

Bevaarbare Aar – BevaarbAAR

BevaarbAAR

Alphen aan den Rijn is ontstaan op en rond de plek waar het veenriviertje de Aar uitmondt in de Rijn. In de loop van de 20^e eeuw is het riviertje, door bruggen, dammen en andere bebouwing, verdwenen uit het straatbeeld en verworpen tot wat slootjes. Sinds een aantal jaren wordt ingezien welke kwaliteit het terugbrengen van de Aar (zichtbaar, voelbaar en vooral bevaarbaar) zou kunnen toevoegen aan (het centrum van) Alphen. Niet voor niks is dit plan al in meerdere gemeentelijke plannen vastgelegd. Er is dan inmiddels ook niks nieuws onder de zon. Wel is het noodzaak om anders te kijken, obstakels uit de weg te ruimen en nu eindelijk echt af te maken wat begonnen is.

De gemeente stelde in haar visie op het Stadshart in 2008 al vast dat het bevaarbaar maken van de Aar van Rijn tot Zegerplas integraal onderdeel van de vernieuwing van het Stadscentrum zou moeten zijn.

In de Visie op Water (2015) werd het uitgeroepen tot prioriteit om Alphen als waterstad op de kaart te zetten: het is het meest prominente onderdeel van deze door de gemeenteraad vastgestelde visie. Deze visie is nog steeds geldig en zou het leidende document bij dit onderwerp moeten zijn.

Dit is het plan voor het eindelijk afmaken van wat de gemeente al lang heeft vastgesteld. In dit plan gaan we in op achtergronden, knelpunten, logistiek, planning en financiën. En laten we zien hoe in afzienbare tijd en met relatief beperkt budget de Aar een echt bevaarbare verbinding tussen Rijn en Zegerplas wordt. En daarmee heel veel kwaliteiten toevoegt aan Alphen AAN den Rijn.

8 bruggen

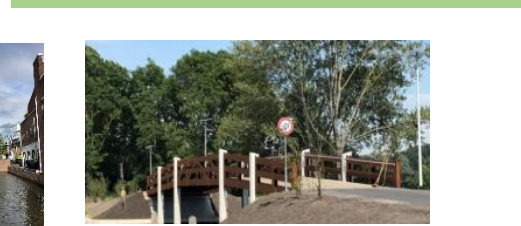
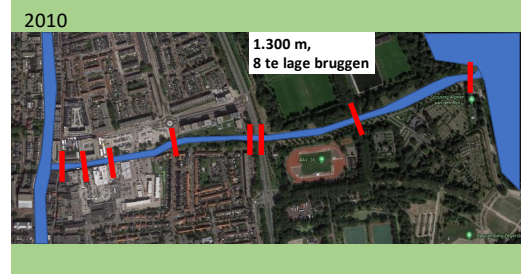
In 2010 waren er op de minder dan 1,5 km tussen Rijn en Aar 8 knelpunten: 6 te lage bruggen en 2 dammen met duikers. In de vernieuwing van het Stadshart zijn 3 bruggen verhoogd naar een doorvaart van 1,5 meter. Ook de fietsbrug bij de Zegerplas is vernieuwd en hoog genoeg. De afgelopen jaren zijn dus 4 van de 8 bruggen verhoogd conform de visie op water en op het Stadshart. Tijd om af te maken.



De helft van de knelpunten is dus al verdwenen. Nu resteren nog 4 bruggen of dammen die doorvaren onmogelijk maken, ter plekke van de Lijsterlaan / Bloemhofstraat, Wielewaalstraat, Oranje Nassausingel en Sportlaan. In dit plan gaan we ze allemaal langs en komen we met een planning en kostenopzet.



Visie op Water
Alphen aan den Rijn
1^e CONCEPT
15 OKTOBER 2015



Sportlaan

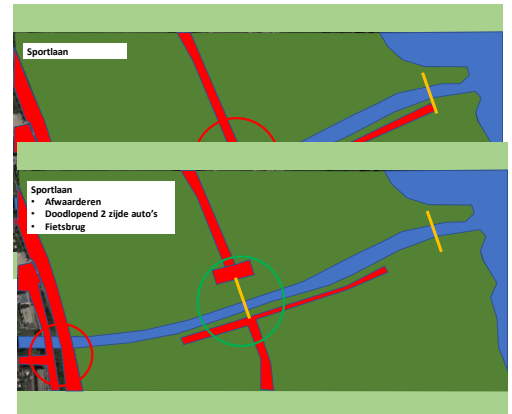
De Sportlaan is op zichzelf al een knelpunt: snelrijdend autoverkeer dat zich tussen veel sporters en fietsende kinderen bevindt. De functie van de Sportlaan is in de afgelopen decennia veranderd, net als de ontsluiting van dit gebied.

Er is werkelijk geen enkele reden meer te bedenken waarom de Sportlaan voor autoverkeer een doorgaande route moet zijn. Sterker, er zijn (los van een bevaarbare Aar) heel veel redenen om de Sportlaan met een “knip” af te sluiten voor doorgaand verkeer, en vanaf 2 kanten “doodlopend” toegankelijk te maken.

In dit plan stellen we dan ook voor de huidige “brug” in de Sportlaan te vervangen door een brede fietsbrug (uiteraard toegankelijk voor hulpdiensten). Deze relatief eenvoudige ingreep heeft veel voordelen en nauwelijks nadelen.

De weg wordt er veel veiliger door voor fietsers en sporters. Het gebied wint aan aantrekkelijkheid door minder auto's, minder geluid en minder vervuiling. Een knip stimuleert sporters op de fiets te komen. Water en groen krijgen een zichtbaarder plek in het gebied. En, onderwerp van dit verhaal, de Aar wordt er versneld en veel gemakkelijker doorvaarbaar van.

Uiteraard blijven beide zijden onverminderd voor auto's toegankelijk. Behalve de knip doen we niets: aan de noordzijde zijn de 3 voetbalclubs, de bowling en het strand aan de Zegerplas bereikbaar vanaf de Kennedylaan. Parkeerplaatsen blijven gewoon gehandhaafd. Aan de zuidzijde zijn AAV en de begraafplaats bereikbaar vanaf de Oranje Nassausingel. Parkeerplaatsen blijven gewoon bereikbaar.



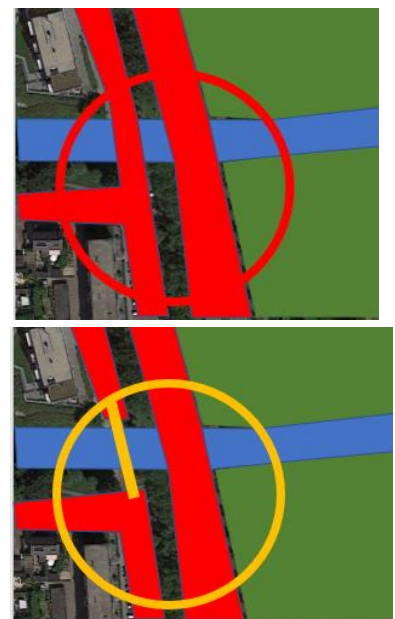
De voorgestelde fietsbrug kan met een beperkte ingreep worden uitgevoerd. Aan beide zijden moet het fietspad aangesloten en de weg juist afgesloten worden, maar dit vraagt nauwelijks extra werkzaamheden of kosten.

Dit plan kan dan ook in 2023 uitgevoerd worden. De geraamde kosten voor een dergelijke ingreep schatten wij tussen de € 350.000,- en € 650.000,-.

Wielewaalstraat

De Wielewaalstraat is een bijzondere, met een in de loop der jaren sterk veranderde functie. Waarbij er eigenlijk geen reden meer is waarom de weg doorgaand zou moeten zijn, en de brug toegankelijk voor autoverkeer. De woningen aan de noordzijde worden ontsloten vanaf de rotonde op de Thorbeckestraat, de woningen aan de zuidzijde kunnen de wijk in en uit via de Aarkade en Bloemhofstraat. De huidige brug over de Aar heeft geen toegevoegde waarde meer, en kan vervangen worden door een fietsbrug (want is hier wel onderdeel van een belangrijke doorgaande fietsroute. Bijkomend voordeel is dat de weg verder afgewaardeerd wordt, wat veiligheid en minder overlast voor aanwonenden geeft.

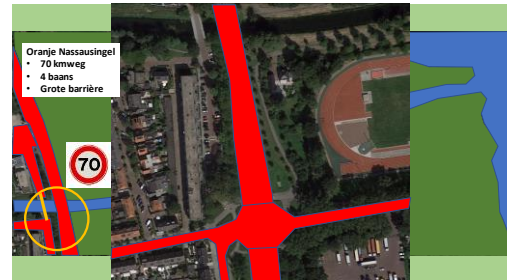
Net ls bij de Sportlaan kan de voorgestelde fietsbrug kan zonder verdere maatregelen worden uitgevoerd. Aan beide zijden zal het fietspad aangesloten en de weg juist afgesloten moeten worden, maar dit vraagt nauwelijks extra werkzaamheden of kosten. Dit plan kan dan ook in 2024 uitgevoerd worden. De geraamde kosten voor een dergelijke ingreep schatten wij tussen de € 350.000,- en € 650.000,-.



Oranje Nassausingel

De Oranje Nassausingel is in de jaren 60 gebouwd als ringweg voor Alphen. De weg is daarmee enorm overgedimensioneerd: 2x2 baans, bij verkeerslichten komen daar nog 2 banen voor voorsorteren bij. Bovendien is de weg ingericht en bestemd voor 70 km / uur, wat in de 21^e eeuw zelfs op de Parijse ringweg niet meer voorkomt. Bovendien kent de weg door vernieuwingen inmiddels elke paar honderd meter een verkeerslicht, waardoor het eventuele doorstroomvoordeel van 2 x 2 rijstroken aan alle kanten teniet wordt gedaan. Bovendien wordt de weg ter hoogte van Beerendrecht sowieso teruggebracht naar x 1 rijstrook.

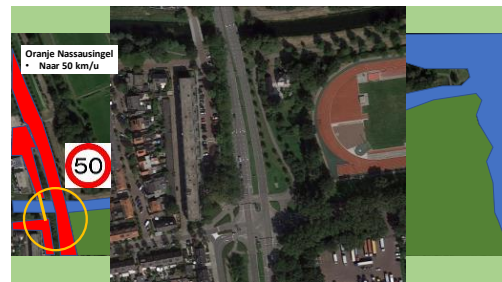
Het enige wat met de huidige inrichting bereikt wordt is dat auto's bij elk verkeerslicht opnieuw heel hard optrekken, met heel veel extra geluidsoverlast, CO₂-uitstoot en verkeersonveiligheid tot gevolg. Een vernieuwde blik op deze weg zou sowieso aan de orde moeten zijn. Bovendien vormt de huidige weg een enorme barrière tussen centrum en recreatiegebied, en tussen woonwijken en sportvelden. De gebieden voelen niet in verbinding, mensen zien die ook niet zo, oversteken is een crime en voor kinderen ronduit onveilig.



Ook hier is de oplossing eigenlijk best eenvoudig. Om de meerwaarde voor de omgeving te vergroten bestaat deze uit 4 stappen. Om de Aar bevaarbaar te krijgen zou de laatste stap volstaan.

Stap 1: Snelheid naar 50 km.

Dit kan per direct en via een College- of Raadsbesluit geregeld worden. Dit heeft direct effect op verkeersveiligheid, geluidsoverlast, CO₂uitstoot. Er zijn geen negatieve effecten: wetenschappelijk is inmiddels ruimschoots bewezen dat e reistijd hier niet door wordt beïnvloed. Andere voordelen aan de huidige 70 km regel zijn er niet.



Stap 2: Rotonde bij de verkeerslichten De Bijlen / van Boetzelaarstraat.

Dit vraagt een grotere investering,, is geen directe randvoorwaarde maar zou wel heel veel voordelen hebben. De doorstroming op de Oranje Nassausingel zelf wordt verbeterd (geen wachttijden meer), door fietsers voorrang te geven verdwijnt de barrière-werking en ontstaat een veel betere verbinding tussen centrum en recreatiegebied en tussen woonwijken en sportverenigingen. Bovendien geeft een dergelijke ingreep een extra signaal dat dit voortaan binnenstedelijk gebied is, en haalt het de gevaarlijke snelheid uit de weg.

Eenzelfde ingreep zou ook bij de kruising met de Thorbeckestraat uitgevoerd kunnen worden.



Stap 3: Terugbrengen naar 2 rijstroken.

Na beide overige ingrepen zal blijken dat met een tweebaansweg de verkeersafwikkeling net zo hoog blijft als voorheen. Er zal wat verkeer verdwijnen omdat de weg opnieuw is ingericht. Een vierbaansweg is alleen nodig bij opstoppingen en snelheidsverschillen, en beide verdwijnen door de rotonde en de 50 km regel. Bovendien sluit de weg hiermee beter aan op het stuk vanaf Beerendrecht.



Stap 4: Nieuwe tweebaansbrug over de Aar.

Omdat de Oranje Nassausingel is teruggebracht naar een tweebaansweg met 50 km-verkeer kan bij de vernieuwing en verhoging van deze brug volstaan worden met een veel beperktere ingreep met één keer twee banen, of zelfs twee keer één baan.

Dit type brug wordt op andere plekken in Alphen al toegepast, bijvoorbeeld in de doorgaande Amerikalaan en de Renaissancelaan.

Overigens verdient het hier aanbeveling om tegelijk met deze ingreep te zorgen voor een verbinding langs de Aar tussen centrum en Zegerplas. In elk geval voor voetgangers, bij voorkeur ook voor fietsers. Vanwege het waterpeil en de hoogte van de brug is dit nog een puzzel. Er bestaan heel goede voorbeelden waarbij het langzaam-verkeer-gedeelte deels onder de waterlijn wordt aangelegd. Voor voetgangers is dit bijvoorbeeld in Bodegraven onder het spoor bij de Vlietkade. In Leiden is langs de Haarlemmertrekvaart onder de Willem de Zwijgerlaan zelfs een grote doorgaande fietsroute goed ingepast.

Dit is een zwaardere ingreep. Wij ramen de kosten voor de brug tussen de € 1,5 en € 3 miljoen euro. Uitvoering kan in 2026 plaats vinden.

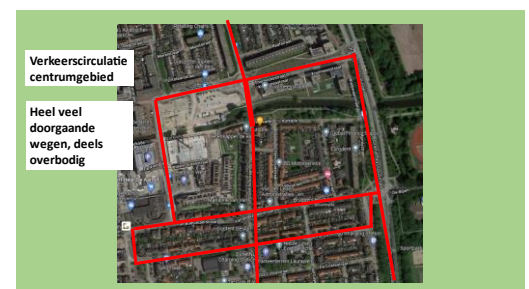


Lijsterlaan / Bloemhofstraat

De brug (duiker) tussen Lijsterlaan en Bloemhofstraat is het resterende knelpunt. En ook hier is het goed te kijken naar de historische functie van deze brug, de veranderingen in de tijd en de toekomst. En net als bij Sportlaan en Wielewaalstraat is de meest logische conclusie dat het vervangen door een voor hulpdiensten toegankelijke fietsbrug de meest logisch oplossing is. Om de Aar bevaarbaar te maken. Maar ook om de ruimtelijke kwaliteit van dit hele gebied te vergroten.

De Bloemhofstraat is een woonstraat, en ingericht als 30 km weg. Bovendien was het een belangrijk alternatief voor hulpdiensten, buslijnen en overig verkeer als de routes door de stad zelf gestremd waren (bijv. door kermis of werkzaamheden). Met de komst van de verlengde Thorbeckestraat is deze functie echter vervallen: het Stadshart heeft nu een extra ontsluiting en daarmee een alternatief voor alle verkeer. Deze functie van de Bloemhofstraat kan dus vervallen.

Door het afwaarderen van de Bloemhofstraat (het is al een 30 km weg, maar wordt in dit voorstel ook een doodlopende weg) wint deze straat enorm aan kwaliteit. Voor omwonenden maar ook voor bezoekers en fietsers. Het wordt een gebied waar alleen nog bestemmingsverkeer komt. In de inrichting kunnen verdere verbeteringen worden uitgevoerd.



Grootste voordeel is dat huidige brug / duiker over de Aar vervangen kan worden door (voor hulpdiensten toegankelijke) fietsbrug. Daarmee behoudt de Bloemhofstraat zijn belangrijke functie in een fijnmazig fiets- en wandelnetwerk, blijven beide wijken aan alle kanten ontsloten. Maar dalen de kosten van de ingreep enorm, en wint het hele gebied aan kwaliteit.

Zelfs de inrichting van de huidige, enorm overgedimensioneerde rotonde op de Thorbeckestraat kan gewijzigd worden. Wat weer een verdere versterking van uitstraling, kwaliteit en imago van het stadshart tot gevolg heeft.



Dit plan kan dan ook in 2025 uitgevoerd worden. De geraamde kosten voor een dergelijke ingreep schatten wij tussen de € 350.000,- en € 650.000,-.

Bijvangst, planning, kosten en conclusie

Bijvangst

Conclusie is dat met anders kijken naar de huidige knelpunten, het ingrijpen in structuren die in de jaren 60 zijn ontstaan maar inmiddels volstrekt achterhaald zijn, grote kostenposten vermeden kunnen worden. Naast het op deze manier veel sneller en goedkoper bevaarbaar maken van de Aar (met voordelen voor imago, toegankelijkheid, recreatie en gebruik in en om Stadshart en Zegerplas) levert dit heel veel “gratis bijvangst op:

- Verbeterde verkeersveiligheid
- Veel minder ruimtegebruik infrastructuur, verkeersbarrières verminderen.
- Minder geluidsoverlast en vervuiling
- CO2 ruimte (in te zetten voor bijv. woningbouw elders)
- Vergroting wateroppervlak (ivm piekwaterberging en verharding elders)
- Ruimtelijke kwaliteit woon- en recreatiegebieden krijgt enorme impuls
- Aantrekkelijkheid woon- en recreatiegebieden verbetert enorm

Planning

Met dit plan kunnen we snel aan de slag. Er zijn geen grote reserveringen nodig, de verbeteringen en bijvangst zijn zo logisch en landen zo breed in de stad dat we beter morgen dan overmorgen kunnen beginnen. Alle stappen zijn onderdeel van al lang vastgestelde visies op Stadshart en water in de stad. En passen in andere plannen rondom bijvoorbeeld fietsen, sporten, verbindingen en veiligheid.

Met elk jaar een nieuwe brug ligt er in 2026 een bevaarbare Aar.

- 2023 fietsbrug Sportlaan
- 2024 fietsbrug Wielewaalstraat
- 2025 fietsbrug Bloemhofstraat
- 2026 Oranje Nassausingel

Kosten

Door anders naar de functie en omgeving van de ingrepen te kijken besparen we enorm op de kosten en verbeteren we de kwaliteit van de stad.

Inschatting kosten:

3 fietsbruggen: 0,35 - 0,65 miljoen per stuk)	: € 1.000.000,- - € 2.000.000,-
2 baans verkeersbrug:	: € 1.500.000,- - € 3.000.000,-
Totale investering:	: € 2.500.000,- - € 5.000.000,-

Conclusie

Zo ontstaat met relatief beperkte middelen en in één collegeperiode een volledig doorvaarbare Aar. En kunnen we als stad hier de vruchten van gaan plukken!

2026

