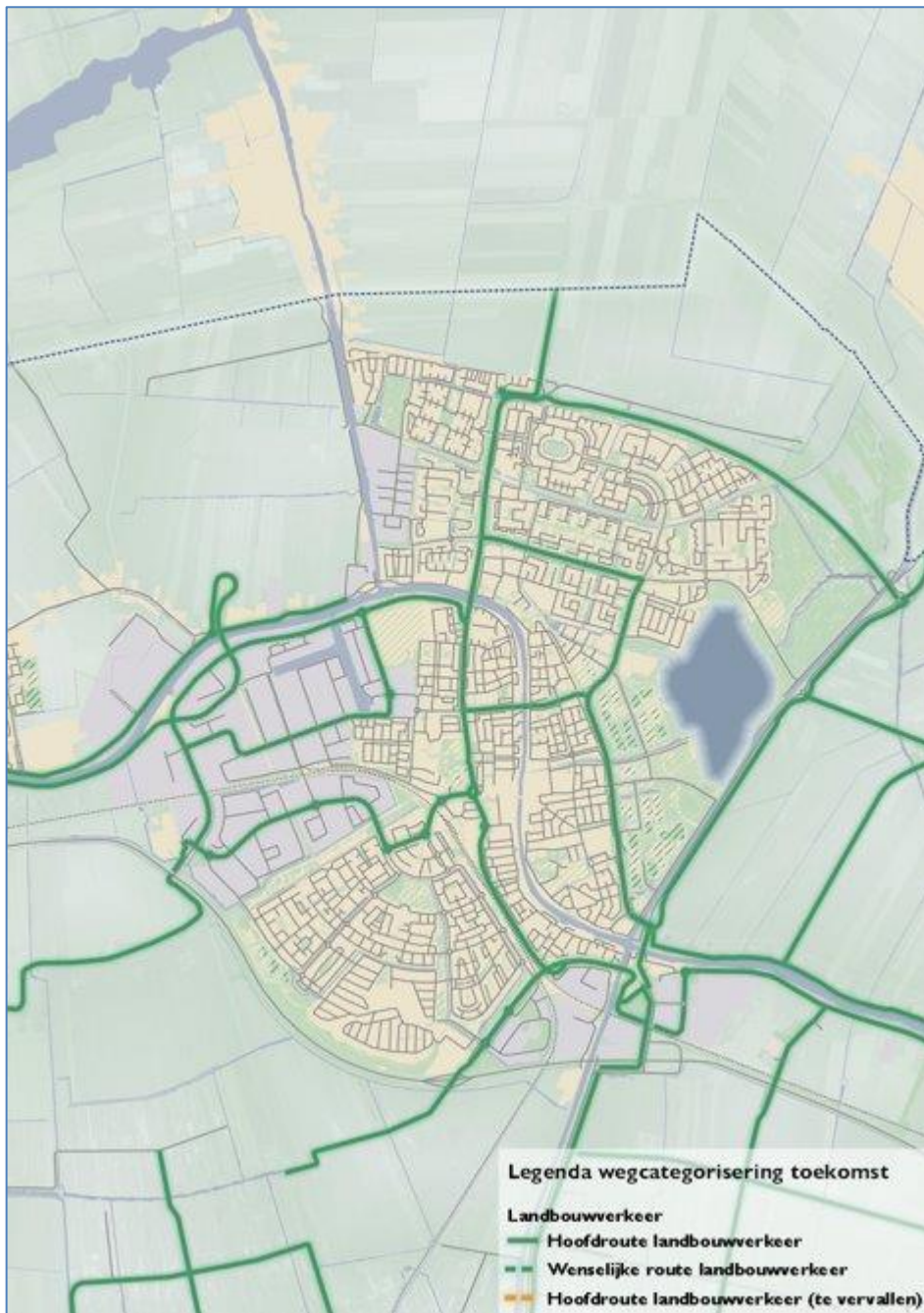


*Figuur 5 Hoofdroutes vrachtverkeer Alphen aan den Rijn*

Het vrachtverkeer neemt een belangrijke plaats in binnen Alphen aan den Rijn. Voornamelijk in het buitengebied en de omliggende kernen. Om de woongebieden zoveel mogelijk te ontlasten van dit vrachtverkeer zijn hoofdroutes benoemd. Om individuele bedrijven bereikbaar te houden, zijn daarnaast ook secundaire routes benoemd.



### 3.2 Keuze voor het landbouwverkeer



*Figuur 6 Hoofdroutes landbouwverkeer Alphen aan den Rijn*

Het Landbouwverkeer maakt grotendeels gebruik van de wegen die ook voor het vrachtverkeer zijn benoemd. Het netwerk voor landbouwverkeer is echter minder fijnmazig.

#### 4. Knelpunten in Alphen aan den Rijn met betrekking tot de wegcategorisering

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 worden hier benoemd en van een mogelijke oplossingsrichting voorzien.

##### 4.1 Knelpunt 1 – 70 km/u structuren binnen de bebouwde kom

Alphen aan den Rijn kent binnen de grenzen van de bebouwde kom 3 wegen waar een snelheid van 70 km/u geldt. Deze snelheid geldt nu op Hoorn, Oranje Nassausingel en de Goudse Schouw. De reden om deze snelheid in te stellen is vooral de doorstroming van het verkeer geweest. In het licht van de discussie van een lagere snelheid binnen de bebouwde kom en een verbetering van de leefomgeving, verdienen ook deze wegen een hernieuwde afweging. De doorstroming van het verkeer is op deze wegen nog steeds belangrijk. Daar staat tegenover dat deze wegen (deels) door bebouwd gebied lopen, slechts over beperkte afstand 70 km/u zijn, op verschillende plaatsen gelijkvloerse oversteken kennen (in sommige gevallen zelfs gelijkvloerse solitaire fietsoversteken). De vraag is of 70 km/u anno 2022 nog wel een passende snelheid op deze wegen. Is. Voorgesteld wordt om voor deze wegen een afwaardering van 70 km/u naar 50 km/u verder te onderzoeken. Hierover

moet nadere afstemming plaats vinden met nood- en hulpdiensten, het openbaar vervoer bedrijf en overige belanghebbenden. Een gedeeltelijke afwaardering is ook een mogelijkheid. Op figuur 1 is de locatie van de 70 km/u wegen te zien.

##### 4.2 Knelpunt 2 – Gnephoek en Churchilllaan afwaardering

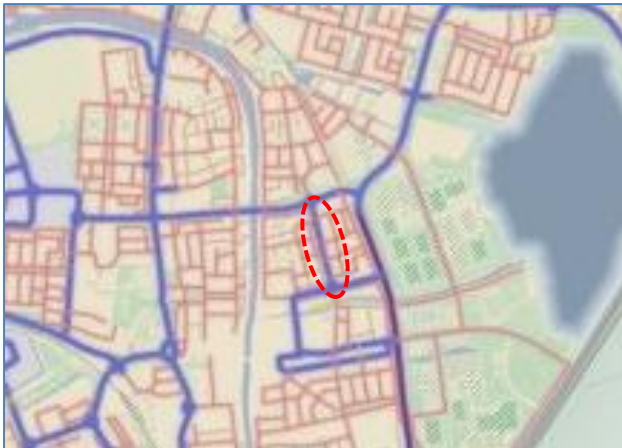


Figuur 7 Gnephoek en Churchilllaan

De Gnephoek en Churchilllaan zijn, vooruitlopend op nieuwbouwwontwikkeling, gedowngrade van GOW50 naar een 30 km/u weg. De inrichting is nu een mix van 30 km/u maatregelen die passen bij een erftoegangsweg en elementen die passend zijn bij de gebiedsontsluitingsweg. Dit levert onduidelijkheid voor de weggebruiker op. Deze wegen vervullen ook nog steeds een ontsluitende verkeersfunctie. Deze

wegen zijn nader onderzocht en volgens het toetsingskader in hoofdstuk 5 opnieuw ingedeeld als GOW30. Dit houdt in dat deze weg een inrichting moet krijgen die passend is bij de ontsluitende functie.

#### 4.3 Knelpunt 3 – Lijsterlaan



Figuur 8 Lijsterlaan

De Lijsterlaan wordt opnieuw ingericht en heeft daarbij een snelheidslimiet van 50 km/u behouden. Dit is gedaan vanwege de ontsluitende functie die deze weg heeft en het feit dat de intensiteiten op deze weg op de grens liggen tussen een 30 en een 50 km/u. Bij de herinrichting wordt de kanttekening gemaakt dat de weg eigenlijk een 'grijze weg' is en dat de snelheid mogelijk in de toekomst nog kan wijzigen. Daarop vooruitlopend is doelbewust gekozen voor een ontwerp met brede fietsstroken en een smalle rijloper. Op die wijze wordt de fiets meer ruimte en

bescherming geboden en wordt de snelheid van het autoverkeer enigszins geremd.

Binnen de kaders van dit categoriseringsplan is de Lijsterlaan een weg die in aanmerking komt als GOW 30.

#### 4.4 Knelpunt 4 – Afrikalaan en Amerikalaan



Figuur 9 Afrikalaan en Amerikalaan

De Amerikalaan en Afrikalaan hebben een ontsluitende functie voor veel verkeer uit het zuiden van Alphen aan den Rijn. Deze wegen zijn niet optimaal geschikt voor gelijktijdige afwikkeling van fietsers en autoverkeer. Voor fietsers is er op grote delen van deze routes ook een alternatief door de woonwijken. Toch maken veel fietsers gebruik van de Amerikalaan en de Afrikalaan zelf. Op basis van het afwegingskader (Hoofdstuk 5) komen deze wegen in aanmerking voor een functie als GOW 30. Dit geldt alleen voor de aangeduide delen in figuur 13. Het resterende deel van de Afrikalaan is al 30 km/u en het resterende deel van de Amerikalaan heeft geen verblijfskarakter en heeft bovendien vrijliggende fietsstructuren. Hier is handhaving van de functie GOW 50 passend.



#### 4.5 Knelpunt 5 – Herenweg / Parallelweg N207



*Figuur 10 Herenweg / Parallelweg N207*

De Herenweg valt buiten het bestaande 30 km/u gebied en heeft daarmee formeel een snelheid van 50 km/u. De functie van deze weg is echter met name gericht op fietsers en landbouwverkeer. Voor het gedeelte binnen de bebouwde kom zou een snelheid van 30 km/u meer passend zijn. Het gedeelte buiten de bebouwde kom zou idealiter een snelheid van 60 km/u hebben maar hier is de gemeente niet de bevoegde wegbeheerder, dat is de provincie.

#### 4.6 Knelpunt 6 – Kalkovenweg tussen Poortwachter en Staalweg



*Figuur 11 Kalkovenweg tussen Poortwachter en Staalweg*

De Kalkovenweg tussen Poortwachter en Staalweg is in de huidige situatie een GOW 50 km/u weg. De weg kent bebouwing maar de toegangen tot deze bebouwing liggen aan andere wegen. De weg is als het ware een inprikker naar de woonwijk. Er is geen vrijliggend fietspad maar een fietsvoorziening is hier eigenlijk wel wenselijk. Binnen dit categoriseringsplan wordt daarom voorgesteld de weg de functie van een GOW30 te geven.



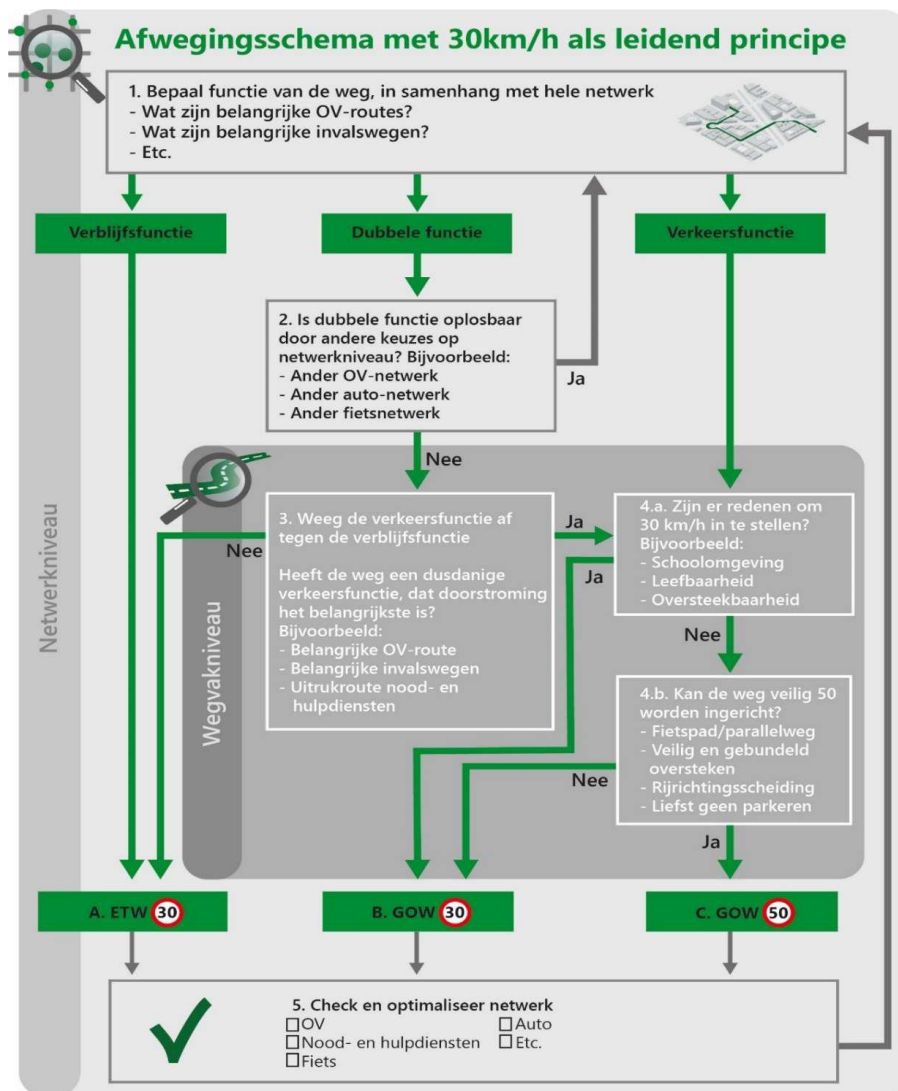
## 5. Keuzes voor 30 km/u binnen de kom als leidend principe

### 5.1 GOW 30 wegen binnen Alphen aan den Rijn

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.

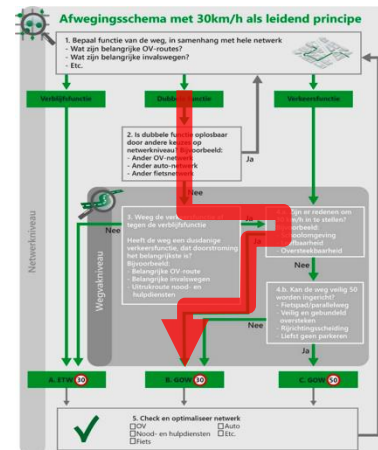


Figuur 12 Afwegingskader

### Korenbloemweg – Boterbloemweg – Pinksterbloemweg.

Deze drie wegen vormen een lus naar de Veldbloemweg (GOW50). De wegen verzamelen het verkeer uit de wijk en leiden deze naar de hoofdstructuren. De bebouwing sluit direct aan op deze wegen. De wegen zijn met name uitgevoerd in asfalt en hebben geen fietsvoorzieningen. Er bevinden zich op deze wegen diverse snelheidsremmers in de vorm van plateau's en drempels.

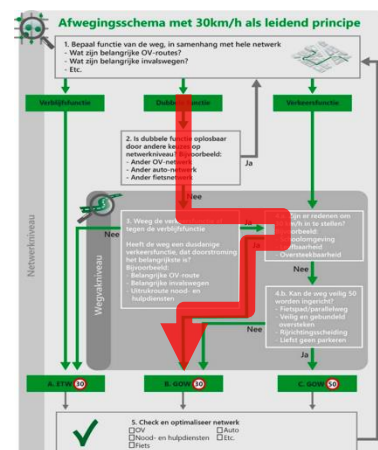
Korenbloemweg – Boterbloemweg – Pinksterbloemweg	
- Wat is de functie van de weg?	Dubbele functie
- Is de dubbelfunctie oplosbaar op netwerkniveau?	NEE
- Is doorstroming op de weg van groot belang:	JA*
- Zijn er aanvullende redenen om 30 km/u in te stellen:	JA**
Conclusie volgens afwegingskader:                    Gebiedsontsluitingsweg 30 km/u	
* Het is de weg waar al het verkeer van en naar de wijk zich op verzamelt.	
** Overwegend woonfunctie	



### Paddestoelweg – Elzekrulzoom – Batenstein

Deze drie wegen vormen een lus naar de President Kennedylaan (GOW50). De wegen verzamelen het verkeer uit de wijk en leiden deze naar de hoofdstructuren. De bebouwing sluit direct aan op deze wegen. De wegen zijn met name uitgevoerd in klinkers en hebben geen fietsvoorzieningen. Er bevinden zich op deze wegen diverse snelheidsremmers in de vorm van plateau's en drempels. Het eerste stukje Paddestoelweg heeft vrijliggende fietsvoorzieningen en is uitgevoerd in asfalt. Dit gedeelte van de weg heeft een doorgaande functie en kan GOW 50 blijven.

Paddestoelweg – Elzekrulzoom – Batenstein	
- Wat is de functie van de weg?	Dubbele functie
- Is de dubbelfunctie oplosbaar op netwerkniveau?	NEE
- Is doorstroming op de weg van groot belang:	JA*
- Zijn er aanvullende redenen om 30 km/u in te stellen:	JA**
Conclusie volgens afwegingskader:                    Gebiedsontsluitingsweg 30 km/u	
* Het is de weg waar al het verkeer van en naar de wijk zich op verzamelt.	
** Overwegend woonfunctie en de aanwezige schoolzone	

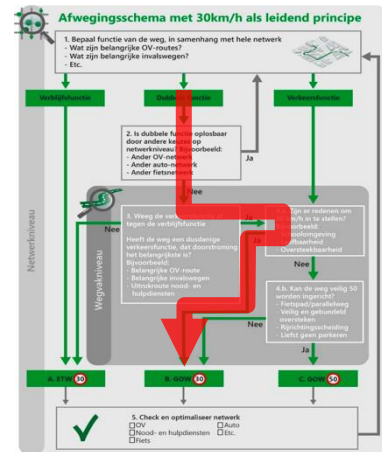




### Emmalaan - Tolstraat

Deze wegen vormen een lus naar de Prins Bernhardlaan (GOW50). De wegen verzamelen het verkeer uit de wijk en leiden deze naar de hoofdstructuren. De bebouwing ligt dicht aan op deze wegen. De wegen zijn uitgevoerd in klinkers en hebben geen fietsvoorzieningen. Er bevinden zich op deze wegen diverse snelheidsremmers in de vorm van plateau's en drempels.

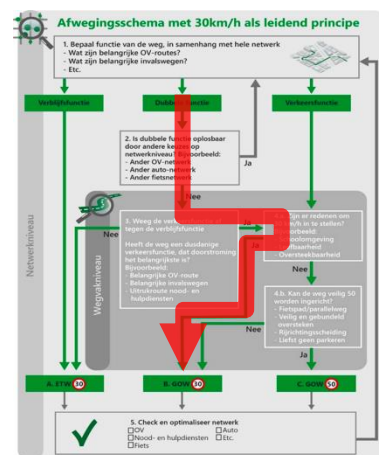
Emmalaan - Tolstraat	
- Wat is de functie van de weg?	Dubbele functie
- Is de dubbelfunctie oplosbaar op netwerkniveau?	NEE
- Is doorstroming op de weg van groot belang:	JA*
- Zijn er aanvullende redenen om 30 km/u in te stellen:	JA**
Conclusie volgens afwegingskader:	Gebiedsontsluitingsweg 30 km/u
* Het is de weg waar al het verkeer van en naar de wijk zich op verzamelt	
** Overwegend woonfunctie en nevenfietsroute	



### Marketentster - Zadelmaker

Deze wegen vormen een lus door de woonwijk en functioneren daardoor ook als verzamelweg. Op de Zadelmaker rijdt ook de bus. De wegen zijn uitgevoerd in asfalt met wegversmallingen. Vanwege de aanwezigheid van de bus is het wenselijk de Zadelmaker als GOW 30 te benoemen. Voor de Marketentster kan overwogen worden de weg te behouden als ETW 30.

Marketentster - Zadelmaker	
- Wat is de functie van de weg?	Dubbele functie
- Is de dubbelfunctie oplosbaar op netwerkniveau?	NEE
- Is doorstroming op de weg van groot belang:	JA*
- Zijn er aanvullende redenen om 30 km/u in te stellen:	JA**
Conclusie volgens afwegingskader:	Gebiedsontsluitingsweg 30 km/u
* Het is de weg waar al het verkeer van en naar de wijk zich op verzamelt, op de Zadelmaker rijdt ook een bus.	
** Overwegend woonfunctie en nevenfietsroute	

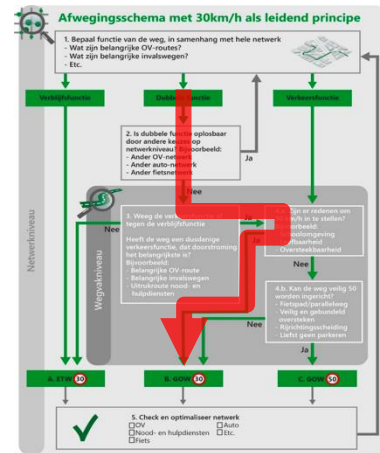




### Churchillaan (ten zuiden van Burgemeester Bruins Slotsingel) – Oudshoornseweg

Deze wegen zijn in de huidige situatie al 30 km/u maar ze verwerken nog steeds veel verkeer. Ze zijn uitgevoerd in asfalt en hebben geen aparte fietsvoorzieningen. De wegen zijn onderdeel van het hoofd fietsnetwerk en daarnaast rijdt ook de bus over deze wegen.

<b>Marketenster - Zadelmaker</b>	
- Wat is de functie van de weg?	Dubbele functie
- Is de dubbelfunctie oplosbaar op netwerkniveau?	NEE
- Is doorstroming op de weg van groot belang:	JA*
- Zijn er aanvullende redenen om 30 km/u in te stellen:	JA**
Conclusie volgens afwegingskader:	Gebiedsontsluitingsweg 30 km/u
* Het is een busroute en belangrijke toegangsweg tot het woongebied.	
** Onderdeel van de Hoofd fietsroutestructuur.	



### Bedrijventerreinen

- Heijmans Wetering;
- Rijnhaven (gedeeltelijk);
- Schans;
- Steekterpoort (gedeeltelijk);
- Molenwetering (gedeeltelijk).

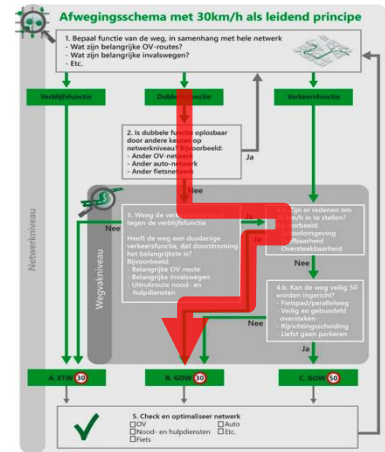
De bedrijventerreinen komen in principe allemaal in aanmerking voor een aanpassing naar GOW30. De huidige snelheid op deze wegen is nu 50 km/u. In de praktijk sluiten veel bedrijventerreinen met langgerekte opritten aan op de openbare weg. Veel van deze wegen zijn weliswaar breed en overzichtelijk maar hebben in veel gevallen geen aparte fietsvoorzieningen. De noodzakelijk snelheid van het verkeer op deze wegen is over het algemeen niet heel hoog omdat het hier veel zwaar vrachtverkeer betreft en de terreinen vooral bezocht worden door bestemmingsverkeer. Op de bedrijventerreinen is de functie van GOW30 passend op die wegen die geen vrijliggende fietspaden hebben. Bij deze bedrijventerreinen wordt de kanttekening gemaakt dat deze wegen niet van snelheidsremmers worden voorzien omdat dit een onevenredige hinder zal veroorzaken voor het vrachtverkeer.

### Bedrijventerreinen

- Wat is de functie van de weg? Dubbele functie
- Is de dubbelfunctie oplosbaar op netwerkniveau? NEE\*
- Is doorstroming op de weg van groot belang: JA\*\*
- Zijn er aanvullende redenen om 30 km/u in te stellen: JA\*\*\*

Conclusie volgens afwegingskader: Gebiedsontsluitingsweg 30 km/u

- \* De bedrijventerreinen herbergen grote bedrijven die ook per fiets bereikbaar zijn
- \*\* De bedrijventerreinen zijn functionele gebieden die vooral gericht zijn op een goede bereikbaarheid voor het (vracht-)verkeer.
- \*\*\* De noodzaak voor hoge snelheden ontbreekt op deze wegen en tegelijkertijd vindt er veel uitwisseling plaats tussen percelen en de aanwezige wegen.



### Kalkovenweg (ten noorden van de Staalweg) en Poortwachter

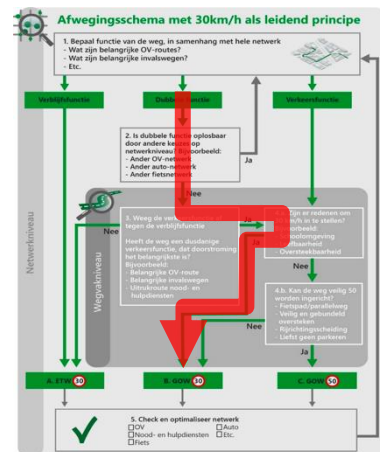
Dit gedeelte van de Kalkovenweg loopt langs een park en woonbebouwing. Er geldt een maximumsnelheid van 50 km/u. De weg is uitgevoerd in asfalt, zonder fietsvoorzieningen en met op diverse plaatsen wegversmallingen. De weg sluit via een rotonde aan op de Poortwachter die evenals de Kalkovenweg is uitgevoerd in asfalt maar zonder fietsvoorzieningen. De poortwachter heeft daarnaast ook nog een brede middenberm. Beide wegen verzorgen de toegang tot de ambachtenbuurt en hebben zowel een verblijfs- als een verkeersfunctie. De wegen zijn onderdeel van twee busroutes en daarnaast onderdeel van het nevennetwerk voor de fiets.

### Kalkovenweg en Poortwachter

- Wat is de functie van de weg? Dubbele functie
- Is de dubbelfunctie oplosbaar op netwerkniveau? NEE
- Is doorstroming op de weg van groot belang: JA\*
- Zijn er aanvullende redenen om 30 km/u in te stellen: JA\*\*

Conclusie volgens afwegingskader: Gebiedsontsluitingsweg 30 km/u

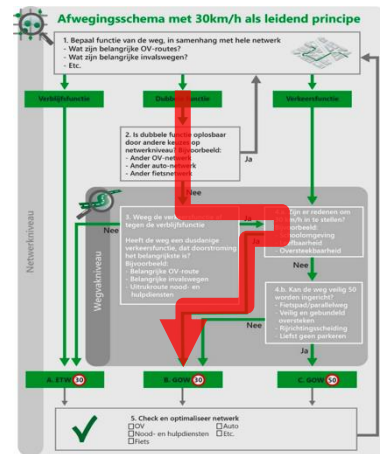
- \* De weg functioneert als toegangsweg tot de Ambachtenbuurt en is onderdeel van twee busroutes.
- \*\* De wegen zijn als toegangsweg naar de Ambachtenbuurt belangrijke routes voor de fiets



## Staalweg

De staalweg is nu nog GOW50 vanuit de ontsluitende functie van een stuk bedrijventerrein. De toekomstige woonbebouwing maakt het echter logischer om deze weg ook te benoemen als GOW30 en aan te sluiten op de Windjammer (ETW30)

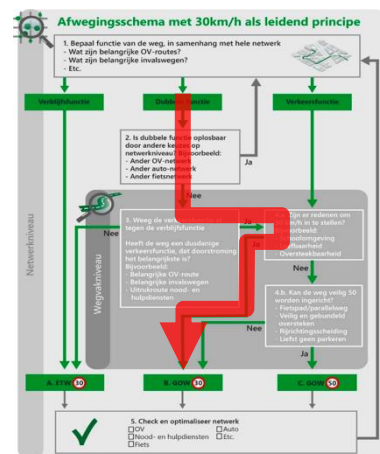
Staalweg	
- Wat is de functie van de weg?	Dubbele functie
- Is de dubbelfunctie oplosbaar op netwerkniveau?	NEE
- Is doorstroming op de weg van groot belang:	JA*
- Zijn er aanvullende redenen om 30 km/u in te stellen:	JA**
Conclusie volgens afwegingskader: Gebiedsontsluitingsweg 30 km/u	
* De weg functioneert als toegangsweg tot een stuk bedrijventerrein.	
** De weg is de route naar een stuk woonbebouwing. Ook is hier een belangrijke fietsverbinding	



## Bleker en Wever

De Bleker en de Wever vormen samen met de Zadelmaker en de Marketenster een ring door de Ambachtenbuurt. De bus maakt gebruik van deze wegen maar de woonbebouwing ligt vrijwel direct aan de weg. De wegen zijn uitgevoerd in asfalt zonder aanvullende fietsvoorzieningen.

Bleker en Wever	
- Wat is de functie van de weg?	Dubbele functie
- Is de dubbelfunctie oplosbaar op netwerkniveau?	NEE
- Is doorstroming op de weg van groot belang:	JA*
- Zijn er aanvullende redenen om 30 km/u in te stellen:	JA**
Conclusie volgens afwegingskader: Gebiedsontsluitingsweg 30 km/u	
* De wegen functioneren als rondweg door de Ambachtenbuurt en zijn onderdeel van twee busroutes.	
** De wegen lopen langs woningen die relatief dicht op de weg staan. Daarnaast zijn de wegen onderdeel van de secundaire fietsstructuur.	









onderdeel van de hoofdfietsroute. Aan de Vest zijn een winkelcentrum en een parkeerterrein gelegen waardoor er veel oversteekbewegingen plaats vinden.

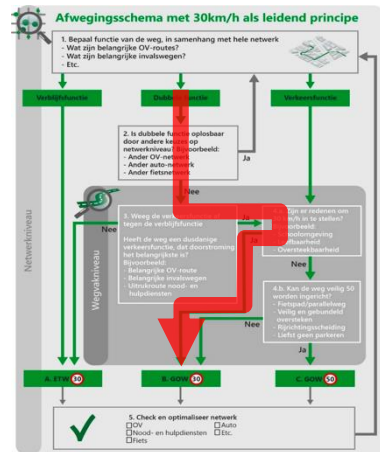
*Thorbeckestraat (tussen Lijsterlaan en de Vest) en Vest*

- Wat is de functie van de weg?	Dubbele functie
- Is de dubbelfunctie oplosbaar op netwerkniveau?	NEE
- Is doorstroming op de weg van groot belang:	JA*
- Zijn er aanvullende redenen om 30 km/u in te stellen:	JA**

Conclusie volgens afwegingskader: Gebiedsontsluitingsweg 30 km/u

\* De busroute loopt over deze weg.

\*\* De weg is onderdeel van de hoofd fietsroute structuur maar is te smal om dit op vrijliggende fietspaden af te wikkelen.



*De Van Boetzelaerstraat – Toussaintstraat - Van Lennepstraat*

Deze straten vormen een éénrichtingsring door een gebied met voornamelijk woonbestemmingen. De weg functioneert ook als directe aantakking op de hoofdstructuur van de Oranje Nassausingel. De weg heeft een functie als toevoerroute voor de hulpdiensten, maakt onderdeel uit van het OV netwerk en is daarnaast ook onderdeel van het hoofd fietsroutenetwerk.

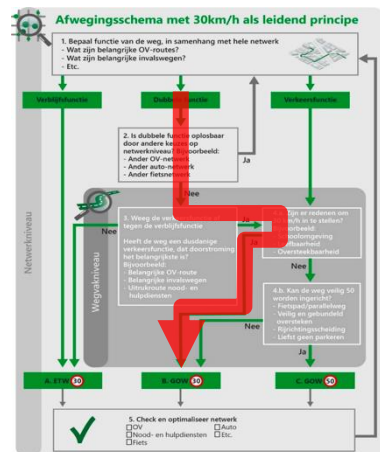
*De Van Boetzelaerstraat – Toussaintstraat - Van Lennepstraat*

- Wat is de functie van de weg?	Dubbele functie
- Is de dubbelfunctie oplosbaar op netwerkniveau?	NEE
- Is doorstroming op de weg van groot belang:	JA*
- Zijn er aanvullende redenen om 30 km/u in te stellen:	JA**

Conclusie volgens afwegingskader: Gebiedsontsluitingsweg 30 km/u

\* De busroute loopt over deze weg en de weg is een toevoerroute voor de hulpdiensten.

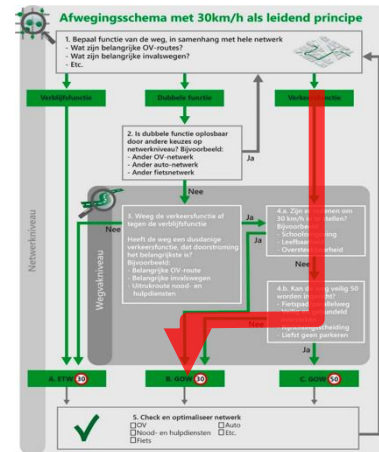
\*\* De weg is onderdeel van de hoofd fietsroute structuur maar is te smal om dit op vrijliggende fietspaden af te wikkelen.



### De Prinses Beatrixlaan

De Prinses Beatrixlaan is een weg met op het meest noordelijke deel aanliggende fietsstroken en een fysieke rijbaanscheiding. Het zuidelijke deel heeft juist geen rijbaanscheiding maar wel vrijliggende fietspaden. De weg is uitgevoerd in asfalt met enkele snelheidsremmers en heeft bebouwing op enige afstand van de weg. Strikt genomen voldoet de weg niet aan de eisen die worden gesteld aan een goed ingerichte gebiedsontsluitingsweg met een snelheid van 50 km/u omdat daarvoor vrijliggende fietspaden noodzakelijk zijn. Qua functie heeft de weg echter meer een verkeersfunctie dan een verblijfsfunctie. De weg is onderdeel van het hoofdfietsnetwerk maar ook onderdeel van de busroutes.

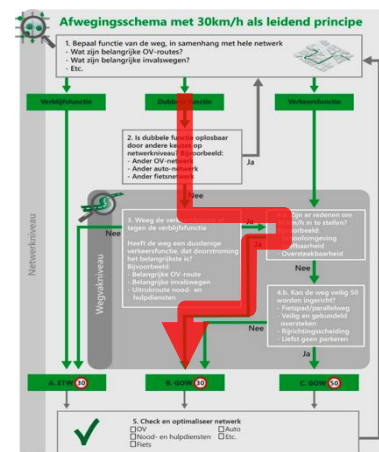
<i>De Prinses Beatrixlaan</i>	
- Wat is de functie van de weg?	Verkeersfunctie
- Zijn er aanvullende redenen om 30 km/u in te stellen:	NEE
- Is de weg veilig als 50 km/u in te richten	JA/NEE*
Conclusie volgens afwegingskader: Gebiedsontsluitingsweg 30 km/u of 50 km/u	
* Omdat de route nu nog niet volgens de richtlijnen voor een 50 km/u weg is ingericht krijgt deze weg voorlopig een categorisering van een 30 km/u GOW. Wanneer wordt besloten de weg alsnog volledig te voorzien van vrijliggende fietspaden, kan een GOW 50 gekozen worden.	



### De Amerikalaan (tussen Noorderkeerkring en Renaissancelaan)

Dit gedeelte van de Amerikalaan is uitgerust met fietsstroken en uitgevoerd in asfalt. De weg maakt voor een deel onderdeel uit van de hoofdfietsstructuur (het resterende deel loopt door de woonwijk). Daarnaast heeft de weg een ontsluitende functie en maakt het onderdeel uit van het OV Network. De weg bevat echter ook een schoolzone en bebouwing die dicht op de weg staat.

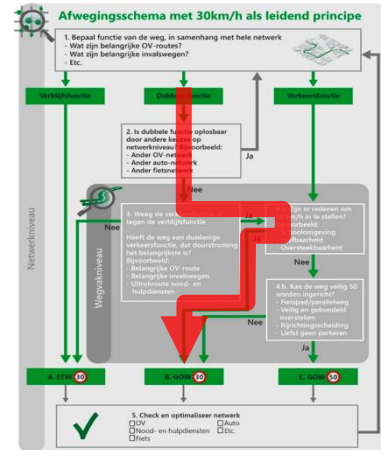
<i>De Amerikalaan (tussen Noorderkeerkring en Renaissancelaan)</i>	
- Wat is de functie van de weg?	Dubbele functie
- Is de dubbelfunctie oplosbaar op netwerkniveau?	NEE
- Is doorstroming op de weg van groot belang:	JA*
- Zijn er aanvullende redenen om 30 km/u in te stellen:	JA**
Conclusie volgens afwegingskader: Gebiedsontsluitingsweg 30 km/u	
* De busroute loopt over deze weg en de weg is een toevrerroute voor de hulpdiensten.	
** De weg is onderdeel van de hoofd fietsroute structuur maar is te smal om dit op vrijliggende fietspaden af te wikkelen. Er ligt een schoolzone in de een deel van de straat en de woonbebouwing is dicht op de weg gelegen.	



### De Afrikalaan (tussen Noorderkeerkring en Zuiderkeerkring)

Dit gedeelte van de Afrikalaan is uitgevoerd in asfalt en bevat geen aanvullende voorzieningen voor de fiets. De woonbebouwing staat dicht langs de weg en de weg heeft is geen onderdeel van het OV netwerk. De weg heeft een verblijfsfunctie maar ook een verkeersfunctie om het verkeer uit de wijken terug te leiden naar de hoofdwegenstructuur. Het zuidelijke gedeelte van de Afrikalaan is al 30 km/u verblijfsgebied.

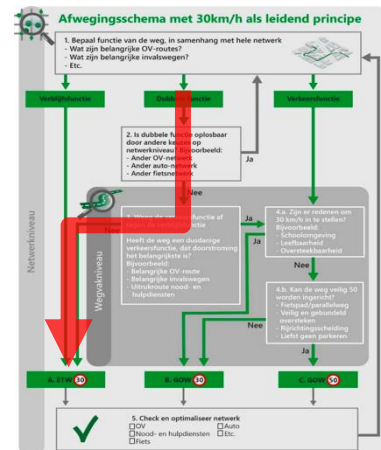
De Afrikalaan (tussen Noorderkeerkring en Zuiderkeerkring)	
- Wat is de functie van de weg?	Dubbele functie
- Is de dubbelfunctie oplosbaar op netwerkniveau?	NEE
- Is doorstroming op de weg van groot belang:	JA*
- Zijn er aanvullende redenen om 30 km/u in te stellen:	JA**
Conclusie volgens afwegingskader: Gebiedsontsluitingsweg 30 km/u	
* De weg vervult een functie als ontsluiting voor de woonwijk.	
** De weg is onderdeel van de hoofd fietsroute structuur en de woonbebouwing staat dicht tegen de rijbaan.	



### De Archeonlaan

De Archeonlaan is de toeleidende weg tot het Archeon. Deze weg heeft een vrijliggend fietspad maar loopt uiteindelijk dood op de parkeerplaats bij het Archeon. De weg heeft vooral een functie als toegangsweg en vervult geen noemenswaardige verkeersfunctie voor het doorgaande verkeer.

Archeonlaan	
- Wat is de functie van de weg?	Dubbele functie
- Is de dubbelfunctie oplosbaar op netwerkniveau?	NEE
- Is doorstroming op de weg van groot belang:	NEE
Conclusie volgens afwegingskader: Erftoegangsweg 30 km/u*	
* De weg is volgens het afwegingskader een ETW 30. Gezien de wenselijkheid om snel grote pieken verkeer te kunnen verwerken en groot verkeer te kunnen verwerken, kan ook overwogen worden om hier te kiezen voor een GOW30 status.	





## 5.2. GOW 50/70 wegen binnen Alphen aan den Rijn

Naast de 50 km/u wegen die volgens het afwegingskader kunnen worden gedowngraded naar 30 km/u gebiedsontsluitingswegen, zijn ook de overige 50 km/u wegen in Alphen aan den Rijn beoordeeld. Hierbij zijn, voorafgaand aan de toets van het afwegingskader, de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Wegen die onderdeel zijn van de ringstructuur van Alphen aan den Rijn, komen niet in aanmerking voor kwalificatie als GOW30. Reden hiervoor is dat deze wegen juist zijn ingericht om verkeer doelmatig en zonder hinder voor zichzelf en de omgeving, op de bestemming te krijgen. Een snelheidsverlaging naar 30 km/u op deze wegen levert voornamelijk hinder op voor de gebruiker. Het risico bestaat dat deze daardoor toch gebruik gaat maken van sluiproutes door woonwijken.
- De 70 km/u gedeelten van de ringstructuur komen mogelijk wel in aanmerking voor een snelheidsverlaging naar 50 km/u. De huidige delen waar 70 km/u mag worden gereden zijn beperkt en verschillen niet wezenlijk van andere delen van het netwerk waar een limiet van 50 km/u geldt. In overleg met de nood- en hulpdiensten wordt onderzocht of afwaardering van 70 naar 50 km/u mogelijk is voor deze wegen.

De wegen die op basis van de ringstructuur 50 km/u (of in sommige gevallen 70 km/u) GOW blijven zijn:

- Leidse Schouw
- Hoorn
- Eisenhowerlaan
- Goudse Schouw
- Steekterweg
- Limes lus
- Aziëlaan
- Australiëlaan
- Europalaan
- A. van Leeuwenhoekweg (tussen Europalaan en Lorentzweg)
- H.A. Lorentzweg
- Burg. Bruis Slotsingel
- President Kennedylaan
- Oranje Nassausingel
- Eikenlaan
- Willem de Zwijgerlaan

Naast deze ringwegen zijn ook verschillende 50 km/u wegen benoemd die 50 km/u blijven omdat deze wegen:

- Geschikt zijn als 50 km/u weg zonder dat daarbij concessies worden gedaan aan de verkeersveiligheid;
- Een belangrijke functie vervullen in het verkeerssysteem voor het openbaar vervoer en/of de nood- en hulpdiensten en/of de toegankelijkheid voor het vrachtverkeer.

De wegen die om deze redenen GOW50 blijven zijn:

- C.P. Mulderveld
- Laan der Continenten
- Doctor J.M. den Uytsingel
- Handelsweg
- Bedrijfsweg
- Magazijnweg
- Ondernemingsweg
- Amerikalaan (zuidelijk deel)
- Noorderkeerkring
- Horstenweg
- Oude Herenweg
- Binkhorst
- Aalhorst
- Concertweg
- Vliesstroom
- Lauwers
- Veldbloemweg
- Paddestoelweg (Tussen Kennedylaan en Veldbloemweg)
- Troubadourweg
- Parelvisserweg

## 6. Inrichtingsopgaven voor Alphen aan den Rijn

### 6.1. 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.

*Huidige functie ETW 30* >>> *Wenselijke functie GOW 30*

- |  |  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Gnephoek</li><li>• Churchillaan</li><li>• Kalkovenweg</li><li>• Zadelmaker</li><li>• Marketentster</li><li>• Paddestoelweg</li><li>• Elzekrulzoom</li><li>• Batenstein</li><li>• Korenbloemweg</li><li>• Boterbloemweg</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>• Pinksterbloemweg</li><li>• Mozartsingel</li><li>• Chopinsingel</li><li>• Beethovensingel</li><li>• Bachsingel</li><li>• Sterrenlaan</li><li>• Zonneweg</li><li>• Emmalaan</li><li>• Tolstraat</li><li>• Nieuwedijk</li></ul> |
|--|--|

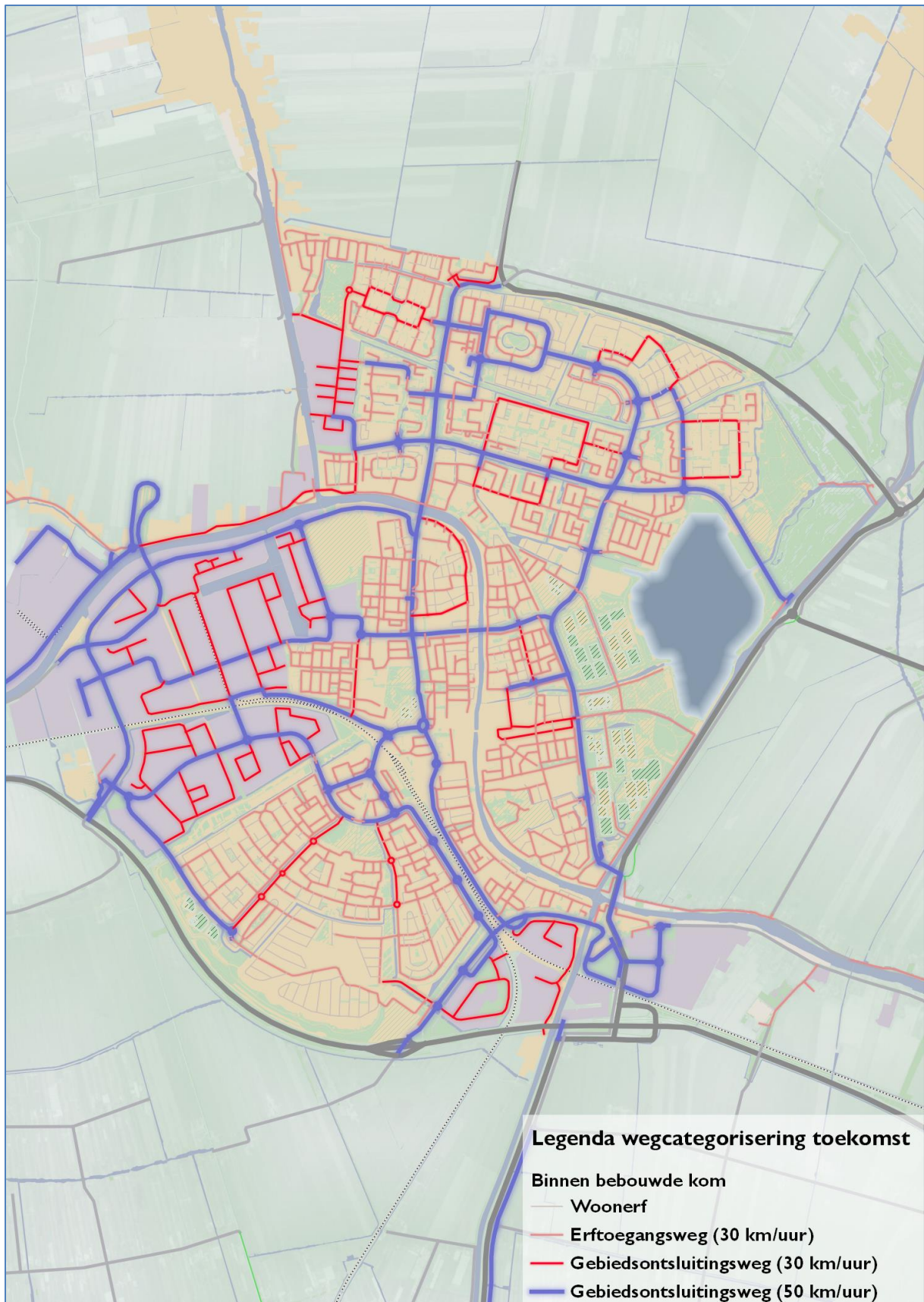
*Huidige functie GOW 50* >>> *Wenselijke functie GOW 30*

- |  |   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Diepenbrockweg</li><li>• Meteorlaan</li><li>• Kalkovenweg</li><li>• Poortwachter</li><li>• Bleker</li><li>• Wever</li><li>• Het Oude Ambacht</li><li>• J. de Bosch Kemperstraat (tussen A. de Jongstraat en Eisenhowerlaan)</li><li>• Herenweg</li><li>• Lijsterlaan</li><li>• Thorbeckestraat (gedeeltelijk)</li><li>• De Vest</li><li>• Van Boetzelaerstraat</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>• Toussaintstraat</li><li>• Van Lennepstraat</li><li>• Amerikalaan (gedeeltelijk)</li><li>• Afrikalaan (gedeeltelijk)</li><li>• Archeonlaan</li><li>• Bedrijventerrein De Schans</li><li>• Bedrijventerrein Steekterpoort (gedeeltelijk)</li><li>• Bedrijventerrein Molenwetering (gedeeltelijk)</li><li>• Bedrijventerrein Heijmans Wetering</li><li>• Bedrijventerrein Rijnhaven (gedeeltelijk)</li></ul> |
|--|---|

### 6.3 Toekomstige categorisering

De voorgestelde wijzigingen resulteren in de volgende toekomstige wegcategory





Figuur 13 Beoogde toekomstige categorisering