

Kruispunt N209 - Dorpsstraat in Hazerswoude-Dorp

Bushalte richting Hazerswoude-Rijndijk voor of na de kruising N209 – Dorpsstraat?

In de jongste plannen voor de tijdelijke aanpassing aan het kruispunt Hazerswoude-Dorp is de bushalte “Dorp” in noordelijke richting voorbij de kruising met de Dorpsstraat geprojecteerd. Deze wens komt waarschijnlijk voort uit het Handboek Ontwerpcriteria Wegen versie 4.0 van de Provincie Zuid-Holland waarin als **aandachtspunt** is opgenomen: *“Bij voorkeur ligging van de halte na de kruising”* (p150). Toch is het gerechtvaardigd om in de onderhavige situatie een bredere afweging te maken tussen het handhaven van de locatie ten zuiden van de Dorpsstraat en het verplaatsen van de halte bij de nieuwe inrichting van de kruising. Is er steekhoudende reden om af te wijken van de voorkeur als gevolg van ruimtegebrek aan de noordzijde? Bij de bredere afweging spelen naast ruimtelijke inpassing nog enkele belangrijke aspecten: het reizigersbelang, de verkeerveiligheid, de capaciteit van de kruising.

Het belang van de reiziger voorop.

Openbaar vervoer is er voor de reiziger. Vandaaruit bekeken zijn vooral ruimte, gebruiksgemak, zichtbaarheid, (verkeers)veiligheid en betrouwbaarheid belangrijk. Het handhaven van de haltelocatie aan de zuidzijde is gunstig t.o.v. de voetgangersoversteekplaats, die ook aan de zuidzijde van het kruispunt is gesitueerd. Er is daar voldoende ruimte voor een haltekom waarin twee bussen kunnen halteren (26m). Er is ook voldoende ruimte voor perron, fietsenstallingen enabri. De heen- en terughalte liggen dicht bij elkaar waardoor ook de fiets voor de retourreiziger dichterbij staat. Al deze aspecten zullen minder goed uitpakken als de bushalte voorbij de kruising wordt gesitueerd.

De dienstregeling.

Er worden hoge eisen gesteld aan een betrouwbare dienstregeling. Het betreft hier een voormalige R-NET-halte waar destijds extra kwaliteitscriteria zijn gehanteerd (herkenbaarheid, voorzieningen, afmetingen). Bovendien is het een tijdhalte, hetgeen betekent dat de bus daar niet mag vertrekken voor het aangegeven tijdstip. Momenteel maken twee lijnen gebruik van de halte, lijn 165 (2 x per uur) en 187 (1x per uur). De halteringsmomenten van de twee lijnen liggen dicht bij elkaar zodat de kans bestaat dat er soms twee bussen gelijktijdig op de halte aanwezig zijn.

Regelmaatsbeheersing

Bij een haltelagging voorbij de kruising is bevoordeling van de bus eenvoudig. De groenfase voor het verkeer van zuid naar noord wordt binnen bepaalde grenzen verlengd. De bus kan snel de halte bereiken. De bus heeft voorrang bij het uitrijden, maar kan gehinderd worden door achteropkomend verkeer (twee rijstroken ter plekke samenvoegen!).

Bij het handhaven van de huidige lagging wordt de regelmaat bevorderd door de verkeersregelininstallatie (VRI) met een prioriteringssysteem voor de bus uit te rusten (conform de huidige situatie). Tijdige inmelding zorgt ervoor dat de bus de halte vlot kan bereiken (verleng-groen voor zuid-noordverkeer). Na het halteren meldt de bus zich bij de VRI en na het op rood zetten van de conflictrichtingen en het op groen zetten van de “rechtsaffer zuid naar oost” kan de bus, gebruik makend van deze rechtsafstrook, conflictvrij rechtdoor de kruising oversteken. Door het vervallen van de halte “Zwembad” ondervindt de bus tot aan de sporadisch gebruikte halte Galgweg (2 km verder) ook geen hinder van files. Immers, als de bus oprijdt staat het verkeer van zuid naar noord stil. Nadeel van halteren vóór de kruising is dat de bus ook als er geen passagiers zijn die in- of uit

willen stappen, toch langs de halte moet rijden. In de spitsuren waarin vertraging het meest voorkomt is de kans op “geen in- of uitstappers” heel klein. Overdag betekent een tijdhalt in veel gevallen dat toch (kort) gestopt moet worden op de halte.

Ook het handhaven van de huidige situatie, waarbij de rechtsaffer gecombineerd wordt met de rechter rechtdoorgaande rijstrook, is een te onderzoeken optie (regeling conform de huidige situatie). Nadeel is dan dat er minder tijd overblijft voor voetgangers die de Dorpsstraat oost willen oversteken.

Verkeersveiligheid.

Bij een ligging ten zuiden van de kruising is het in- en uitvoegen van de bus volledig conflictvrij. Er is een relatief korte rechtsafstrook zuid naar oost. Door een verdere herinrichting van het halteringsgebied kan de rechtsafstrook nog wordt verlengd. Nader onderzoek moet uitwijzen wat nodig is. Bij het halteren aan de noordzijde is het weggrijden van de bus eenvoudig, maar niet geheel zonder risico's. Wanneer de zuid-noordstroom groen heeft worden er ter hoogte van de invoegbeweging van de bus ook twee rijstroken samengevoegd. Dit is onwenselijk, maar een onvermijdelijke situatie die overigens naast onveiligheid ook vertraging kan opleveren, met name in de spitsperiode.

In het concept wegontwerp wordt een vijfde poot op het kruispunt aangesloten: een ingang naar het parkeerterrein en het achterliggende woon- en winkelgebied, deels samenvallend met de toegang naar de bushalte. Onderzocht moet worden of dit voldoende duidelijk en veilig kan worden ingericht, ook met het oog op het intensieve gebruik van deze weg die overigens tussen de ov-fietsenstalling en de bushalte door loopt.

Met een hek op de middengeleider tussen de bushaltes aan de zuidzijde moet worden voorkomen dat reizigers daar de N209 “wild” gaan oversteken maar gebruik maken van de beveiligde voetgangersoversteekplaats.

Capaciteit van de kruising.

Aan de hand van een ontwerp van de kruising met handhaving van de huidige halte(locatie) moet worden vastgesteld of voldoende capaciteit geboden wordt aan het verkeer. Naar verwachting zal deze niet noemenswaard afwijken van de situatie met een halte voorbij de kruising, waarvan is doorgerekend dat de cyclustijden voldoen. De invloed van de vijfde poot moet overigens ook nog worden onderzocht.

Beschikbare ruimte voor een halte voorbij het kruispunt.

De halte wordt aangelegd op een bestaand parkeerterrein. Dit gaat ten koste van parkeerplaatsen. De mate waarin hangt af van de ontwerpeisen van de halte. Als deze in overeenstemming worden gebracht met (opnieuw) het R-NET-niveau is nog meer ruimte nodig. Indien de halte blijft bij het tankstation kan de ruimte tussen de verbrede N209 en de bestaand bebouwing, conform het concept wegontwerp van de gemeente, worden heringericht zonder verlies van parkeerplaatsen. Dit is een nadrukkelijke eis van de aanpalende winkeliers. De ontsluiting van het achterliggende gebied kan via de aansluiting van de Ridder van Montfoortlaan op de N209 (rechtsaf in en rechtsaf uit). Voor personenauto's uit het noorden kan het parkeerterrein worden bereikt door linksaf te slaan op de kruising Dorpsstraat en voorts linksaf naar de Oude Gemeneweg tot aan de eerste toegang naar het (heringerichte) parkeerterrein.

Omdat er in het gemeentelijke voorstel feitelijk éénrichtingsverkeer wordt geïntroduceerd op het parkeerterrein moeten bij het verlaten ervan aanzienlijke omrijdbewegingen worden geaccepteerd.

Conclusie:

Zowel op aspecten reizigersbelang, doorstroming en regelmaat van het OV als verkeersveiligheid scoort een halte ten zuiden van de Dorpsstraat minstens gelijkwaardig of zelfs beter. Er bestaan ook bij het nieuwe kruispuntontwerp goede mogelijkheden om de halte daar te handhaven. En ten slotte hoeft er minder omgereden te worden.