

Categoriseringsplan Alphen aan den Rijn

De opbouw van het wegennet in 2023

Definitieve versie

13 - 4 - 2023

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	3
2.	Gevolgde werkwijze	4
3.	Participatie en communicatie.....	6
4.	Uitgangspunten voor categorisering.....	9
5.	De bestaande wegcategorysering en het huidige gebruik.....	12
6.	Nieuwe structuren van Alphen aan den Rijn.....	14
7.	Keuzes voor 30 km/u binnen de kom als leidend principe	15
8.	Toekomstige wijzigingen	16
9.	Kaartbeelden en modules per kern.....	18
Module 1:	Aarlanderveen	18
Module 2:	Alphen aan den Rijn.....	18
Module 3:	Benthuizen.....	18
Module 4:	Boskoop	18
Module 5:	Hazerswoude Dorp	18
Module 6:	Koudekerk aan den Rijn, Hazerswoude Rijndijk, Groenendijk	18
Module 7:	Zwammerdam	18

Categoriseringsplan gemeente Alphen aan den Rijn 2023

1. Inleiding

Aanleiding

In 2014 is de gemeente Alphen aan den Rijn gefuseerd met Boskoop en Rijnwoude. Deze samenvoeging zorgde ervoor dat het totale wegennet binnen de gemeente geen eenduidige uitstraling meer had. Vooral de verblijfsgebieden in de verschillende kernen kenden een verschillende vormgeving maar ook diverse wegen met voornamelijk een verkeersfunctie waren niet conform de geldende richtlijnen vormgegeven.

In 2021 is in het verkeersveiligheidsplan van de gemeente benoemd dat de functie van veel wegen binnen de gemeente niet overeenkomt met de formele snelheden die daar gereden mogen worden. Op deze 'grijze wegen' wordt vaak bedoeld of onbedoeld harder gereden dan is toegestaan. In veel gevallen ontstaat hierdoor een risico voor het langzame verkeer. Het verkeersveiligheidsplan beschreef als uitvoeringsactie onder andere het opstellen van een categoriseringsplan voor de totale gemeente. Op die manier wordt duidelijk vastgelegd welke functies wegen binnen de gemeente hebben en daar vloeit dan uit voort hoe deze wegen moeten worden vormgegeven. Het categoriseringsplan vormt daarmee de opmaat voor het aanpakken van de 'grijze wegen'.

Ook werd in 2020 op landelijk niveau in de tweede kamer een motie aangenomen die uitgaat van een snelheid van 30 kilometer per uur als leidend principe binnen de bebouwde kom. Tot op heden geldt dat binnen de bebouwde kom 50 kilometer per uur de leidende snelheid is, tenzij anders wordt aangegeven. Gemeenten worden op basis van deze motie voor de uitdaging gesteld om hun wegennet opnieuw te beoordelen en aan te geven welke gebiedsontsluitingswegen kunnen worden gedowngraded naar een snelheid van 30 kilometer per uur. De uitdaging bestaat vooral uit het feit dat hierdoor een nieuwe wegcategorie in het leven wordt geroepen: de gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur. Deze wegen, waar nu in de meeste gevallen 50 kilometer per uur gereden mag worden, hebben zowel een verkeersfunctie alsook een verblijfsfunctie. Omdat de verkeersfunctie op deze wegen aanwezig blijft zijn diverse traditionele snelheidsremmers daardoor niet bruikbaar. Het wegbeeld moet dus zoveel als mogelijk zelf de snelheid van 30 kilometer per uur afdwingen. Om deze afweging te kunnen maken heeft het CROW in opdracht van met ministerie een afwegingskader opgesteld om deze beoordeling per weg te kunnen maken. Een inrichtingsprincipe voor deze nieuwe wegcategorie is op het moment van schrijven echter nog niet beschikbaar gesteld door het ministerie. Deze volgt naar verwachting in 2023.

Alphen aan den Rijn kiest ervoor om deze verschillende ontwikkelingen nu tegelijkertijd op te pakken binnen dit categoriseringsplan. Het plan beschrijft welke functies worden toegekend aan de verschillende wegen, welke snelheden hierbij horen en wat dit betekent voor de uitvoering.

2. Gevolgde werkwijze

Er is voor gekozen het uiteindelijke categoriseringsplan per kern te beschrijven. Bij deze beschrijving is steeds dezelfde werkwijze gebruikt:

Inventarisatie van de bestaande categorisering op straat

Per kern is in kaart gebracht hoe de huidige verdeling van verblijfsfuncties en verkeersfuncties is. Hierbij is een verdeling gehanteerd op basis van de huidige snelheden omdat de snelheden tot op heden onderscheidend waren voor de gekozen functie van de weg.

Inventarisatie van bestaande structuren

Aanpassingen in de functies van wegen kunnen van invloed zijn op bestaande routes voor specifieke modaliteiten. Om hier bij wijzigingen in de wegcategorie zo goed mogelijk rekening mee te kunnen houden zijn per kern de volgende structuren in beeld gebracht:

- **Nood- en hulpdiensten**
Voor de nood- en hulpdiensten kan de wijziging van de snelheden van invloed zijn op het behalen van de maximale aanrijtijden. De belangen die hierbij gemoeid zijn, verschillen per hulpdienst. De hulpdiensten maken grotendeels gebruik van dezelfde hoofdroutes. Omdat binnen de gemeente Alphen aan den Rijn geen specifiek aangewezen routekaart bestaat voor de nood- en hulpdiensten, is voor dit doel gebruik gemaakt van een overzichtskaart die aangeeft hoe vaak bepaalde wegvakken gebruikt worden door de brandweer.
- **Het openbaar vervoer**
Het openbaar vervoer in Alphen aan den Rijn beperkt zich tot het busvervoer dat binnen de huidige concessie wordt verzorgd door Arriva en het spoorvervoer van de Nederlandse Spoorwegen. Wijzigingen in de categorisering zijn vooral van invloed op het busvervoer. Voor de beoordeling van de categorisering is daarom gebruik gemaakt van de vigerende lijnennetkaart uit de dienstregeling van 2022 van Arriva. Op basis van deze kaart is beoordeeld of en in welke mate het busvervoer beïnvloed wordt door wijzigingen.
- **Het fietsnetwerk**
De fietsroutes zijn verdeeld in het hoofdfietsnetwerk en het secundaire fietsnetwerk. Deze structuren zijn vastgelegd in het fietsplan van de gemeente Alphen aan den Rijn en vormen de basis voor de fiets bij de beoordeling van de wegcategory. Daarnaast zijn er regionaal zogenaamde 'doorfietsroutes' bepaald, waarvan een deel momenteel in onderzoek is genomen.
- **Vrachtverkeer en landbouwverkeer**
Voor vrachtverkeer en landbouwverkeer bestaan geen afzonderlijk vastgelegde structuren. Zij zijn overal toegestaan met uitzondering van die plaatsen waar dit per verkeersbesluit verboden is. Omdat voor deze voertuigen de bereikbaarheid het voornaamste belang is, is in dit plan een overzicht opgenomen met de belangrijkste wegen voor deze gebruikersgroep. Hierbij zijn hoofdroutes benoemd die een aaneengesloten geheel vormen. Daarnaast zijn in sommige gevallen ook zogenaamde inprikkers benoemd die het verkeer vanaf de hoofdroutes naar de bestemmingsgebieden kunnen leiden.

Beschrijving van knelpunten

Van sommige wegen is op voorhand bekend dat hier een knelpunt of onduidelijkheid bestaat die is terug te voeren op de gekozen functie van de weg. Deze wegen zijn apart beoordeeld zodat deze categoriseringsvraagstukken direct meegenomen konden worden in de afweging om de categorisering te wijzigen.

Doorlopen van het afwegingskader voor 30 km/u binnen de bebouwde kom

Op basis van het door het ministerie ter beschikking gestelde afwegingskader, is per 50 km/u weg binnen de bebouwde kom beoordeeld of deze in aanmerking kwam voor degradatie tot 30 km/u weg. Ook is hierbij beoordeeld of het vervolgens gaat om een traditionele erftoegangsweg (ETW) of een gebiedsontsluitingsweg (GOW).

Naast de beoordeling van de bestaande 50 km/u wegen is ook een deel van de huidige 30 km/u wegen op basis van de afwegingskader beoordeeld. Het gaat hier om die wegen die al eerder een snelheid van 30 km/u hebben gekregen maar waarvan bekend is dat deze naast de verblijfsfunctie ook een verkeersfunctie vervullen. Deze wegen komen op basis van het afwegingskader in aanmerking voor de nieuwe wegcategorie Gebiedsontsluitingsweg 30. (GOW30).

Beschrijving van wijzigingen

Een verandering van de wegcategorie heeft in sommige gevallen tot gevolg dat alleen de maximumsnelheid wordt gewijzigd. In andere gevallen zal ook de inrichting van de weg moeten worden gewijzigd om de beoogde snelheid zoveel mogelijk af te dwingen. Daarnaast ontstaan ook wijzigingen wanneer wordt geconstateerd dat de huidige functie van de weg correct is maar de inrichting van de weg niet passend is bij die wegcategorie. Per kern wordt in het categoriseringsplan een beschrijving gemaakt van de wijzigingen in de wegategorisering en de bijbehorende wijzigingen in de infrastructuur.

3. Participatie en communicatie

Een categoriseringsplan voor een herkenbare indeling van wegen + participatie voor het aanpakken van de Grijze wegen

Een categoriseringsplan is een beleidsdocument dat de functies van wegen beschrijft binnen een gemeente. Ook laat het zien welke snelheden er op deze wegen mogen worden gereden. De beslissing voor welke functie en dus ook welke snelheid een weg toegewezen krijgt is van directe invloed op omwonenden en bedrijvigheid aan die weg, maar het is ook van indirecte invloed op een veel groter gebied om zo'n weg heen. Er kunnen door het wijzigen van de functie van een weg namelijk ongewenste – of juist gewenste – alternatieve routes voor verkeer ontstaan.

Daarom is het verstandig om naar de hele wegenstructuur en het totale verkeerssysteem van een gemeente te kijken, en op basis daarvan de categorisering van wegen te bepalen.

Een weg kan een verkeersfunctie of een verblijfsfunctie hebben - of beide. Bij het bepalen van de functie van een weg, wordt in eerste instantie uitgegaan van de bestaande functie van deze weg. Als er geen geluiden uit de samenleving komen waaruit blijkt dat er functiewijziging nodig is, dan blijft de bestaande functie behouden. De uitkomst hiervan is dat voor de meeste wegen de bestaande snelheid gelijk blijft, maar dat in sommige gevallen de inrichting zal moeten worden aangepast. In sommige gevallen is de inrichting namelijk niet passend bij de functie. In enkele gevallen wordt de maximumsnelheid verlaagd.

Omdat de functies en snelheden van wegen binnen dit plan maar op een beperkt aantal wegen wijzigen, is voor het vaststellen van de wegcategorie gekozen om deze af te stemmen met belanghebbendenvertegenwoordigers die beoordelen of de categorie ook daadwerkelijk passend is bij het gebruik. Hierbij is afstemming gezocht met:

- Veilig Verkeer Nederland;
- De fietsersbond;
- Arriva (het openbaar vervoer);
- Cumela, LTO (vertegenwoordiging landbouwverkeer);
- Greenport (vertegenwoordiging vrachtverkeer rondom Boskoop);
- Politie;
- Brandweer;
- Ambulance.

In sommige gevallen is geconstateerd dat de huidige inrichting van wegen, met de kennis van nu, niet passend is bij de functie de door die wegen wordt vervuld. In die gevallen zal (op termijn) een aanpassing van deze wegen plaatsvinden. Omdat die aanpassingen daadwerkelijk invloed zullen hebben op de leefomgeving van inwoners, wordt ervoor gekozen om inwoners op dat moment te betrekken en hen te informeren over de herinrichtingsopgave en met hen samen te beoordelen wat de best passende inrichting is. Vanuit de gemeente wordt in die gevallen aangegeven welk inrichtingsprincipe (de indeling van de beschikbare wegbreedte) passend is bij de betreffende wegcategorie. In gezamenlijkheid wordt vervolgens beoordeeld hoe dit principe fysiek wordt ingevuld. De functie van de weg staat daarbij vast en de inrichtingsprincipes ook, maar sommige keuzes voor bijvoorbeeld materiaal en logische plaatsing van inrichtingselementen (snelheidsremmers, groenvoorzieningen, parkeerruimte etc.) wordt in overleg met belanghebbenden

bepaald. Ook wordt bekeken of aanvullende wensen ten aanzien van de openbare ruimte hierbij direct meegenomen kunnen worden.

Het betrekken van inwoners op het moment van herinrichting is de meest passende wijze van participatie, omdat het vastleggen van de wegcategorie in het categoriseringsplan in de meeste gevallen niet leidt tot een aanpassing van de directe leefomgeving. In de situaties waar dit wel het geval is, is de termijn waarop een eventuele aanpassing plaatsvindt voor iedere weg verschillend. Dit komt omdat het moment van aanpassing wordt bepaald door verschillende factoren zoals het ongevalbeeld, de ongevalskans, het klachtenbeeld, de mogelijkheid om werkzaamheden te combineren met reeds ingeplande wegwerkzaamheden en de beschikbaarheid van (subsidie-)geld. Om deze reden wordt ervoor gekozen om de omwonenden (eventueel in de vorm van dorps- of buurtverenigingen) direct te betrekken op het moment dat er voor hen daadwerkelijk iets gaat veranderen in hun directe leefomgeving. Daarnaast wordt ook een aankondiging gedaan in de Week In Beeld, dat “de gemeente voornemens is om ... [vul in per project]”.

Het college stelt de raad voor om het categoriseringsplan vast te stellen en in te stemmen met de gekozen categorie indeling en communicatieaanpak. Het geschetste toekomstbeeld dient als ‘stip op de horizon’ voor verdere ontwikkelingen.

Ook wordt de raad te zijner tijd, per project, gevraagd de financiële middelen ter beschikking te stellen voor de benodigde aanpassingen aan de wegen. In de commissievergadering neemt zij kennis van de gekozen categorisering en de gevolgen hiervan voor de inrichting.

Ter verduidelijking hieronder een opsomming van de participatie- en communicatie- en beslismomenten:

1- Bij de planvorming

Tijdens het opstellen van het plan is ruggenspraak gehouden met diverse maatschappelijke en zakelijke belangenvertegenwoordigers (VVN, Fietzersbond, Openbaar vervoerder, nood- en hulpdiensten, LTO, Cumela, Greenport). Het plan wordt voorgelegd aan het college van B&W ter goedkeuring.

2- Bij de vaststelling

Het plan wordt, voorafgaand aan vaststelling, toegelicht aan de Raad tijdens een informatiemarkt en ter kennisgeving en verduidelijking behandeld in een commissie vergadering van de Raad. Hierna volgt vaststelling van het plan in de Raadsvergadering.

3- Bij de financiering

De voorgenomen aanpassingen aan wegen worden geprioriteerd en in projectplannen beschreven. Per projectplan of bundel van plannen, wordt de Raad gevraagd de financiële middelen ter beschikking te stellen voor deze projecten.

4- Bij de projectvoorbereiding

Na toekenning van de gevraagde financiële middelen wordt het project voorbereid volgens de vaste voorbereidingsprocedure van het ingenieursbureau. Onderdeel van deze voorbereiding is ook een participatietraject met de direct betrokken bewoners in de projectomgeving.

Wanneer de aanpassing een wijziging betreft waarvoor een (verkeers-)besluit moet worden genomen, dan kunnen belanghebbenden bovendien ook formeel bezwaar maken.

5- Bij de projectuitvoering

Bij de daadwerkelijke uitvoering worden direct omwonenden en betrokkenen geïnformeerd over de werkzaamheden en is er een vast aanspreekpunt bij de uitvoerende partij.

4. Uitgangspunten voor categorisering

Bij het herzien van de wegcategoryering zijn verschillende uitgangspunten gehanteerd om de belangen van de diverse betrokkenen zo goed mogelijk te behartigen. Ook is rekening gehouden met een haalbare invoering van 30 kilometer per uur binnen de bebouwde kom als leidend principe. De gehanteerde uitgangspunten worden hieronder verder benoemd.

Alphen aan den Rijn hanteert 30 km/u binnen de bebouwde kom als leidend principe

Los van mogelijke maatwerkoplossingen kiest Alphen aan den Rijn voor een systeem waarbij 30 km/u binnen de bebouwde kom de norm is. Zij sluit hierbij aan op de landelijk ingezette maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid. Dit houdt in dat bij nieuwe ontwikkelingen uitgegaan wordt van een snelheid van 30 km/u en dat vervolgens wordt gekeken of de weg een verblijfsfunctie of een verkeersfunctie heeft. Pas wanneer een weg alleen een verkeersfunctie heeft met als doel het snel en doelmatig verplaatsen van verkeer, kan overwogen worden om een snelheid van 50 km/u te hanteren. In dat geval moet de inrichting van de weg ten minste vrijliggende fietsinfrastructuur bevatten en bij voorkeur ook voorzien zijn van gescheiden rijbanen.

Voor het bestaande wegennet wordt uitgegaan van de wegcategoryering op basis van het landelijk gehanteerde afwegingskader maar hiervan kan afgeweken worden indien zwaarder wegende belangen worden geschaad.

Aanpassingen binnen de bebouwde kom

De wegen waar de gemeente invloed op heeft qua categorisering, liggen zowel binnen als buiten de bebouwde kom. De wegen buiten de bebouwde kom die ook in beheer zijn van de gemeente, zijn echter allemaal al aangewezen als 60 km/u erftoegangswegen. Deze wegen blijven ongewijzigd. De overige wegen buiten de bebouwde kom zijn niet in beheer van de gemeente en maken daarom geen deel uit van dit categoriseringsplan. Op een enkele aanpassing van de komgrens na, vinden alle aanpassingen plaats binnen de bebouwde kom.

De ringstructuur van Alphen aan den Rijn

Alphen aan den Rijn heeft in het verleden gekozen voor een systeem met een centrumring. Deze ringstructuur is gekozen op basis van doelmatige verplaatsingen zonder daarmee de verblijfsgebieden onnodig te belasten. Het systeem van de centrumring functioneert naar behoren, is van groot belang voor de bereikbaarheid en bestaat vrijwel overal uit infrastructuur die geschikt is voor een veilige afwikkeling van het verkeer met vrijliggende fietsvoorzieningen. De ring wordt om die redenen niet gedowngraded naar 30 km/u.

Bestaande 30 km/u verblijfsgebieden

In grote delen van Alphen aan den Rijn bestaan al geruime tijd 30 km/u verblijfsgebieden. Deze gebieden hebben voornamelijk een verblijfsfunctie en zijn ook als zodanig ingericht. Deze gebieden blijven ongewijzigd. Alleen wegen die in het verleden zijn aangewezen als 30 km/u verblijfsgebied maar in de praktijk toch een duidelijke verkeersfunctie vervullen (veelal zijn dit de 'grijze wegen'), komen in aanmerking om te worden aangewezen als GOW30.

Een gebiedsontsluitingsweg 30 km/u ziet er anders uit dan een verblijfsgebied 30 km/u

Bij de keuze voor 30 km/u binnen de bebouwde kom als leidend principe, en daarmee de keuze voor introductie van de gebiedsontsluitingsweg 30 (GOW30), wordt ook gekozen van een aantal belangrijke verschillen tussen deze wegcategorieën. Dit houdt in dat op een GOW30 meer verkeer mogelijk is dan op een erftoegangsweg 30 (ETW30) en dat hier mogelijk wel geregelde voorrang kan plaats vinden. Ook snelheidsremmers worden minder toegepast en als ze worden toegepast zal dat in veel gevallen alleen op kruispunten zijn.

Geen snelheidsverhogingen

De herziening van de categorisering heeft tot doel het totale wegennet veiliger te maken en daar waar dit gecombineerd kan worden met een meer doelmatiger inrichting en een verbetering van de leefbaarheid wordt dit zoveel mogelijk meegenomen. Er is geen aanleiding om snelheden naar boven bij te stellen. Binnen het categoriseringsplan worden daarom ook geen snelheidsverhogingen doorgevoerd.

Juridisch kader

Met de introductie van de wegcategorie 'gebiedsontsluitingsweg 30' (GOW30) ontstaat een situatie waarbij de huidige regelgeving voor inrichting van een 30 km/u weg niet geschikt is voor toepassing op een gebiedsontsluitingsweg. Twee belangrijke punten spelen hierbij een rol:

- Het regelen van voorrang op 30 km/u wegen onderling wordt binnen de huidige regelgeving niet gedaan. De introductie van een GOW30 maakt de regeling van voorrang in sommige gevallen wel wenselijk.
- Het kiezen van een snelheid van 30 km/u wordt binnen de bestaande regelgeving toegestaan op wegen die voornamelijk een verblijfsfunctie hebben. De GOW30 heeft juist naast de verblijfsfunctie ook een duidelijke verkeersfunctie.

Verwacht wordt dat deze punten spoedig in landelijke regelgeving worden aangepast. Tot die tijd is de fysieke inrichting van GOW30 wegen alleen mogelijk indien hierover vooraf goede afspraken worden gemaakt met politie en handhaving.

Realistisch, doelmatig en spaarzaam

De herziening van de categorisering heeft als primaire doel de verkeersveiligheid te vergroten maar het omlaag brengen van snelheden is geen doel op zichzelf. De voorstellen die in dit plan worden gedaan zijn voorlopig 'Realistisch, doelmatig en spaarzaam'. Dit houdt in dat in sommige gevallen gekozen kan worden een goed en veilig functionerende weg die tevens technisch in orde is, voorlopig niet te wijzigen, ook indien deze aan andere categorie krijgt toegewezen in dit plan. Het wensbeeld voor de toekomst (de 'stip op de horizon') wordt dan wel omschreven maar de daadwerkelijke aanpassing wordt dan pas meegenomen op het moment van herinrichting en/of herriolering.

Technologische ontwikkelingen als hulpmiddel

De plannen houden rekening met toekomstige technologische ontwikkelingen zoals ISA (intelligente snelheids assistentie). Deze techniek is sinds medio 2022 verplicht gesteld in nieuwe voertuigen en zorgt ervoor dat de bestuurder geattendeerd wordt op de maximale snelheid die op die specifieke locatie van kracht is. Dit is van groot belang voor de nieuw te introduceren wegcategorie 'gebiedsontsluitingsweg 30' (GOW30). Op deze wegen is de verkeersfunctie nadrukkelijk aanwezig en

is de toepassing van traditionele snelheidsremmers zoals drempels en wegversmallingen in sommige gevallen minder wenselijk. De zenders die deze snelheden ter plaatse moeten sturen worden opgenomen in bebording. Bij onderhoud van komborden wordt nu al rekening gehouden met de implementatie van deze systemen.

Bedrijventerreinen

Alphen aan den Rijn kent bedrijventerreinen in diverse kernen. Deze bedrijventerreinen liggen veelal binnen de bebouwde kom en hebben niet zozeer een verkeersfunctie die op continue doorstroming is gericht. De gebieden hebben vooral bestemmingen en kennen veel uitwisseling van verkeer van en naar de bedrijfspcelen. In sommige gevallen lopen er ook fietsroutes door deze terreinen maar het fietsgebruik op deze terreinen is relatief laag. De uitwisseling van verkeer op deze terreinen, het ontbreken van een doorstromingsnoodzaak en de incidentele aanwezigheid van fietsers, pleiten voor een categorisering als 30 km/u gebiedsontsluitingsweg. De terreinen worden dan ook als zodanig aangewezen. De directe noodzaak om deze nieuwe categorisering te implementeren is hier echter een stuk lager dan de overige gebieden binnen de bebouwde kom vanwege de toch al lage snelheden van het vrachtverkeer en de beperkt aanwezige fietsers. Het effectueren van de nieuwe categorisering krijgt daarom binnen het totaal een lage prioriteit maar kan bijvoorbeeld wel bij groot onderhoud of herinrichting meegenomen worden.

Adviessnelheden

Op enkele plaatsen binnen de gemeente worden adviessnelheden gebruikt. In de meeste gevallen zijn dit stukken van de 50 km/u gebiedsontsluitingswegen. Het aanwijzen van gebiedsontsluitingswegen met een adviessnelheid van 30 km/u verandert hier niks aan.

Lokale snelheidsverlagingen

Op enkele plaatsen is mogelijk een verlaging van de snelheid naar 30 km/u wenselijk zonder dat dit geldt voor het totale wegvak. Dergelijke snelheidsverlaging blijven mogelijk maar maken geen onderdeel uit van de wegcategory.

5. De bestaande wegategorisering en het huidige gebruik

De wegategorisering van de gemeente Alphen aan den Rijn maakt onderscheid tussen de volgende weg categorieën:

Binnen de bebouwde kom:

Soort weg	Toegestane snelheid
Woonerven	Stapvoets (15 km/u)
Erftoegangswegen	30 km/u
Gebiedsontsluitingswegen*	(30 km/u*), 50 km/u, 70 km/u

Buiten de bebouwde kom:

Soort weg	Toegestane snelheid
Erftoegangswegen	60 km/u
Gebiedsontsluitingswegen	80 km/u (alleen provinciale wegen)
Stroomwegen	100/120/130 km/u (alleen rijkswegen)

** De GOW 30 is een nieuwe wegategorie die in Nederland nog niet officieel is benoemd en beschreven maar die, naar aanleiding van een aangenomen motie in de Tweede Kamer, verder wordt uitgewerkt. Deze nieuwe categorie heeft gevolgen voor de categorisering van wegen in Alphen aan den Rijn.*

De bestaande calamiteitenroutes

De gemeente 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.

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.

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. De

OV-routes zijn daarom onderdeel van de afweging die wordt gemaakt om een weg al dan niet een nieuwe categorie toe te kennen.

6. Nieuwe structuren van Alphen aan den Rijn

Naast de bestaande structuren binnen Alphen aan den Rijn zijn er ook structuren die wel als zodanig worden gebruikt maar niet eerder formeel zijn vastgelegd. Dit zijn de structuren voor het vrachtverkeer en het landbouwverkeer. In dit hoofdstuk worden deze structuren beschreven.

Keuze voor route vrachtverkeer

De categorisering van wegen kent nog geen aparte toegewezen structuren voor het vrachtverkeer en het landbouwverkeer. In dit categoriseringsplan wordt een aparte structuur benoemd die als hoofdroute voor het vrachtverkeer geldt. Dit houdt in dat op deze wegen vrachtverkeer is toegestaan en dat deze wegen daar ook geschikt voor zijn of in de toekomst geschikt voor worden gemaakt. Vanaf dit hoofdrouthenetwerk zijn in sommige gevallen “inprickers” benoemd. Dit zijn de wegen die bij voorkeur gebruikt worden door het vrachtverkeer tussen de hoofdroute en de uiteindelijke bestemming. Deze routes worden niet speciaal voor het vrachtverkeer ingericht maar bij eventuele herinrichting wordt extra aandacht besteed aan de aanwezigheid van het vrachtverkeer. Tot slot mag vrachtverkeer overal komen, behalve waar dit is verboden door ingestelde vrachtverboden, lengte-, breedte-, hoogte en/of gewichtsbeperkingen.

Keuze voor het landbouwverkeer

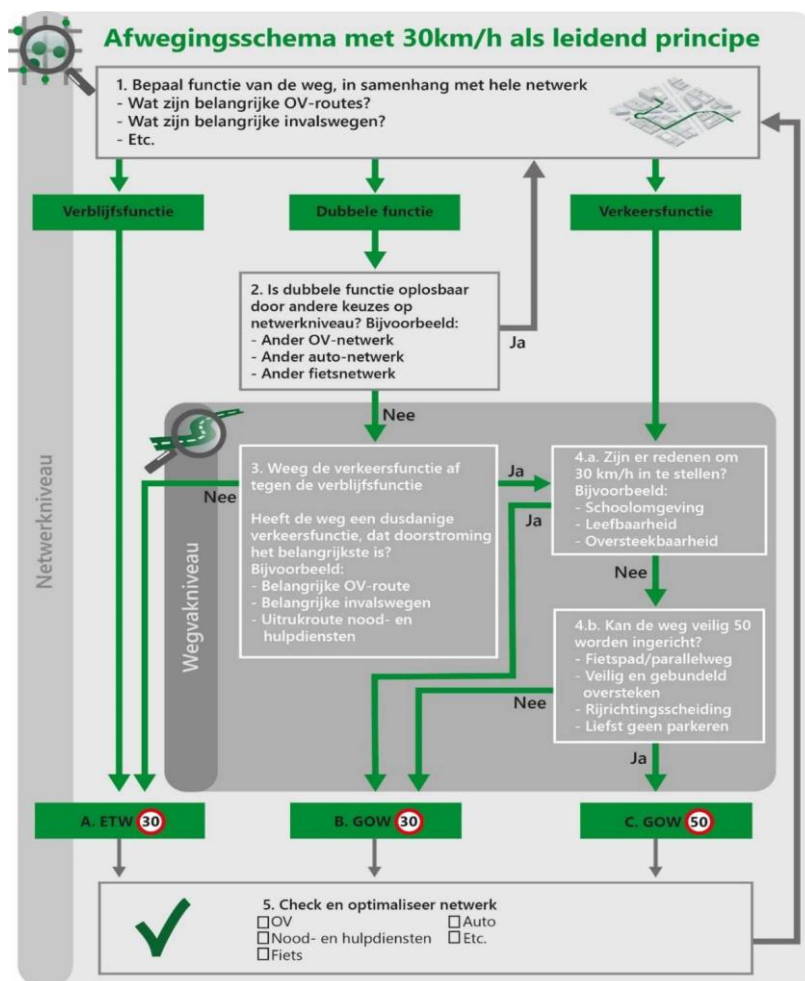
Voor het landbouwverkeer bestaat geen volledig apart netwerk. De reden hiervoor is dat het landbouwverkeer, met name in het buitengebied, veelal gebruik maakt van kleine wegen tussen de landbouwbedrijven en de akkers. In sommige gevallen mag landbouwverkeer bij uitzondering gebruik maken van structuren voor de fiets. Een tendens binnen de landbouwsector is dat voertuigen steeds groter en zwaarder worden. Dit leidt in sommige gevallen tot conflicten met het overige verkeer (vooral met de fietser). Om die reden is besloten een hoofdnetwerk voor het landbouwverkeer te benoemen. Op deze wegen wordt uitdrukkelijk rekening gehouden met de aanwezigheid van landbouwverkeer. Tot slot mag landbouwverkeer overal komen, behalve waar dit is verboden door ingestelde vrachtverboden, lengte-, breedte-, hoogte en/of gewichtsbeperkingen.

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

Op 27 oktober 2020, is in de Tweede Kamer een motie aangenomen waarin de regering wordt verzocht, in overleg met gemeenten en SWOV een afwegingskader te ontwikkelen waarbij de maximumsnelheid van 30 km/u als leidend principe wordt gehanteerd, met de mogelijkheid hier op doorgaande wegen vanaf te wijken als dat veilig kan.

Het opstellen van dit afwegingskader is gedaan door het CROW. Het afwegingskader maakt duidelijk welke gebiedsontsluitingswegen die nu 50 km/u zijn veilig kunnen worden afgewaardeerd naar 30 km/u maar met behoud van de ontsluitende functie. Het afwegingskader geeft ook ruimte voor het behouden van een 50 km/u structuur binnen de bebouwde kom wanneer dit vanuit veiligheid, leefbaarheid en/of bereikbaarheid noodzakelijk is. Het afwegingskader is geen ontwerp-principe of inrichtingsrichtlijn. Het is een keuze hulpmiddel om volgens een vaste redeneerlijn te bepalen of wijziging van de maximumsnelheid wenselijk is of niet.

In het categoriseringsplan voor Alphen aan den Rijn is een afweging gemaakt van wegen die van 50 naar 30 km/u zouden kunnen onder de noemer GOW 30. Ook zijn wegen benoemd die weliswaar al zijn aangewezen als 30 km/u weg maar waarvan in de praktijk blijkt dat deze toch ook een ontsluitende functie hebben, deze wegen blijven 30 km/u maar worden in dit document benoemd om op termijn ook ingericht te kunnen worden als een 30 km/u weg met een ontsluitende functie.



8. Toekomstige wijzigingen

Het categoriseringsplan beschrijft de functie van wegen en deelt het wegennet in, in categorieën. Deze indeling is weloverwogen opgesteld in samenspraak met belanghebbenden en belangenvertegenwoordigers binnen en buiten de gemeentelijke organisatie.

In de notitie Grijze Wegen (onderdeel van verkeersplan 2021) is beschreven dat gemotiveerd afgeweken kan worden van het categoriseringsplan. Deze afwijkingsbevoegdheid werkt via een vaste procedure en kan alleen van kracht worden wanneer de afwijking unaniem akkoord wordt bevonden door de aangewezen vertegenwoordigers van:

- Het team Ruimte;
- Het team Beheer en beleid Openbare Ruimte.

Deze teams zien erop toe dat een afwijking niet resulteert in een 'Grijze weg'. Daarnaast bepalen zij onder welke voorwaarden tot afwijking kan worden overgegaan.

Deze teams zullen in geval van een gewenste wijziging altijd advies inwinnen bij:

- De afvaardiging van Politie, Brandweer en Ambulance;
- Het openbaar vervoer bedrijf.

De afvaardiging van Politie, Brandweer en Ambulance en het openbaar vervoer bedrijf geven een zwaarwegend maar niet-bindend advies. Dit houdt in dat dit advies wordt overgenomen tenzij aantoonbaar zwaarder wegende argumenten het negeren van het advies noodzakelijk maken. In dergelijke gevallen geldt een inspanningsverplichting voor de aanvrager om flankerende maatregelen te treffen die de bezwaren van de nood- en hulpdiensten zoveel mogelijk wegnemen. Ten aanzien van het openbaar vervoer moet rekening gehouden worden met de gevolgen van de wijziging voor de afspraken zoals deze zijn verwoord in de dan geldende concessie.

Indien een afwijking van het categoriseringsplan wenselijk is, wordt de afwijking beschreven en gemotiveerd door de aanvrager (dit kan in principe iedereen zijn). De aanvraag wordt vervolgens geagendeerd en besproken in het verkeersoverleg en het vakgroep overleg Verkeer. In deze overleggen wordt het voornemen tot wijziging gemotiveerd door de aanvrager en vindt discussie plaats. Op basis van de inhoudelijke discussie wordt door de twee afzonderlijke beslissingsbevoegde afdelingen en belangenvertegenwoordigers geadviseerd over de voorgenomen wijziging. Alleen in geval van unanieme instemming van de teams Ruimte en Beheer wordt overgegaan tot wijziging.

Wanneer tot wijziging wordt overgegaan kunnen de teams Ruimte en/of Beheer openbare ruimte nog wel aanvullende maatregelen benoemen. Indien de aanpassing van de categorisering aanvullende investeringen en/of beheerkosten met zich meebrengt, dan zijn deze kosten in de basis voor de aanvrager, tenzij voorafgaand aan de wijziging anders wordt overeengekomen.

In uitzonderlijke gevallen kan het wenselijk zijn om toch af te wijken van de categorisering terwijl dit vanuit de afdelingen Ruimte en/of Mobiliteit niet wenselijk wordt geacht. Dit kan het geval zijn wanneer de beslissing bijvoorbeeld bestuurlijk wordt geforceerd. In dergelijke gevallen wordt

gedocumenteerd waarom wordt afgeweken en wie eventuele lasten (financieel en qua personele inzet) draagt indien deze beslissing toch tot klachten leidt.

Afwijkingen van het categoriseringsplan worden ter besluitvorming aan het College van Burgemeester en Wethouders voorgelegd. Het College kan in dergelijke gevallen beslissen over een afwijking van het vigerende beleid.

9. Kaartbeelden en modules per kern

In de bijlagen bij dit document zijn per kern de volgende zaken in kaart gebracht

- **De huidige wegenstructuur**
Deze kaarten geven aan hoe de huidige verdeling van snelheden is. In de huidige situatie zijn alle gebiedsontsluitingswegen nog 50 (of 70) kilometer per uur. De erftoegangswegen zijn in de huidige situatie allemaal 30 kilometer per uur.
- **De beoogde wegenstructuur**
Dit is de situatie waarbij de voor alle gebiedsontsluitingswegen (50 en 70 kilometer per uur) en alle bestaande erftoegangswegen (30 kilometer per uur) een afweging is gemaakt of een aanpassing van de functie wenselijk is. Op deze kaart bestaan naast de erftoegangswegen ook gebiedsontsluitingswegen met een snelheid van 30 kilometer per uur.
- **De beoogde hoofdroutes voor het vrachtverkeer**
Hier wordt aangegeven welke hoofdroutes voor het vrachtverkeer worden benoemd. Op deze routes wordt expliciet aandacht geschonken aan de aanwezigheid van zwaar verkeer.
- **De beoogde hoofdroutes voor het landbouwverkeer**
Hier wordt aangegeven welke hoofdroutes voor het landbouwverkeer worden benoemd. Op deze routes wordt expliciet aandacht geschonken aan de aanwezigheid van zwaar verkeer.

Per kern is een module opgesteld die systematisch ingaat op de bestaande situatie, de huidige knelpunten en de beoogde nieuwe categorisering.

- Module 1: Aarlanderveen
- Module 2: Alphen aan den Rijn
- Module 3: Benthuizen
- Module 4: Boskoop
- Module 5: Hazerswoude Dorp
- Module 6: Koudekerk aan de Rijn, Hazerswoude Rijndijk, Groenendijk
- Module 7: Zwammerdam