

Module 5

Hazerswoude-Dorp

Definitieve versie

20 – 2 – 2023

Inhoudsopgave

1.	<i>Inleiding</i>	3
2.	<i>Bestaande structuren van Hazerswoude-Dorp</i>	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.	<i>Nieuwe structuren van Hazerswoude-Dorp</i>	8
3.1	Keuze voor route vrachtverkeer.....	8
3.2	Keuze voor het landbouwverkeer	9
4.	<i>Knelpunten in Hazerswoude-Dorp met betrekking tot de wegcatégorisering</i>	10
4.1	Knelpunt 1 – Dorpsstraat	10
4.2	Knelpunt 2 – Katjesweg en Sportparklaan	10
5.	<i>Keuzes voor 30 km/u binnen de kom als leidend principe</i>	11
5.1	GOW 30 wegen binnen Hazerswoude Dorp.....	12
6.	<i>Inrichtingsopgaven voor Alphen aan den Rijn</i>	14
6.1.	Opgaven per straat.....	14
6.2.	Aanpassingen ten opzichte van de huidige catégorisering	14
6.3	Toekomstige catégorisering	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 Hazerswoude-Dorp aan bod. Het ITC is strikt genomen onderdeel van Hazerswoude maar wordt beschreven in de module van Boskoop. Dit is gedaan omdat het ITC vooral invloed ondervindt van de verkeerscirculatie in Boskoop.

In dit document 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'.

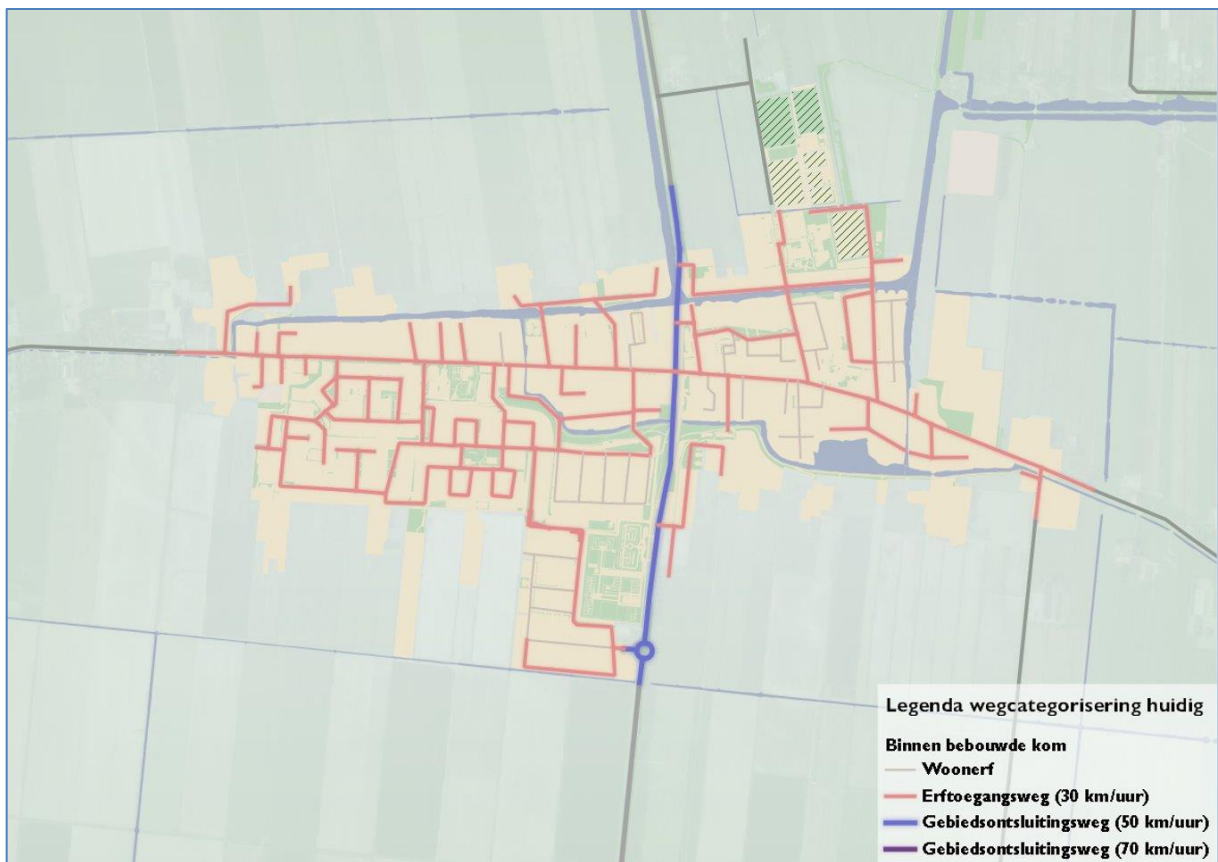
2. Bestaande structuren van Hazerswoude-Dorp

2.1 De bestaande wegcategorisering

De bestaande categorisering van wegen in Hazerswoude-Dorp is weergegeven in figuur 1.

Hazerswoude-Dorp maakt binnen de bebouwde kom in de huidige situatie onderscheid tussen:

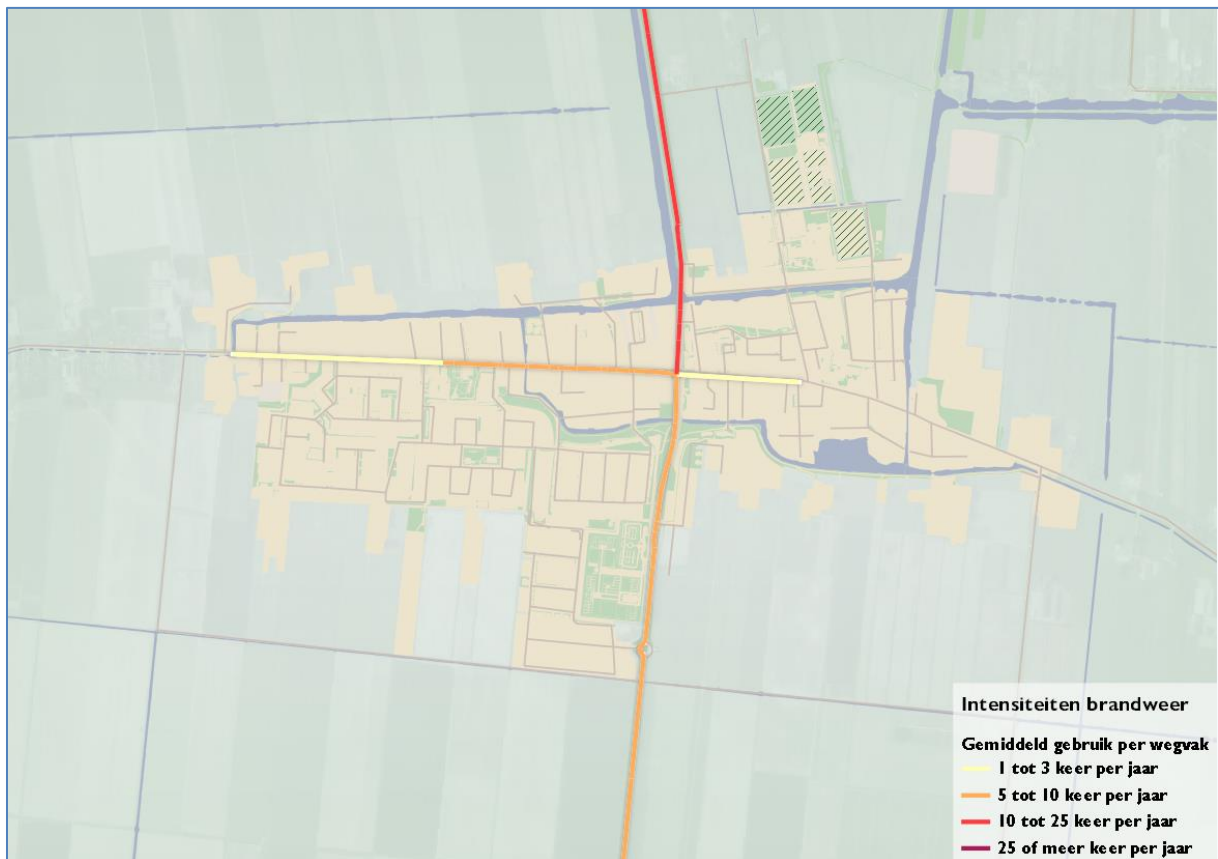
- Woonerven met een maximumsnelheid van 15 kilometer per uur
- Erftoegangswegen met een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur (ETW30)
- Gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 50 kilometer per uur (GOW50)



Figuur 1 Categorisering Hazerswoude-Dorp 2022

2.2 De bestaande calamiteitenroutes

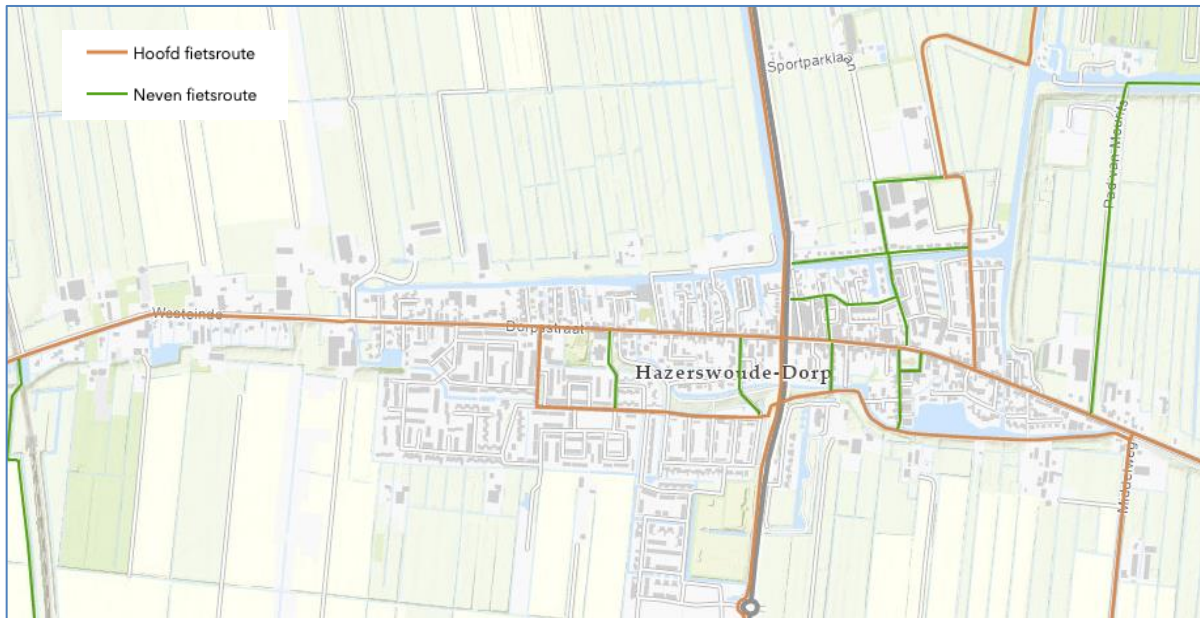
Alphen aan den Rijn heeft geen vastgelegd routenetwerk dat is benoemd als het hoofdnetwerk voor calamiteitenvoertuigen. Uitgangspunt is dat calamiteitenvoertuigen in ieder geval ongehinderd gebruik kunnen maken van de gebiedsontsluitingswegen en dat zij daar waar nodig gebruik maken van de erftoegangswegen. 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 Hazerswoude-Dorp 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 Hazerswoude Dorp 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.

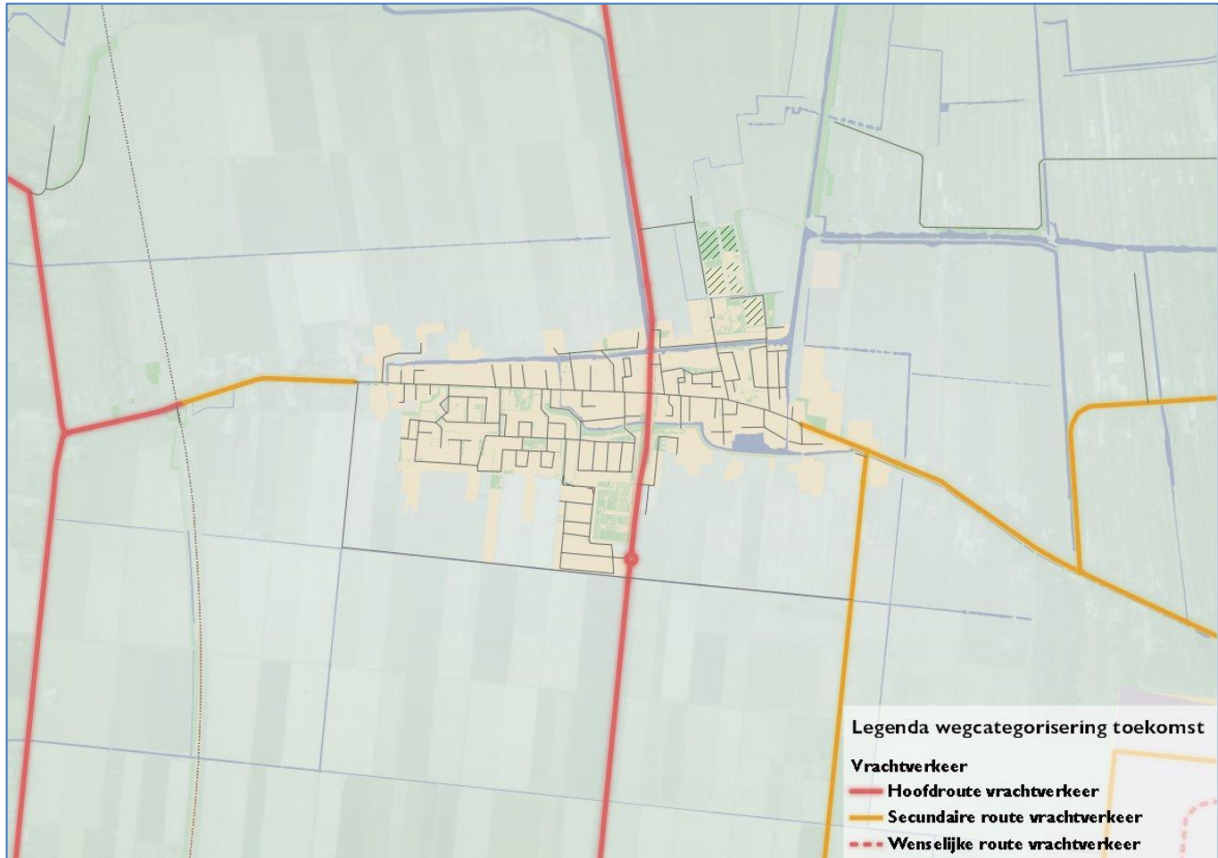
Een uitsnede van de lijnennetkaart van Arriva geeft inzicht in de OV structuren van Hazerswoude-Dorp.



Figuur 4 OV routes Hazerswoude Dorp

3. Nieuwe structuren van Hazerswoude-Dorp

3.1 Keuze voor route vrachtverkeer



Figuur 5 Hoofdroutes vrachtverkeer Hazerswoude-Dorp

Voor het vrachtverkeer geldt uitdrukkelijk dat doorgaand verkeer tussen noord en zuid over de N209 wordt gefaciliteerd. Vrachtverkeer tussen west en oost wordt alleen toegestaan indien het bestemmingsverkeer betreft en dan alleen in de richting van west naar oost.

3.2 Keuze voor het landbouwverkeer



Figuur 6 Hoofdroutes landbouwverkeer Hazerswoude Dorp

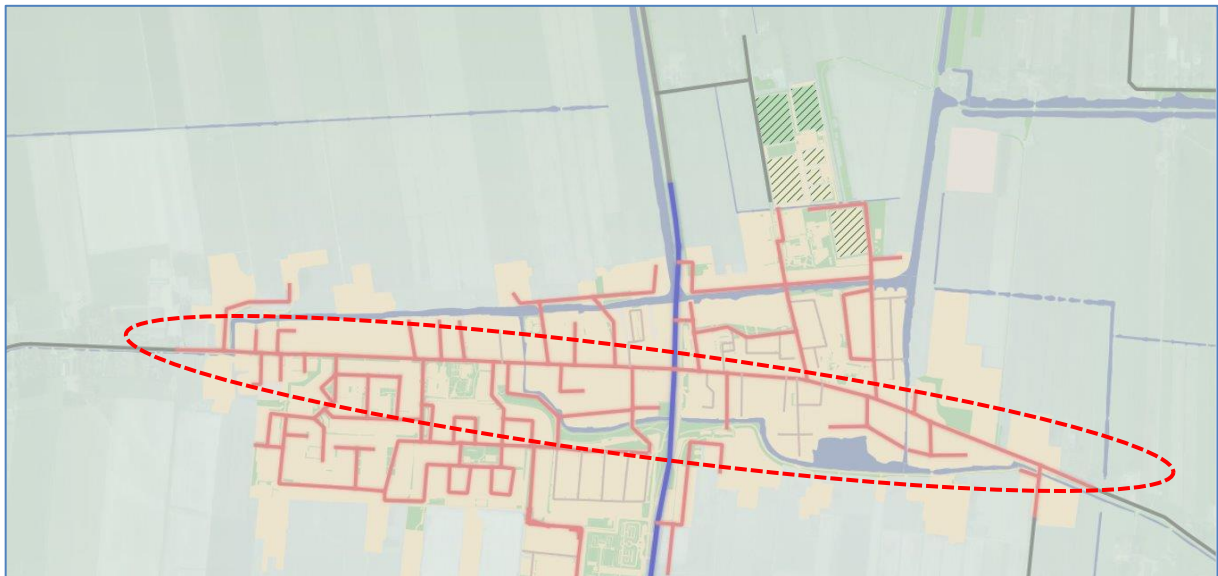
Voor het landbouwverkeer in Hazerswoude-Dorp geldt in principe hetzelfde als voor het vrachtverkeer, maar omdat omrijden voor het landbouwverkeer niet realistisch is, wordt voor de toekomst onderzocht of een zuidelijke omleidingsroute voor het landbouwverkeer en het vrachtverkeer een oplossing kan bieden.

(Nb. De exacte plaats van de omleidingsroute is nog niet bekend. De stippellijn is slechts een indicatie.)

4. Knelpunten in Hazerswoude-Dorp 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 – Dorpsstraat



Figuur 7 Knelpunt Dorpsstraat

De Dorpsstraat vormt een knelpunt omdat deze weg een directe verbinding vormt tussen het westen en het oosten van het dorp. De weg is smal en volop bebouwd. De toegestane snelheid bedraagt hier 30 km/u en er geldt een verbod voor het vrachtverkeer in één richting. Voor het landbouwverkeer is de Dorpsstraat de enige mogelijkheid om van oost naar west te komen. De weg is daar echter niet op ingericht. Idealiter zou de structuur voor het landbouw en zwaar verkeer buiten het dorp omgelegd moeten worden.

4.2 Knelpunt 2 – Katjesweg en Sportparklaan



Figuur 8 Knelpunt Katjesweg - Sportparklaan

De Katjesweg heeft een directe aansluiting op de N209. Dit is onwenselijk. In de huidige vorm is de toegestane snelheid op de Katjesweg en de Sportparklaan 80 km/u. In de toekomst wordt de Katjesweg afgesloten van de N209 en worden de Katjesweg en de Sportparklaan verblijfsgebied.

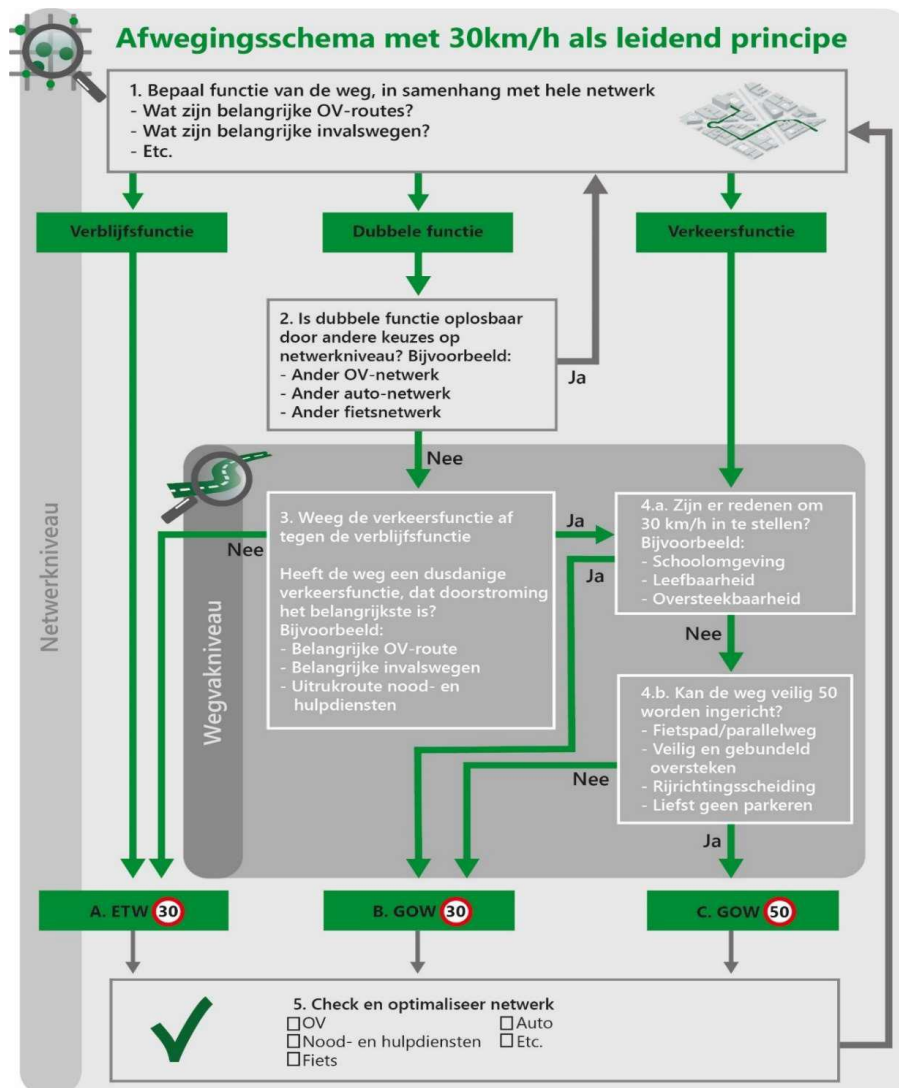
5. Keuzes voor 30 km/u binnen de kom als leidend principe

5.1 GOW 30 wegen binnen Hazerswoude Dorp

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

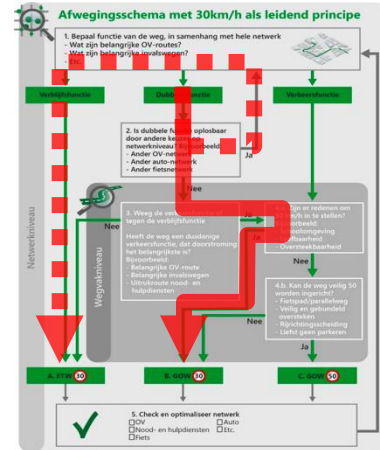
Dorpsstraat

De Dorpsstraat heeft een duidelijk verblijfskarakter en is al een 30 km/u weg. Door de opbouw van Hazerswoude-Dorp is de Dorpsstraat vooralsnog wel de enige verbinding tussen het westelijk deel van het dorp en het oostelijk deel. Gevolg hiervan is dat de weg ook een ontsluitende functie heeft. Voor zwaar verkeer geldt al een eenrichtingsverkeer (west naar oost).

Afweging Dorpsstraat

- Wat is de functie van de weg?	Dubbele functie
- Is de dubbelfunctie oplosbaar op netwerkniveau?	NEE / JA *
- 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

* Een zuidelijke omleidingsweg voor zwaar verkeer is de wens voor de toekomst. In dat geval zou de Dorpsstraat zijn dubbelfunctie verliezen en direct de status van ETW 30 krijgen. Zolang die oplossing nog niet gerealiseerd is, wordt bovenstaande afweging gemaakt en geldt de Dorpsstraat als GOW 30.



6. Inrichtingsopgaven voor Hazerswoude-Dorp

6.1. Opgaven per straat

Dorpsstraat en zuidelijke omleidingsroute zwaar verkeer

De Dorpsstraat verwerkt in de huidige situatie verkeersstromen die groter zijn dan wat de weg en het verblijfsgebied daaromheen aan kunnen. Dit gebeurt omdat er geen alternatieven voor het zware verkeer beschikbaar zijn. Naar de toekomst toe moet daarom worden ingezet op een (zuidelijke) omleidingsroute. In dat geval is aanpassing van de Dorpsstraat niet nodig. Zolang deze route niet beschikbaar is, ligt er voor de Dorpsstraat een inrichtingsopgave om alle verkeersstromen veilig af te kunnen wikkelen.

Katjesweg – Sportparklaan

Voor deze wegen is een inrichtingsplan in de maak. De Katjesweg en de Sportlaan worden aangewezen als verblijfsgebied en losgeknipt van de N209.

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 weg categorieën voor Hazerswoude-Dorp zijn hieronder puntsgewijs weergegeven.

Dorpsstraat

- Nu: ETW 30
- Wenselijk: GOW 30, op termijn weer ETW 30 indien een omleidingsroute gerealiseerd zou zijn.

Katjesweg en Sportlaan

- Nu: GOW 80
- Wenselijk: ETW 60/30

6.3 Toekomstige categorisering

De voorgestelde wijzigingen resulteren in de volgende toekomstige wegcategorysering



Figuur 10 Beoogde toekomstige categorisering