

# Module 6

## Koudekerk aan de Rijn en Hazerswoude-Rijndijk

Definitieve versie

20 – 2 – 2023

## Inhoudsopgave

1.	<i>Inleiding</i> .....	3
2.	<i>Bestaande structuren van Koudekerk aan de Rijn en Hazerswoude-Rijndijk</i> .....	4
2.1	De bestaande wegategorisering .....	4
2.2	De bestaande calamiteitenroutes .....	6
2.3	De bestaande fietsstructuur.....	8
2.4	Bestaande OV-routes .....	10
3.	<i>Nieuwe structuren van Hazerswoude-Dorp</i> .....	11
3.1	Keuze voor route vrachtverkeer.....	11
3.2	Keuze voor het landbouwverkeer .....	13
4.	<i>Knelpunten in Koudekerk aan den Rijn en Hazerswoude-Rijndijk met betrekking tot de wegategorisering</i> .....	15
4.1	Knelpunt 1 – Rijndijk (oost) .....	15
4.2	Knelpunt 2 – Rijndijk (west) .....	15
5.	<i>Keuzes voor 30 km/u binnen de kom als leidend principe</i> .....	16
5.1	GOW 30 wegen binnen Koudekerk aan den Rijn en Hazerswoude-Rijndijk .....	16
6.	<i>Inrichtingsopgaven voor Alphen aan den Rijn</i> .....	20
6.1.	Opgaven per straat.....	20
6.2.	Aanpassingen ten opzichte van de huidige categorisering .....	20
6.3	Toekomstige categorisering .....	21

## 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 Koudekerk aan de Rijn en Hazerswoude-Rijndijk aan bod. 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'.

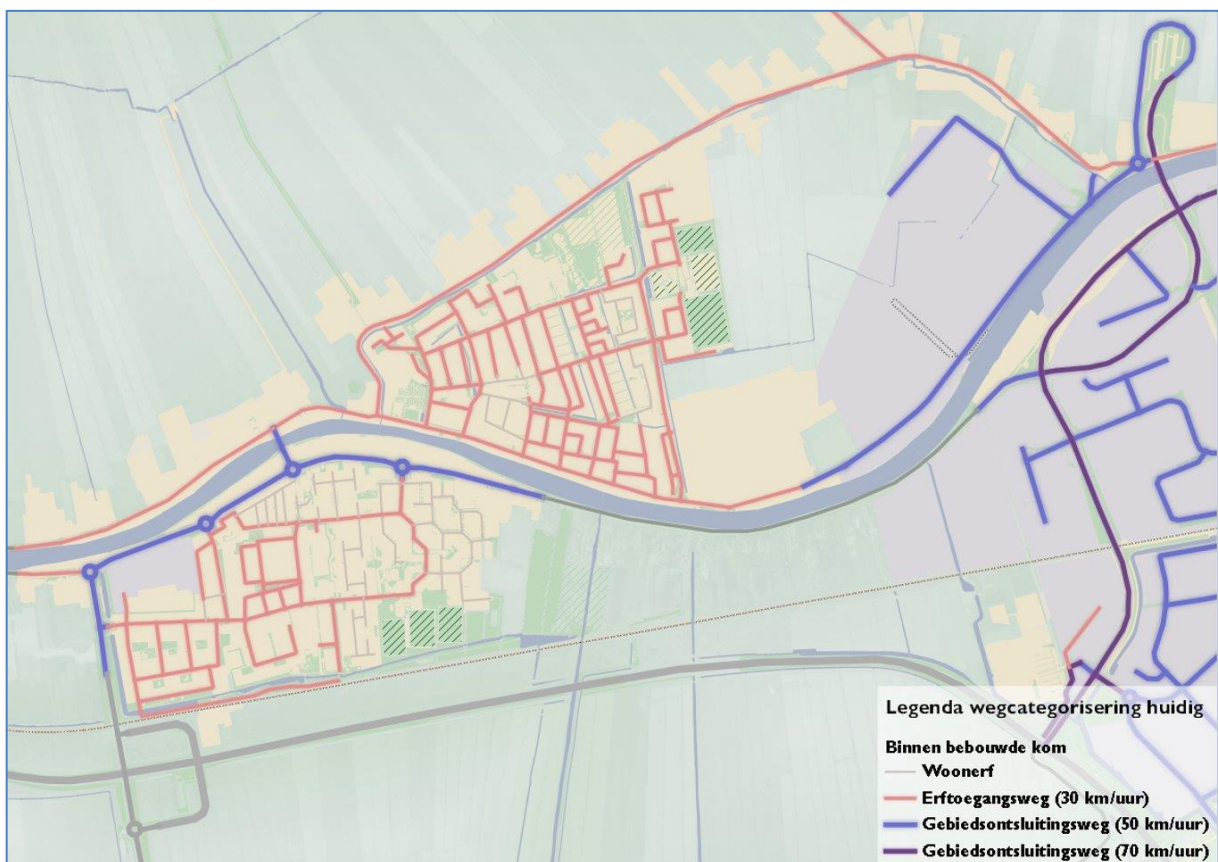
## 2. Bestaande structuren van Koudekerk aan de Rijn en Hazerswoude-Rijndijk

### 2.1 De bestaande wegcategorysering

De bestaande categorisering van wegen in Koudekerk aan den Rijn en Hazerswoude-Rijndijk is weergegeven in figuur 1 en 2.

Binnen de bebouwde kom bestaat 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)



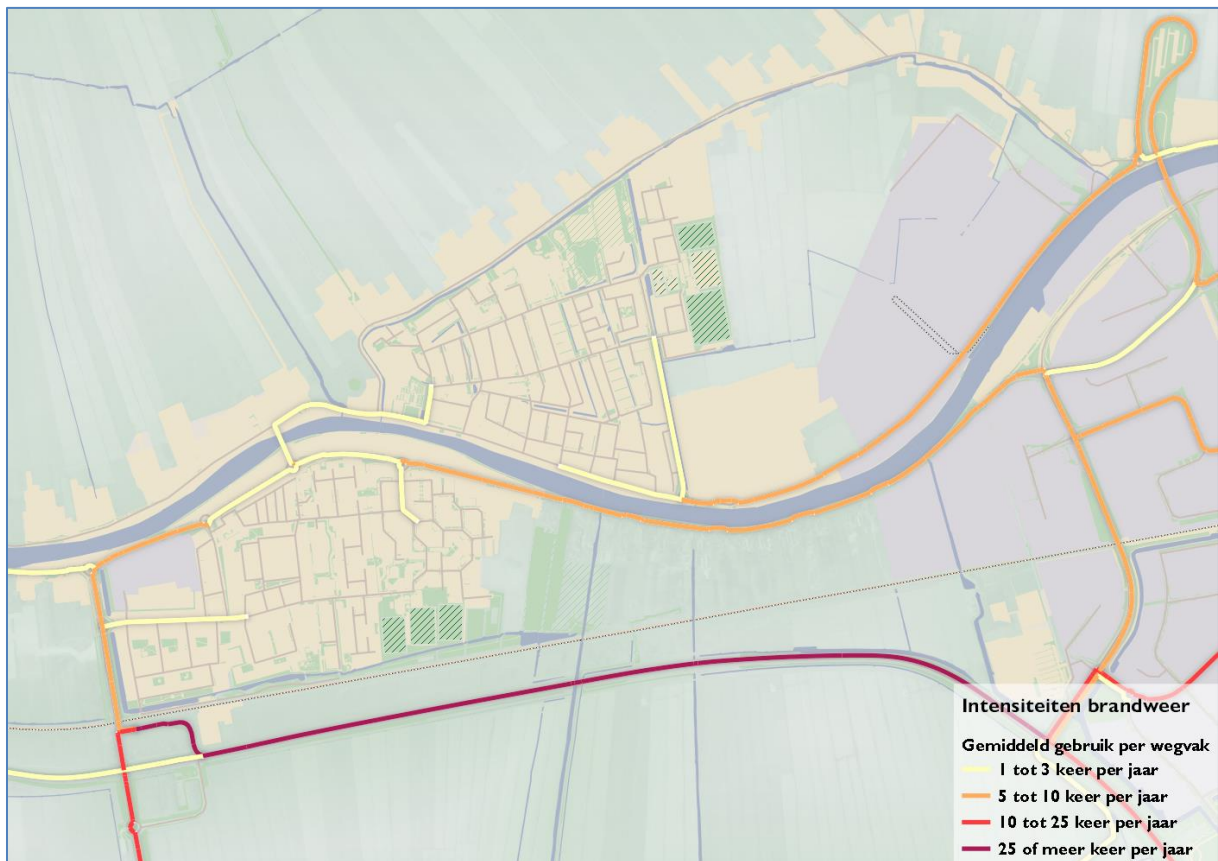
Figuur 1 Categorisering Koudekerk aan den Rijn en Hazerswoude-Rijndijk 2022



Figuur 2 Categorisering Groenendijk 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.



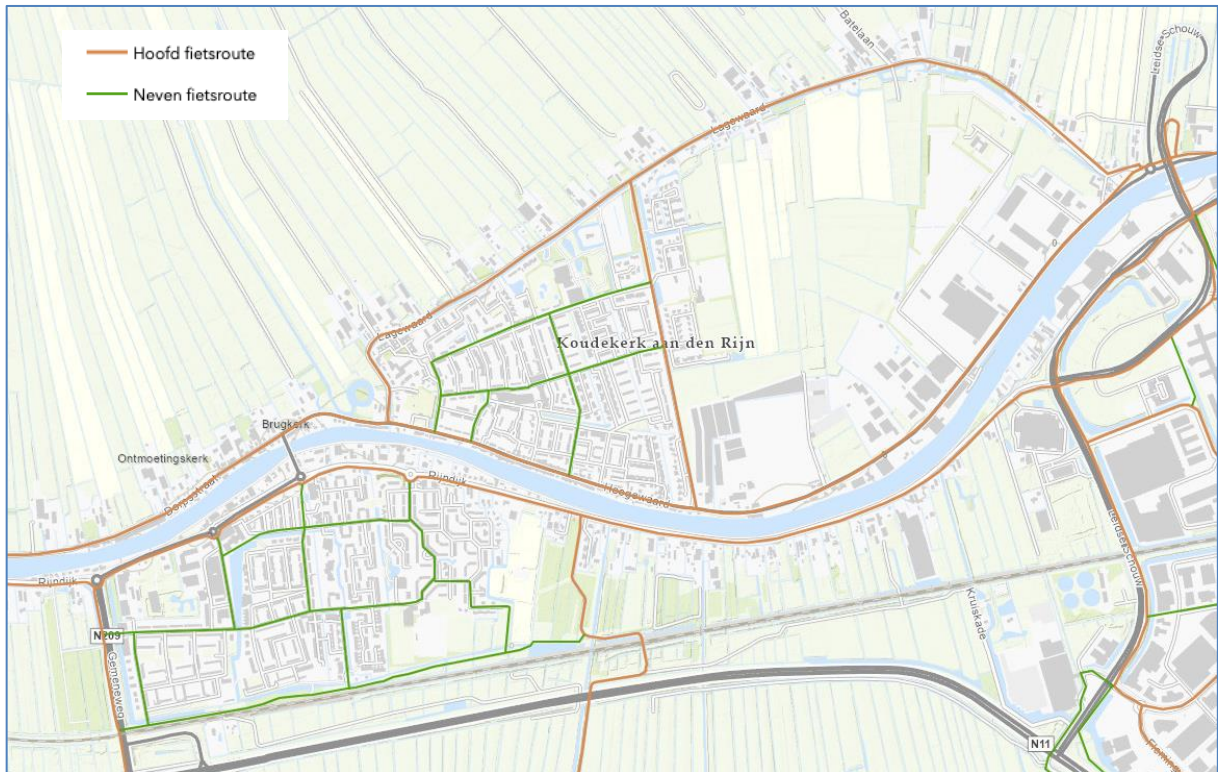
*Figuur 3 Uitrukroutes van de brandweer Koudekerk aan den Rijn, Hazerswoude-Rijndijk 2022*



*Figuur 4 Uitrukroutes van de brandweer Groenendijk 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 5 Fietsroutestructuur Koudekerk aan den Rijn, Hazerswoude-Rijndijk 2022*





Figuur 6 Fietsroutestructuur Groenendijk 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.

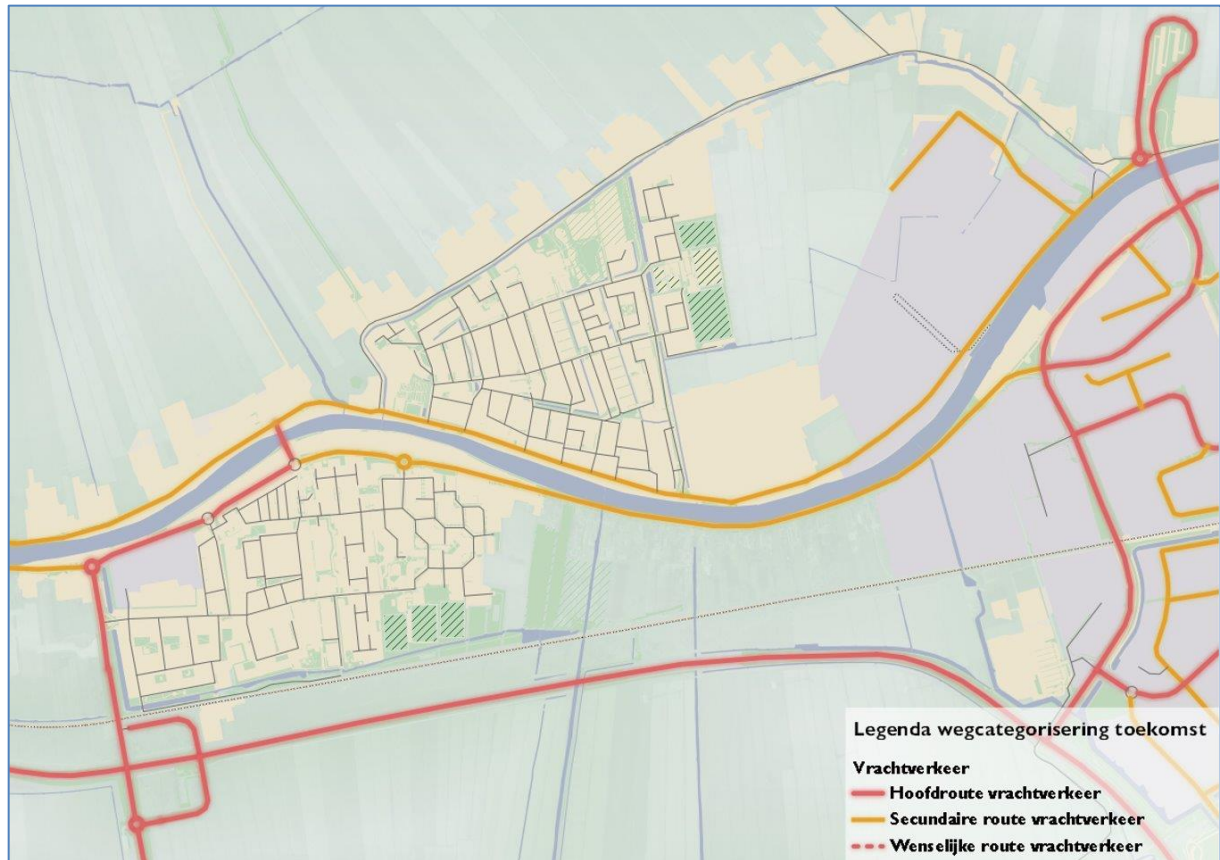
Een uitsnede van de lijnennetkaart van Arriva geeft inzicht in de OV structuren van Koudekerk aan den Rijn en Hazerswoude-Rijndijk.



Figuur 7 OV routes Koudekerk aan den Rijn en Hazerswoude-Rijndijk

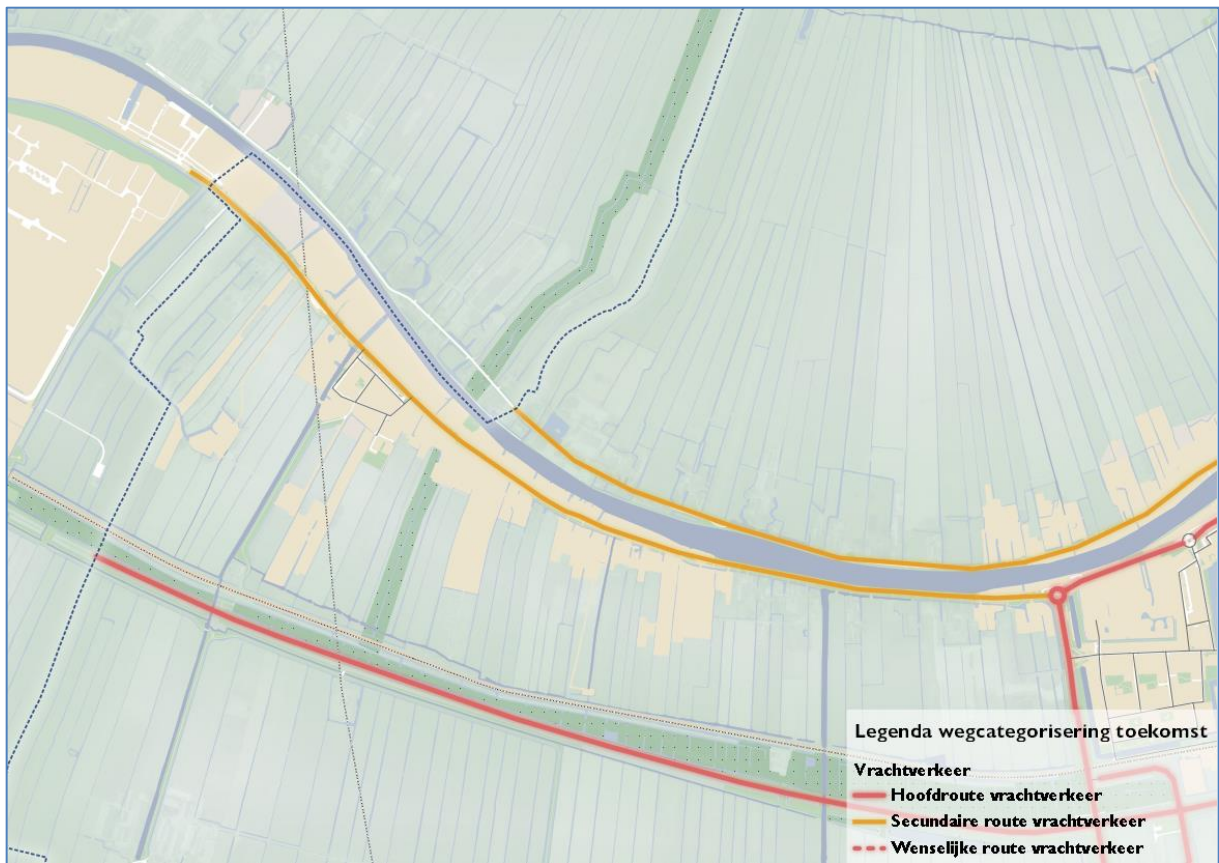
### 3. Nieuwe structuren van Hazerswoude-Dorp

#### 3.1 Keuze voor route vrachtverkeer



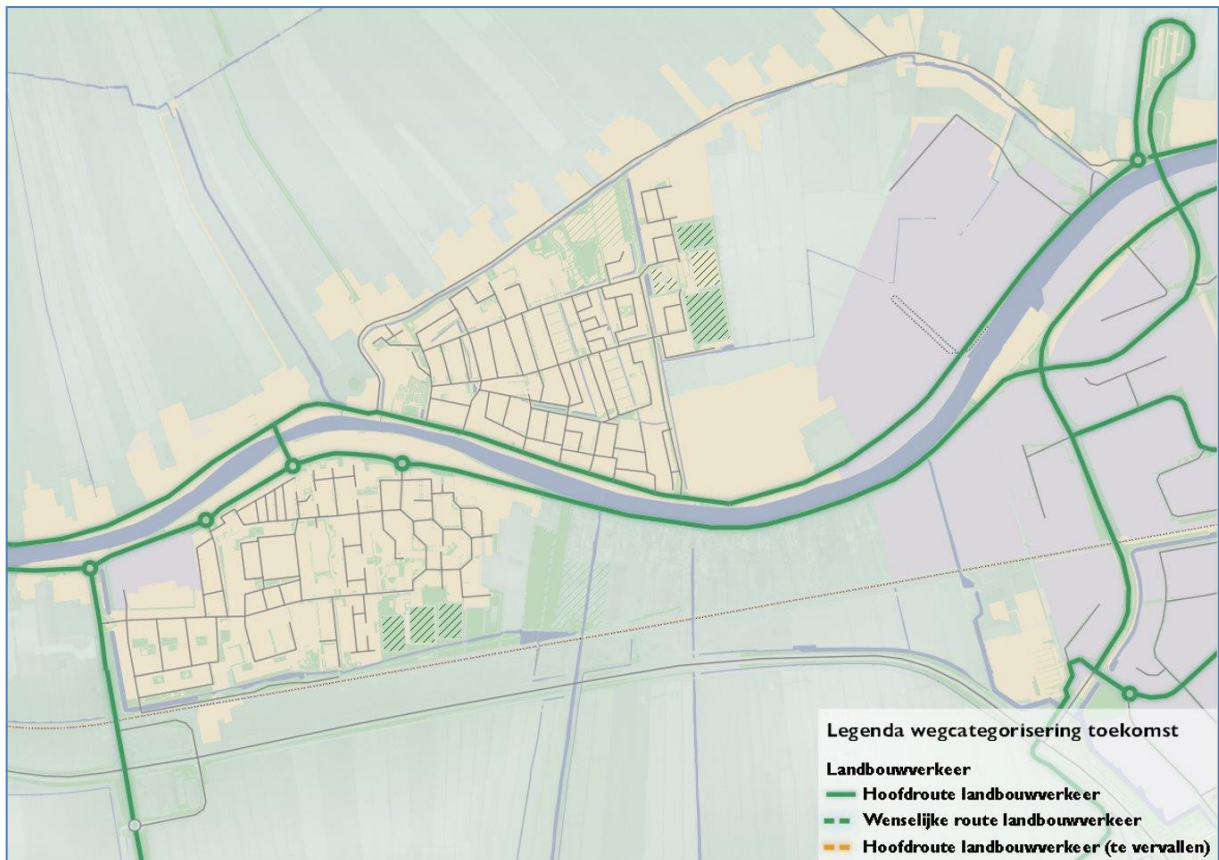
*Figuur 8 Hoofdroutes vrachtverkeer Koudekerk aan den Rijn en Hazerswoude-Rijndijk*

De hoofdroute voor het vrachtverkeer is nadrukkelijk via de N11. De Rijndijk vervult echter een belangrijke functie als schakel tussen de N11 en Koudekerk aan den Rijn. Ook de Hondsdijk-Dorpsstraat-Hoogwaard en het oostelijke deel van de Rijndijk hebben een rol als secundaire route voor het vrachtverkeer. De Dorpsstraat is vanaf de Koudekerksebrug richting Hoogwaard afgesloten voor vrachtverkeer, m.u.v. bestemmingsverkeer. Vruchtverkeer met bestemming bedrijventerrein Hoogwaard e.o. rijdt via de Máximabrug.



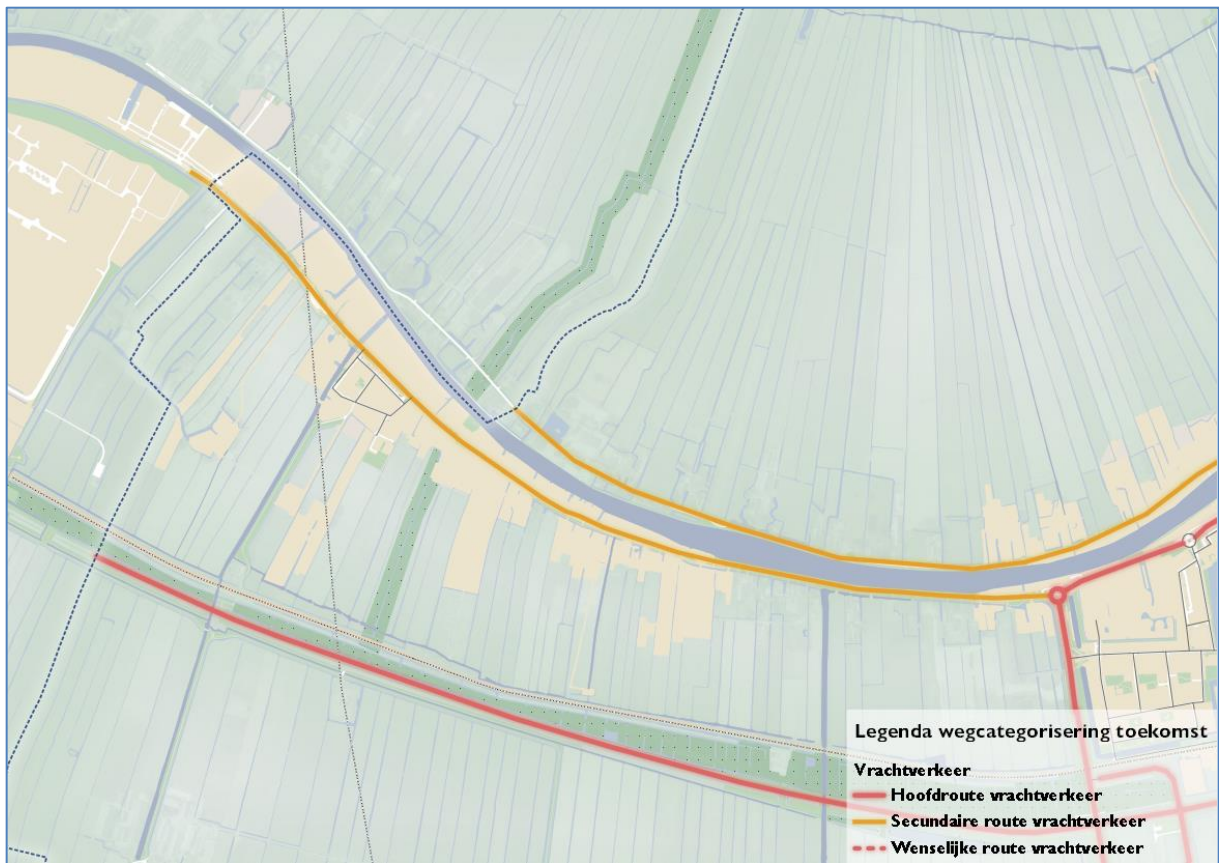
*Figuur 9 Hoofdroutes vrachtverkeer Groenendijk*

### 3.2 Keuze voor het landbouwverkeer



*Figuur 10 Hoofdroutes landbouwverkeer Koudekerk aan den Rijn en Hazerswoude-Rijndijk*

Het landbouwverkeer kan geen gebruik maken van de N11 en is daardoor altijd aangewezen op de Rijndijk en de route Hondsdijk-Dorpsstraat-Hoogwaard.

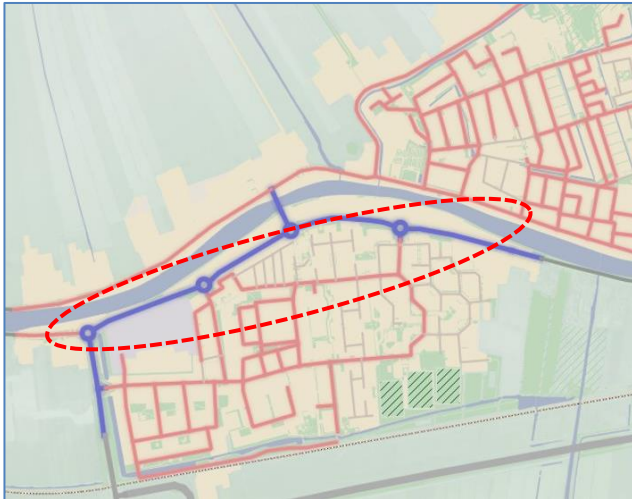


*Figuur 11 Hoofdroutes landbouwverkeer Groenendijk*

#### 4. Knelpunten in Koudekerk aan den Rijn en Hazerswoude-Rijndijk 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 – Rijndijk (oost)

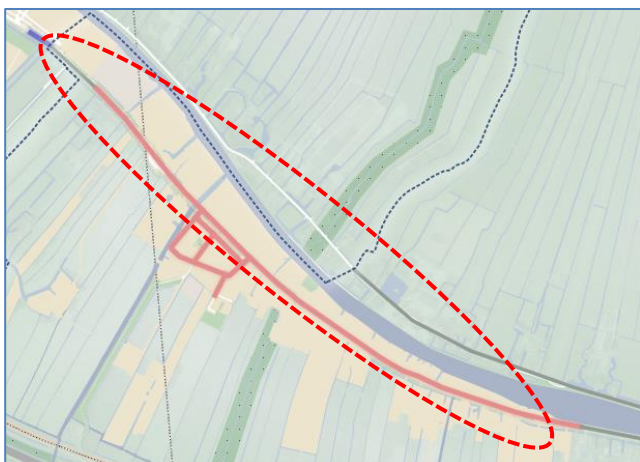


Figuur 12 Knelpunt Rijndijk (oost)

De Rijndijk vormt niet zozeer een knelpunt in relatie tot de categorisering maar heeft wel een nadere motivatie. De weg binnen de bebouwde kom is aangewezen als 50 km/u. Idealiter zou dit 30 km/u zijn maar een groot deel van de Rijndijk vormt een belangrijke route voor het vrachtverkeer en het landbouwverkeer. Ook het OV maakt van deze route gebruik. Dit deel van de Rijndijk is ook onderdeel is van het hoofdfietsrouten netwerk maar heeft hiervoor vrijliggende fietsstructuren.

##### 4.2 Knelpunt 2 – Rijndijk (west)

De Rijndijk vormt een knelpunt in relatie tot de categorisering. De weg is binnen de bebouwde kom aangewezen als 30 km/u en daarbij is recent ook de weginrichting aangepast. Door de aanwezigheid van diverse grotere bedrijven, kent de weg inrichtingselementen die naast het verblijfskarakter ook het doorgaande karakter ondersteunen. De weg heeft vrijliggende fietspaden, bevat diverse snelheidsremmers maar heeft een asfaltverharding en een brede rijloper. Dit is nodig omdat de weg



Figuur 13 Knelpunt Rijndijk (west)

ook veelvuldig wordt gebruikt door het landbouwverkeer. Die mogen de route over de N11 niet gebruiken en zijn daarom aangewezen op de Rijndijk. Ook de bus maakt voor meerdere lijnverbindingen gebruik van de Rijndijk. Doordat de Rijndijk daarmee een doorgaande route tussen Alphen aan den Rijn en Leiden vormt, wordt de weg ook veel gebruikt door verkeer dat idealiter de N11 zou moeten gebruiken.

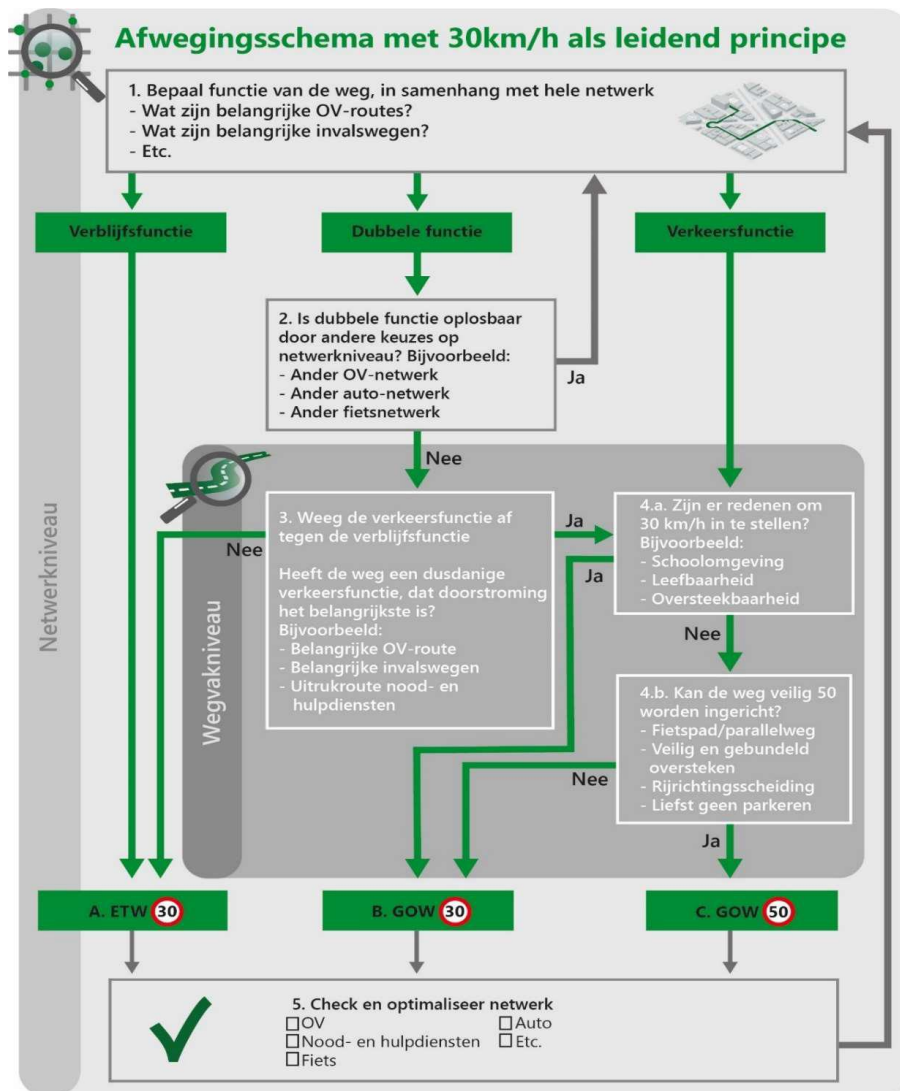
## 5. Keuzes voor 30 km/u binnen de kom als leidend principe

### 5.1 GOW 30 wegen binnen Koudekerk aan den Rijn en Hazerswoude-Rijndijk

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.



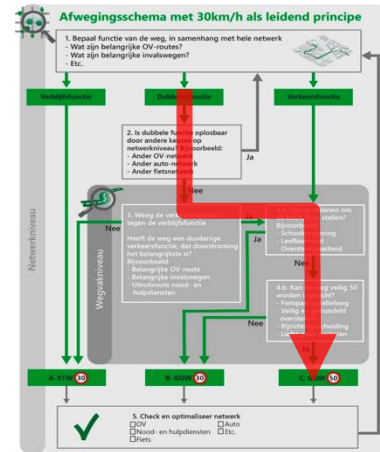
Figuur 14 Afwegingskader



### Rijndijk (oost)

In Hazerswoude-Rijndijk is de Rijndijk aangewezen als 50 km/u weg binnen de bebouwde kom. De weg heeft duidelijk een dubbelfunctie in het wegennetwerk maar is wel grotendeels ingericht om het zware verkeer en de doorstroming te faciliteren. Vrijliggende fietspaden zorgen ervoor dat ook de functie als hoofdfietsroute veilig wordt ingevuld.

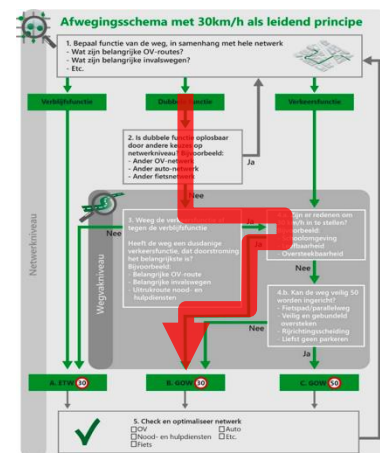
Afweging Rijndijk (oost)	
- Wat is de functie van de weg?	Dubbele functie
- Is de dubbelfunctie oplosbaar op netwerkniveau?	NEE
- Is doorstroming op de weg van groot belang:	JA
- Zijn er aanvullende redenen om 30 km/u in te stellen:	NEE
- Is veilige 50 km/u inrichting mogelijk?	JA
Conclusie volgens afwegingskader:	Gebiedsontsluitingsweg 50 km/u



### Rijndijk (west)

In Groenendijk is de Rijndijk al aangewezen als 30 km/u weg binnen de bebouwde kom. De recente herstructurering van de weg toont aan dat de weg duidelijk een dubbelfunctie heeft in het wegennetwerk. De woonbebouwing bevestigt de functie als verblijfsgebied maar de weg heeft een doorgaand karakter voor het landbouwverkeer en voor automobilisten en vrachtwagens die de N11 vermijden. Dit maakt dat de weg een dubbelfunctie heeft en daarmee onderdeel uitmaakt van de discussie 30 als leidend principe binnen de bebouwde kom. De afweging om de weg 30 te maken komt voort uit de leefbaarheid. Tegelijkertijd is met de nieuwe inrichting gepoogd ook rekening te houden met het zwaar verkeer en het openbaar vervoer.

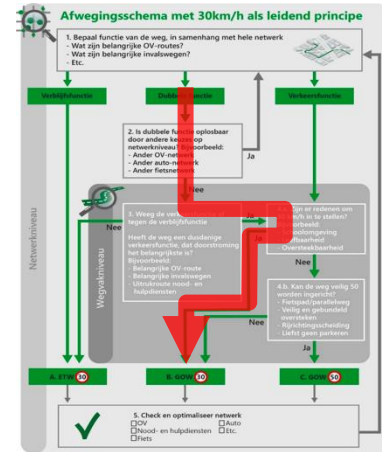
Afweging Rijndijk (west)	
- Wat is de functie van de weg?	Dubbele functie
- Is de dubbelfunctie oplosbaar op netwerkniveau?	NEE
- Is doorstroming op de weg van groot belang:	JA
- Zijn er aanvullende redenen om 30 km/u in te stellen:	JA*
Conclusie volgens afwegingskader:	Gebiedsontsluitingsweg 30 km/u
* Leefbaarheid van de woongebieden geldt hier als aanvullend argument.	



## Da Costasingel

De Da Costasingel heeft een ontsluitende functie voor de winkels die aan deze weg liggen en voor de woongebied. Tegelijkertijd heeft de weg juist door de aanwezigheid van de winkels een verblijfskarakter en ligt er op dit tracé juist een schoolzone. De weg is al 30 km/u maar zou op basis van de dubbelfunctie een inrichting als GOW 30 kunnen hebben.

Afweging Da Costasingel	
- 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

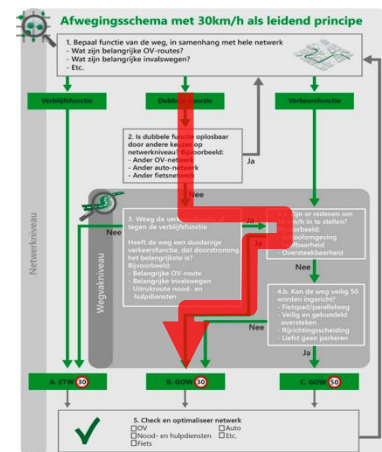


## Melkweglaan

De Melkweglaan vormt een belangrijke schakel in de ontsluiting van de achterliggende woonbebouwing. De weg is breed en geasfalteerd. De weg is aangewezen als 30 km/u maar heeft vanwege de dubbelfunctie een aangepaste inrichting

Afweging Melkweglaan	
- 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

\* Leefbaarheid en het woonkarakter van de weg speelt hier een belangrijke rol om de weg als 30 km/u te benoemen.

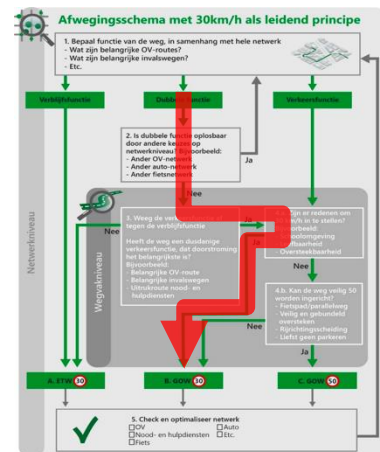


## Hondsdijk-Dorpsstraat-Hoogewaard

De route Hondsdijk-Dorpsstraat-Hoogewaard verbindt de twee belangrijkste in en uitgangen van het dorp op de meest rechtstreekse manier en is een duidelijke doorgaande route door het dorp heen. Als gevolg hiervan komen alle soorten verkeer hier samen en is de route tevens een hoofd fietsroute. De weg loopt grotendeels tussen de woonbebouwing door en is op de meeste plekken vrij smal. Benoeming als GOW is hierdoor wenselijk.

Het oostelijke gedeelte van de Hoogwaard is wel 50. Dit stuk weg bevat geen woonbebouwing en heeft alleen een direct ontsluitende functie. Fietsverkeer kan hier vrijliggend worden afgewikkeld.

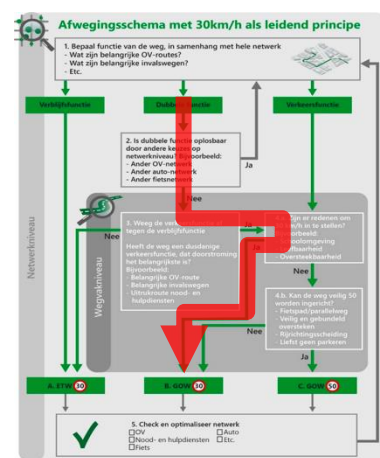
Afweging Hondsdijk-Dorpsstraat-Hoogwaard	
- Wat is de functie van de weg?	Dubbele functie
- Is de dubbelfunctie oplosbaar op netwerkniveau?	NEE
- Is doorstroming op de weg van groot belang:	JA
- Zijn er aanvullende redenen om 30 km/u in te stellen:	JA*
Conclusie volgens afwegingskader:	Gebiedsontsluitingsweg 30 km/u
* Leefbaarheid en het woonkarakter van de weg speelt hier een belangrijke rol om de weg als 30 km/u te benoemen.	



### Weidedreef (tussen Hoogwaard en Kerklaan)

De Weidedreef is een rechtstreekse route aan de buitenzijde van het dorp die de noordelijke toegang en de oostelijke toegang tot het dorp verbindt. De weg is grotendeels langgerekt, breed, geasfalteerd en heeft een vrijliggend fietspad. De weg heeft een ontsluitende functie voor het wijk rond het Hofstedepark.

Afweging Weidedreef	
- 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 vormt een belangrijke invalroute voor het calamiteitenverkeer	
** Leefbaarheid en het woonkarakter van de weg speelt hier een belangrijke rol om de weg als 30 km/u te benoemen.	



## 6. Inrichtingsopgaven voor Alphen aan den Rijn

### 6.1. Opgaven per straat

#### *Algemeen*

De belangrijkste inrichtingsopgave voor Koudekerk aan de Rijn en Hazerswoude-Rijndijk 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 voorsnog voor dat dit nog niet met zekerheid vastgesteld kan worden.

#### *Hondsdijk-Dorpsstraat-Hoogewaard*

De smalle weg en de concentratie van diverse verkeerssoorten maakt een GOW 30 inrichting wenselijk. Het is een route die zowel door het vrachtverkeer (secundair) als het landbouwverkeer wordt gebruikt. Daarnaast is het ook een onderdeel van het hoofdfietsrouten netwerk. Deze functies moeten gezamenlijk vormgegeven worden op de Hondsdijk

#### *Da Costasingel*

Inrichting als GOW 30 moet bescherming bieden aan de zwakkere verkeersdeelnemers.

#### *Weidedreef*

Inrichting als GOW 30 moet de snelheid op de langgerekte weg omlaag brengen en de leefbaarheid van het aanliggende woongebied verbeteren.

#### *Melkweglaan*

Inrichting als GOW 30 moet bescherming bieden aan de zwakkere verkeersdeelnemers.

### 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 weg categorie. De aanpassingen van de weg categorieën voor Koudekerk aan den Rijn en Hazerswoude-Rijndijk zijn hieronder puntsgewijs weergegeven.

#### Hondsdijk-Dorpsstraat-Hoogewaard

- Nu: ETW 30 en GOW 50
- Wenselijk: GOW 30

#### Weidedreef

- Nu: ETW 30
- Wenselijk: GOW 30

#### Da Costasingel

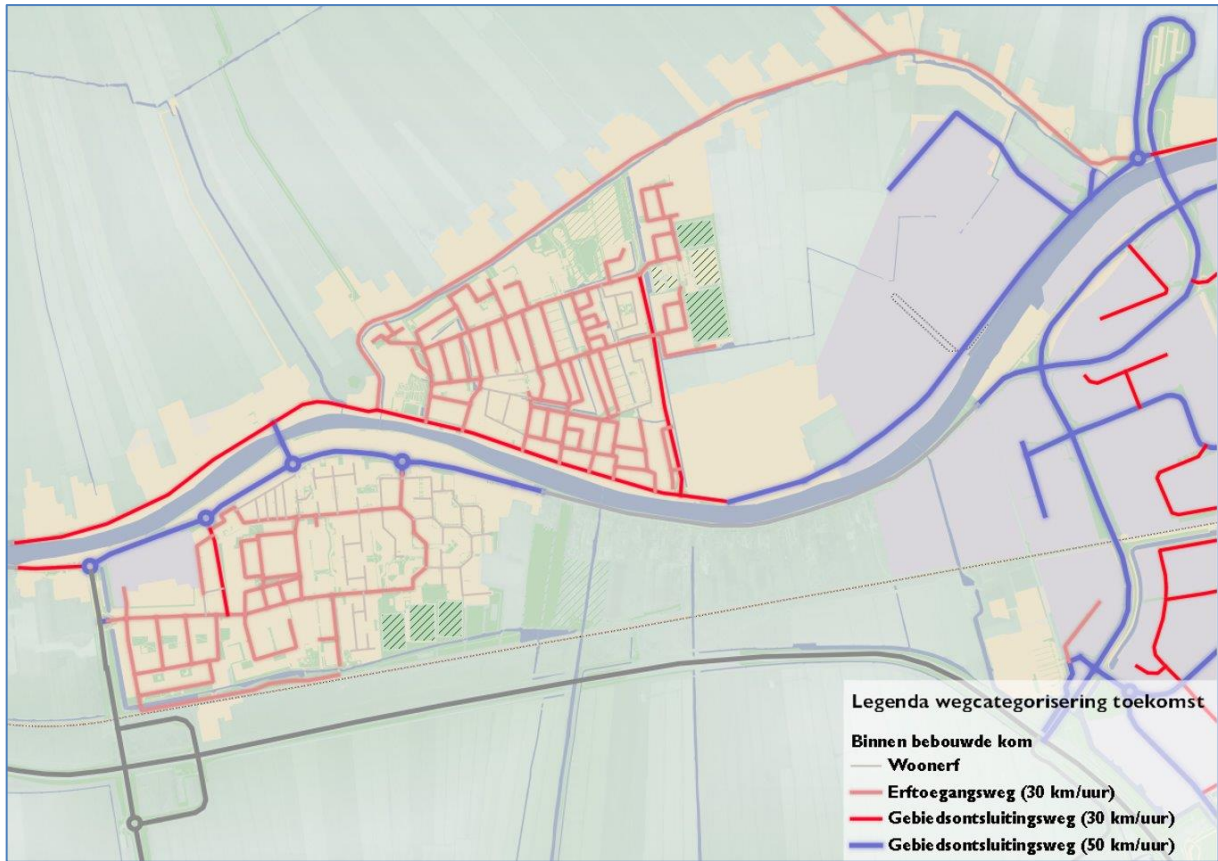
- Nu: ETW 30
- Wenselijk: GOW 30

#### Melkweglaan

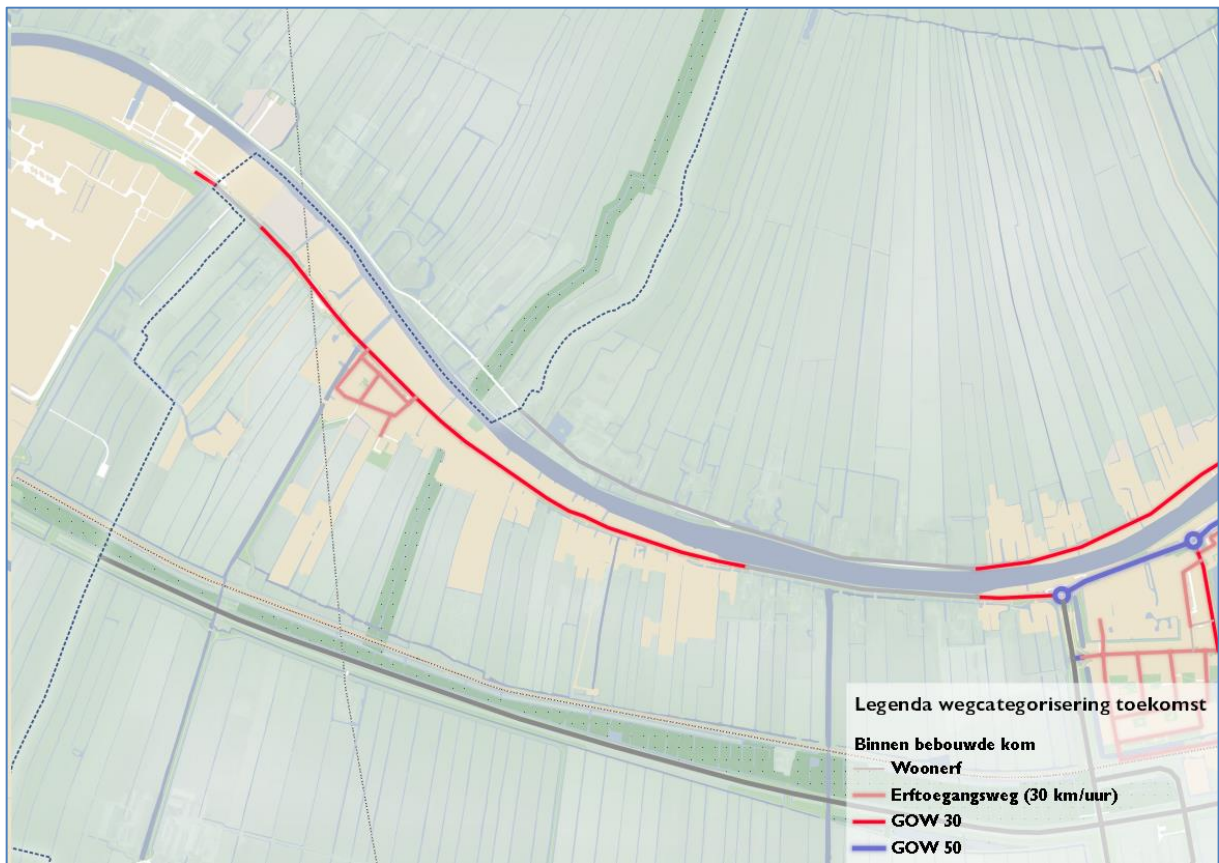
- Nu: ETW 30
- Wenselijk: GOW 30

### 6.3 Toekomstige categorisering

De voorgestelde wijzigingen resulteren in de volgende toekomstige wegcategorysering



*Figuur 15 Beoogde toekomstige categorisering*



*Figuur 16 Beoogde toekomstige categorisering*