

Module 7

Zwammerdam

Definitieve versie

20 – 2 – 2023

Inhoudsopgave

1.	<i>Inleiding</i>	3
2.	<i>Bestaande structuren van Zwammerdam</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 Hazerswoude-Dorp</i>	8
3.1	Keuze voor route vrachtverkeer.....	8
3.2	Keuze voor het landbouwverkeer	9
4.	<i>Knelpunten in Zwammerdam met betrekking tot de wegcategorysering</i>	10
4.1	Knelpunt 1 – Kortsteekterweg (ter hoogte van de woningen).....	10
4.2	Knelpunt 2 – Steekterweg/Rijksstraatweg	11
4.3	Knelpunt 3 – Zierendeweg.....	12
5.	<i>Keuzes voor 30 km/u binnen de kom als leidend principe</i>	13
5.1	GOW 30 wegen binnen Zwammerdam	13
6.	<i>Inrichtingsopgaven voor Zwammerdam</i>	15
6.1.	Opgaven per straat.....	15
6.2.	Aanpassingen ten opzichte van de huidige categorysering	15
6.3	Toekomstige categorysering	16

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 Zwammerdam aan bod. Eerst wordt 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'.

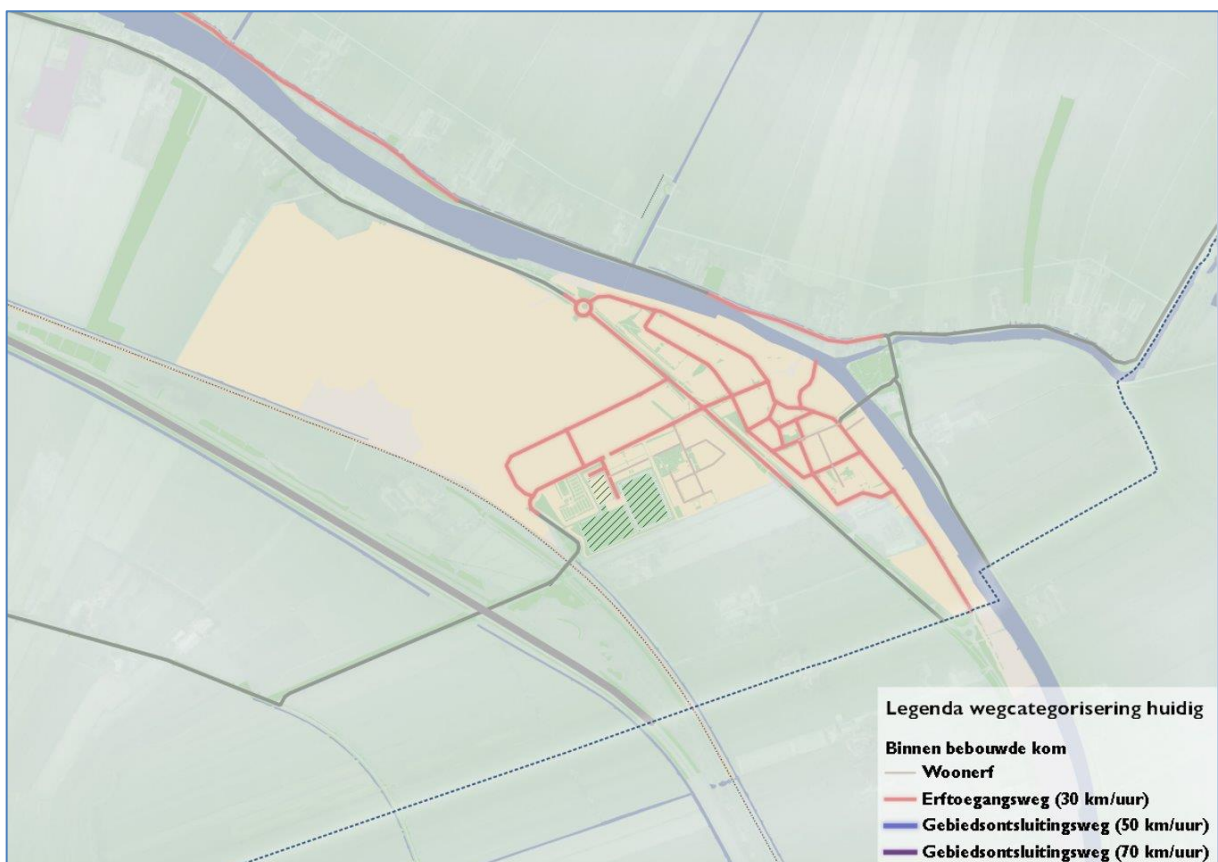
2. Bestaande structuren van Zwammerdam

2.1 De bestaande wegcategorisering

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

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

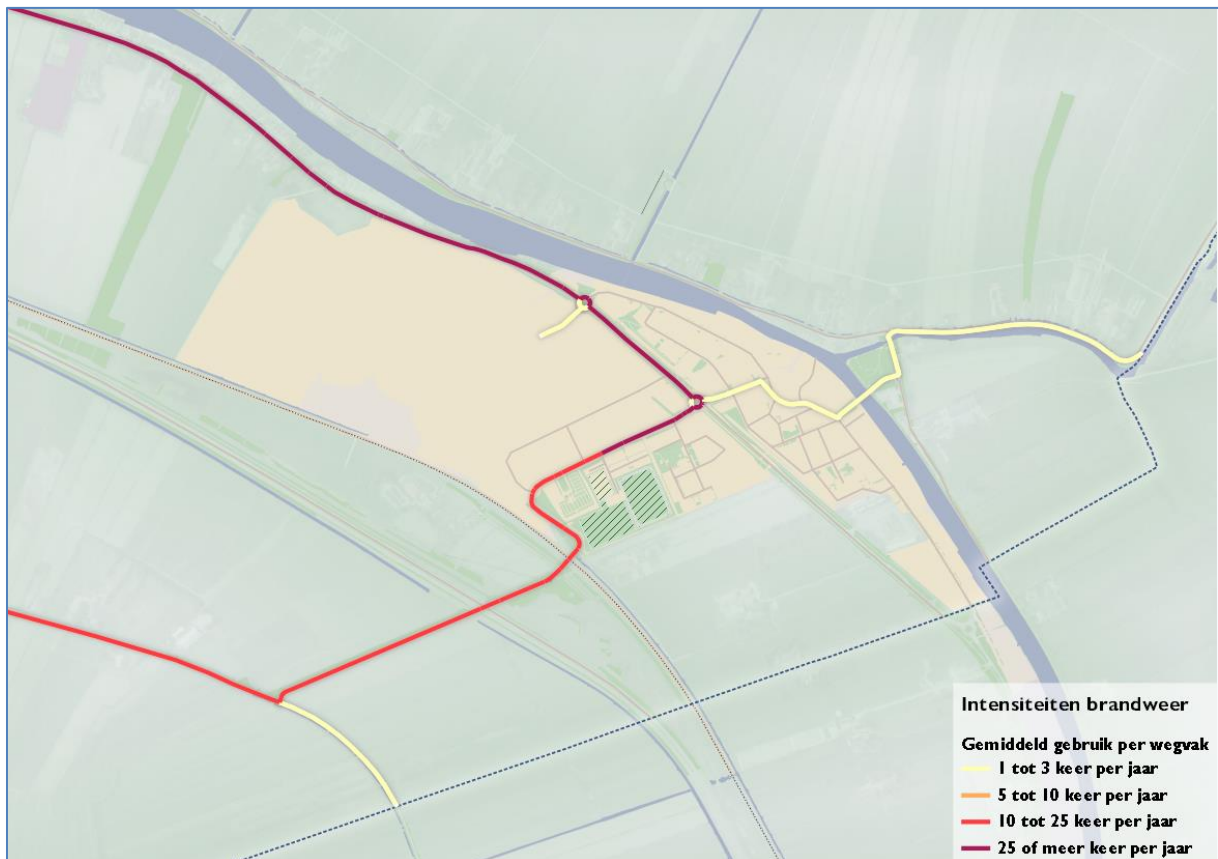
- Woonerven met een maximumsnelheid van 15 kilometer per uur
- Erftoegangswegen met een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur (ETW30)
- Gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 50 kilometer per uur (GOW50)



Figuur 1 Categorisering Zwammerdam 2022

2.2 De bestaande calamiteitenroutes

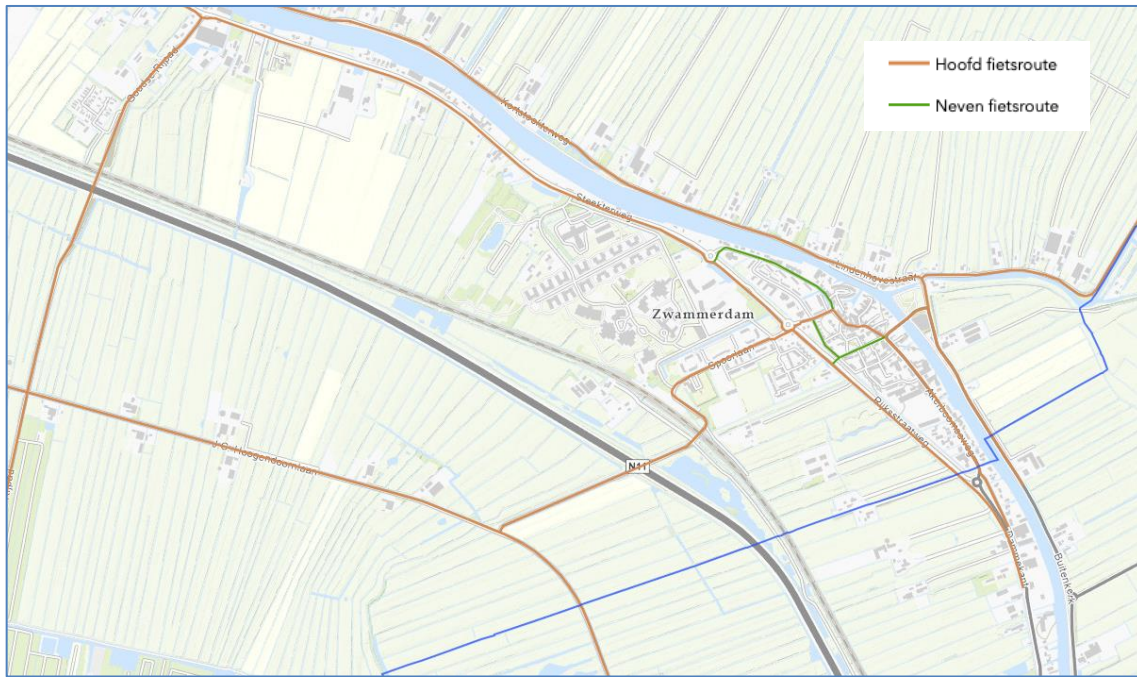
Alphen aan den Rijn heeft geen vastgelegd routenetwerk dat is benoemd als het hoofdnetwerk voor calamiteitenvoertuigen. Uitgangspunt is dat calamiteitenvoertuigen in ieder geval ongehinderd gebruik kunnen maken van de gebiedsontsluitingswegen en dat zij daar waar nodig gebruik maken van de erftoegangswegen. 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 Zwammerdam 2022

2.3 De bestaande fietsstructuur

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



Figuur 3 Fietsroutestructuur Zwammerdam 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.

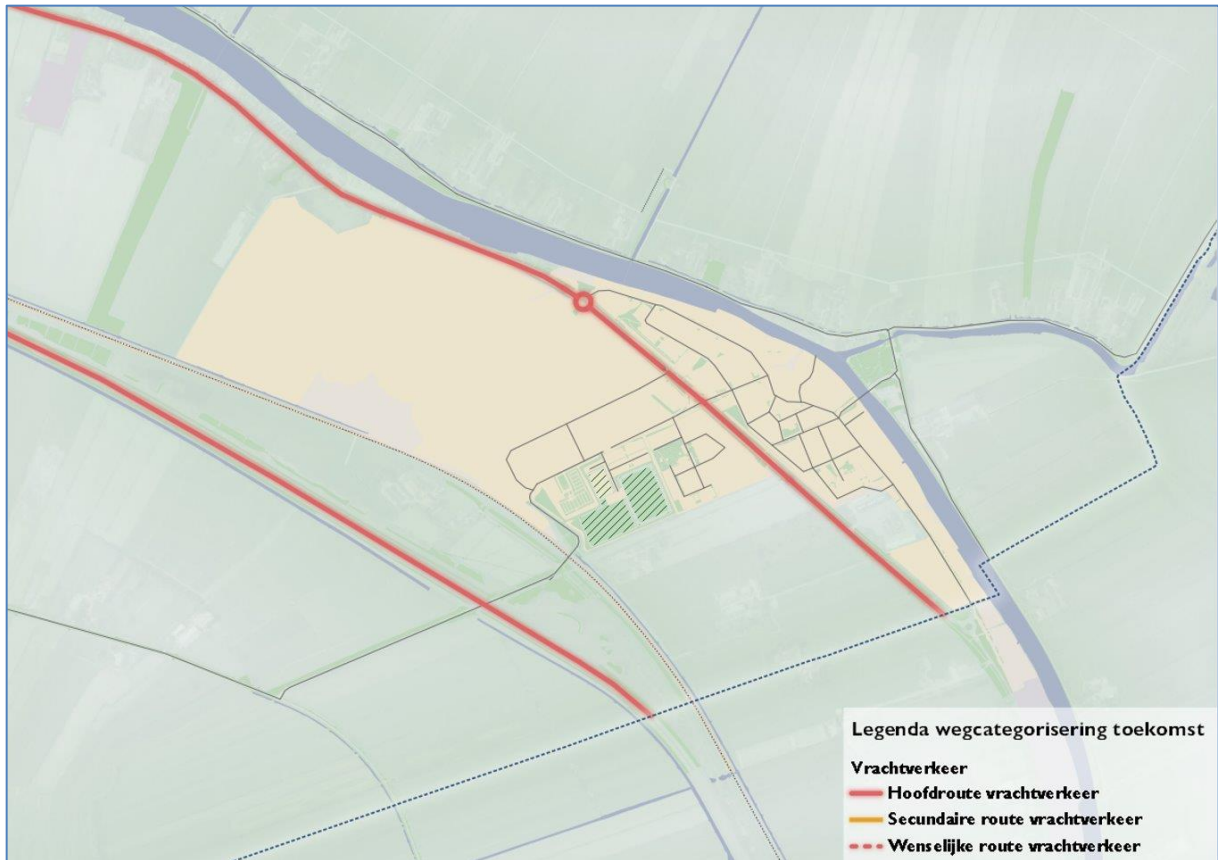
Een uitsnede van de lijnennetkaart van Arriva geeft inzicht in de OV structuren van Zwammerdam.



Figuur 4 OV routes Zwammerdam

3. Nieuwe structuren van Hazerswoude-Dorp

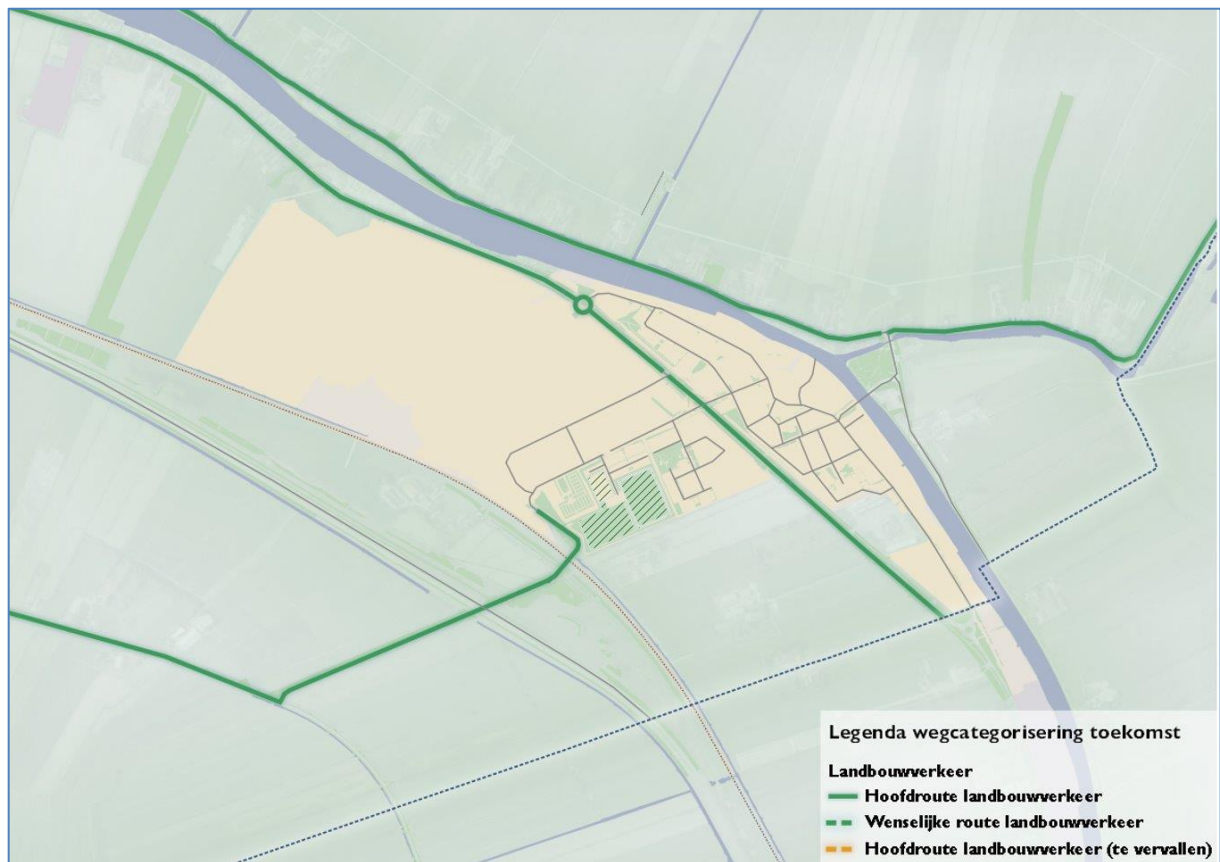
3.1 Keuze voor route vrachtverkeer



Figuur 5 Hoofdroutes vrachtverkeer Zwammerdam

Voor het vrachtverkeer met een bestemming tussen Alphen aan den Rijn en Bodegraven is in Zwammerdam de route Steekterweg/Rijksstraatweg als hoofdroute aangewezen. Voor het doorgaande vrachtverkeer is de N11 de aangewezen route. In Zwammerdam is geen sprake van inprikkers.

3.2 Keuze voor het landbouwverkeer



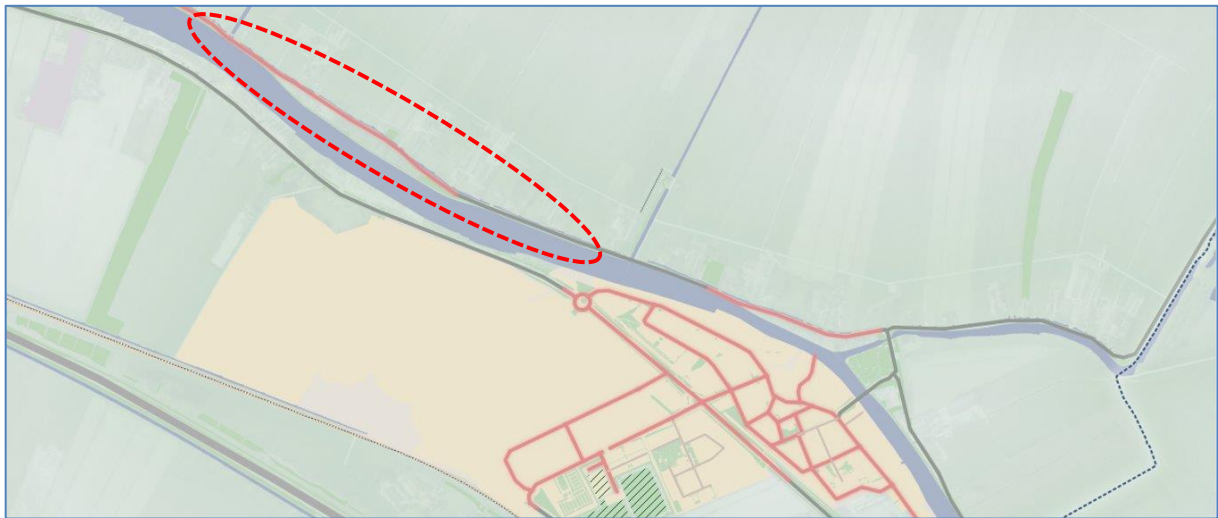
Figuur 6 Hoofdroutes landbouwverkeer Zwammerdam

Voor het landbouwverkeer in Zwammerdam is een ruimer routenetwerk beschikbaar dan voor het vrachtverkeer. Dit komt door enerzijds door de onmogelijkheid voor landbouwverkeer om op de N11 te kunnen rijden en anderzijds door de ontsluitende functie van de Kortsteekterweg en de Steekterweg voor de aanliggende percelen. Een kanttekening hierbij is dat op de Kortsteekterweg tot en met Lindenhovestraat een aslastbeperking geldt tot max 8t en een beperking voor voertuigen die breder zijn dan 2,2m. voor de Zierendeweg is dat 5t en 2.2m, waarbij ook speelt dat deze weg wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer (medio 2022 in eerste instantie als proef voor 9mnd), uitgezonderd ontheffinghouders/bestemmingsverkeer.

4. Knelpunten in Zwammerdam 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 – Kortsteekterweg (ter hoogte van de woningen)

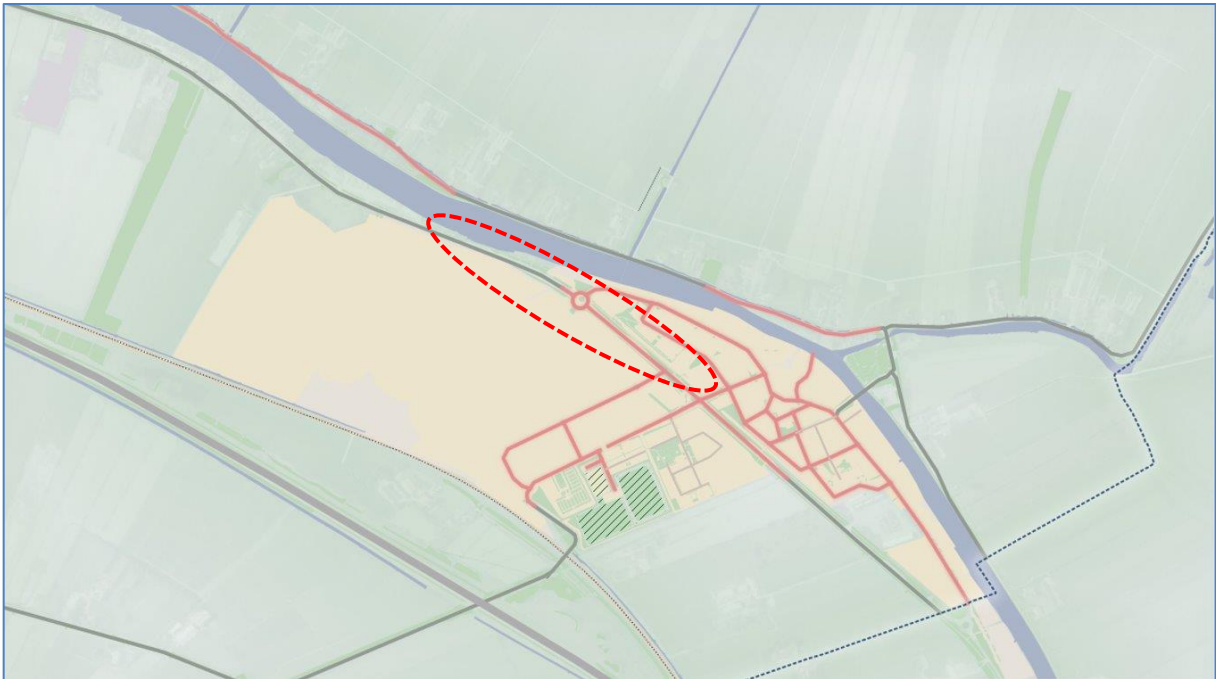


Figuur 7 Knelpunt Kortsteekterweg

Op de Kortsteekterweg wordt hard gereden. De weg ligt gedeeltelijk buiten de kom en is gecategoriseerd als 60 km/u. Binnen de bebouwde kom is de weg 30 km/u maar zijn hogere snelheden mogelijk door het vrijwel ontbreken van snelheidsremmers. Ook heeft de weg binnen de bebouwde kom vrijwel dezelfde uitstraling als het 60 km/u gedeelte buiten de bebouwde kom. De combinatie van zwaar verkeer en hoge snelheden leidt tot klachten. Een groot deel van de Kortsteekterweg is aangewezen als 30 km/u. Dit gedeelte valt buiten de bebouwde kom maar vanwege de aanwezigheid van de diverse uitritten van woningen is hier gekozen voor 30 km/u.

Een oplossing kan zijn de uitstraling van deze weg binnen de bebouwde kom aan te passen. Bijvoorbeeld door duidelijke poortconstructies te plaatsen op de overgangen van 60 naar 30.

4.2 Knelpunt 2 – Steekterweg/Rijksstraatweg



Figuur 8 Knelpunt Steekterweg/Rijksstraatweg

De Steekterweg buiten de bebouwde kom is aangewezen als 60km/u. Hier wordt vaak harder gereden. Het gedeelte dat nu in kom ligt is 30 km/u maar heeft verdere aanpassing naar 30 nodig. De uitstraling van de weg binnen de bebouwde kom en buiten de bebouwde kom is hetzelfde. Er zijn plannen voor de toekomst voor het aanleggen van een 'Groene Corridor'. In die plannen kan een verdere inrichting van de Steekterweg/Rijksstraatweg als 30 km/u binnen de bebouwde kom worden opgenomen. De weg bevat binnen en buiten de bebouwde kom een vrijliggend fietspad. Hierdoor is de snelheid van het autoverkeer vaak hoog maar is de veiligheid van de fietser optimaal gewaarborgd. Eventuele aanpassingen aan de weg moeten niet gericht zijn op het verwijderen van het fietspad omdat dit pad juist bescherming biedt tegen de aanwezigheid van het grote en zware verkeer.

4.3 Knelpunt 3 – Zierendeweg



Figuur 9 Knelpunt Steekterweg/Rijksstraatweg

De Zierendeweg bevat veel sluipverkeer tussen Zwammerdam en Nieuwkoop. Dit is verkeer dat de N231 vermijdt. De weg is hier te smal voor. Plan is de Zierendeweg in te richten als fietsstraat en een maximumsnelheid van 30 km/u te geven. De functie van de weg blijft erftoegangsweg. Voor het landbouwverkeer met een bestemming aan de Zierendeweg blijft de weg wel toegankelijk. De bestaande aslast en breedte beperkingen blijven van kracht.

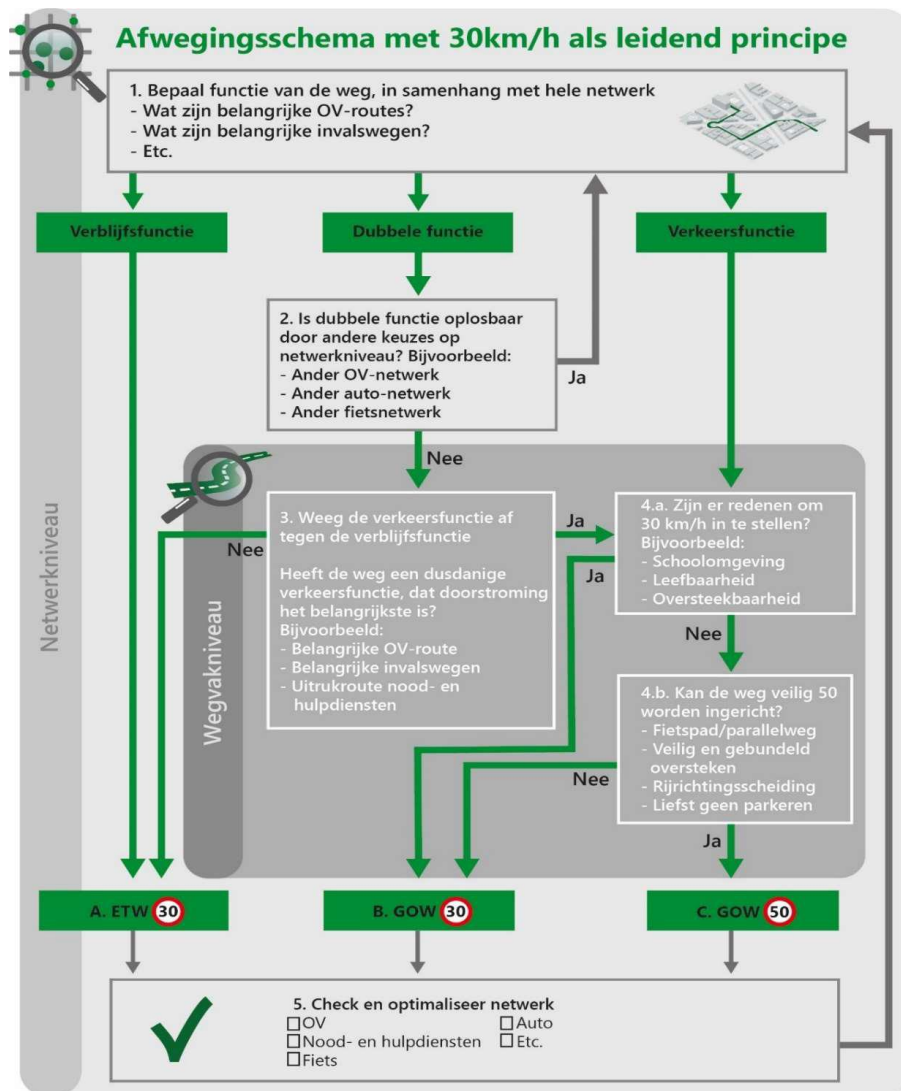
5. Keuzes voor 30 km/u binnen de kom als leidend principe

5.1 GOW 30 wegen binnen Zwammerdam

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.

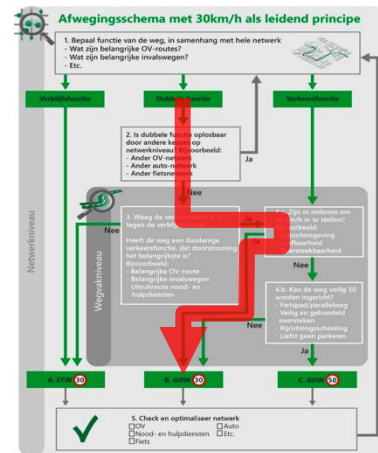


Figuur 10 Afwegingskader

Rijksstraatweg

In Zwammerdam zijn geen wegen binnen de bebouwde kom 50 km/u. Toch is in het kader van de discussie 30 als leidend principe binnen de bebouwde kom de Rijksstraatweg van belang. Deze weg is van belang voor het doorgaande verkeer, bevat vrijliggende fietspaden, is onderdeel van de hoofd fietsstructuur en is een belangrijke toevorroute voor het calamiteitenverkeer. Toch heeft deze weg ook een verblijfsfunctie en bevindt zich op deze weg ook een schoolzone. De uitstraling van de weg is echter niet passend bij de snelheid van 30 km/u. Deze weg kwalificeert daarmee als GOW 30. In overleg met belanghebbenden moet worden onderzocht hoe een eventuele aanpassing van de weg eruit moet komen te zien.

Afweging Rijksstraatweg	
- 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



6. Inrichtingsopgaven voor Zwammerdam

6.1. Opgaven per straat

Algemeen

De belangrijkste inrichtingsopgave voor Zwammerdam 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.

Kortsteekterweg

De Kortsteekterweg maakt onderdeel uit van hoofdfietsroutenetwerk en van het netwerk voor landbouwverkeer. Met name ter hoogte van de woningen in de bebouwde kom is de huidige wegbreedte daar te krap voor. Een inrichtingsaanpassing en/of de toepassing van gedragsregels moeten hier een oplossing bieden.

Steekterweg/Rijksstraatweg

De Steekterweg en de Rijksstraatweg hebben binnen en buiten de bebouwde kom vrijwel dezelfde uitstraling. Met name de inrichting voor de Rijksstraatweg behoeft aanpassing naar een GOW30 structuur.

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 Zwammerdam zijn hieronder puntsgewijs weergegeven.

- Rijksstraatweg
Nu: ETW 30
Wenselijk: GOW 30

6.3 Toekomstige categorisering

De voorgestelde wijzigingen resulteren in de volgende toekomstige wegcategorysering



Figuur 11 Beoogde toekomstige categorisering