

Opdrachtgever	Gemeente Alphen aan den Rijn
Datum	24 oktober 2022
Onderwerp	Beantwoording vragen nav. zienswijze HWD-zuidwest
Kenmerk	011349.20221019.M01.01
Pagina	1/3

Aanleiding

De gemeente Alphen aan den Rijn heeft voor de beantwoording op de zienswijze voor de BP zuidwestelijke wijkontsluitingsweg aan Goudappel gevraagd om een aantal van de vragen in een aparte memo te beantwoorden. Het betreft de volgende vragen;

1. *Verkeersveiligheid ter hoogte van de garage Breitnerlaan 26 bij het aantal te verwachten mvt (500) – hieraan gekoppeld de breedte van de weg 4.80 ipv 5.80. Wanneer kies je waarvoor.*
2. *Verkeersveiligheid op de schoolroute door de veranderende verkeersstromen. Het gaat dan over de Breitnerlaan – F. Bolstraat – F. Halsstraat – fietstunneltje en dezelfde route naar de Vincent van Goghstraat naar de st. Michaelschool*

Bij de beantwoording van de eerste vraag spitsen wij het antwoordt op in twee deelvragen, de gekozen rijbaanbreedte (a) en de veiligheid thv. huisnummer 26 (b).

1a. Keuze rijbaan nieuwe ontsluitingsweg nabij Breitnerlaan

Bij het bepalen van een type weg en de daaruit vloeiende maatvoering kijkt men naar de samenhang van locatie, functie van de weg, de soort weggebruikers en de hoeveelheid weggebruikers en het gedrag (snelheid).

Bij de nieuwe wijkontsluiting aan de zuidkant van Hazerswoude-Dorp is met behulp van een verkeersmodel (bij benadering) de hoeveelheid verkeer berekend. Op basis van de hoeveelheid huizen in een gebied en ligging ten opzichte van hoofdwegen is te bepalen hoeveel verkeer op welk stuk weg zal gaan rijden. Uit het verkeersmodel komt een te verwachten intensiteit van 500 mvt/etm (motorvoertuigen per etmaal). In verkeerskundige termen is deze hoeveelheid verkeer gelijk aan een rustige woonstraat (dit is ongeveer de hoeveelheid verkeer wat nu ook op de Breitnerlaan rijdt). Een rustige woonstraat valt in de verkeerskundige categorie "erftoegangswegen binnen de bebouwde kom" (ETW Bibeko). Wanneer we naar de ligging in het netwerk kijken is een grote hoeveelheid fietsers niet te verwachten. Er is geen (middelbare)school of groot bedrijf op- of nabij deze route aanwezig wat een aparte fietsvoorziening kan vragen. Gemengd verkeer is dus mogelijk.

Een andere soort weggebruiker die bepalend kan zijn voor de wegbreedte zijn grote voertuigen zoals vrachtwagens en/of landbouwverkeer. In een woonwijk zal altijd (incidenteel) vrachtverkeer aanwezig zijn zoals een vuilniswagen, verhuishuiswagen en brandweervoertuigen. Aangrenzend aan dit wegvak zit maar één landbouwperceel, grote hoeveelheden landbouwverkeer is hier niet te verwachten. Omdat het hier gaat over

incidenteel verkeer hoeft de weg niet te faciliteren in een gegarandeerde rijksnelheid maar is het voldoende als de doorgang fysiek mogelijk is, mogelijk met aangepaste snelheid.

Wanneer alle factoren bij elkaar worden opgeteld kan het deel van de nieuwe ontsluitingsweg nabij de Breitnerlaan worden uitgevoerd als minimale erftoegangsweg. De ETW's kennen in Nederland twee breedtes 4,80m en 5,80m. Deze maten zijn bepaald op basis van de hoeveelheid verkeer dat elkaar ontmoet en de fysieke ruimte die daarbij nodig is zonder dat er twijfel ontstaat of er voldoende ruimte is. Tot 2500 mvt/etm volstaat een wegbreedte van 4,80m.

1b. Veiligheid thv huisnummer 26

In de huidige situatie grenst de garage van Breitnerlaan 26 direct aan op de rijbaan van de openbare weg. De Hobbemastraat is een rustige woonstraat met weinig verkeer. In het voorliggende ontwerp sluit de nieuwe zuidelijke ontsluitingsweg aan op de Breitnerlaan ter hoogte van huisnummer 26. Hierdoor zal er meer verkeer langs de woning komen. Met behulp van het verkeersmodel is berekend dat in de nieuwe situatie hier ongeveer 500mvt per etmaal komen te rijden. Bij deze aantallen spreken we nog steeds van een erg rustige woonstraat (zie ook vorig hoofdstuk). Door het toevoegen van een trottoir aan de westzijde van de rijbaan vergroot de afstand tussen de rijbaan en de garage. Hiermee is er voldoende ruimte om veilig de garage uit te rijden en naderende weggebruikers waar te nemen en voorrang te geven.



Figuur 1.1; Luchtfoto met in de rode cirkel de locatie van de garage.

2. Verkeersveiligheid op de schoolroute

Door de aanpassingen op de kruising N209 en het toevoegen van de zuidelijke ontsluitingsweg gaan de verkeersstromen in de hoek tussen de Dorpstraat-west en N209 (zuid) veranderen. De totale hoeveelheid verkeer in dit gebied blijft ongeveer gelijk. In de studie is er per weg bepaald wat de maximaal toelaatbare hoeveelheid verkeer is. Daarnaast is er een telling uitgevoerd en is er met een model berekend wat de prognoses zijn per variant per weg. De capaciteit van de wegen is tussen de 3000 en 4000 mvt/etm. Op de wegen rond de schoolroute zijn de verschillen tussen de huidige en nieuwe situatie minimaal. De hoeveelheid verkeer blijft overal onder de 1000 mvt/etm. Wat in dit geval neerkomt op een verhouding van 0.05 tot 0.25 tussen intensiteit en toelaatbare intensiteit.

De routes die automobilisten rijden gaat wel veranderen. In de huidige situatie gaat het grootste deel van het verkeer in de ochtendspits richting de Dorpstraat. In de avondspits komt al het verkeer vanaf de Dorpstraat de woonstraten in. Met het toevoegen van de zuidelijke ontsluitingsweg zal het verkeer meer gespreid door het gebied rijden.

Door deze spreiding zal het aantal ontmoetingen tussen auto's en scholieren in de buurt van de Dorpstraat afnemen en zuidelijker in de wijk mogelijk iets toenemen. Wij gaan er dan ook vanuit dat de "gemiddelde" veiligheid (gemeten naar het aantal ontmoetingen tussen auto's en fietsen) gelijk blijft. Met de inrichting van de wijk als woongebied en de lage hoeveelheid verkeer is het niet aannemelijk dat de verkeersveiligheid afneemt.