

Module 4

Boskoop en ITC

Definitieve versie

20 – 2 – 2023

Inhoudsopgave

1.	<i>Inleiding</i>	3
2.	<i>Bestaande structuren van Alphen aan den Rijn</i>	4
2.1	De bestaande wegcategorysering	4
2.2	De bestaande calamiteitenroutes	5
2.3	De bestaande fietsstructuur.....	6
2.4	Bestaande OV-routes	7
3	<i>Nieuwe structuren van Boskoop</i>	8
3.1	Keuze voor route vrachtverkeer.....	8
3.2	Keuze voor het landbouwverkeer	9
4	<i>Knelpunten in Boskoop met betrekking tot de wegcategorysering</i>	10
4.1	Knelpunt 1 – Zuidkade.....	10
4.2	Knelpunt 2 – Brede wegen in combinatie met fietsers	11
5	<i>Keuzes voor 30 km/u binnen de kom als leidend principe</i>	12
5.1	GOW 30 wegen binnen Boskoop	12
6	<i>Inrichtingsopgaven voor Boskoop</i>	23
6.1.	Opgaven per straat.....	23
6.1	Aanpassingen ten opzichte van de huidige categorysering	26
6.3	Toekomstige categorysering	27

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 Boskoop en het ITC aan bod. Formeel is het ITC onderdeel van Hazerswoude maar gezien de ligging in relatie tot de doorstroming van het verkeer is het logischer het ITC te behandelen in dit document van Boskoop. 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'.

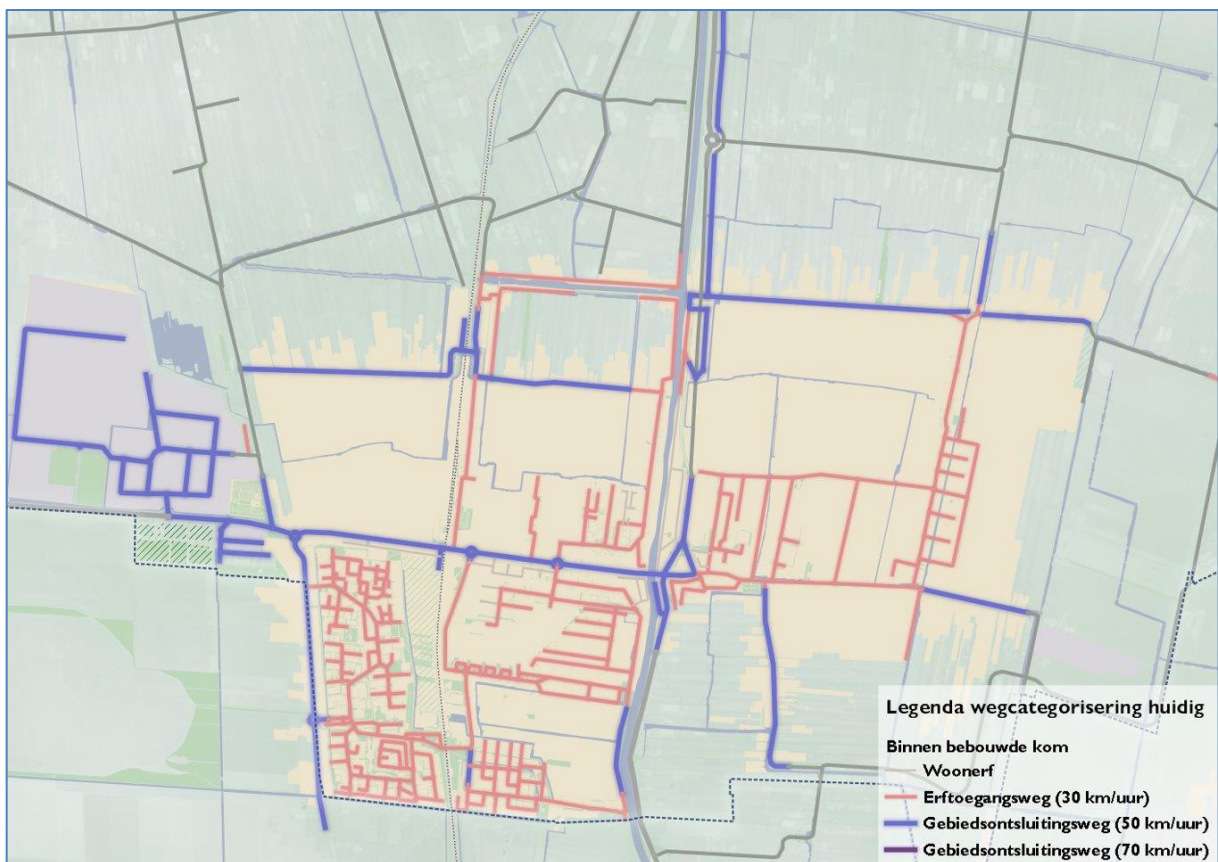
2. Bestaande structuren van Alphen aan den Rijn

2.1 De bestaande wegcategorysering

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

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

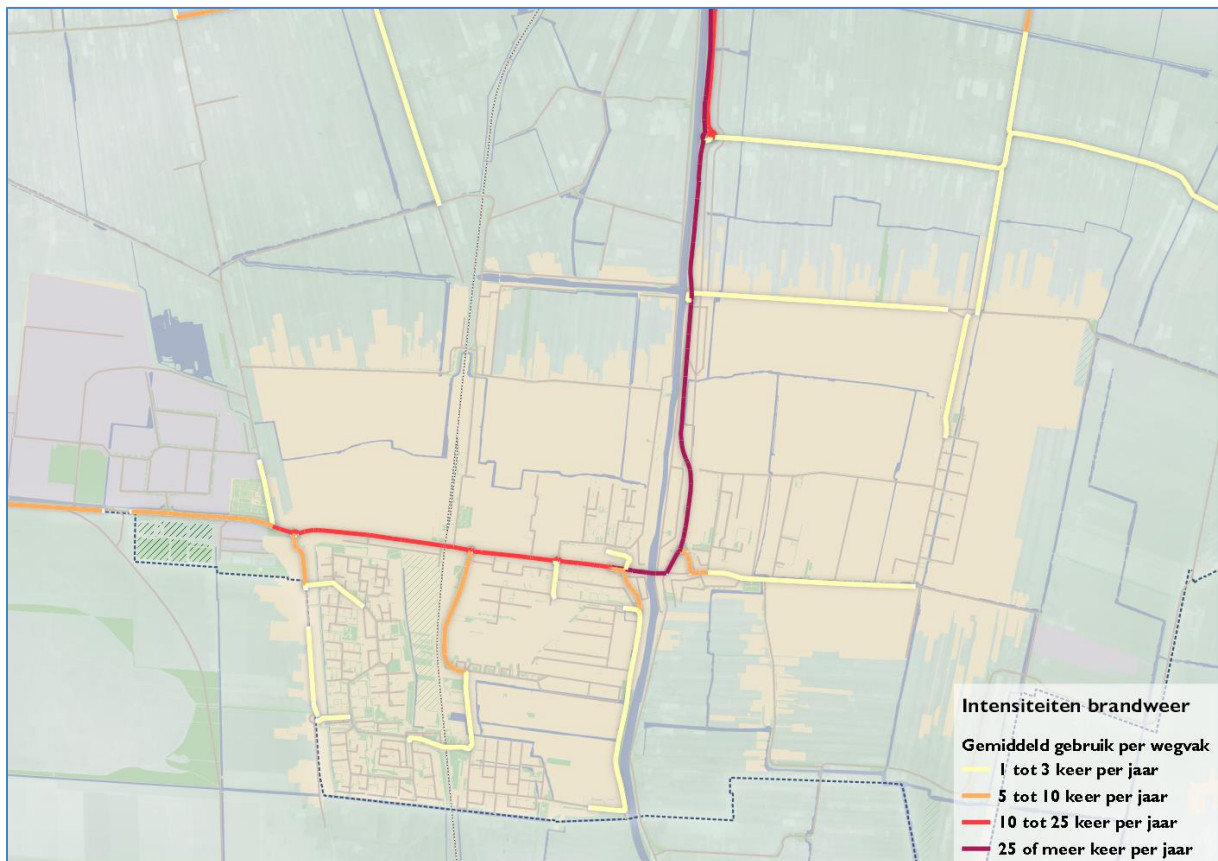
- Woonerven met een maximumsnelheid van 15 kilometer per uur
- Erftoegangswegen met een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur (ETW30)
- Gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 50 kilometer per uur (GOW50)



Figuur 1 Categorisering Boskoop 2022

2.2 De bestaande calamiteitenroutes

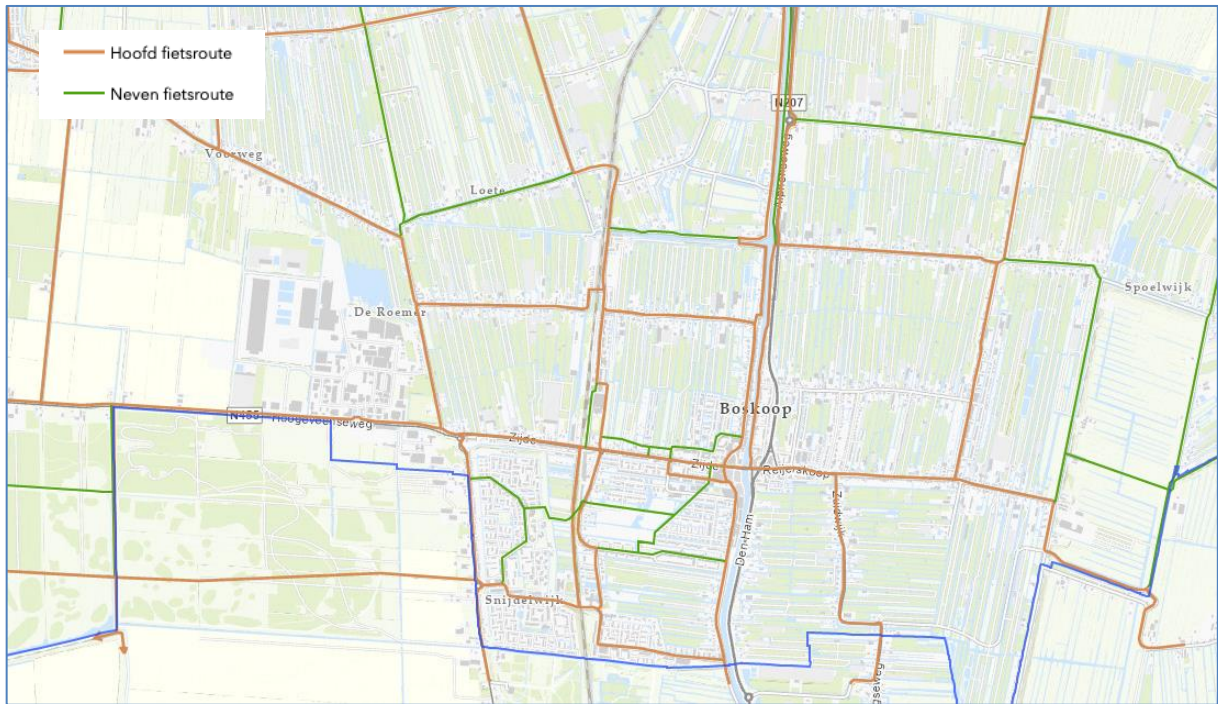
Alphen aan den Rijn heeft geen vastgelegd routenetwerk dat is benoemd als het hoofdnetwerk voor calamiteitervoertuigen. Uitgangspunt is dat calamiteitervoertuigen in ieder geval ongehinderd gebruik kunnen maken van de gebiedsontsluitingswegen en dat zij daar waar nodig gebruik maken van de erftoegangswegen. 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 Boskoop 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 gemeentelijke fietsroutenetwerk dat onderscheid maakt tussen hoofdfietsroutes en nevenfietsroutes.

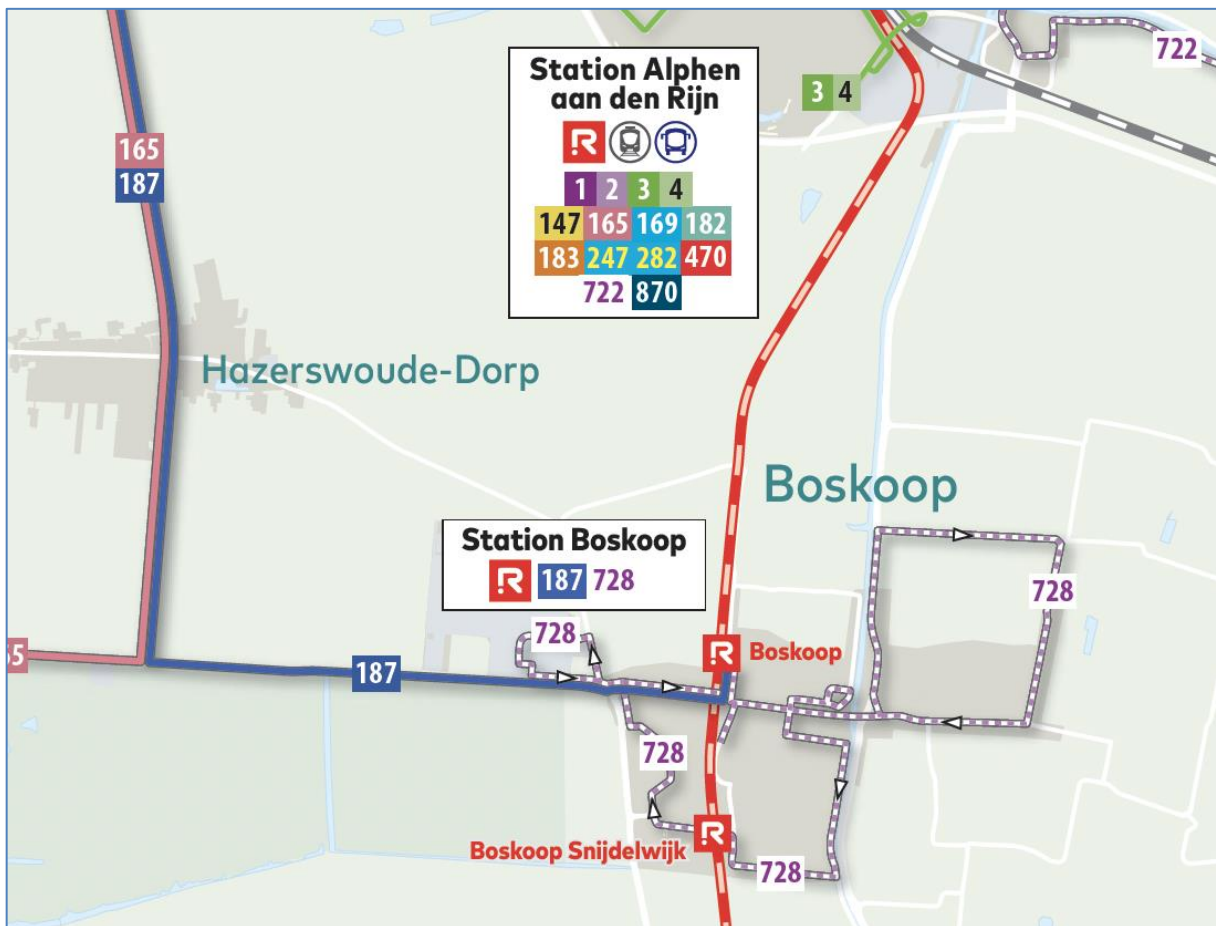


Figuur 3 Fietsroutestructuur Boskoop en ITC 2022

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.

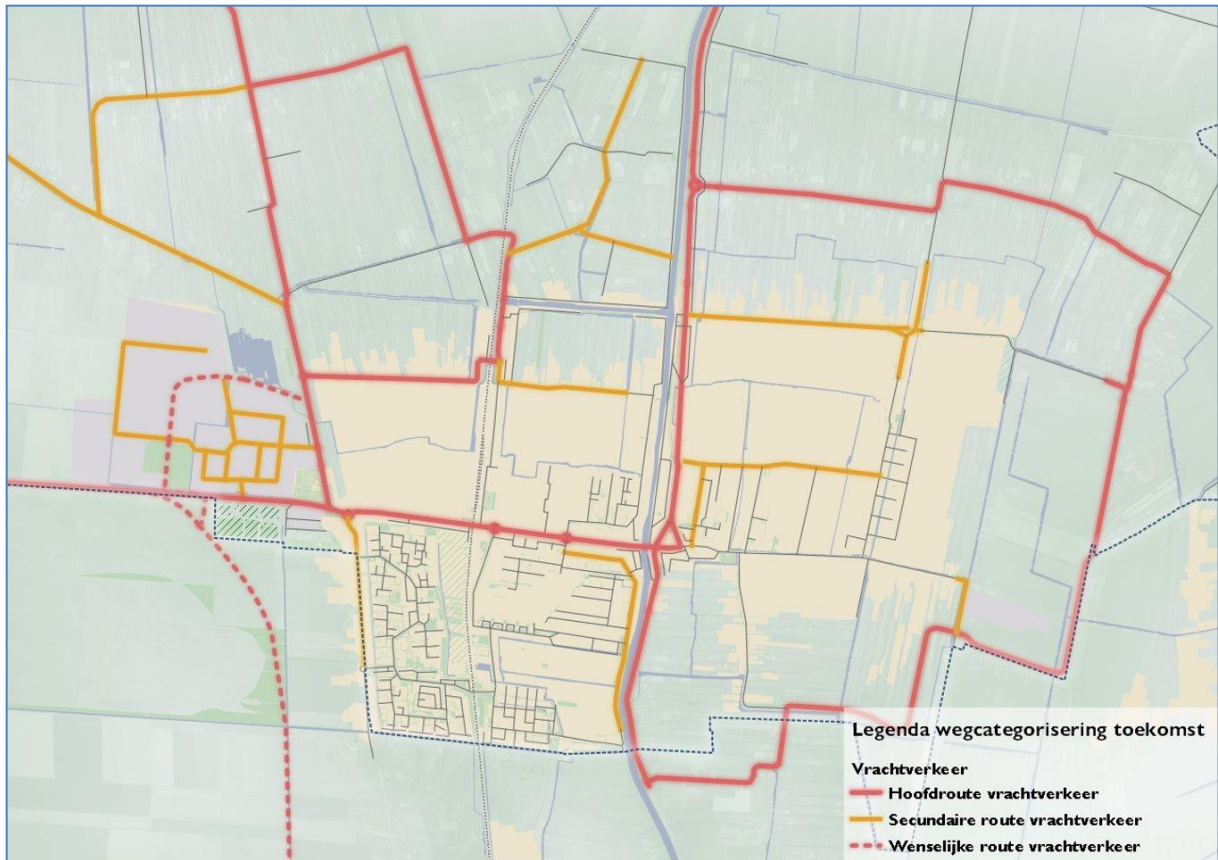
Een uitsnede van de lijnennetkaart van Arriva geeft inzicht in de OV structuren van Boskoop per 2022.



Figuur 4 OV routes Boskoop en ITC 2022

3 Nieuwe structuren van Boskoop

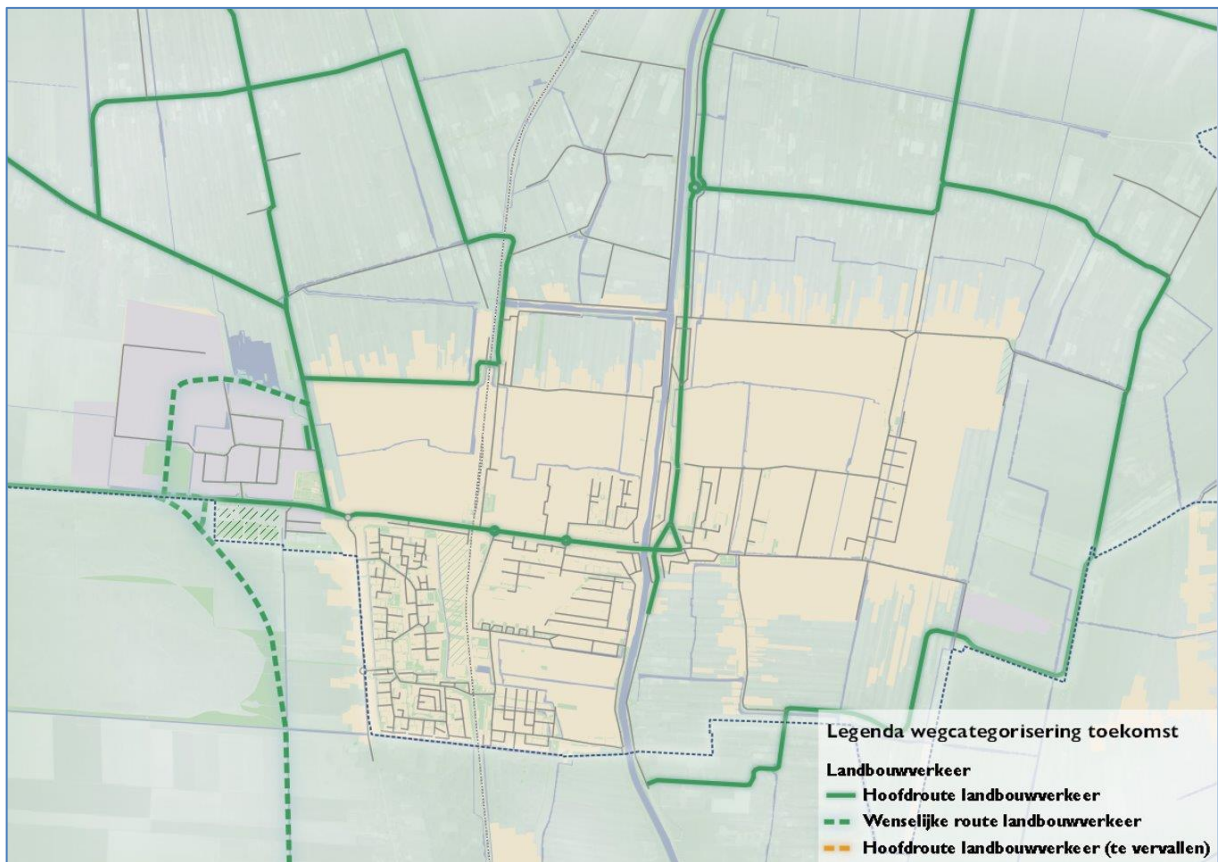
3.1 Keuze voor route vrachtverkeer



Figuur 5 Hoofdroutes vrachtverkeer Boskoop en ITC

Het vrachtverkeer in Boskoop neemt een belangrijke plaats in binnen Boskoop / ITC. Om de woongebieden zoveel mogelijk te ontlasten van dit vrachtverkeer zijn hoofdroutes benoemd. Vanwege de grote hoeveelheid tuinbouwbedrijven, zijn daarnaast ook een secundaire routes benoemd. Vanwege de leefbaarheid binnen Boskoop is de Reijerskoop uitdrukkelijk niet als secundaire route benoemd. De wegen rond het ITC zijn voor een groot deel opgenomen in de hoofdstructuur voor het vrachtverkeer. Daarbij is ook een toekomstige ontsluitingsmogelijkheid voor het vrachtverkeer benoemd die wordt onderzocht. Deze route loopt over het ITC terrein en vervolgt richting het zuiden (locatie indicatief). Deze route ontlast de Roemer van vrachtverkeer.

3.2 Keuze voor het landbouwverkeer



Figuur 6 Hoofdroutes landbouwverkeer Boskoop en ITC

Net als bij het vrachtverkeer is ook voor het landbouwverkeer een toekomstige ontsluitingsmogelijkheid benoemd die wordt onderzocht. Deze route loopt over het ITC terrein en vervolgt richting het zuiden (locatie indicatief). Deze route ontlast de Roemer van zwaar verkeer.

4 Knelpunten in Boskoop 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 worden hier benoemd en van een mogelijke oplossingsrichting voorzien.

4.1 Knelpunt 1 – Zuidkade



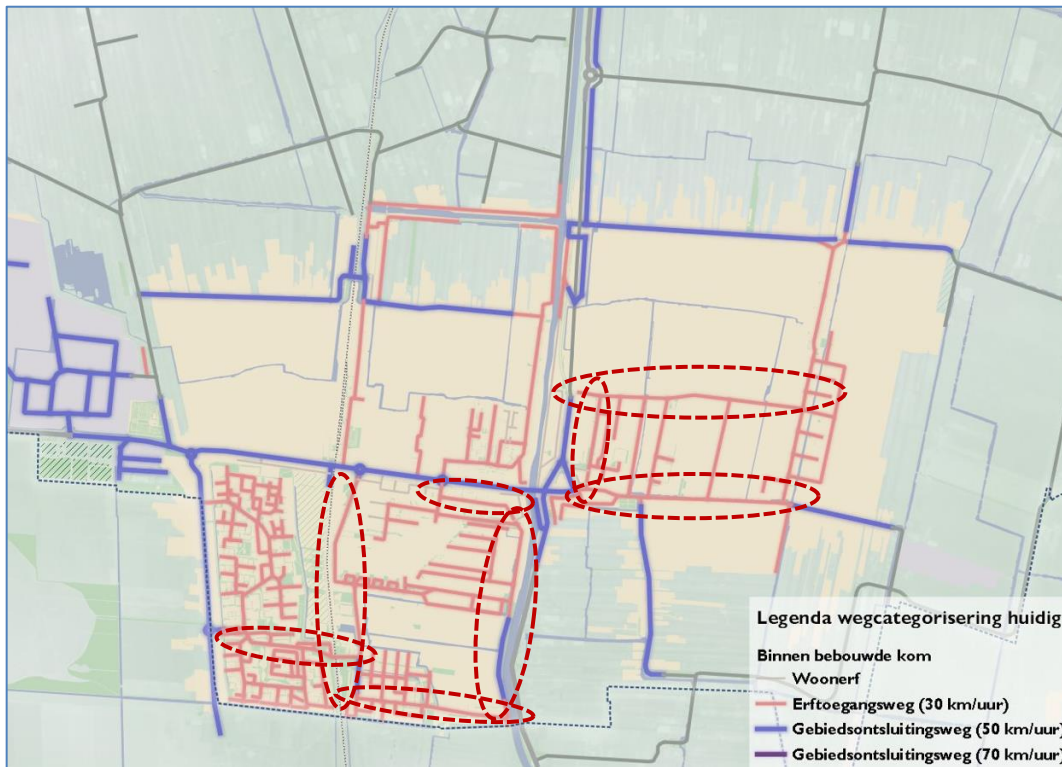
Figuur 7 Knelpunt Zuidkade

De Zuidkade ligt volledig binnen de bebouwde kom. Bij de zuidelijke komgrens is de weg 30 km/u maar het grootste gedeelte tussen de aansluiting met de Emmakade en de Linnaeusweg is 50 km/u. Op dit gedeelte is de Zuidkade voorzien van een vrijliggend fietspad. Het 50 km/u gedeelte heeft wel diverse rechtstreekse aansluitingen op aanliggende percelen. De Zuidkade vormt niet zozeer een knelpunt maar is voor weggebruiker wel onduidelijk als gevolg van de verschillende snelheden. Binnen de visie '30 binnen de bebouwde kom al uitgangspunt' komt dit weggedeelte in aanmerking voor heroverweging van de maximumsnelheid.



Figuur 8 Zuidkade 50 km/u gedeelte

4.2 Knelpunt 2 – Brede wegen in combinatie met fietsers



Figuur 9 Knelpunten brede wegen in combinatie met fietsers

Boskoop kent veel wegen waar geen (vrijliggende) fietsvoorzieningen aanwezig zijn. Deze wegen nodigen uit tot hard rijden waardoor fietsers gevaar lopen. De voornaamste wegen waar dit voorkomt zijn: Biezen, Reijerskoop, A.P. van Neslaan, Voorofscheweg, Zuidkade, Linnaeusweg, Mendelweg, Boezemlaan, Snijdelwijklaan. Een volledige opsomming is opgenomen in hoofdstuk 5.

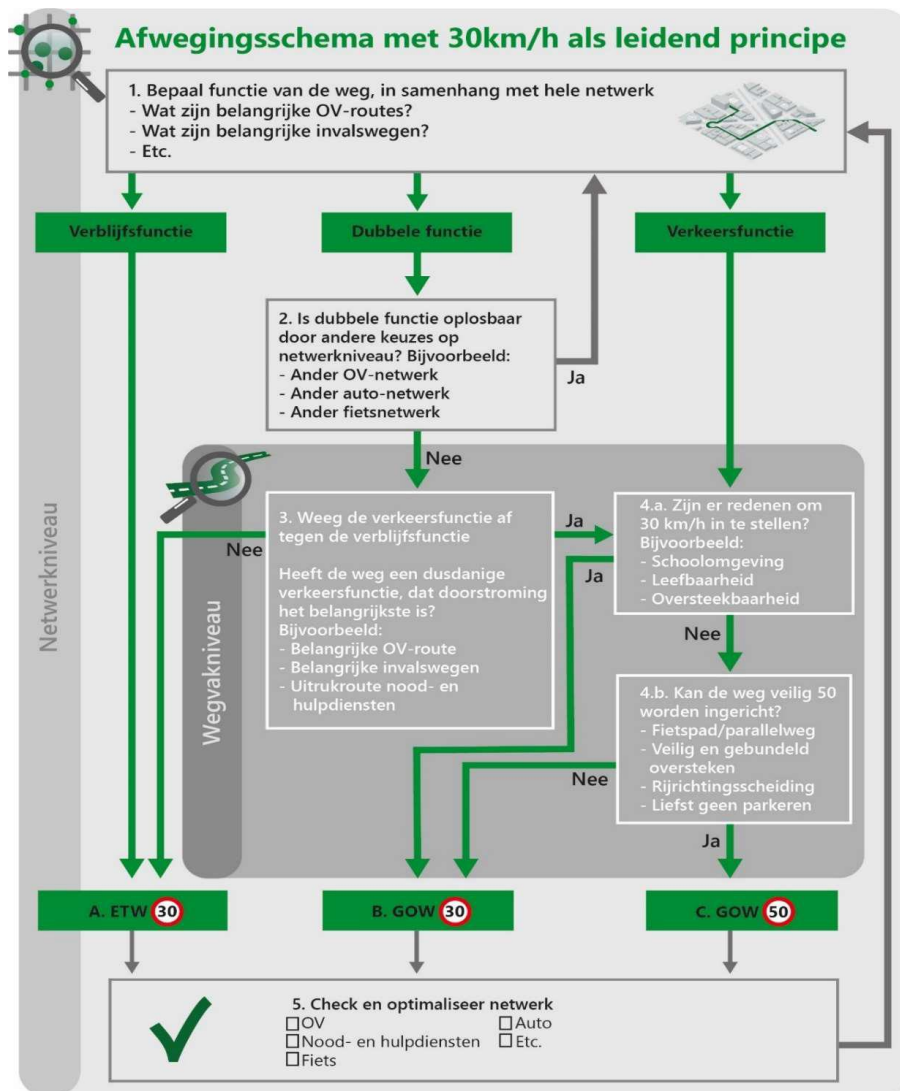
5 Keuzes voor 30 km/u binnen de kom als leidend principe

5.1 GOW 30 wegen binnen Boskoop

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.



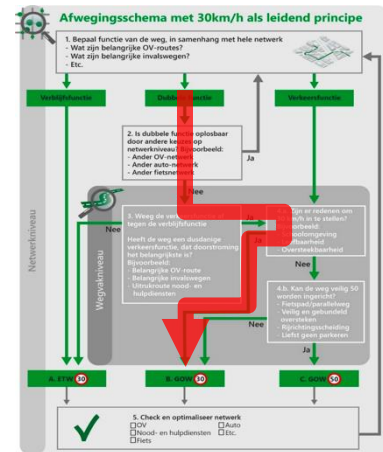
Figuur 10 Afwegingskader

Parklaan

De Parklaan is een 30 km/u weg. De weg heeft ook een ontsluitende functie voor de noordelijk gelegen woonwijk die langs de Parklaan is opgebouwd. De Parklaan loopt helemaal door naar Paddegat en Laag Boskoop en vormt daarmee ook een noordelijke ontsluiting voor de woonwijk.

Voor de fiets is de Parklaan een nevenroute en ook het OV (buurtbus 728) maar van deze weg gebruik. Station Boskoop ligt aan de Parklaan en dat zorgt voor een verkeer aantrekkende werking.

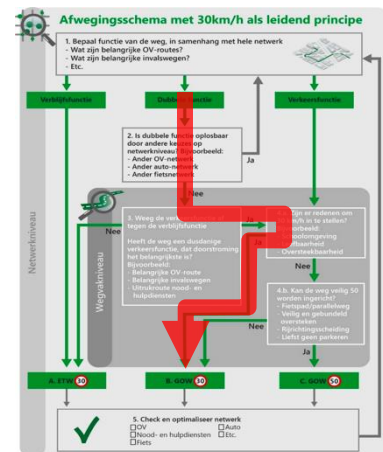
Parklaan	
- Wat is de functie van de weg?	Dubbele functie
- Is de dubbelfunctie oplosbaar op netwerkniveau?	NEE
- Is doorstroming op de weg van groot belang:	JA*
- Zijn er aanvullende redenen om 30 km/u in te stellen:	JA**
Conclusie volgens afwegingskader:	Gebiedsontsluitingsweg 30 km/u
* Het is de weg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



A.P. van Neslaan - Biezen

De A.P. van Neslaan en de Biezen vormen een route die als inprikker gebruikt wordt door het vrachtverkeer maar ook een verblijfskarakter heeft. Op de A.P. van Neslaan is een schoolzone aanwezig. De aanwezigheid van het zware verkeer maakt het noodzakelijk de A.P. van Neslaan en de Biezen niet als standaard erftoegangsweg te zien maar als GOW 30.

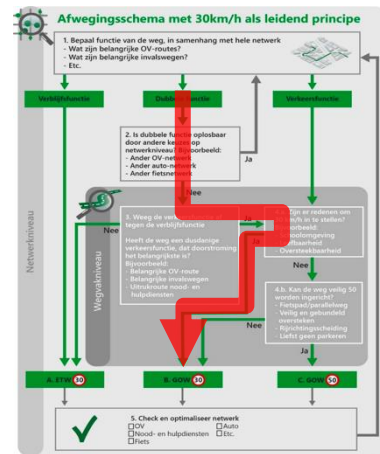
A.P. van Neslaan - Biezen	
- Wat is de functie van de weg?	Dubbele functie
- Is de dubbelfunctie oplosbaar op netwerkniveau?	NEE*
- Is doorstroming op de weg van groot belang:	JA
- Zijn er aanvullende redenen om 30 km/u in te stellen:	JA**
Conclusie volgens afwegingskader:	Gebiedsontsluitingsweg 30 km/u
* De aanwezigheid van de tuinbouwbedrijven maakt het onmogelijk het zware verkeer te weren.	
** De Schoolzone in de A.P. van Neslaan	



Reijerskoop

De Reijerskoop vormt van oudsher de oostelijke toegangsweg tot Boskoop en heeft daarmee ook nog steeds een doorgaand karakter. De weg heeft veelal rechtstreekse aansluitingen van woningen en is onlangs op dit gedeelte opnieuw ingericht waardoor het verblijfskarakter versterkt wordt

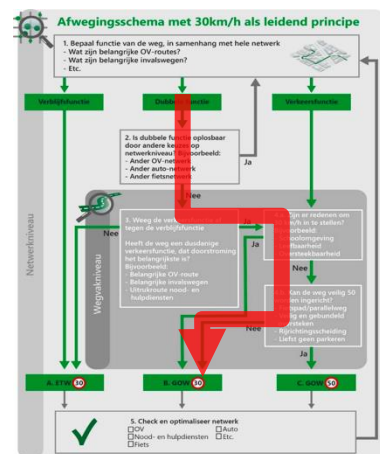
Reijerskoop	
- Wat is de functie van de weg?	Dubbele functie
- Is de dubbelfunctie oplosbaar op netwerkniveau?	NEE*
- Is doorstroming op de weg van groot belang:	JA**
- Zijn er aanvullende redenen om 30 km/u in te stellen:	JA
Conclusie volgens afwegingskader:	Gebiedsontsluitingsweg 30 km/u
* De ligging van de Reijerskoop in het netwerk maakt het onmogelijk het doorgaande karakter van de weg aan te passen zonder ver gaande maatregelen als het 'knippen' van de weg.	
** vooral voor het OV en de nood en hulpdiensten is de doorstroming van belang	



Voorofscheweg (tussen Zijde en Boomgaard)

De Voorofscheweg is voor een klein deel onderdeel van de wegen die de doorgaande structuur in het zuidelijke deel van Boskoop vormen. De Voorofscheweg is nu al een 30 km/u weg. De doorgaande structuur van de weg wordt nu door afwijkende kleuren in de zijkanten van de bestrating, benadrukt. Deze structuur loopt over van de Voorofscheweg in de Boomgaard. De weg wordt gebruikt door het OV (lijn 728).

Voorofscheweg (tussen Zijde en Boomgaard)	
- 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:	NEE
- Is veilige 50 km/u inrichting mogelijk?	NEE**
Conclusie volgens afwegingskader:	Gebiedsontsluitingsweg 30 km/u
* Vooral voor het OV en de nood- en hulpdiensten is de doorstroming van belang	
** Vrijliggende fietsstructuur is hier niet mogelijk en gezien het woonkarakter en de relatief korte weglengte niet wenselijk.	



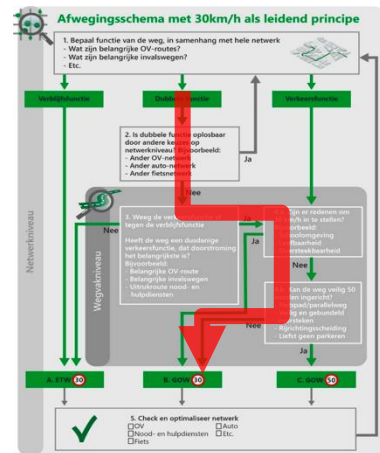
Zuidkade

- 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/NEE**
 - Is veilige 50 km/u inrichting mogelijk? NEE***
- Conclusie volgens afwegingskader: Gebiedsontsluitingsweg 30 km/u

* Vooral voor het OV en de nood- en hulpdiensten is de doorstroming van belang

** Op het zuidelijke deel, dat nu 50 km/u is, is de woonbebouwing ver van de weg gelegen en is een vrijliggend fietspad aanwezig. Daar is op basis daarvan geen aanvullende reden om 30 km/u in te stellen.

*** De smalle weg is van belang als secundaire route voor zwaar verkeer in verband met de bereikbaarheid van de aanwezige bedrijven. De weg is echter te smal om een rijbaanscheiding aan te brengen.



Linnaeusweg

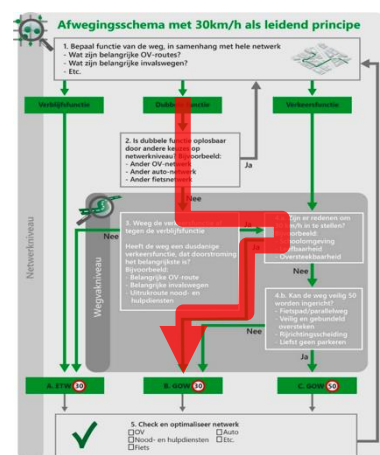
De Linnaeusweg is ook onderdeel van de 'ring' die door zuidelijk Boskoop loopt. De weg is al onderdeel van het 30 km/u gebied. Het parkeren vindt voor deel op de rijbaan (in vakken) en naast de rijbaan (in vakken) plaats. De fiets heeft er geen eigen plek maar op het westelijke deel van de weg is wel de kenmerkende wegverharding in twee kleuren aangelegd. De weg is onderdeel van de route voor de buurtbus en de hoofdfietsstructuur. Halverwege de Linnaeusweg ligt een schoolzone en aan het westelijke einde van de weg ligt een winkelcentrum.

Linnaeusweg

- 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 een verzamelweg voor het wijkverkeer

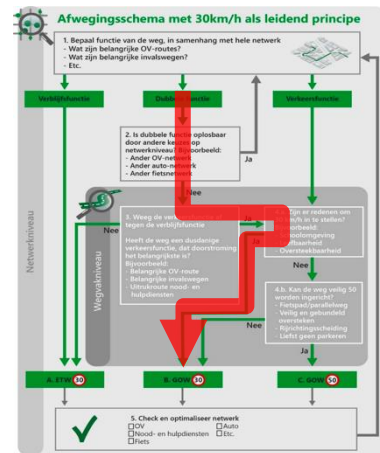
** De aanwezigheid van de schoolzone en het winkelcentrum en het overwegende woonkarakter



Mendelweg

De Mendelweg tussen de Linnaeusweg en de Snijdelwijklaan is een 50 km/u weg. De weg is uitgevoerd in asfalt. Parkeren vindt plaats op de rijbaan (in vakken) en fietsers rijden onbeschermd op de rijbaan. De weg is onderdeel van de hoofdfietsroutestructuur. Het noordelijk deel van de Mendelweg is 30 km/u en heeft de kenmerkende Boskoopse verharding met stroken langs de kant van de weg in een afwijkende kleur verharding.

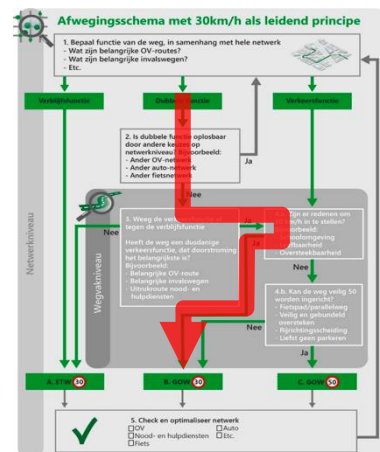
Mendelweg	
- Wat is de functie van de weg?	Dubbele functie
- Is de dubbelfunctie oplosbaar op netwerkniveau?	NEE
- Is doorstroming op de weg van groot belang:	JA*
- Zijn er aanvullende redenen om 30 km/u in te stellen:	JA**
Conclusie volgens afwegingskader:	Gebiedsontsluitingsweg 30 km/u
* De weg functioneert als een verzamelweg voor het wijkverkeer	
** Het overwegende woonkarakter en het feit dat alle omringende wegen die aansluiten op deze weg ook 30 km/u zijn.	



Wilhelminalaan - Boezemlaan (vanaf Mendelweg)

De Wilhelminalaan loopt over in de Boezemlaan. Deze wegen samen zijn de schakel tussen de woonwijk en de hoofdwegenstructuur (Zijde). De wegen zijn nu al 30 km/u weg en afwisselend uitgevoerd in asfalt en klinkerverharding/streetprint met kantstroken in afwijkende kleur. De weg is onderdeel van de hoofdstructuur voor de fiets. Ook vervult juist deze weg een belangrijke functie in de bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten vanaf de Zijde.

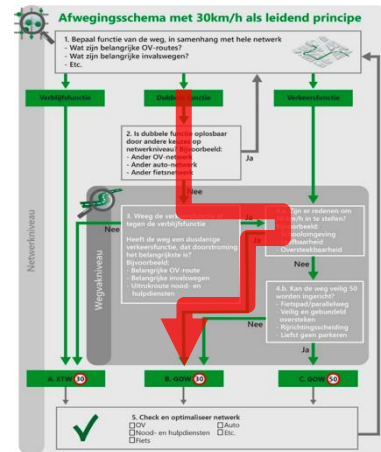
Wilhelminalaan - Boezemlaan (vanaf Mendelweg)	
- Wat is de functie van de weg?	Dubbele functie
- Is de dubbelfunctie oplosbaar op netwerkniveau?	NEE
- Is doorstroming op de weg van groot belang:	JA*
- Zijn er aanvullende redenen om 30 km/u in te stellen:	JA**
Conclusie volgens afwegingskader:	Gebiedsontsluitingsweg 30 km/u
* De weg functioneert als een verzamelweg voor het wijkverkeer en is een belangrijke route voor hulpvoertuigen	
** Het overwegende woonkarakter en het feit de weg onderdeel is van de hoofdfietsstructuur.	



Snijdelwijklaan

De Snijdelwijklaan is het vervolg van het wegverloop van de Mendelweg. Het is de toegangsweg tot station Boskoop Snijdelwijk en het maakt deel uit van het hoofdnetwerk voor de fiets. Ook ligt er op de Snijdelwijklaan een schoolzone. De weg is nu al 30 km/u en is uitgerust met klinkerverharding/streetprint met zijstroken in een afwijkende kleur.

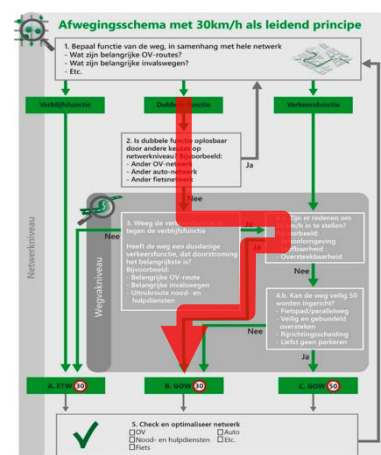
Snijdelwijklaan	
- Wat is de functie van de weg?	Dubbele functie
- Is de dubbelfunctie oplosbaar op netwerkniveau?	NEE
- Is doorstroming op de weg van groot belang:	JA*
- Zijn er aanvullende redenen om 30 km/u in te stellen:	JA**
Conclusie volgens afwegingskader:	Gebiedsontsluitingsweg 30 km/u
* De weg functioneert als een verzamelweg voor het wijkverkeer en is de toegangsroute tot het station	
** Het overwegende woonkarakter, het feit de weg onderdeel is van de hoofdfietsstructuur en de aanwezigheid van een schoolzone.	



Puttelaan

De Puttelaan is onderdeel van de ontsluitingsstructuur van Snijdelwijk. Het is een 30 km/u weg met verharding in zowel klinkers/streetprint als asfalt. De weg heeft kantstroken in afwijkende kleur. De weg functioneert als inprikker voor de nood- en hulpdiensten en is aangewezen als onderdeel van de nevenstructuur van het fietsroutenetwerk.

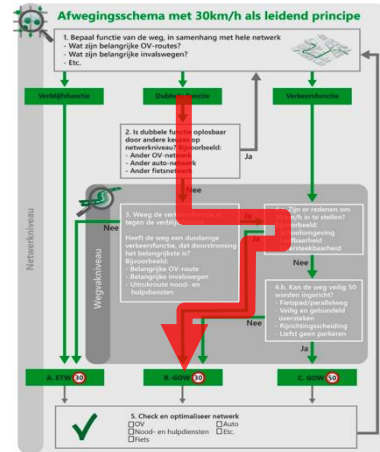
Puttelaan	
- Wat is de functie van de weg?	Dubbele functie
- Is de dubbelfunctie oplosbaar op netwerkniveau?	NEE
- Is doorstroming op de weg van groot belang:	JA*
- Zijn er aanvullende redenen om 30 km/u in te stellen:	JA**
Conclusie volgens afwegingskader:	Gebiedsontsluitingsweg 30 km/u
* De weg functioneert als een verzamelweg voor het wijkverkeer en is van belang voor hulpvoertuigen.	
** Het overwegende woonkarakter en de leefbaarheid van de omgeving	



Paddegat

Paddegat is een geasfalteerde smalle weg zonder fietsvoorzieningen. De weg is onderdeel van de hoofd fietsstructuur maar vormt geen route van belang voor het OV en calamiteitenvoertuigen. Vrachtverkeer en landbouwverkeer maakt gebruik van deze verbinding.

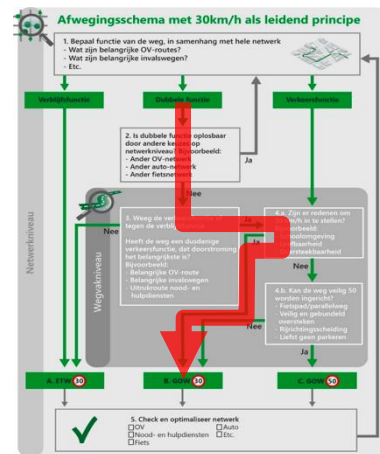
Paddegat	
- Wat is de functie van de weg?	Dubbele functie
- Is de dubbelfunctie oplosbaar op netwerkniveau?	NEE
- Is doorstroming op de weg van groot belang:	JA*
- Zijn er aanvullende redenen om 30 km/u in te stellen:	JA**
Conclusie volgens afwegingskader:	Gebiedsontsluitingsweg 30 km/u
* Vooral als verbinding voor het vrachtverkeer en het landbouwverkeer	
** Hoofd fietsroute zonder vrijliggende fietsstructuur	



Rijneveld

Rijneveld is een smalle geasfalteerde weg met fietsvoorzieningen. De weg is onderdeel van de hoofd fietsstructuur, van belang voor het vracht en landbouwverkeer, een verbinding voor het OV en een ontsluitingsroute voor het calamiteitenverkeer.

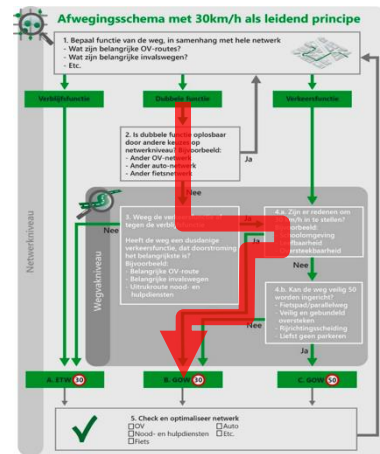
Rijneveld	
- Wat is de functie van de weg?	Dubbele functie
- Is de dubbelfunctie oplosbaar op netwerkniveau?	NEE
- Is doorstroming op de weg van groot belang:	JA*
- Zijn er aanvullende redenen om 30 km/u in te stellen:	JA**
Conclusie volgens afwegingskader:	Gebiedsontsluitingsweg 30 km/u
* Vooral als verbinding voor het vrachtverkeer en het landbouwverkeer maar ook als OV route en calamiteitenroute.	
** Het is een hoofd fietsroute.	



Goudse Rijweg (ten noorden van Rijnveld)

Dit deel van de Goudse Rijweg is nu een GOW50 tussen de komgrens en Rijnveld. De weg is uitgevoerd in asfalt met gedeeltelijk een vrijliggend fietspad en op de rijbaan ook kantstroken. De weg is van belang als ontsluiting voor het vrachtverkeer maar daarnaast ook een hoofdfietsroute.

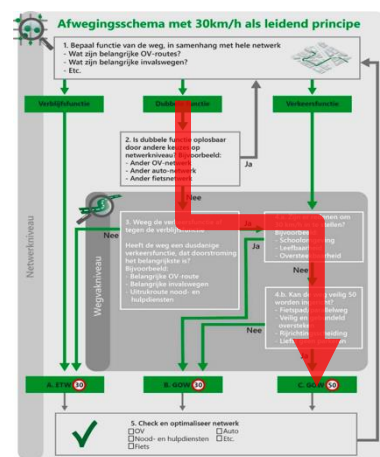
Goudse Rijweg (ten noorden van Rijnveld)	
- Wat is de functie van de weg?	Dubbele functie
- Is de dubbelfunctie oplosbaar op netwerkniveau?	NEE
- Is doorstroming op de weg van groot belang:	JA*
- Zijn er aanvullende redenen om 30 km/u in te stellen:	JA**
Conclusie volgens afwegingskader:	Gebiedsontsluitingsweg 30 km/u
* Vooral als verbinding voor het vrachtverkeer	
** Het is een hoofdfietsroute.	



Zijde

De Zijde bestaat voor het grootse gedeelte uit gescheiden rijbanen met daarlangs vrijliggende fietsvoorzieningen. Het is een belangrijke ontsluitingsweg voor Boskoop voor alle verkeerssoorten. De bebouwing staat hier dicht op de weg. De Zijde is een belangrijke weg voor het OV en de calamiteitenontsluiting voor Boskoop.

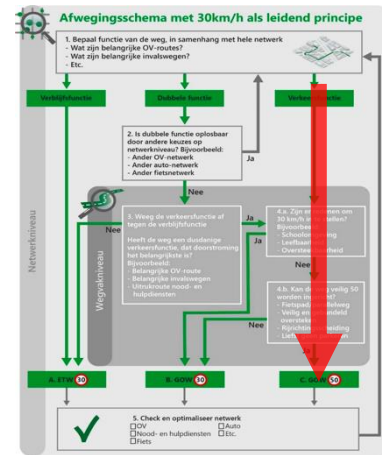
Zijde	
- Wat is de functie van de weg?	Dubbele functie
- Is de dubbelfunctie oplosbaar op netwerkniveau?	NEE
- Is doorstroming op de weg van groot belang:	JA*
- Zijn er aanvullende redenen om 30 km/u in te stellen:	NEE
- Is veilige 50 km/u inrichting mogelijk?	DEELS**
Conclusie volgens afwegingskader:	Gebiedsontsluitingsweg 50 km/u***
* De Zijde vervult een belangrijke functie voor alle verkeerssoorten, inclusief het OV en de calamiteitendiensten.	
** De weginrichting is zodanig gekozen dat verkeerssoorten zoveel mogelijk fysiek van elkaar worden gescheiden. De scheiding is idealiter echter groter dan langs de Zijde mogelijk is.	
*** Op de Zijde conflicteren de functie van de weg en de beschikbare ruimte. Omdat geen van beide eenvoudig aan te passen is, is maatwerk noodzakelijk	



Alphenseweg (N207) / Den Ham (N207) / Noordeinde (N455) / Hoogeveenseweg (N455)

De Alphenseweg, Den Ham, Noordeinde en de Hoogeveenseweg lopen door de bebouwde kom heen. Deze wegen hebben een snelheidslimiet van 50 km/u. Het zijn Provinciale wegen en vallen daarom buiten de scope van dit document. Voor de volledigheid wordt hieronder ook voor deze wegen tezamen het afwegingskader doorlopen.

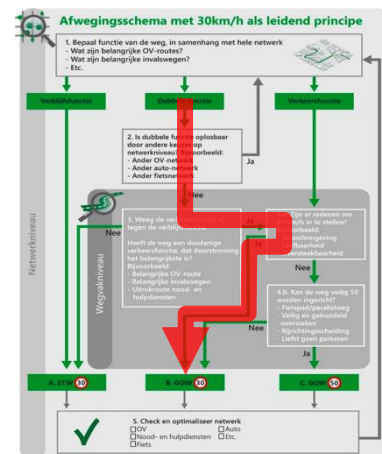
N207 en N455	
- Wat is de functie van de weg?	Verkeersfunctie
- Zijn er aanvullende redenen om 30 km/u in te stellen:	NEE
- Is veilige 50 km/u inrichting mogelijk?	JA*
Conclusie volgens afwegingskader:	Gebiedsontsluitingsweg 50 km/u
* Al deze wegen zijn voorzien van vrijliggende fietspaden en rijbaanscheidingen.	



Wegen in ITC gebied

De wegen in dit gebied zijn vooral toegangsweg voor de aanwezige bedrijven. De wegen zijn geasfalteerd, breed en hebben veel directe aansluitingen op de bedrijfsterreinen. Fietsvoorzieningen zijn hier niet aanwezig. De wegen zijn vooral van belang voor het vrachtverkeer.

Wegen in ITC gebied	
- 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
* Ontsluiting van het terrein maar ook veel uitwisseling met de individuele bedrijventerreinen.	
** Veel uitwisseling vanaf de bedrijfsterreinen	



6 Inrichtingsopgaven voor Boskoop

6.1. Opgaven per straat

Algemeen

De belangrijkste inrichtingsopgave voor Boskoop is het veilig vormgeven van de wegen die zowel veel autoverkeer herbergen maar daarnaast ook veel fietsverkeer op de rijbaan afwikkelen. Dit is op veel van de benoemde wegen aan de orde. Een standaard weginrichting voor GOW 30 structuren moet hiervoor de verder invulling leveren. Mogelijk is een groot deel van de wegen al op de juiste manier ingericht. Het ontbreken van een inrichtingsrichtlijn voor GOW 30 wegen zorgt er vooralsnog voor dat dit nog niet met zekerheid vastgesteld kan worden.

Parklaan

De Parklaan heeft voornamelijk een verzamel functie voor het verkeer in de wijk. De snelheid is al 30 km/u en daarmee zijn grootschalige aanpassing nu niet noodzakelijk. Wel wordt gekeken of een nieuwe inrichtingsrichtlijn voor GOW 30 wegen hier moet worden toegepast.

A.P. van Neslaan - Biezen

De A.P. van Neslaan – Biezen heeft naast de verzamel functie voor het verkeer in de wijk ook een functie voor het vrachtverkeer. De snelheid is al 30 km/u en daarmee zijn grootschalige aanpassing nu niet noodzakelijk maar de aanwezigheid van zwaar verkeer kan aanleiding zijn aanvullende maatregelen te treffen. Ook wordt gekeken of een nieuwe inrichtingsrichtlijn voor GOW 30 wegen hier moet worden toegepast.

Reijerskoop

Het verblijfskarakter van de Reijerskoop is recent versterkt bij de herinrichting. De stroom doorgaand verkeer is echter niet gewijzigd. De Reijerskoop heeft op een deel nog vrijliggende fietspaden. De benoeming van de Reijerskoop als GOW 30 benadrukt de dubbelfunctie van deze weg. Bij een eventuele aanpassing van de weg volgens een nieuwe inrichtingsrichtlijn wordt aanbevolen de fietser zoveel mogelijk bescherming te bieden en niet vanzelfsprekend over te gaan tot het verwijderen van vrijliggende fietsstructuren. Ook is het oostelijk gelegen deel van de Reijerskoop nu onderdeel van de 50 km/u structuur. Dit is gedaan om de functie van de weg als inprikker voor het zwaar verkeer zo goed mogelijk te behouden. Er zijn diverse bedrijven op dit gedeelte van de Reijerskoop maar ook veel woonbouw. De weg is te smal voor vrijliggende fietspaden. Een inrichting van de dit deel van de Reijerskoop als GOW 30 moet worden overwogen.

Voorofscheweg (tussen Zijde en Boomgaard)

Dit is een klein stukje van de Voorofscheweg dat de aansluiting biedt op de Zijde. De weg is al 30 km/u en behoeft alleen aanpassing indien de nieuwe inrichtingsrichtlijn GOW 30 hier aanleiding toe geeft. Hierbij moet ervoor worden gewaakt dat de aansluitingen van de GOW 30 op de ETW 30 wel een gelijkwaardig karakter blijven behouden (bijvoorbeeld de aansluiting Voorofscheweg – Boomgaard). Juist deze gelijkwaardigheid draagt bij aan de geloofwaardigheid van het 30 km/u regime.

Boomgaard

De Boomgaard heeft voornamelijk een verzamel functie voor het verkeer in de wijk. De snelheid is al 30 km/u en daarmee zijn grootschalige aanpassing nu niet noodzakelijk. Wel wordt gekeken of een nieuwe inrichtingsrichtlijn voor GOW 30 wegen hier moet worden toegepast. Een groot deel van de Boomgaard heeft een parallelstructuur. Mogelijk kan deze structuur bijdragen aan een veilige route voor met name het fietsverkeer.

Zuidkade

De Zuidkade is voor een deel al aangewezen als 30 km/u gebied. Hiervoor geldt dat voor verdere inrichting aangesloten wordt bij toekomstige richtlijnen voor GOW 30 structuren. Het gedeelte dat nog als 50 km/u is aangewezen moet worden omgevormd tot GOW 30. De manier waarom moet in samenspraak gebeuren met aanwonenden. Aanbevolen wordt om vrijliggende fietsstructuren niet bij voorbaat te verwijderen.

Linnaeusweg

De Linnaeusweg heeft voornamelijk een verzamel functie voor het verkeer in de wijk. De snelheid is al 30 km/u en daarmee zijn grootschalige aanpassingen nu niet noodzakelijk. Wel wordt gekeken of een nieuwe inrichtingsrichtlijn voor GOW 30 wegen hier moet worden toegepast.

Mendelweg

De Mendelweg is voor een deel nog 50 km/u weg. Een afwaardering naar GOW 30 is hier wenselijk. Dit houdt in dat aansluitingen van andere wegen gelijkwaardig moeten worden gemaakt en dat een inrichting als GOW 30 straat, inclusief voorzieningen voor de fietser, moet worden toegepast. Voor het gedeelte van de Mendelweg dat al in de 30 km/u zone ligt is geen directe aanpassing nodig zolang een nieuwe inrichtingsrichtlijn voor GOW 30 nog niet voor handen is.

Wilhelminalaan - Boezemlaan (vanaf Mendelweg)

De Wilhelminalaan - Boezemlaan (vanaf Mendelweg) is al 30 km/u en daarmee zijn grootschalige aanpassingen nu niet noodzakelijk. Wel wordt gekeken of een nieuwe inrichtingsrichtlijn voor GOW 30 wegen hier moet worden toegepast. De positie van de fiets is hier nadrukkelijk een aandachtspunt gezien het smalle wegprofiel op verschillende plekken.

Snijdelwijklaan

De Snijdelwijklaan heeft voornamelijk een verzamel functie voor het verkeer in de wijk. De snelheid is al 30 km/u en daarmee zijn grootschalige aanpassingen nu niet noodzakelijk. Wel wordt gekeken of een nieuwe inrichtingsrichtlijn voor GOW 30 wegen hier moet worden toegepast. Ook het stuk Snijdelwijklaan vanaf de Mendelweg heeft nu nog dezelfde uitstraling als het 50 km/u gedeelte van de Mendelweg. Bij een herinrichting moet ook hier aandacht aan besteed worden.

Puttelaan

De Puttelaan heeft voornamelijk een verzamel functie voor het verkeer in de wijk en vormt de aansluiting op de Noordeinde. De snelheid is al 30 km/u en daarmee zijn grootschalige aanpassingen nu niet noodzakelijk. Wel wordt gekeken of een nieuwe inrichtingsrichtlijn voor GOW 30 wegen hier moet worden toegepast.

Zijde - Reijerskoop

Een deel van de Zijde (50 km/u, vanaf de Koninginneweg richting de Reijerskoop) heeft nu geen vrijliggende fietsstructuur. Hier zijn aanliggende fietspaden toegepast. Dit profiel is op de Zijde de

inleiding naar het smallere profiel op de brug. Deze aanliggende fietspaden in gelijk niveau lopen door tot aan het 30 km/u gedeelte van de Reijerskoop. Vrijliggende fietsstructuur is hier, gezien de hoeveelheid en de samenstelling van het gemotoriseerd verkeer wenselijk. De beperkte breedte maakt dit bijna onmogelijk. Op deze locatie is maatwerk wenselijk.

Zuidwijk

Zuidwijk is een 50 km/u weg binnen de bebouwde kom met aanliggende fietsstroken op gelijk niveau zonder rijbaanscheiding. De fysieke ruimte ontbreekt om hier vrijliggende fietspaden aan te leggen. Toch is hier, wegens de lengte van de weg binnen de bebouwde kom en de uitstraling van de omgeving (landbouwgebied) destijds voor gekozen hier de snelheid van 50 km/u te handhaven. De eigenlijke inrichtingsopgave voor deze weg is de toepassing van een inrichtingsprofiel en snelheidslimiet van een GOW 30.

Rijneveld

Rijneveld is een lange smalle 50 km/u weg met aanliggende fietsstroken binnen de bebouwde kom. Aan de weg zijn voornamelijk kwekers gevestigd en de uitstraling van de weg is 'landelijk'. Wegens de functie van de weg als belangrijke secundaire route voor het zware verkeer is ervoor gekozen de weg 50 km/u te houden. Gezien de beperkte breedte en het feit dat deze weg ook onderdeel is van de hoofd fietsroute structuur, is benoeming en inrichting als GOW 30 hier wenselijk.

Goudse Rijweg

De Goudse Rijweg binnen de bebouwde kom is een smalle weg, zonder rijrichting scheiding maar met een vrijliggend fietspad. De eigenlijke inrichtingsopgave voor deze weg is de toepassing van een inrichtingsprofiel en snelheidslimiet van een GOW 30.

Laag Boskoop

Laag Boskoop is onlangs grotendeels opnieuw ingericht met asfalt, een smalle rijloper zonder rijrichtingscheiding en met aanliggende fietspaden. Er is gekozen voor een maximum snelheid van 50 km/u. De eigenlijke inrichtingsopgave voor deze weg is de toepassing van een inrichtingsprofiel en snelheidslimiet van een GOW 30. Wanneer Laag Boskoop wordt gedowngrade naar GOW 30 is het logisch om ook Paddegat daarbij mee te nemen.

Paddegat

Paddegat heeft ook een smal profiel dat niet geschikt te maken is als route met vrijliggende fietspaden en een rijbaanscheiding. Een downgrade naar GOW 30 is daarom wenselijk.

Wegen ITC gebied

Voor de wegen in het ITC gebied geldt een snelheid van 50 km/u. Hier zijn geen aparte fietsvoorzieningen beschikbaar. Gezien het karakter van deze wegen is ervoor gekozen hier de snelheid van 50 km/u te handhaven. Wegens de beperkte behoefte aan fietsvoorzieningen in dit gebied is ervoor gekozen geen aanvullende fietsvoorzieningen aan te brengen. Een categorisering van GOW 30 kan hier overwogen worden aangezien hier veel uitwisseling met de aanliggende percelen plaats vindt.

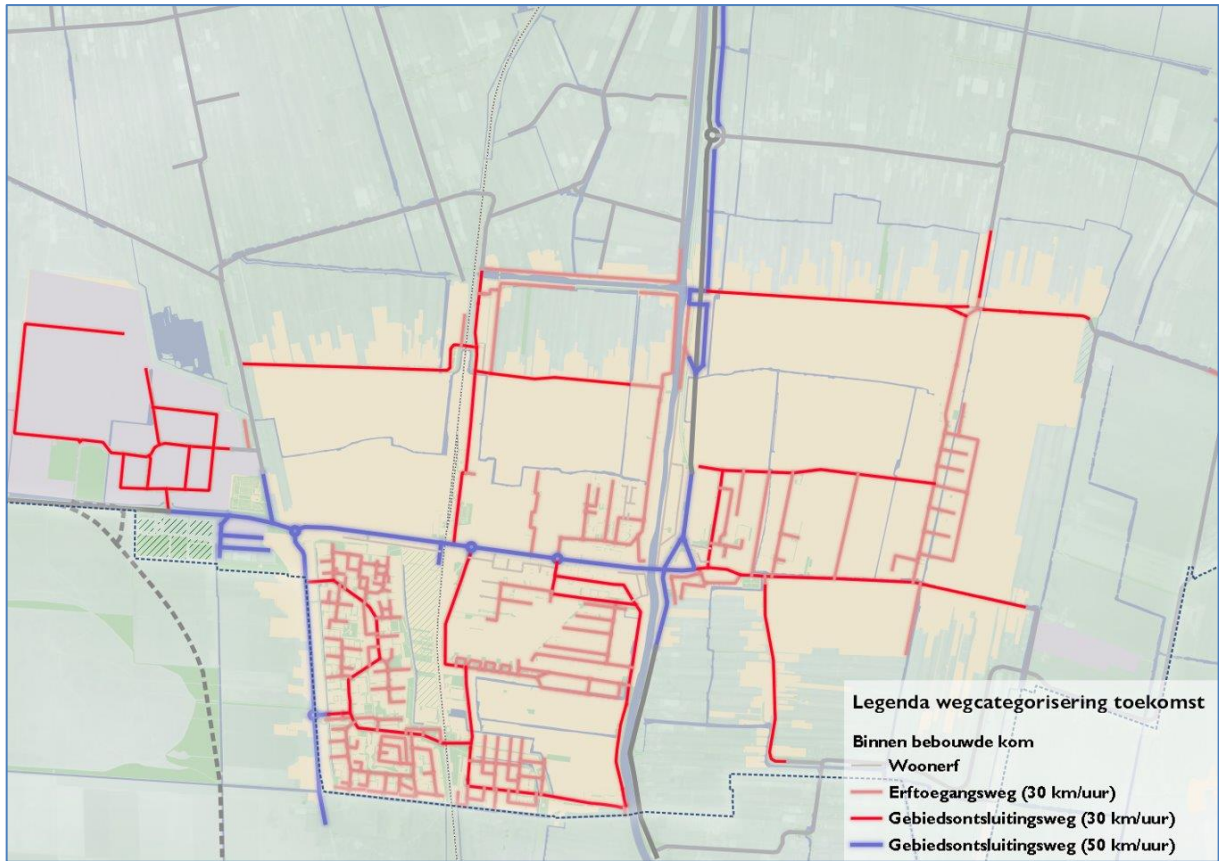
6.1 Aanpassingen ten opzichte van de huidige categorisering

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 Boskoop zijn hieronder puntsgewijs weergegeven.

- Parklaan
Nu: ETW 30
Wenselijk: GOW 30
- A.P. van Neslaan - Biezen
Nu: ETW 30
Wenselijk: GOW 30
- Reijerskoop (midden deel)
Nu: ETW 30
Wenselijk: GOW 30
- Reijerskoop (oostelijk deel)
Nu: GOW 50
Wenselijk: GOW 30
- Voorofscheweg (tussen Zijde en Boomgaard)
Nu: ETW 30
Wenselijk: GOW 30
- Boomgaard
Nu: ETW 30
Wenselijk: GOW 30
- Zuidkade (noordelijk deel)
Nu: ETW 30
Wenselijk: GOW 30
- Zuidkade (zuidelijk deel)
Nu: GOW 50
Wenselijk: GOW 30
- Linnaeusweg
Nu: ETW 30
Wenselijk: GOW 30
- Mendelweg (zuidelijk deel)
Nu: GOW 50
Wenselijk: GOW 30
- Mendelweg
Nu: ETW 30
Wenselijk: GOW 30
- Wilhelminalaan - Boezemlaan (vanaf Mendelweg)
Nu: ETW 30
Wenselijk: GOW 30
- Snijdelwijklaan
Nu: ETW 30
Wenselijk: GOW 30
- Puttelaan
Nu: ETW 30
Wenselijk: GOW 30
- Zuidwijk
Nu: GOW 50
Wenselijk: GOW 30
- Rijneveld
Nu: GOW 50
Wenselijk: GOW 30
- Goudse Rijweg
Nu: GOW 50
Wenselijk: GOW 30
- Laag Boskoop
Nu: GOW 50
Wenselijk: GOW 30
- Wegen ITC gebied
Nu: GOW 50
Wenselijk: GOW 30

6.3 Toekomstige categorisering

De voorgestelde wijzigingen resulteren in de volgende toekomstige wegcategorysering



Figuur 11 Beoogde toekomstige categorisering