

Module 3

Benthuizen

Definitieve versie

13 – 4 – 2023

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	3
2.	Bestaande structuren van Benthuizen	4
2.1	De bestaande wegcatégorisering	4
2.2	De bestaande calamiteitenroutes	5
2.3	De bestaande fietsstructuur	6
2.4	Bestaande OV-routes	7
3.	Nieuwe structuren van Benthuizen.....	8
3.1	Keuze voor route vrachtverkeer.....	8
3.2	Keuze voor het landbouwverkeer	9
4.	Knelpunten in Benthuizen met betrekking tot de wegcatégorisering	10
4.1	Knelpunt 1 – Heerewegh - Dorpsstraat.....	10
4.2	Knelpunt 2 – Zegwaartseweg – Geerweg – Slootweg	11
5.	Keuzes voor 30 km/u binnen de kom als leidend principe	12
5.1	GOW 30 wegen binnen Benthuizen	12
6.	Inrichtingsopgaven voor Benthuizen.....	15
6.1.	Opgaven per straat.....	15
6.2.	Aanpassingen ten opzichte van de huidige catégorisering	15
6.3	Toekomstige catégorisering	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 Benthuisen aan bod. Hierbij 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'.

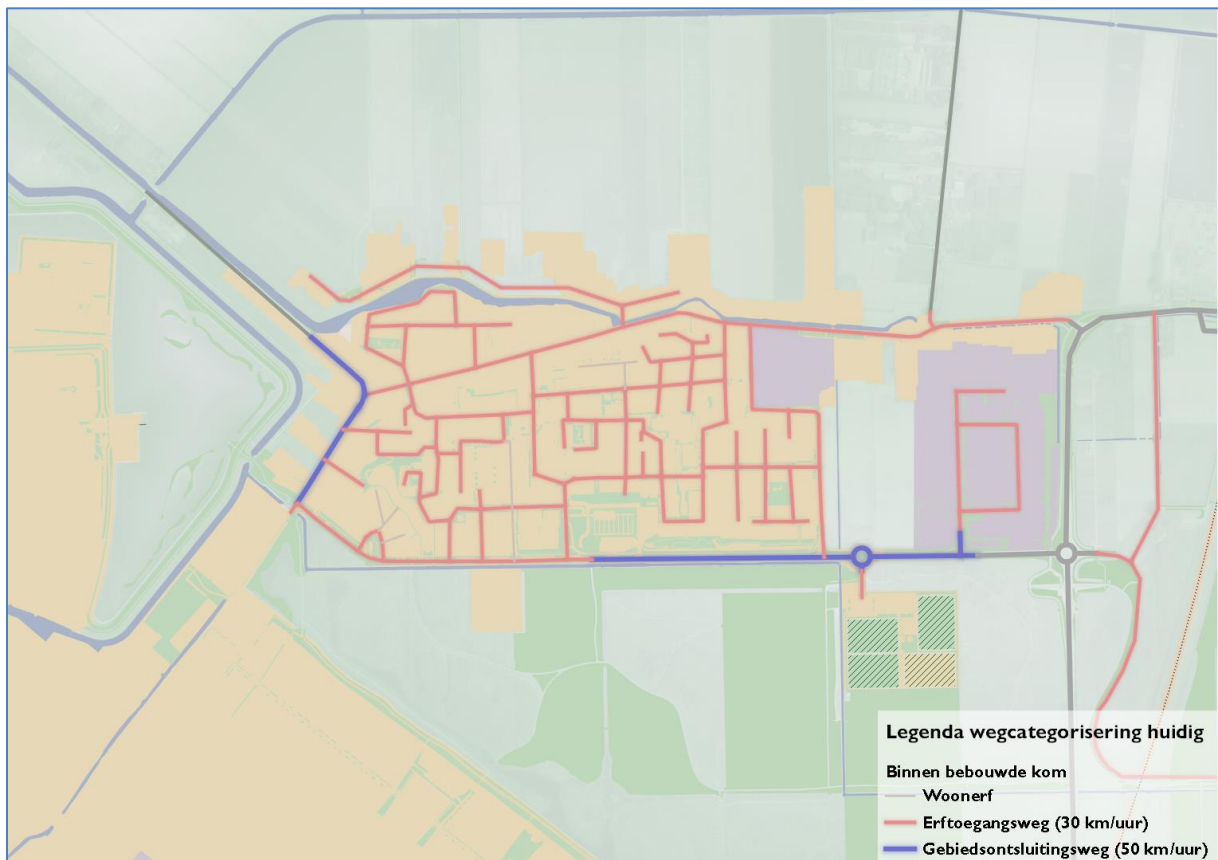
2. Bestaande structuren van Benthuisen

2.1 De bestaande wegcategorisering

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

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

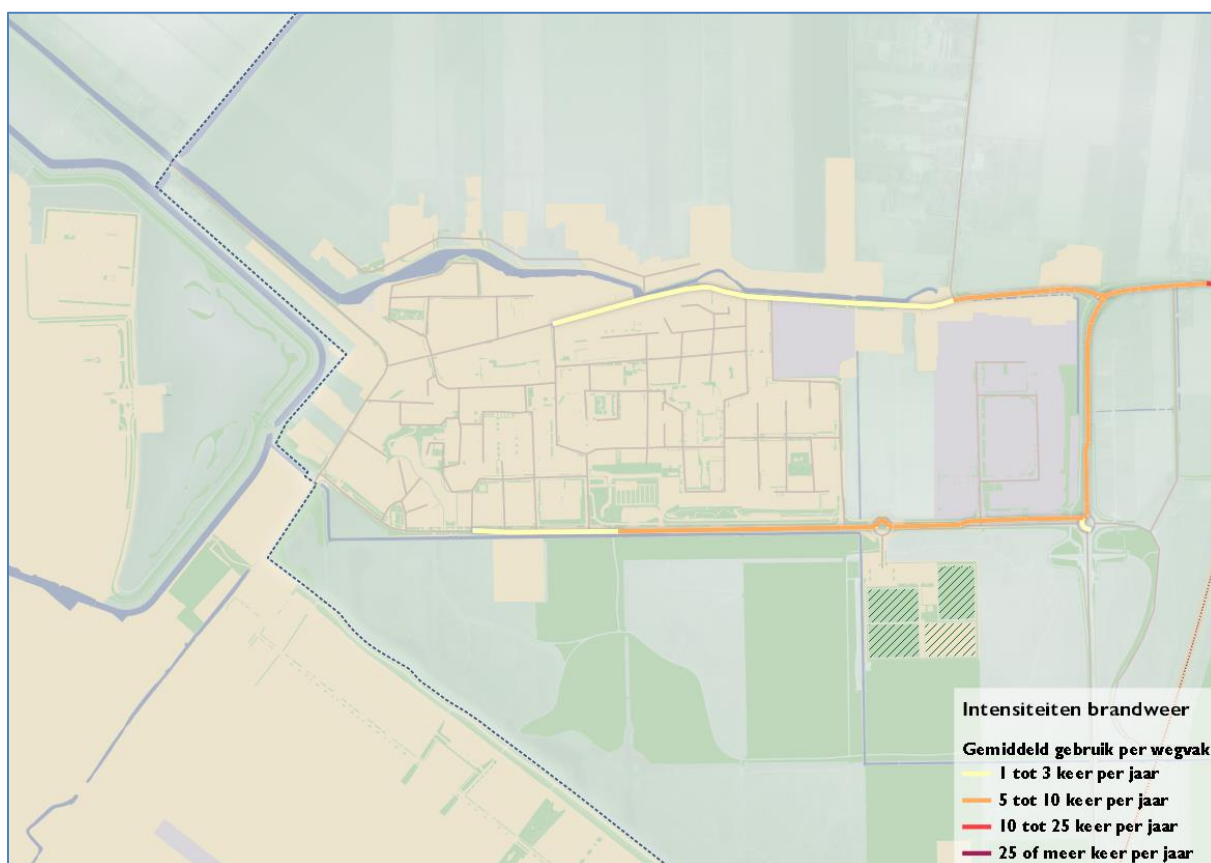
- Woonerven met een maximumsnelheid van 15 kilometer per uur
- Erftoegangswegen met een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur (ETW30)
- Gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 50 kilometer per uur (GOW50)



Figuur 1 Categorisering Benthuisen 2022

2.2 De bestaande calamiteitenroutes

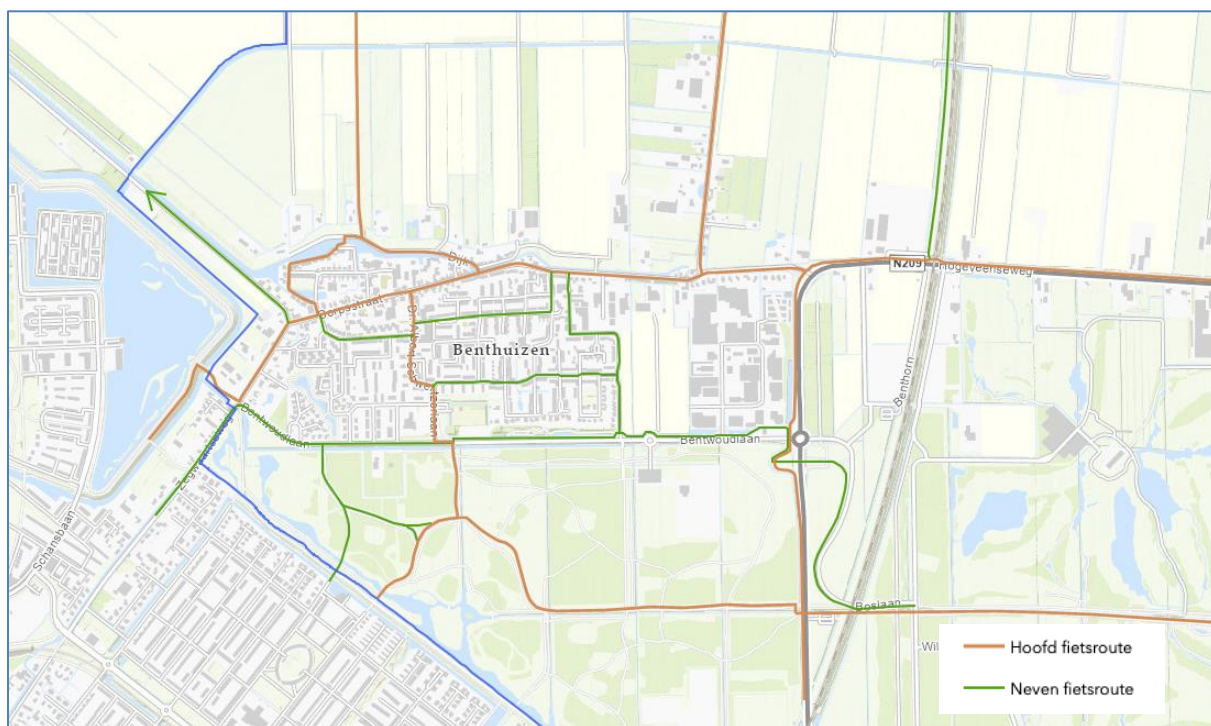
De gemeente Alphen aan den Rijn heeft geen vastgelegd routenetwerk dat is benoemd als het hoofdnetwerk voor calamiteitenvoertuigen. Uitgangspunt is dat calamiteitenvoertuigen in ieder geval ongehinderd gebruik kunnen maken van de gebiedsontsluitingswegen en dat zij daar waar nodig gebruik maken van de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

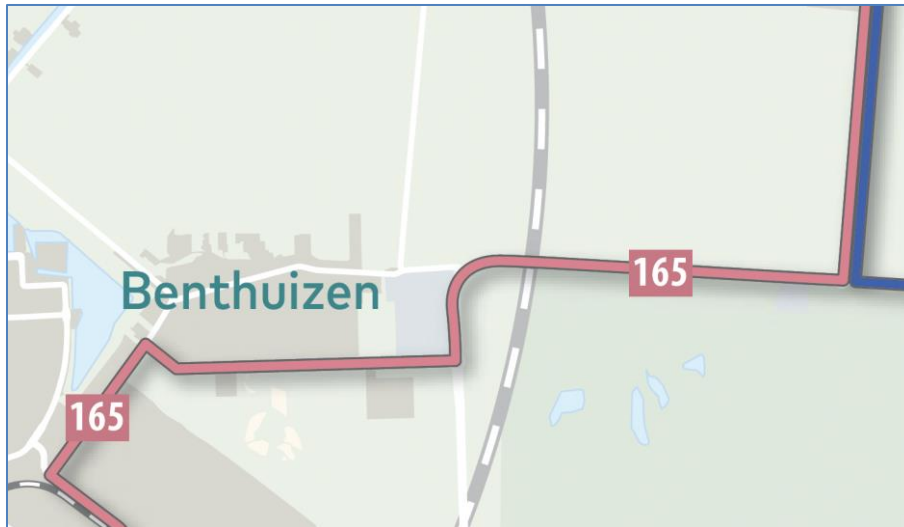


Figuur 3 Fietsroutestructuur Benthuisen 2022

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.

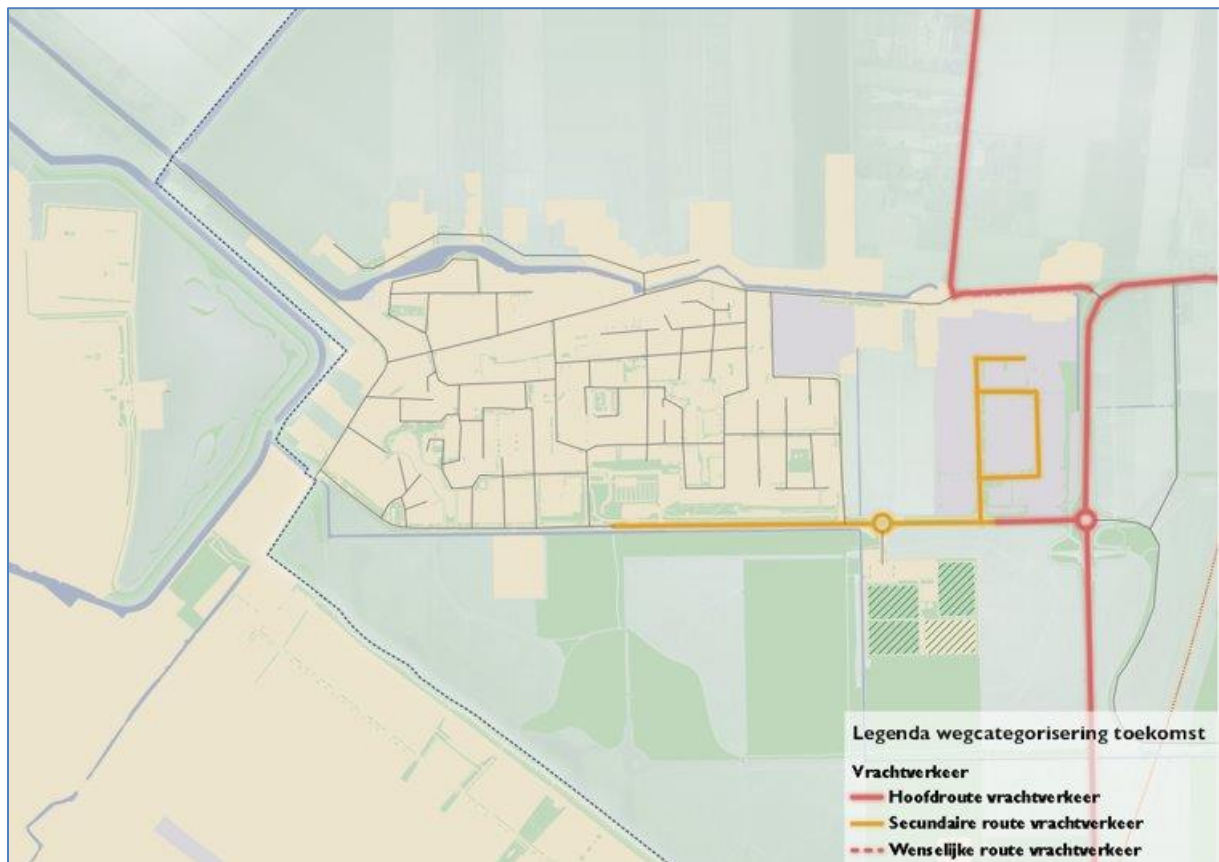
Een uitsnede van de lijnennetkaart van Arriva geeft inzicht in de OV structuren van Benthuisen.



Figuur 4 OV routes Benthuisen

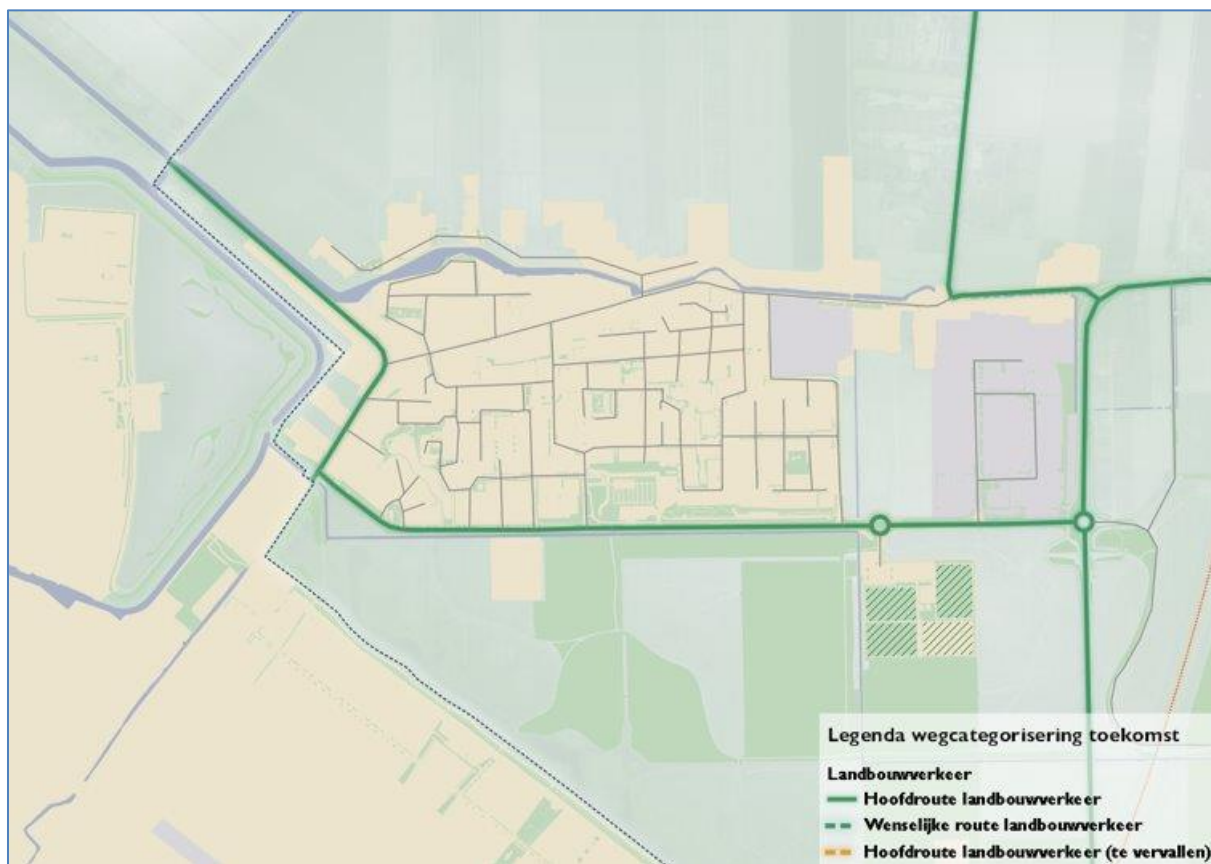
3. Nieuwe structuren van Benthuisen

3.1 Keuze voor route vrachtverkeer



Figuur 5 Hoofdroutes vrachtverkeer Benthuisen

3.2 Keuze voor het landbouwverkeer



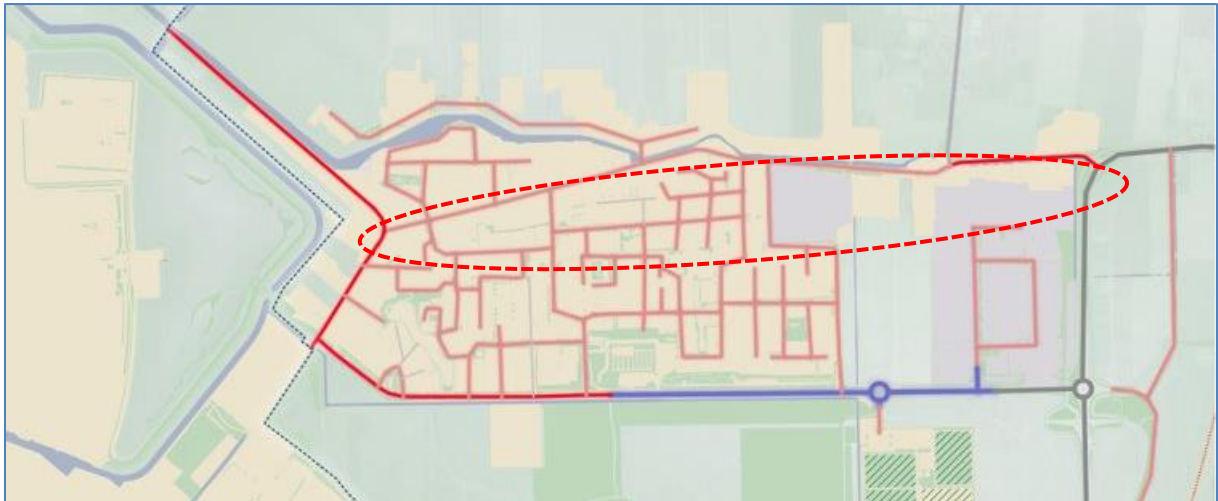
Figuur 6 Hoofdroutes landbouwverkeer Benthuizen

Voor het landbouwverkeer in Benthuizen is dezelfde route aangewezen als voor het vrachtverkeer met toevoeging van een deel van de Bentwoudlaan en de route over de Zegwaartseweg – Geerweg – Slootweg.

4. Knelpunten in Benthuisen met betrekking tot de wegcategorisering

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 – Heerewegh - Dorpsstraat



Figuur 7 Knelpunt Heerewegh - Dorpsstraat

De Heerewegh en de Dorpsstraat liggen beide binnen de bebouwde kom en zijn beide al aangewezen als 30 km/u weg. Met name in relatie tot het vrachtverkeer bestaat hier een knelpunt. Doorgaand vrachtverkeer is weliswaar niet toegestaan op de Dorpsstraat maar rijdt hier in sommige gevallen wel. Op de Heerewegh is vrachtverkeer wel toegestaan en deze weg maakt tussen de N209



en de Westzijdeweg ook onderdeel uit van de hoofdtracestructuur voor het vracht- en het landbouwverkeer. De inrichting van deze weg vertoont vooral kenmerken van een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom maar ligt binnen de bebouwde kom. Het knelpunt bestaat vooral uit de combinatie van zwaar verkeer met fietsverkeer (hoofdfietsroute)

Figuur 8 Heerewegh - Westzijdeweg

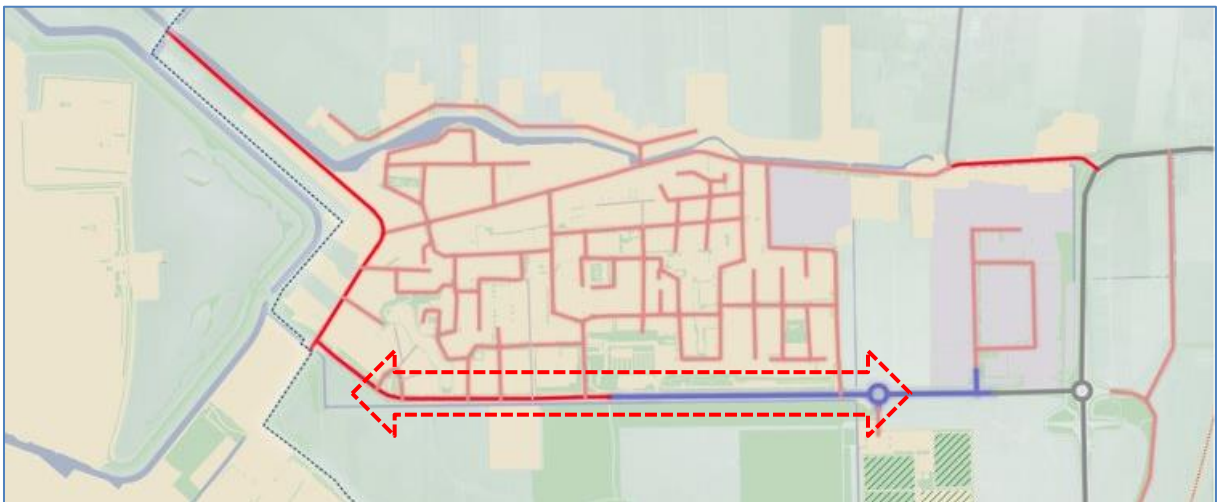
4.2 Knelpunt 2 – Zegwaartseweg – Geerweg – Slootweg



Figuur 9 Knelpunt Zegwaartseweg – Geerweg – Slootweg

De route Zegwaartseweg – Geerweg- Slootweg wordt veel als sluiproute gebruikt tussen Zoetermeer en Leiden. Dit is onwenselijk omdat de Geerweg en de Zegwaartseweg onderdeel zijn van de hoofdfietsstructuur en de Slootweg is aangewezen als nevenfietsroute. In combinatie met het smalle wegprofiel zonder passende 50 km/u inrichting en ook zonder fietsvoorzieningen, is een aanpassing in de categorisering van dit stuk weg wenselijk. (zie ook keuzes voor 30 binnen de bebouwde kom).

4.3 Knelpunt 3 – Bentwoudlaan



Figuur 10 Knelpunt Bentwoudlaan

De Bentwoudlaan vormt een knelpunt omdat de route voor veel verkeer nog steeds een doorgaand karakter heeft. Ook de bus en het landbouwverkeer maken van deze route gebruik. De route is al gedeeltelijk aangewezen als 30 km/u weg. Bij het aanwijzen van de weg van 50 km/u naar 30 km/u is destijds ook het fietspad op dit gedeelte komen te vervallen. De Bentwoudlaan is onderdeel van het nevenfietsnetwerk.

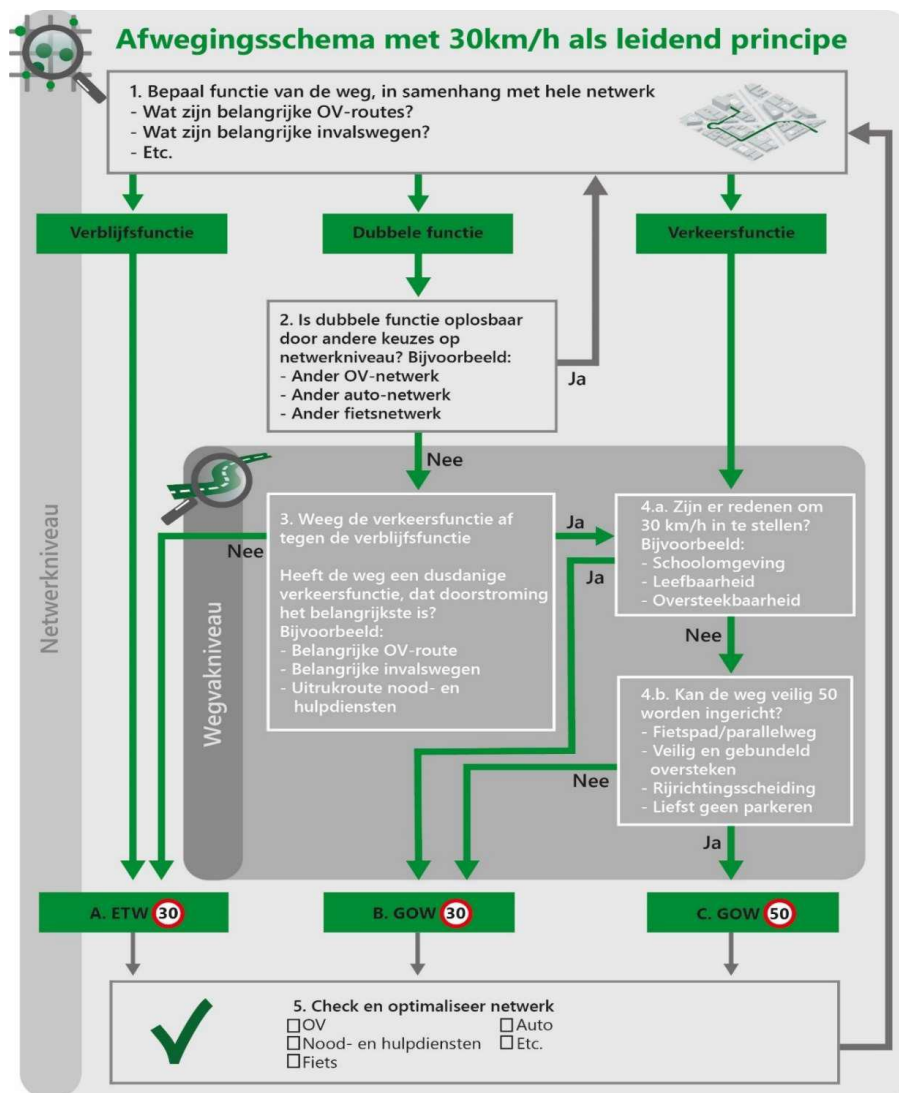
5. Keuzes voor 30 km/u binnen de kom als leidend principe

5.1 GOW 30 wegen binnen Benthuisen

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.

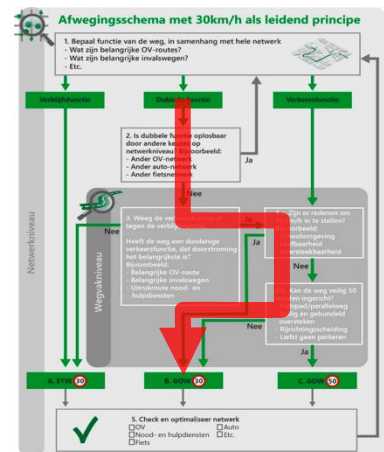


Figuur 11 Afwegingskader

Heereweg (incl Westzijdeweg tot komgrens)

In Benthuizen is de Heereweg al aangewezen als 30 km/u weg. De woonbebouwing bevestigt de functie als verblijfsgebied. De weg heeft echter een duidelijk doorgaand karakter voor het vracht en landbouwverkeer op het gedeelte tussen de N209 en de Westzijdeweg. Dit maakt dat de weg een dubbelfunctie heeft en daarmee onderdeel uitmaakt van de discussie 30 als leidend principe binnen de bebouwde kom. De uitstraling van de weg is niet passend bij de snelheid van 30 km/u. De afweging om de weg 30 te maken houdt rekening met het feit dat een veilige 50 km/u hier een vrijliggende fietsstructuur nodig heeft. Daar is op deze route geen ruimte voor. Deze weg kwalificeert daarmee als GOW 30 volgens het schema. In overleg met belanghebbenden moet worden onderzocht hoe een eventuele aanpassing van de weg eruit moet komen te zien.

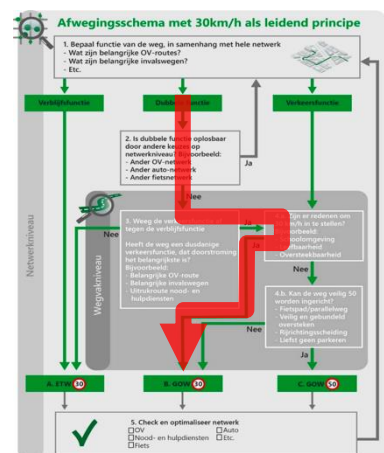
Afweging Heereweg	
- Wat is de functie van de weg?	Dubbele functie
- Is de dubbelfunctie oplosbaar op netwerkniveau?	NEE
- Is doorstroming op de weg van groot belang:	JA
- Zijn er aanvullende redenen om 30 km/u in te stellen:	NEE
- Kan de weg veilig als 50 ingericht worden:	NEE
Conclusie volgens afwegingskader:	Gebiedsontsluitingsweg 30 km/u



Zegwaardseweg – Geerweg – Slootweg

Deze route is in de huidige situatie een 50 km/u weg binnen de bebouwde kom. Volgens het afwegingskader heeft deze weg een dubbelfunctie omdat het zowel een hoofd fietsroute betreft alsook een aangewezen route voor het landbouwverkeer. De afweging om de weg 30 te maken houdt rekening met het feit dat een veilige 50 km/u hier een vrijliggende fietsstructuur nodig heeft. Daar is op deze route geen ruimte voor. Deze weg kwalificeert daarmee als GOW 30 volgens het schema. In overleg met belanghebbenden moet worden onderzocht hoe een eventuele aanpassing van de weg eruit moet komen te zien.

Afweging Zegwaardseweg – Geerweg – Slootweg	
- 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*
De combinatie van hoofd fietsroute met ontsluitingsroute voor het landbouwverkeer	
Conclusie volgens afwegingskader:	Gebiedsontsluitingsweg 30 km/u



Bentwoudlaan

De Bentwoudlaan is al gedeeltelijk aangewezen als 30 km/u weg. Dit is destijds gedaan vanuit het oogpunt van leefbaarheid van de nabijgelegen nieuwe woonbebouwing. De weg vervult ook een ontsluitende functie voor het busvervoer en het doorgaande autoverkeer van en naar het noorden van Zoetermeer. Daarnaast maakt ook landbouwverkeer gebruik van de Bentwoudlaan. De woonbebouwing bevestigt ook hier de functie als verblijfsgebied.

Dit maakt dat de weg een dubbelfunctie heeft en daarmee onderdeel uitmaakt van de discussie 30 als leidend principe binnen de bebouwde kom. Deze weg kwalificeert zowel als GOW 30 op het gedeelte tussen de Zegwaardseweg en het Joost van der Eijpad (het huidige 30 km/u gebied). Het gedeelte tussen het van der Eijpad en de N209 kwalificeert echter als GOW 50 volgens het schema. Op dit gedeelte is geen verblijfsfunctie en is vrijliggende fietsinfrastructuur beschikbaar. In overleg met belanghebbenden moet worden onderzocht hoe een eventuele aanpassing van het 30 km/u gedeelte eruit moet komen te zien. Het nog te ontwikkelen landelijke inrichtingsprincipe voor GOW 30 zou hier ingepast moeten worden.

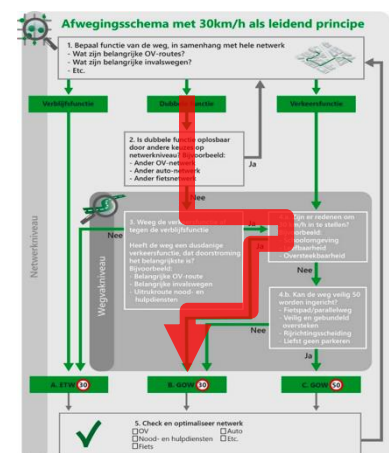
Om doorgaand verkeer van en naar Zoetermeer te weren, kan ook een knip ter hoogte van de Zegwaardseweg overwogen worden.

Afweging Bentwoudlaan (ten westen van Van der Eijpad)

- | | |
|---|-----------------|
| - 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.



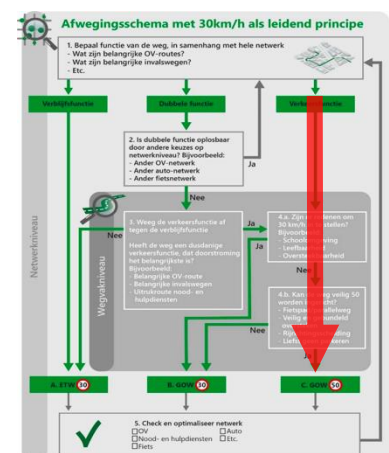
Afweging Bentwoudlaan (ten oosten van Van der Eijpad)

- | | |
|---|-----------------|
| - Wat is de functie van de weg? | Verkeersfunctie |
| - Zijn er aanvullende redenen om 30 km/u in te stellen: | NEE* |
| - Kan de weg veilig als 50 ingericht worden: | JA** |

Conclusie volgens afwegingskader: Gebiedsontsluitingsweg 50 km/u

* Leefbaarheid van de woongebieden speelt op dit stuk nog geen rol en de aanwezigheid van de brandweerkazerne maakt juist het behouden van 50 km/u wenselijk.

** In de huidige situatie is de inrichting al geschikt voor een snelheid van 50 km/u



6. Inrichtingsopgaven voor Benthuizen

6.1. Opgaven per straat

Algemeen

De belangrijkste inrichtingsopgave voor Benthuizen 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 vooralsnog voor dat dit nog niet met zekerheid vastgesteld kan worden.

Heerewegh - Westzijdeweg

De Heerewegh en een klein stukje van de Westzijdeweg heeft een aangepaste inrichting die de routing van het landbouwverkeer en het vrachtverkeer respecteert maar tegelijkertijd recht doet aan de status als gebiedsontsluitingsweg met een 30 km/u regime.

Zegwaartseweg – Geerweg – Slootweg

Deze route is smal maar heeft een doorgaand karakter. Een verdere inrichting als GOW 30 is hier wenselijk.

Bentwoudlaan

Het bestaande 30 km/u gedeelte van de Bentwoudlaan moet als GOW 30 doorgetrokken worden tot de Bentlanden. Voor het bestaande 30 km/u gedeelte moet beoordeeld worden of de inrichting als GOW 30 aanpassing behoeft.

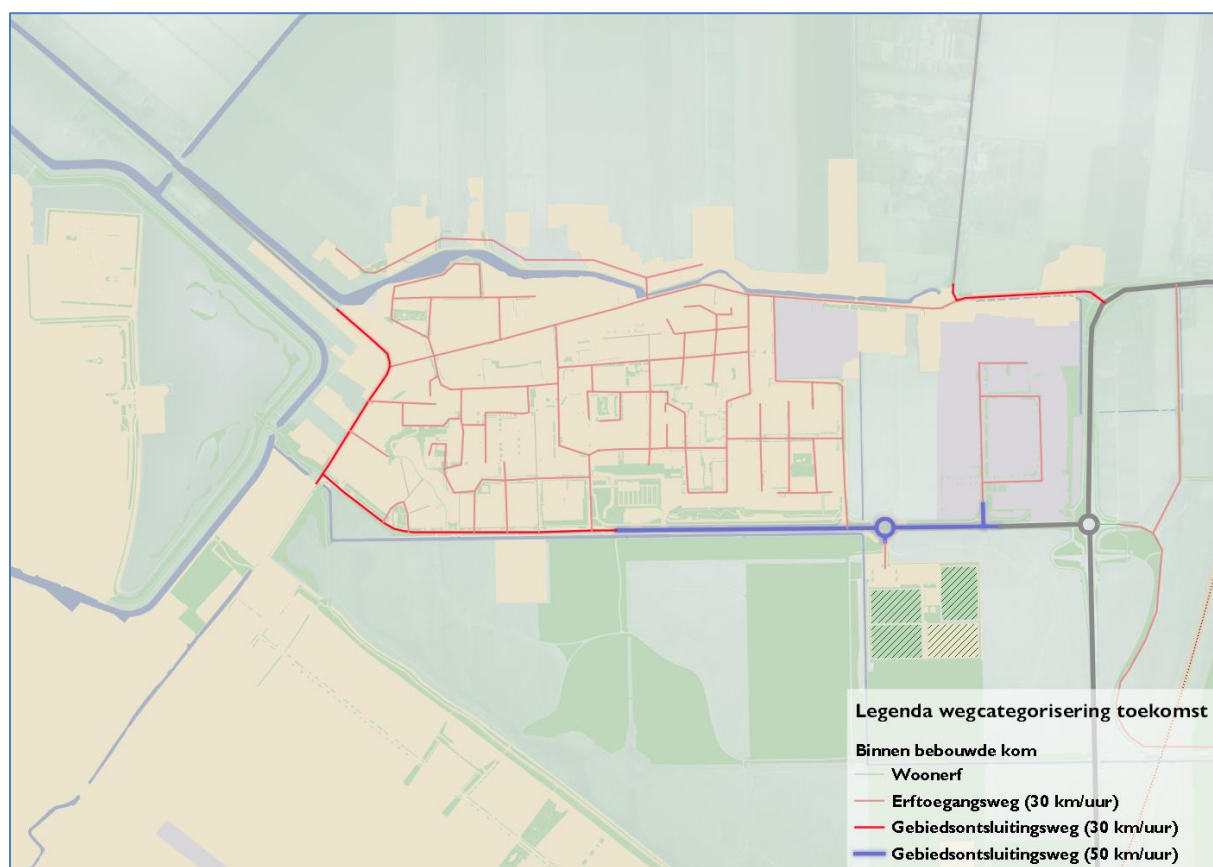
6.2. Aanpassingen ten opzichte van de huidige categorisering

De beschreven aanpassingen leiden niet in alle gevallen tot een ander maximumsnelheid maar wel tot een aanpassing van de wegcategorie. De aanpassingen van de wegcategorieën voor Benthuizen zijn hieronder puntsgewijs weergegeven.

- Heerewegh - Westzijdeweg (gedeeltelijk)
Nu: ETW 30
Wenselijk: GOW 30
- Zegwaartseweg – Geerweg – Slootweg
Nu: GOW 50
Wenselijk: GOW 30
- Bentwoudlaan (gedeeltelijk)
Nu: ETW 30
Wenselijk: GOW 30

6.3 Toekomstige categorisering

De voorgestelde wijzigingen resulteren in de volgende toekomstige wegcategorysering



Figuur 12 Beoogde toekomstige categorisering