



**Albert Heijn**

**Albert Heijn - Beugelsdijk**  
Oude Gemeeneweg 5-7  
2391 BE Hazerswoude-Dorp  
Telefoon: 0172 583 000

Aan: Provincie Zuid Holland  
Tav Statenleden  
Postbus 90602  
2509 LP Den Haag  
cc Dorpsoverleg Hazerswoude Dorp

Betreft: Kruispunt Hazerswoude-Dorp – PIP N207 Zuid

Hazerswoude, 8 november 2022

Geachte statenleden,

Tot u spreekt, nu nog middels deze brief, [redacted]. Ik ben Albert Heijn ondernemer te Hazerswoude-Dorp. Naast het hebben van de rechten tot exploitatie van de supermarkt ben ik ook eigenaar van het supermarktpand. Daarnaast heb ik +/-700 m2 parkeerplaats in bezit. Dit ligt op een voor de supermarkt en voor realisatie PIP N207 zuid, strategisch gelegen plek langs de N209.

Ondanks mijn aanvankelijk zeer coöperatieve houding constateer ik dat ik inmiddels maximaal 'in de weerstand sta' en alles op alles zet om de gemaakte plannen uit-, dan wel af te stellen. Niet omdat ik dat zo graag wil, maar omdat het voortbestaan van mijn bedrijf, en in mijn kielzog vele anderen, op het spel staat. Ik heb op het PIP een zienswijze ingediend. In mijn zienswijze heb ik aandacht gevraagd voor een andere invalshoek. Er is een betere oplossing voorhanden die tegenwerking, tijd en geld zal besparen. Vandaar deze brief. Graag wil ik een en ander bij de eerst mogelijke gelegenheid mondeling toelichten als inspreker.

Enorm tijdsverlies voor project N207 zuid dient zich aan. Met een uitkomst die bepaald ongewis is. Ingewonnen juridisch advies leert mij dat een toekomstige onteigening bepaald geen gelopen koers voor provincie en gemeente is. Het gaat om het belang van behoud van winkels en voorzieningen voor Hazerswoude-Dorp versus doorstroming over de N209. Het publiek belang van beide aspecten is goed te beargumenteren en wordt ook door mij onderkend. Het grote probleem zit in de (door provincie gewenste) verplaatsing van de bushalte met al zijn toebehoren. De aangedragen argumenten hiertoe zijn niet overtuigend, de ruimte-impact aan de andere kant van de kruising enorm. De gevolgen voor de retailers zijn niet te overzien, het is niet de vraag of er winkels als gevolg hiervan gaan sluiten, maar wanneer. Niet voor niets zet de MER-commissie vraagtekens bij de logica om de bushalte te verplaatsen van een plek waar ruimte te over is naar de andere kant van de kruising waar elke vierkante meter telt. Publiek belang van behoud van voorzieningen en verbreding/verbetering N209 zijn duidelijk, maar dit geldt niet voor verplaatsing bushalte.

**Vertrouwd**



**Persoonlijk**



**Welkom**





**Albert Heijn**

**Albert Heijn - Beugelsdijk**  
Oude Gemeeneweg 5-7  
2391 BE Hazerswoude-Dorp  
Telefoon: 0172 583 000

Verbreding en verbetering van de kruising/N209 kunnen hand in hand gaan met het borgen van winkels en voorzieningen in Hazerswoude-Dorp. Met een geringe aanpassing is zoveel te winnen en slechts weinig te verliezen. Hierbij verzoek ik u:

1. Om deze brief te agenderen in de commissie BE
2. Erop aan te dringen om bij de beantwoording van de zienswijzen het alternatief van handhaven bushalte aan de zuidzijde volledig uit te werken (met alle voors en tegens, inclusief ruimtelijke, economische, verkeerskundige en veiligheids-consequenties en last but not least, procedurele gevolgen (grondverwerving).
3. Alvast voor te sorteren op een (overzichtelijke en geringe) wijziging in de plannen. Deze wijziging heeft weinig tot geen gevolgen voor de gewenste doorstroming, maar maakt voor de retail van Hazerswoude-Dorp het verschil tussen leven en dood.

Hoogachtend,



Bijlagen:      Terugblik,  
DB-rapport



**Vertrouwd**



**Persoonlijk**



**Welkom**



**Beugelsdijk**  
Méér dan boodschappen!

### Korte terugblik:

In mei 2018 wordt het uitvoeringsbesluit N207-zuid genomen. Er is vastgesteld dat het nodig is om maatregelen in Hazerswoude-Dorp te treffen om de negatieve gevolgen van verkeersgroei op de N209 te beperken. Voor Hazerswoude-Dorp wordt een plan gemaakt om de toekomstige verkeersstroom op het bestaande tracé te verwerken. Een echte oplossing in de vorm van een onderdoorgang (tunnel) wordt op de lange baan geschoven vanwege de veronderstelde kosten.

De eerste plannen gaan uit van een variant waarbij alle linksaf bewegingen op de kruising met de Dorpsstraat worden verboden. Zuid en noord van de kruising worden op de Provincialeweg nieuwe (keer)rotondes aangelegd. Door opstand in het dorp en verzet tegen dit plan in de gemeenteraad wordt door de gemeente Alphen een alternatief ingediend, waarbij meer afslaan bewegingen op het kruispunt worden toegestaan en d.m.v. een zuidwestelijke en een noordoostelijke randweg het dorp beter bereikbaar wordt. Ook hier is verzet tegen, uit angst voor veel wijkvreemd verkeer door de nauwe woonstraatjes. Tussen 2019 en 2021 wordt gewerkt aan een oplossing die het beste van beide scenario's in zich verenigt, maar gaandeweg wordt het duidelijk dat de provincie vooral let op het faciliteren van de doorgaande verkeersstromen op de provinciale weg en de gemeente blijft zitten met een ingewikkeld stelsel van maatregelen in het dorp die de zaak voor de bewoners aanvaardbaar moet maken.

Deel van het provinciaal plan is de verschuiving van de bushalte richting noord van vóór naar voorbij de kruising. Doel: de capaciteit op het kruispunt vergroten. In de eerste scenario's kon dat nog tamelijk eenvoudig omdat er opstelvakken op de kruising verdwenen en het parkeerterrein nauwelijks werd aangetast door haltekom en perron.

Intussen wordt ook nagedacht over de lange termijnoplossing die voor dit gebied wenselijk is. Een fors deel van de bevolking heeft zich inmiddels geschaard achter het idee van een tunnel. Maar in het kader van het PIP wordt toch doorgewerkt aan een stelsel van korte termijn-maatregelen. In 2021 wordt het tijdelijke "maatregelenpakket" door de gemeenteraad en de staten vastgesteld. Het bestaat uit aanpak van de kruising waar slecht 1 linksaf beweging wordt toegestaan: van noord naar oost. Dit houdt verband met het niet doortrekken van de noordoostelijke verbindingsweg. De doorgaande route van zuid naar noord krijgt ter hoogte van de kruising een extra rijstrook. Deze loopt over de westrand van het parkeerterrein. Aan de westzijde van de kruising is iets anders aan de hand. De rechtsaf beweging noord naar west is in het provinciale plan weggehaald. De zuidelijke rotonde wordt vanuit het noorden daarmee *de* toegang naar dorp west. Hiertegen verzet de gemeenteraad zich. Het college krijgt de opdracht een variant uit te werken waarbij deze rechtsaffer *wel* mogelijk wordt. Dat daarmee weer extra ruimte wordt afgehaald van het tegenoverliggende parkeerterrein (voor AH) wordt door de gemeenteraad voor kennisgeving aangenomen. In het ontwerp dat hierop volgt worden de ruimtelijke aanslagen op het parkeerterrein nog verder vergroot door een dorpsontsluitingweg over het parkeerterrein te ontwerpen. Deze "oplossing" is de basis voor het PIP.

Met name het verschuiven van de bushalte van zuid naar noord betekent een extra ruimtebeslag. Doorstroming en minimale vertraging voor de bus “vereisen” de verschuiving. Dit ondanks dat deze verplaatsing het dorp en zijn retailers in grote problemen brengt.

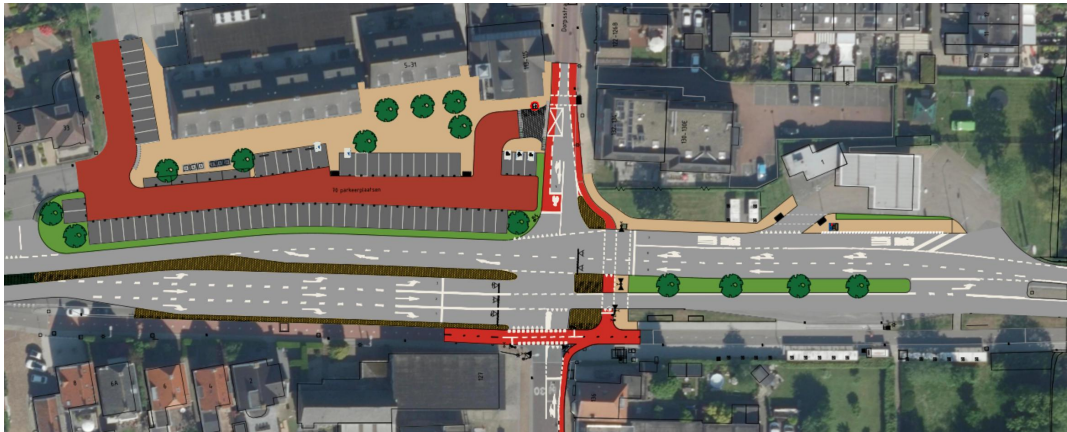
Op dit moment dreigt de provincie het slachtoffer te worden van de slechte inschatting(en) uit het verleden van gemeente Alphen ad Rijn. In plaats van draagvlak creëren en oplossingsgericht bezig geweest te zijn, is er gekozen voor de makkelijkste weg door de hete aardappel voortdurend voor zich uit te schuiven en zich achter de provincie te verschuilen. Dat geldt ook voor contact met ondergetekende, pas op het ‘point of no return’, in oktober 2021, ben ik door de gemeente (min of meer) aangehaakt. De wethouder heb ik tot na zijn aftreden zelfs nooit gesproken. Als belanghebbende middenstander en eigenaar van een deel van de benodigde gronden had ik iets anders verwacht.

### Hoe kan het ook?

Het onafhankelijk expertisebureau de Boer uit Franeker (BuroDB) heb ik ingehuurd om adviezen te formuleren, gemeentelijke plannen van commentaar te voorzien en alternatieven te bedenken. Een alternatief waarbij wordt toegewerkt naar een win-win situatie: bushalte blijft waar hij zit zodat de winkels kunnen blijven bestaan, echter zonder dat de doorstroming in de nieuwe situatie nadelig wordt beïnvloed. En dat blijkt mogelijk. In het gevonden evenwicht laat elke partij wat, om er uiteindelijk ook allemaal beter van te worden. Voor de vervaardiging van het rapport is breed gekeken naar het vraagstuk, zowel verkeerskundige als ruimtelijke aspecten zijn aan de orde geweest; ook vanuit verschillende gezichtspunten: van de wegbeheerder(s), van de winkeliers en vanuit het dorpsbelang. Het gaat om de volgende punten:

- Doorstroming van het doorgaande verkeer, ook in 2035
- De gestelde capaciteitseisen aan de kruising
- Voldoende prioriteit voor het openbaar vervoer
- Een overzichtelijk parkeerterrein met zoveel mogelijk parkeerplaatsen
- Twee rijrichtingen op het parkeerterrein
- Eenvoudige overzichtelijke structuur, veilige routes voor fietsers en voetgangers
- Géén doorgaand verkeer over het parkeerterrein, zeker geen vrachtwagens
- Makkelijk bereikbaar vanuit alle richtingen, zowel heen als terug
- Verschillende opties om in en uit te rijden
- Genoeg ruimte voor de winkels, logische looproutes
- Hoogwaardige openbare ruimte, plaats voor groen en bomen

Met dit rapport toon ik aan dat ik niet alleen bezwaar aantekenen tegen de plannen van gemeente en provincie, maar ook dat ik actief bij wil dragen aan oplossingen. Daarmee ga ik verder dan van mij verwacht zou mogen worden. In dit plan zijn de elementen op een slimme manier samengebracht. Misschien wel de belangrijkste conclusie van het rapport is dat het prima mogelijk is om de bushalte op de huidige plek te houden zonder dat deze de doorstroming over N209, of de dienstregeling van de bus nadelig beïnvloedt.



### Waar staan we nu?

Ondanks de vele open eindjes (zie ook MER rapport) is het PIP is toch ter inzage gegaan. Er wordt uitgekeken naar de beantwoording op de ingediende zienswijzen. Ondertussen gaat de Alphense raad onder aanvoering van wethouder Breeuwsma door met zijn 'mission impossible'. Er wordt geworsteld met de zelf veroorzaakte problematiek. Er is een parkeerbalans opgesteld waaruit blijkt dat er minimaal 80 parkeerplekken benodigd zijn. Het blijkt onmogelijk om op de overblijvende ruimte te voldoen aan deze minimale vereisten. Er zijn nieuwe ontwerpen gemaakt. In deze plannen wordt de berekende parkeerbehoefte niet gehaald. Daarnaast verdwijnt de publieke ruimte zo goed als volledig. Prettig winkelen begint bij je welkom voelen. Dit (sociale) aspect verdwijnt volledig.

Als klap op de vuurpijl kan 1/3 van de klantenstroom (komend vanuit het noorden) het parkeerterrein niet meer bereiken, anders dan via een omvangrijke, smalle, drukke omrijroute over een wandelplein.

### Conclusie

Voornaamste knelpunten zijn de toegankelijkheid voor auto's van klanten (routing en parkeren) en de positie van bushalte. In beide zaken heeft de provincie de sleutels in handen om het proces (heel snel) vlot te trekken.

November 2022



Albert Heijn Hazerswoude-Dorp

# Herinrichting N209-Dorpsstraat in Hazerswoude-Dorp

## Verkeerseffecten

Datum: 21 maart 2022

Kenmerk: NOT222607-01-05

### Samenvatting

In opdracht van Albert Heijn Hazerswoude-Dorp heeft BuroDB een (ontwerpend) onderzoek ingesteld naar de mogelijkheden om, met behoud van voldoende parkeergelegenheid bij de winkel(s), de inpassing van de N209 bij de kruising Dorpsstraat te kunnen realiseren. Het onderzoek is uitgevoerd in samenwerking met de bureaus Rijcurve.nl (verkeerstechnisch ontwerp) en Wattel Verkeerstechniek (kruispuntberekeningen).

In de discussie over de herinrichting van de kruising op dit moment spelen twee elementen een hoofdrol:

- De ligging van de bushalte Dorp in de lijn richting noord;
- De ruimtelijke inpassing van het parkeerterrein met als doel het behoud van zoveel mogelijk parkeerplaatsen en een voor het publiek een zo prettig mogelijk verblijfsklimaat.

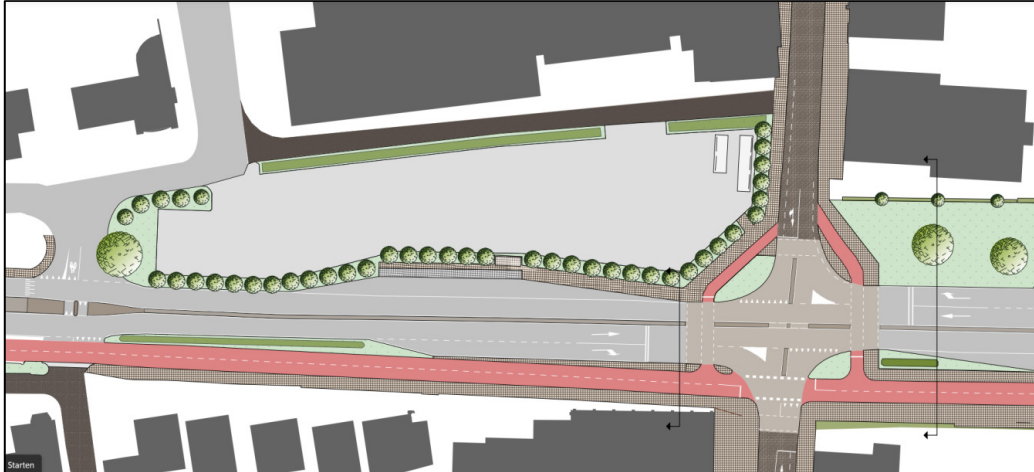
In deze rapportage komen beide onderdelen aan de orde en worden alternatieven gepresenteerd. Er zijn vele bronnen geraadpleegd, met name met betrekking tot de ontwikkelingen na oktober 2021. De conclusie is dat er een goed evenwicht is aan te brengen tussen verschillende aspecten: de verkeersafwikkeling en de inrichting van de openbare (parkeer)ruimte.

### De bushalte

Al in 2017 wordt gewerkt aan een oplossing voor het knelpunt in Hazerswoude-Dorp. In 2018, bij het uitvoeringsbesluit N207 Zuid, is ook vastgelegd dat eerst dit knelpunt moet zijn opgelost alvorens de (Verlengde) Bentwoudlaan bij Waddinxveen en Boskoop in gebruik kan worden genomen.

In 2019 is in een overleg tussen de Provincie en Arriva de provinciale voorkeur bevestigd voor het verschuiven van de bushalte (in de route van zuid naar noord) van voor naar voorbij de kruising met de Dorpsstraat. Daar waren goede redenen voor: de capaciteit van de kruising wordt vergroot en de buschauffeur kan onder normale omstandigheden zelf z'n vertrekmoment kiezen.

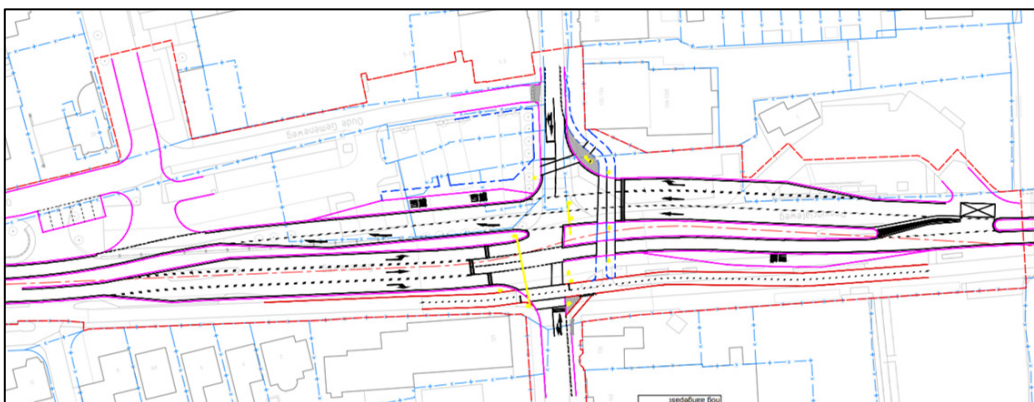
Bushalte Dorp is een tijdhaltte, dus het komt regelmatig voor dat de bus langer halteert dan voor het in en uit laten stappen van passagiers strikt nodig is. Het ruimtegebruik is ook zodanig dat er geen reden is om deze aanpassing niet door te voeren, het parkeerterrein aan de Oude Gemeeneweg (bij de Albert Heijn) wordt nauwelijks aangetast. In figuur 1 is het ontwerp van de provincie Zuid-Holland weergegeven.



Figuur 1: Weergave ontwerp bushalte uit 2017 (bron: provincie Zuid-Holland)

In de periode daarna, wanneer voor het eerst het concept ontwerp PIP wordt gepubliceerd, is de discussie over de meest wenselijk aanpak en inrichting van de kruising in volle gang. Gemeente en provincie proberen met een oplossing te komen die de doorstroming op de provinciale weg (in de toekomstige situatie) garandeert en de situatie voor de dorpsbewoners draaglijk houdt.

Wanneer meer afslagbewegingen op de kruising moeten worden toegelaten betekent dat meer stroken asfalt en dus een groter ruimtegebruik. In het ontwerp wordt eerst een tweede rijstrook van zuid naar noord geïntroduceerd. Verkeersveiligheidseisen maken het daarbij noodzakelijk dat er een middengeleider tussen de rijrichtingen op de N209 wordt aangelegd. Onder druk van de gemeenteraad van Alphen aan den Rijn komt daar nog een rechtsaffer (van noord naar west) op het kruispunt bij. Alles bij elkaar vergt dit een extra ruimtebeslag van de provinciale weg van circa 8 meter. In figuur 2 is het aangepaste ontwerp van de provincie weergegeven.

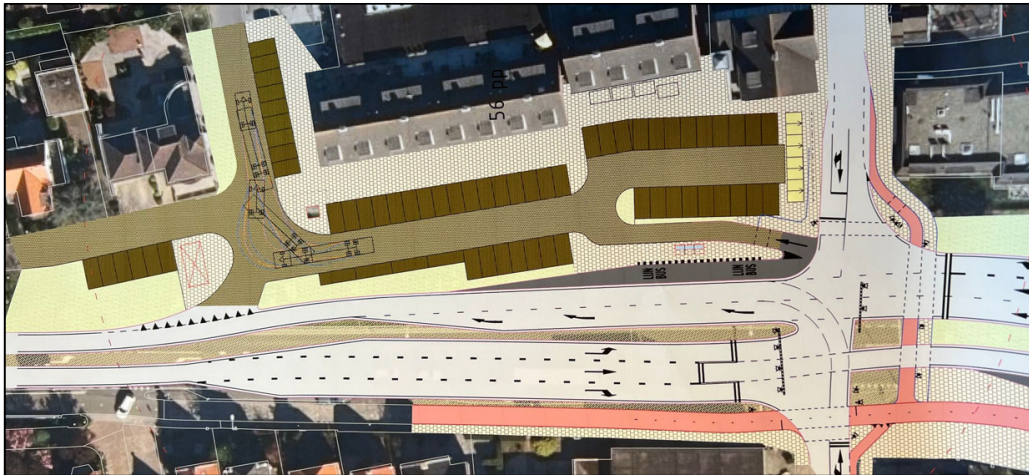


Afbeelding 2: Ontwerp t.b.v. besluitvorming in oktober 2021 (bron: provincie Zuid-Holland)

Als het planontwerp in oktober 2021 is getekend en ter besluitvorming wordt voorgelegd, wordt bij belanghebbenden pas echt duidelijk welke consequenties de totale herinrichting van de weg zal hebben op de omgeving en (de omvang van) het parkeerterrein. Ten opzichte van de huidige verhardingsgrens schuift het wegprofiel, inclusief de bushalte (kom en perron), ruim 11 meter op in de richting van de winkels. Substantiële verkleining van het parkeerterrein is hiervoor noodzakelijk.

Het parkeerterrein zal opnieuw moeten worden ontworpen/ingericht, waarschijnlijk met minder parkeerplaatsen.

Na een ruimtelijke verkenning wordt door de gemeente Alphen aan den Rijn een ontwerp gepresenteerd. Dit ontwerp is weergegeven in figuur 3.



Figuur 3: Voorgestelde inrichting met bushalte en toegangsroute (bron: gemeente Alphen aan den Rijn)

In dit gemeentelijke ontwerp is nog een nieuw element toegevoegd: een extra aansluiting op het kruispunt. Deze éénrichtingsweg vormt de nieuwe toegang tot het parkeerterrein en tevens de toegang tot het noordoostelijk kwadrant van het dorp, inclusief de bevoorradingsroute voor alle winkels.

Dit betekent opnieuw een extra ruimtelijk aanslag op het parkeerareaal. Het is een nieuw element dat eerder nog niet in plannen was opgenomen en ook afwijkt van het raadsbesluit uit oktober.

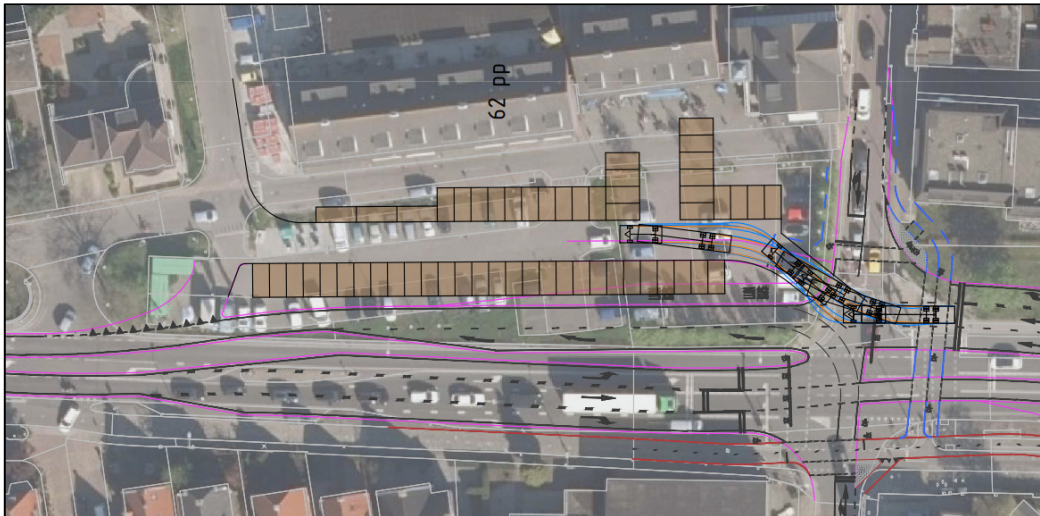
De aansluiting van de Ridder van Montfoortlaan wordt verschoven en kan niet meer door ingaand verkeer worden gebruikt. Dat kan de doorstroming op de N209 bevorderen maar betekent opnieuw een aanslag op de omvang en bereikbaarheid van het parkeerterrein. Uiteindelijk resteren in het gemeentelijke voorstel 63 parkeerplaatsen<sup>1</sup>.

Tijdens de raadsvergadering van 14 oktober 2021 komen verschillende sprekers met het voorstel om de situering van de bushalte op de bestaande locatie aan de zuidzijde van de kruising te handhaven. In het raadsbesluit wordt evenwel de verplaatsing als een *uitgangspunt* beschouwd.

Toch is in opdracht van de gemeente een scenario getekend waarbij de bushalte op de huidige locatie wordt gehandhaafd. Dit ontwerp is weergegeven in figuur 4.

<sup>1</sup> In de afbeelding staat vermeld '56 pp' maar er zijn 63 parkeervakken ingetekend





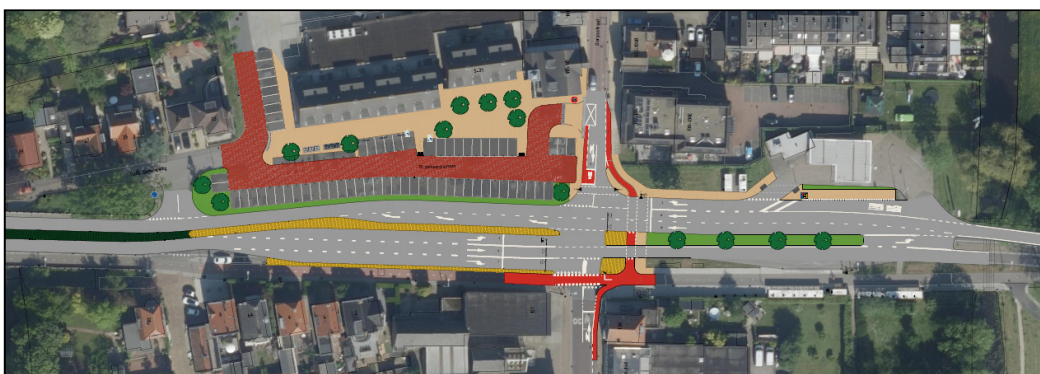
*Figuur 4: Ontwerp gemeente zonder verplaatste bushalte, met doorgaande route over het p-terrein (bron: gemeente Alphen aan den Rijn)*

In dit ontwerp wordt wel uitgegaan van een rechtstreekse entree op de kruising, een doorgaande route over het parkeerterrein en alleen een uitrit bij de Ridder van Montfoortlaan.

In het ontwerp resteren 55 (ingetekende) parkeerplaatsen. Samen met de 7 bestaande parkeervakken aan de Ridder van Montfoortlaan komt dit in totaal neer op 62 parkeerplaatsen.

### **Het ontwerp onderzoek**

Voor de inrichting van de kruising en het parkeerterrein is op basis van verkeerskundige analyses, in twee varianten, een integraal ontwerp opgesteld. Daarbij zijn alle voor de doorstroming van de N209 wezenlijke elementen, zoals afslagverboden en extra rijstroken, gehandhaafd. In figuur 5 is het resultaat (variant 1) van het onderzoek weergegeven. In bijlage 1 van deze rapportage zijn de complete ontwerptekeningen van de twee varianten opgenomen.



*Figuur 5: Resultaat en voorstel ontwerp herinrichting kruising en parkeerterrein Hazerswoude-Dorp (variant 1)*

Ten opzichte van het ontwerp van de Provincie Zuid-Holland buigt in dit voorstel de N209 iets minder uit naar het oosten. De Ridder van Montfoortlaan blijft aangesloten op de N209 (halve aansluiting met

rechtsaf in en rechtsaf uit). De middenbermen zijn versmald maar behouden hun functie voor straatmeubilair en/of bomen. De wezenlijke verschillen ten opzichte van het ontwerp van de provincie Zuid-Holland zijn de locatie van de bushalte en de inrichting van het parkeerterrein. Op deze beide punten wordt hierna verder ingegaan.

### Voorstel handhaven bushalte

Uit voorgaande volgt dat de verschoven bushalte in het ruimtelijke ontwerp een forse aanslag pleegt op de omvang en de bereikbaarheid van het parkeerterrein. Voor de aanliggende winkels is dit niet acceptabel. Om die reden zijn een aantal ruimtelijke scenario's onderzocht die uitgaan van het handhaven van de bushalte ten zuiden van de kruising.

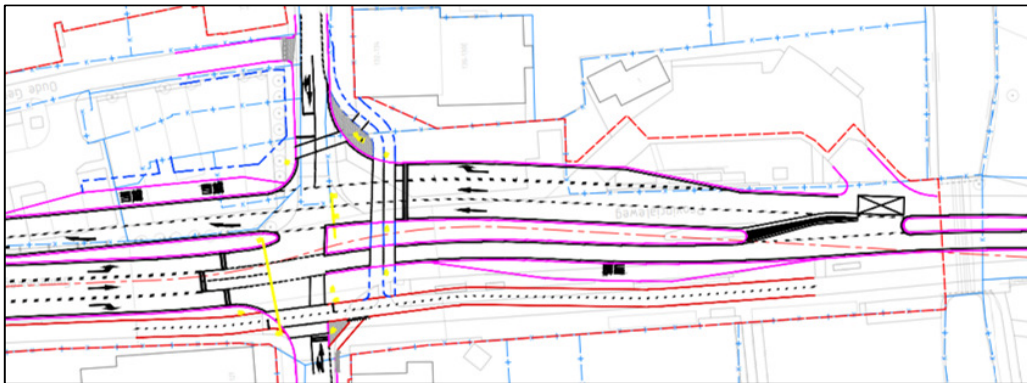
De volgende onderzoeksvragen zijn hierbij geformuleerd:

- Is er ruimte in het nieuwe ontwerp?
- Wat is het gevolg voor de capaciteit van de kruising?
- Kan het technisch geregeld worden?
- Is er ruimte voor verandering?

Op elk van de vragen wordt hierna ingegaan.

### Is er ruimte in het nieuwe ontwerp?

In het basisontwerp van de provincie Zuid-Holland wordt de rijstrookindeling ten zuiden van de kruising: twee opstelvakken rechtdoor, één opstelvak rechtsaf. In figuur 6 is deze situatie nogmaals weergegeven.



Figuur 6: Ontwerp N209 ten zuiden van de kruising Dorpsstraat (bron: provincie Zuid-Holland)

Het opstelvak rechtsaf maakt het mogelijk om de voetgangersoversteekplaats Dorpsstraat oost apart in de regeling op te nemen. Dat is belangrijk omdat de bushalte, die in het ontwerp aan de noordzijde van de Dorpsstraat is gesitueerd, alleen via deze oversteek verbonden is met de voetgangersoversteekplaats over de N209.

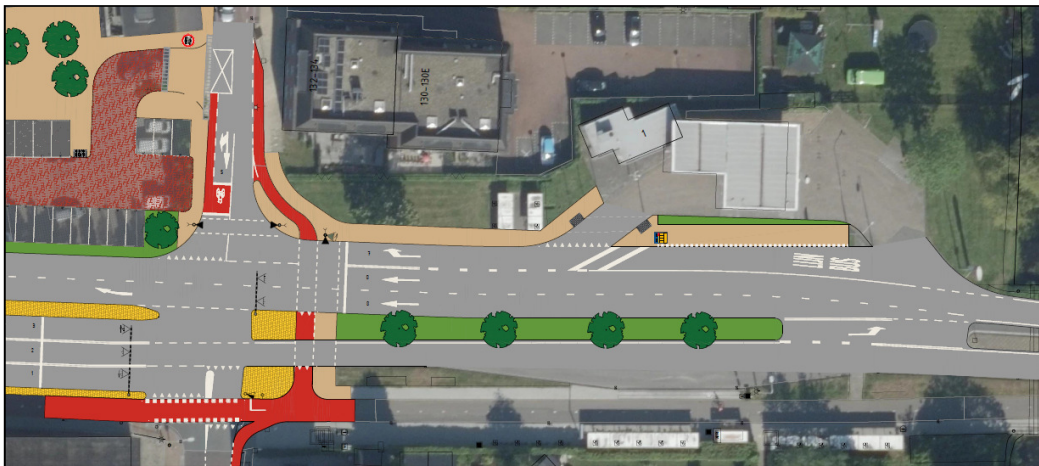
Het rechtsafvak neemt extra ruimte van het terrein van het benzinstation. De voorgestelde vormgeving maakt inpassing van de bushalte niet eenvoudig. Vanuit het OV is de minimale eis een halte waar twee bussen gelijktijdig kunnen halteren (minimaal 26 meter rechtstand).

Er is ons inziens evenwel op twee manieren ruimte te vinden.

### Variant 1

De eerste manier is een combinatie van het iets aanpassen van de middenberm (verschuiving en versmalling) en het inkorten van de rechtsafstrook gecombineerd met de halteligger op de huidige plaats. Het perron is iets verbreed ten koste van het 'groen'. De lengte van de rechtsafstrook is iets verkort maar nog wel toereikend voor de berekende wachtrijlengte. Bij een langer halterende bus wordt het zicht op het verkeer voor een auto die het benzinstation verlaat, beperkt. Dit is echter ook het geval in de bestaande situatie.

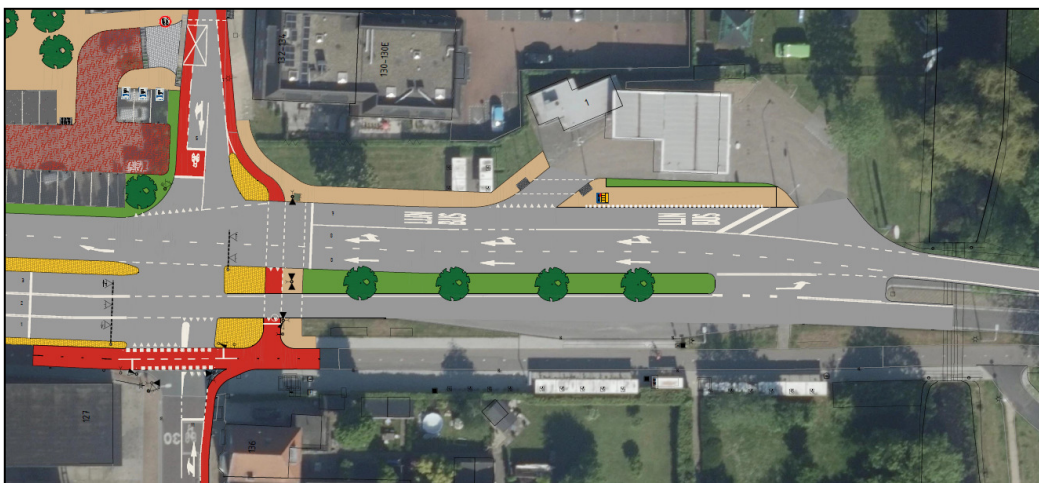
In figuur 7 is het ontwerp van het eerste voorstel (variant 1) weergegeven.



Figuur 7: Ontwerp variant 1 (bron: Rijcurve.nl)

### Variant 2

Een tweede mogelijkheid is een combinatie van het iets versmallen van de middenberm en een samenvoeging van de rechtsafstrook en de rechter rechtdoorstrook. Het gevolg hiervan is dat de voetgangersoversteekplaats Dorpsstraat oost niet meer nodig is en verlegd kan worden naar de Oude Gemeeneweg. Er zijn geen voetgangers meer langs de noordzijde van de Dorpsstraat oost. In figuur 8 is het ontwerp van deze variant weergegeven.



Afbeelding 8: Ontwerp variant 2 (bron: Rijcurve.nl)



De bus kan op identieke wijze halteren als in variant 1, op een eigen busbaan. Maar ook zou de haltevoorziening verschoven kunnen worden naar het 'groen' bij de stopstreep aan het daar aanwezige trottoir. Daarmee is het zicht op het achteropkomende verkeer voor auto's die het benzinstation verlaten gewaarborgd.

### **Wat is het gevolg voor de capaciteit van het kruispunt?**

Met behulp van gegevens van de gemeente (aangeleverd door bureau Goudappel) zijn de beide varianten onderzocht. De verkeersgegevens hebben betrekking op het prognosejaar 2035 en de daarvan afgeleide kruispuntstromen voor een ochtend- en een avondspits zijn bij de berekeningen gehanteerd.

Op grond van de uitkomsten van de berekeningen kunnen de volgende vaststellingen worden gedaan:

1. De capaciteit van de kruising met verkeerslichten in de bestaande configuratie is ontoereikend voor het verwachte toekomstige verkeersaanbod (na realisatie van de verlengde Bentwoudlaan).
2. De capaciteit van de met verkeerslichten geregelde kruising is in de beide varianten van het voorstel voor de ochtend- en avondspits in 2035 wel toereikend.
3. De bushalte Dorp is een tijdhalt, hetgeen betekent dat in de praktijk de bus altijd stopt/halteert.
4. In de variant waarbij de bus voorbij de kruising halteert zijn er geen afzonderlijke gevolgen voor extra busingrepen na het halteren. Er zal wel rekening moeten worden gehouden met het verlengen van de groenfase wanneer zich een bus op afstand aanmeldt.
5. In de door de provincie beoogde situatie ligt de cyclustijd rond de 70 seconden in de ochtendspits en 84 seconden in de avondspits.
6. In de voorstellen van variant 1 en 2, waarbij de bus vóór de kruising halteert, kan, om de halte te kunnen bereiken, ook sprake zijn van het verlengen van de groenfase bij aanmelding op afstand van de bus. Maar ná het halteren wordt bij het vertrek een inmelding gedaan om de conflicterende richtingen naar rood te sturen en zo de bus vrije doorgang over de kruising te verlenen. Dit betekent per uur maximaal 3x een extra signaalgroep in de cyclus.
7. Bij variant 1 wordt na de inmelding van de bus de rechtsaffer van zuid naar oost op groen gezet. Dan gaan de conflicterende richtingen naar rood en kan de bus oprijden tot de stopstreep en van daar met een eigen verkeerslicht de kruising rechtdoorgaand oversteken.
8. Bij variant 2, waarbij de bus een eigen baan heeft tot de stopstreep en de auto's voor rechtsaf van de rechter rechtdoorstrook gebruik maken, worden na de inmelding van de bus alle conflicterende richtingen naar rood gestuurd en kan de bus via de busbaan de kruising oversteken.
9. Belangrijk, zoals aangegeven gaat het in bovenstaande situaties om maximaal 3 busingrepen per uur. Het effect op de gemiddelde cyclustijd en daarmee op de totale afwikkelingscapaciteit van de kruising is dan ook te verwaarlozen. Deze blijven liggen in dezelfde ordegrootte als in de situatie van het door de provincie beoogde ontwerp.
10. In de beide varianten 1 en 2 is de voetgangersoversteekplaats over de Dorpsstraat oost uit de regeling verwijderd. Met een zuidelijke ligging van de bushalte is deze niet meer nodig. De praktijk leert dat voetgangers ter hoogte van de Oude Gemeneweg de Dorpsstraat oversteken. Dat is de snelste en kortste route.

### **Kan het technisch geregeld worden?**

Het korte antwoord is: Ja.

Het langere antwoord is dat in de verkeersregeling er enkele signaalgroepen bij komen en af gaan. De signaalgroep voor de voetgangersoversteek Dorpsstraat oost vervalt en een nieuwe signaalgroep voor de bus in noordelijke richting wordt toegevoegd.

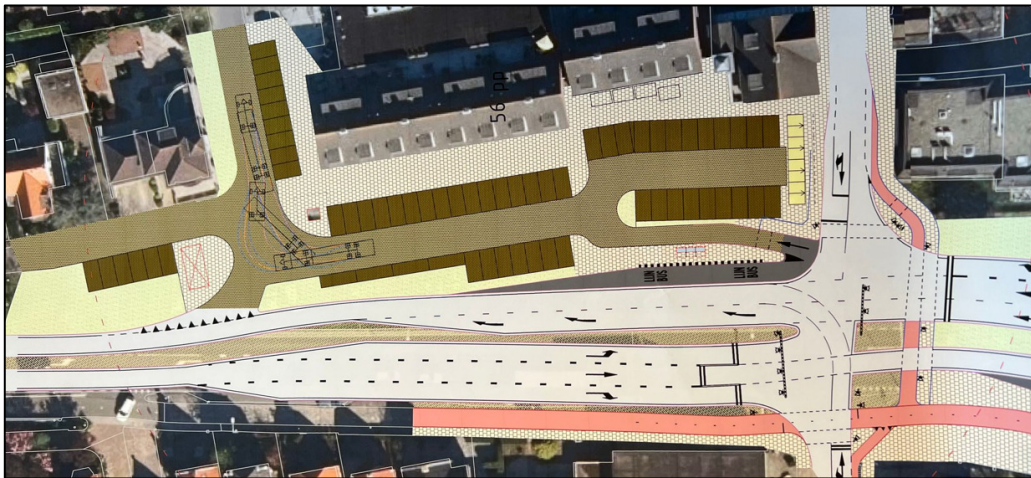
Het wordt daarbij mogelijk om de prioriteit voor de bus te differentiëren. Als een bus in het systeem is 'aangemeld' kan, dan kan de prioriteit worden beïnvloed op basis van de dienstregeling: meer prioriteit bij 'te laat' en minder prioriteit bij 'te vroeg'.

### **Is er ruimte voor verandering?**

De conclusie is gerechtvaardigd dat bovenstaande feiten een andere afweging mogelijk maken. Andere belangen, zoals de ruimtelijke kwaliteit, verkeersveiligheid en economische aspecten, kunnen beter worden bediend. Daarom wordt hierna tevens een beoordeling gegeven van de ruimtelijke consequenties van het ontwerp van het parkeerterrein en een voorstel voor herinrichting gedaan.

### **Beoordeling van het gemeentelijk ontwerp van het parkeerterrein**

In figuur 9 is nogmaals het voorstel van de gemeente Alphen aan den Rijn weergegeven met hierin het ontwerp van het parkeerterrein.



*Figuur 9: Ontwerp parkeerterrein (bron: gemeente)*

Bij de beschouwing van het gemeentelijk ontwerp valt op dat er een nieuwe toegangsroute (éénrichtingsverkeer) over het terrein wordt geïntroduceerd. Zoals eerder opgemerkt is dat een nieuw element (hiervan was ten tijde van de besluitvorming over het voorstel (14 oktober 2021) nog geen sprake).

De nieuwe weg/entree vervangt de inrijbeweging vanaf de N209 naar de Ridder van Montfoortlaan. Wellicht is dit bedacht om de doorstroming van het verkeer op de N209 te bevorderen. De ontworpen uitrit (Ridder van Montfoortlaan) die wel blijft bestaan is circa 20 meter in zuidelijke richting verplaatst en maakt de beschikbare parkeerruimte kleiner.

De volgende zaken vallen op:

1. Er wordt een nieuwe doorgaande route voor het (vracht)verkeer naar het noordoostelijk kwadrant (inclusief de winkels) van het Dorp aangelegd die leidt over het parkeerterrein.
2. Het richting de parkeerplaats rijdende vanuit de richtingen noord, west en zuid moet gebruik maken van de nieuwe entree. Verkeer vanuit oostelijke richting kan 'achterom' via de Ridder van Montfoortlaan (met uitzondering van de vrijdagen in verband met de weekmarkt). Vrachtverkeer komend vanuit noordelijke richting zal eerst de kruising (rechtdoor) moeten passeren, moeten keren over de zuidelijke rotonde, om vervolgens in te kunnen rijden.
3. Het vertrekkende verkeer heeft twee mogelijkheden: Voor verkeer in de richting noord, west en zuid invoegen op de N209 bij de Ridder van Montfoortlaan (alleen in noordelijke) richting. Verkeer richting zuid en west moet dan keren op de nieuw aan te leggen rotonde noord en terugrijden naar het kruispunt. Voor verkeer in de richting oost is het mogelijk om 'achterom' via de Ridder van Montfoortlaan te rijden.
4. Als vijfde aansluiting op de kruising is de nieuwe ingangsweg een ongebruikbaar element en geeft het een verwarrend verkeersbeeld binnen het vaste stramien van een geregeld kruispunt. Direct na de ingang is een (ongeregelde) voetgangersoversteekplaats naar de bushalte. De fietsenstalling ligt aan de andere kant t.o.v. de halte. Er is gerede kans voor terugslag op de kruising bij stagnatie op de parkeerplaats.
5. Op het parkeerterrein zelf ligt een ontsluitingsroute (tweerichtingsverkeer) waarlangs 48 parkeerplaatsen zijn geprojecteerd. De 21 meest aantrekkelijke parkeerplaatsen liggen aan een doodlopende parkeerweg. Er is weinig zicht op de beschikbaarheid van parkeerplaatsen in dit deel waardoor de kans op ongewenst zoekverkeer sterk toeneemt. Veel zoeken levert extra voertuigbewegingen op en daarmee meer conflictsituaties en risico's voor verkeersdeelnemers en winkelpubliek.
6. Een zestal parkeerplaatsen ligt voor de voorzieningen aan de verkeerde kant van het terrein en zullen door winkelend publiek niet worden gebruikt.
7. Als gevolg van de bushalte en de nieuwe toegangsweg schuiven de parkeerplaatsen verder op in de richting van het voorterrein van de winkel(s). In dit al kleine gebied met smalle toegangen worden ook de fietsen geparkeerd.
8. In het ontwerp is geen duidelijke toegang aanwezig vanuit de winkels naar het parkeerterrein. Er zullen nog enkele parkeerplaatsen moeten verdwijnen vanwege de plaatsing van winkelwagens, invalidenplaatsen en t.b.v. toegang naar het parkeerterrein.

#### **Voorstel inrichting parkeerterrein**

Albert Heijn Hazerswoude-Dorp en overige winkeliers zijn niet gelukkig met het voorstel voor de herinrichting van de kruising en het parkeerterrein van de gemeente en provincie. Met name de beperking van de parkeergelegenheid, de verslechtering van de bereikbaarheid en een verwacht hogere (verkeers)onveiligheid voor bezoekers en omwonenden baart zorgen.

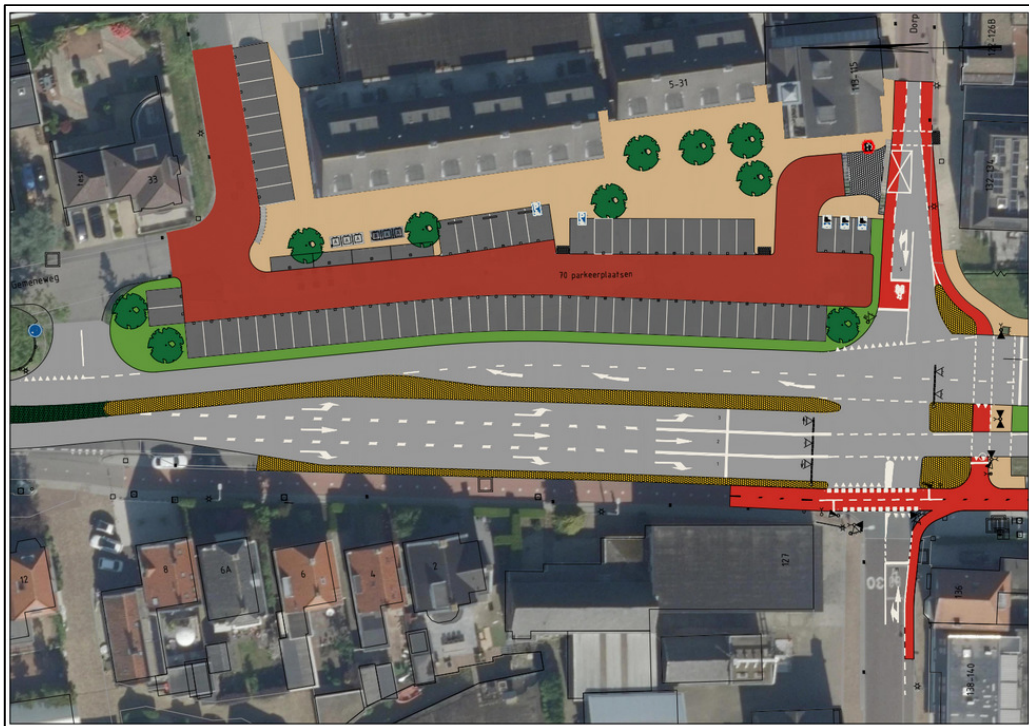
Het belang voor waarborgen van de verkeersafwikkeling op de N209 wordt wel onderkent. Daarom is voor de herinrichting van het parkeerterrein een ontwerpstudie uitgevoerd. Daarbij is rekening gehouden met de benodigde grotere omvang van de kruising en de beschouwde mogelijkheid voor het handhaven van bushalte Dorp ten zuiden van de kruising. De bevindingen van de ontwerpstudie zijn hierna beschreven.

De wensen die vanuit de betrokken winkels zijn geformuleerd zijn als volgt:

1. Een overzichtelijk parkeerterrein met zoveel mogelijk parkeerplaatsen.
2. Twee rijrichtingen op het parkeerterrein \*\*.
3. Eenvoudige, overzichtelijke structuur en inrichting van de omgeving, veilige routes voor fietsers en voetgangers.
4. Geen doorgaand verkeer over de parkeerplaats, zeker niet voor vrachtwagens.
5. Makkelijk en snel bereikbaar vanuit alle richtingen.
6. Verschillende opties om in- en uit te rijden \*\*.
7. Genoeg ruimte voor de entrees van de winkels, logische looproutes.
8. Hoogwaardige openbare ruimte met plaats voor groen en bomen.

\*\* Dit biedt duidelijkheid en overzichtelijkheid voor de autobezoeker; het grootste gebruiksgemak

Het ontwerp van de voorgestelde herinrichting is opgesteld met/door Rijcurve.nl. Het eindresultaat is weergegeven in figuur 10.



Figuur 10: Ontwerp parkeerterrein (voorstel)

#### Toelichting

- Het parkeerterrein omvat 70 parkeerplaatsen \*\* in een heldere setting;
- Zowel via de Dorpsstraat oost als de Ridder van Montfoortlaan is het terrein te bereiken;
- Geen vrachtverkeer over het parkeerterrein;
- Grote openbare ruimte voor de winkels, exclusief voor fietsen en voetgangers;
- Garageboxen ontsloten via het voetgangersgebied;
- Ruimte voor winkelwagens en fietsparkeren voor de winkels;

- De parkeerplaats is een fysieke scheiding tussen de drukke weg en het verkeersluw winkelfront. Dit verbetert het verblijfsklimaat;
- Meer ruimte voor uitgang Dorpsstraat oost vanwege het kunnen weglaten van het trottoir;
- Groene uitstraling van het parkeerterrein;
- Ruimte voor bomen in het verblijfsgebied;

\*\* De gemeentelijke parkeernorm vraagt voor dit gebied om circa 80 parkeerplaatsen. Momenteel zijn er 69 parkeerplaatsen op het terrein aanwezig. Met een aantal van 70 parkeerplaatsen wordt het maximale geboden.

### **Eindconclusie**

In oktober 2021 is het besluit genomen om de bushalte in de lijn richting noord te verplaatsen naar voorbij de kruising en is in zuidelijke richting de rechtsaffer naar de Dorpsstraat west opnieuw geïntroduceerd. Het ontwerpend onderzoek voor het parkeerterrein en bestudering van de varianten voor de positionering van de bushalte en bereikbaarheid van de winkels bieden de mogelijkheid om het genomen besluit ten aanzien van de locatie van de bushalte te heroverwegen.

Het beschreven voorstel leidt ons inziens tot de juiste mix van een betere en acceptabele doorstroming van het (doorgaande) verkeer op de N209 en een acceptabele capaciteit, bereikbaarheid en inrichting van het parkeerterrein.



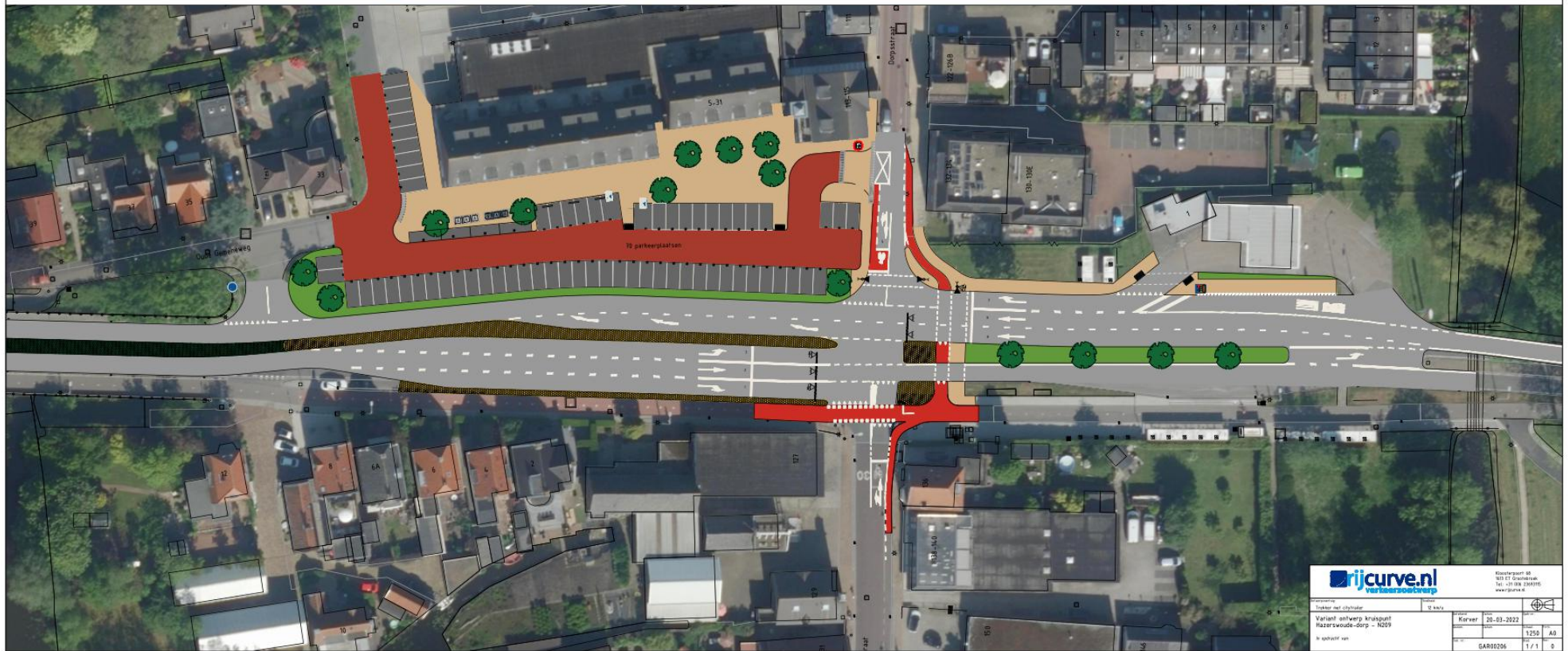
## **Bijlage 1:**

**Voorstel ontwerp kruispunt N209  
Hazerswoude-Dorp**

maakt de ruimte



Legenda  
 Groen: te realiseren aanpak  
 Rood: te realiseren aanpak



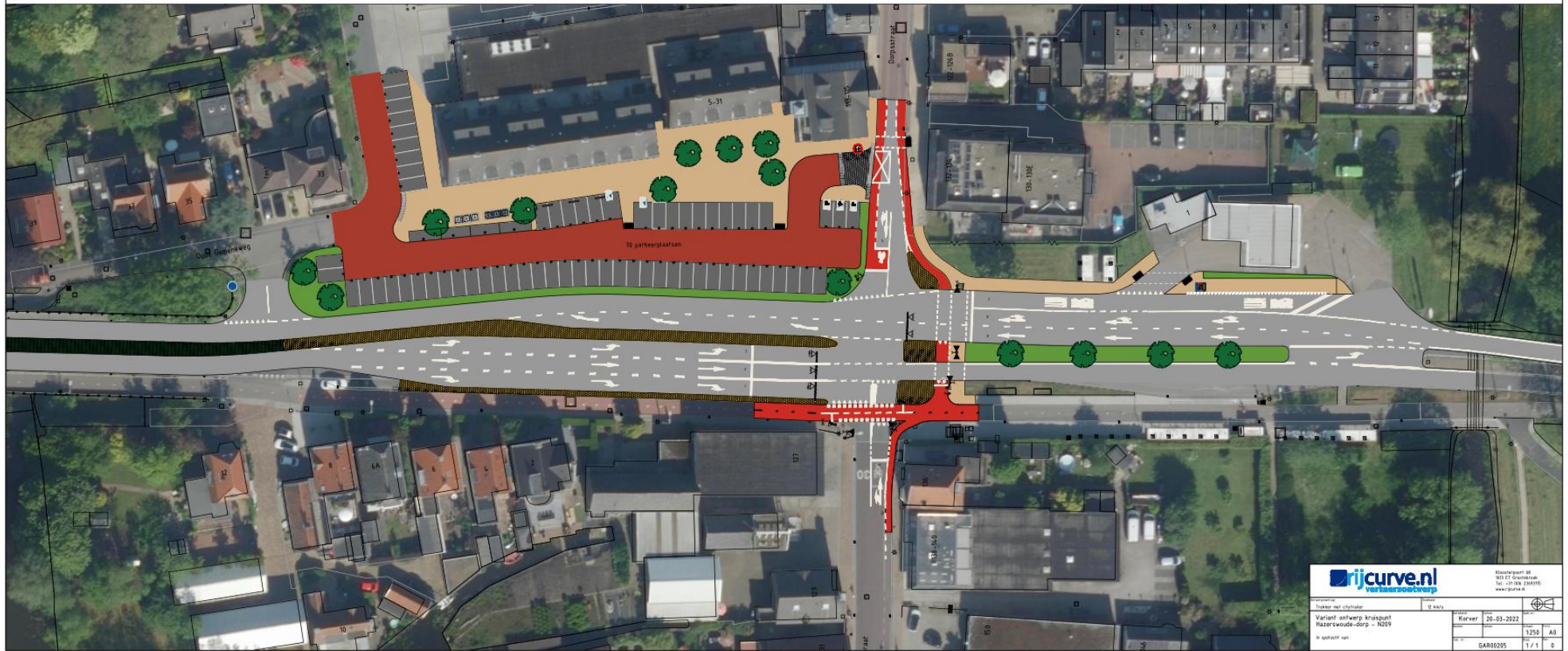
**rijcurve.nl**  
 verkeersontwerp

Koningsplein 68  
 3811 ET Groningen  
 Tel: +31 (0)6 240766  
 www.rijcurve.nl

Projectnaam	10 ha's
Tracé met datering	
Variant	20-03-2022
Waterslootdorp - N209	1250 A0
In opdracht van	GAR00206 1 / 1 0



Legenda  
 Groen: te verwijderen bestemming  
 Rood: te behouden



**rijcurve.nl**  
 verkeersontwerp

Project: Tractor met draaier  
 12 ha's

Client: Korver  
 20-03-2022

Variant: ontwerp kruispunt  
 Waterwoude-dorp - H209

Scale: 1:250  
 A0

Sheet: GAR00205  
 1 / 1

Address: Kruispunt 08  
 161 ET Grootmarck  
 Tel: +31 (0)6 244765  
 www.rijcurve.nl

**BU  
RO  
DB**

[info@burodb.nl](mailto:info@burodb.nl) [www.burodb.nl](http://www.burodb.nl)

maakt de ruimte