

raadsvoorstel

portefeuillehouder G.A.H. Elkhuisen / J.W.M. Pietersen
opgesteld door Ruimtelijke Ontwikkeling & Grondbedrijf /Lex Niekel
Beheer Openbare Ruimte / Sjoerd Dijkstra

Registratienummer
collegebesluit 14.13657
vergaderdatum raad 16 oktober 2014
jaar/nummer (niet invullen, dit vult de griffie in)

onderwerp **Verkeersveiligheidsplan Ter Aar Zuidwest**

Het college van burgemeester & wethouders stelt de raad voor het volgende te besluiten:

1. Kennis te nemen van het Verkeersveiligheidsplan Ter Aar Zuidwest d.d. 20 augustus 2014
2. In te stemmen met de voorgenomen keuzes t.w.
 - 2.1 Het voorstel tot de aanleg van een zuidelijke ringweg wordt niet overgenomen.
 - 2.2 De Aardamse weg wordt gereconstrueerd waarbij uitgangspunt is
 - a. De herinrichting van de gehele weg met kruisingen met plateaus
 - b. De herinrichting van de kruising bij de brug over het Aarkanaal
 - c. Het verbeteren van de fietsoversteek bij de Lijsterbeslaan
 - d. Het verbeteren van de kruising bij het gemeentehuis
 - e. De realisatie van een overzichtelijk kruisingsplateau op de kruising Essenlaan-Vosholplein.
 - 2.3 De Aardamseweg wordt verboden verklaard voor landbouwverkeer
 - 2.4 De komende jaren worden herinrichtingsmaatregelen in de wijk uitgevoerd. Het gaat dan o.a. om
 - a. Vierambachtsstraat / Reigerlaan fietsveilig herinrichten met klinkers
 - b. Vosholstraat en Hoogerheijdestraat gedeeltelijk voorzien van klinkers
 - c. Het inrichten van de schoolomgeving
 - d. Het instellen van een parkeerverbod in de bochten van de Vosholstraat waarbij parkeerplaatsen in het groen worden gerealiseerd op het moment dat de noodzaak tot compensatie is gebleken uit onderzoek.
 - e. Het verbreden van de Zwanenlaan met 0,50 meter

- 2.5 In het kader van de verbetering van het verkeersgedrag (blijven) we de verkeerseducatie op scholen ondersteunen (School op Seef) en leveren wij onze bijdrage aan de dialoog tussen diverse weggebruikers.
- 2.6 In de Dr. A. Schweitzerlaan wordt geen eenrichtingverkeer ingesteld.
- 2.7. De Brede School wordt ontsloten via de Westkanaalweg in combinatie met het instellen van één richtingverkeer. De Westkanaalweg behoudt de huidige breedte.
- 2.8 Het voorstel tot het aanleggen van een verbinding tussen de Hoogerheidestraat en de Westkanaalweg wordt niet overgenomen.
- 2.9 Het voorstel tot de aanleg van een ontsluiting van Ter Aar West via de Ringdijk wordt niet overgenomen.
- 2.10 Onderzocht wordt in hoeverre het aanbeveling verdient om de Dr. Albert Schweitzerstraat door te trekken naar de Aardamseweg.
- 2.11 De aansluiting van Ter Aar West op de Aalscholverlaan wordt uitgevoerd als noodontsluiting.

burgemeester en wethouders van Nieuwkoop

mr. G.G.G. Slooters
secretarises

F. Buijserd
burgemeester

Toelichting

Inleiding – wat voorafging

Vergadering besluitvormende raad 25 april 2013

In deze raadsvergadering heeft uw raad het Stedenbouwkundig Kader Ter Aar West vastgesteld als basis voor het op te stellen bestemmingsplan. Op het stedenbouwkundig kader is ingesproken door verschillende inwoners. Naar aanleiding van hetgeen door insprekers naar voren is gebracht, heeft de raad het college gevraagd de maanden tot

aan de vaststelling van het bestemmingsplan te benutten voor nader verkeersonderzoek en overleg met betrokken bewoners.

Periode 25 april 2013 – 28 november 2013

In deze periode is vijf keer in openbaarheid overlegd met een klankbordgroep van bewoners over de diverse verkeersaangelegenheden. In deze groep waren ook de scholen vertegenwoordigd. Ook zijn er tellingen verricht op vooraf met de klankbordgroep overeengekomen plaatsen.

Per brief van 5 november 2013, kenmerk 13.25099 (bijlage 1) met als onderwerp "Ter Aar – verkeersonderzoek" hebben wij verslag gedaan van inhoud en verloop van de gesprekken. Tevens trekken wij in de brief de conclusie dat gemeente en klankbordgroep niet tot een gelijklopend oordeel zijn gekomen over de consequenties van de ontwikkeling van Ter Aar West voor het verkeer.

Vergadering meningsvormende raad 28 november 2013

In deze vergadering is onze brief van 5 november door uw raad besproken. Voorafgaand aan de behandeling hebben vier personen ingesproken en is een petitie overhandigd. Tijdens de behandeling van de brief is gesproken over de uitkomsten van de tellingen in relatie tot de ervaringen in de praktijk. Die stroken niet met elkaar. De tellingen geven aan dat de realisatie van Ter Aar West geen problemen oplevert voor het onderliggende wegennet in Ter Aar; zowel met betrekking tot de intensiteit als de doorstroming met uitzondering van de Aardamse weg. De ervaringen van de bewoners zijn geheel anders. Zij ervaren in de huidige situatie al een fors aantal knelpunten. Zij twijfelen aan de betrouwbaarheid van de uitgevoerde tellingen.

Naar aanleiding van de discussie in de meningsvormende raad is aan het college de opdracht gegeven om met alle betrokkenen een integraal plan op te stellen voorzien van goede alternatieven.

Periode 28 november 2013 – 25 augustus 2014

Op 10 december 2013 heeft een gesprek plaatsgevonden tussen de (toenmalige) projectwethouder en een tweetal leden van de klankbordgroep, waaronder de voorzitter. Afgesproken is de dialoog te vervolgen met behulp van een externe verkeersdeskundige die tevens de rol van mediator zou kunnen vervullen (indien noodzakelijk). In navolging daarop legde de klankbordgroep de volgende eis neer:

De bewoners verwachten niets anders dan dat eerst het integraal verkeers(veiligheids)-plan inclusief ontsluiting en bouwroute, beiden met alternatieven en kosten, duidelijk is, waarna de behandeling van diverse bestemmingsplan(nen) in de raad kan plaats vinden. De detailuitwerking kan eventueel later worden ingevuld.

Daar hebben de leden van de klankbordgroep tijdens de eerste bijeenkomst met de gemeente nog het volgende aan toegevoegd:

Het verkeersveiligheidsplan moet de contouren bevatten van de verkeersveiligheid in Aardam Zuidwest over 10 jaar, als alle projecten afgerond zijn, waarbij ook duidelijkheid gegeven wordt over de noodzaak van een extra ontsluiting van de wijk. Pas op basis hiervan zal het bestemmingsplan in de raad behandeld worden.

Vervolgens heeft de gemeente een verkeersdeskundige benaderd van het bureau Movares en de kosten op zich genomen.

Er zijn diverse bijeenkomsten geweest met de klankbordgroep. Alle bijeenkomsten waren openbaar en zijn ook door geïnteresseerde inwoners bijgewoond. Daarnaast is een tweetal inloopbijeenkomsten georganiseerd voor alle inwoners in Ter Aar (en andere belanghebbenden).

Verkeersveiligheidsplan Ter Aar Zuidwest¹ - Bijlage 2

Het verkeersveiligheidsplan is opgebouwd vanuit de input van de bijeenkomsten met de klankbordgroep. Voor het doorlopen proces wordt kortheidshalve verwezen naar pagina 7 van het verkeersveiligheidsplan. Gaandeweg is het plan steeds meer “gevuld”. Separaat zijn teksten maar ook opbouw en indeling van het plan afgestemd tussen de voorzitter van de klankbordgroep en de externe verkeersdeskundige. Het resultaat is het door de klankbordgroep onder begeleiding van Ingenieursbureau Movares opgeleverde “Verkeersveiligheidsplan Ter Aar Zuidwest gedateerd 20 augustus 2014”.

De leden hebben het plan op 1 september gepresenteerd aan de raad. De voorzitter heeft daarbij de kanttekening geplaatst dat bij enkele afbeeldingen de legenda niet volledig is. Tevens wees hij erop dat de tabel op pagina 69 (III.6 Overzicht effecten) niet gezien mag worden als een keuze tabel /menukaart waaruit willekeurig een aantal maatregelen kan worden gekozen.

Het plan is opgebouwd rondom een drietal thema's

1. Verminderen van de verkeersdruk
2. Verhogen van de verkeersveiligheid
3. Verkeersgedrag

Als college hebben wij grote waardering voor de inzet van de leden van de klankbordgroep. Het verkeersveiligheidsplan geeft ons inzicht in de manier waarop de verkeersveiligheid door de inwoners van Ter Aar (Zuidwest) wordt ervaren en in de opties om de verkeersveiligheid te verbeteren rekening houdende met de ruimtelijke plannen in de komende jaren.

¹ Dit betreft het gebied ten zuiden van de Aardamseweg en ten westen van de Westkanaalweg.

Aanbevelingen klankbordgroep

In het verkeersveiligheidsplan wordt in Hoofdstuk 7 een groot aantal maatregelen genoemd. Wij hebben de klankbordgroep gevraagd aan te geven welke maatregelen zij aanbeveelt. De klankbordgroep heeft aan dit verzoek gehoor gegeven. Per brief van 25 augustus 2014, kenmerk 14.17994 (bijlage 3) doet de klankbordgroep de navolgende aanbevelingen met betrekking tot de te nemen maatregelen. Citaat uit de brief:

1. *Uit het rapport blijkt duidelijk dat de enige oplossing om de verkeersdruk in Ter Aar significant te verminderen is door de Aardamseweg te ontlasten. Dit kan door de twee volgende maatregelen te nemen:*
 - 1.1. *Het weren van verkeer dat alleen als doorgaand verkeer kan worden bestempeld.*
 - 1.2. *Het ontsluiten van de wijk op een nieuw aan te leggen Zuidelijke Ringweg.*
2. *Daar het realiseren van de nieuwe Zuidelijke Ringweg enige tijd in beslag gaat nemen, adviseren wij alle te nemen maatregelen op korte termijn in overeenstemming te brengen met de realisatie van deze Ringweg, om op deze manier geen geld te verspillen.*
 - 2.1. *Om de bouw van extra nieuwbouwwoning op korte termijn te realiseren moet er een extra ontsluiting komen via de Ringdijk, waarbij extra maatregelen, zoals een vrij liggend fietspad voor de veiligheid van de fietsers onontbeerlijk zijn. Tevens kan de Ringdijk als route worden ingezet voor het Bouwverkeer, waardoor investeringen die gepland waren indien de bouwroute door de wijk ging plaatsvinden, nu niet meer nodig zijn.*
 - 2.2. *Wanneer de brede school definitief verplaatst wordt naar de locatie aan de Westkanaalweg, deze weg inrichten als éénrichtingsverkeer. Hierbij is ook de veiligheid van de fietsers een punt van aandacht.*
3. *Het, in overleg met de Klankbordgroep, uitvoeren van maatregelen in de wijk, genoemd in het rapport, die de verkeersveiligheid ten goede komen.*

De klankbordgroep hecht eraan te vermelden dat naar de mening van de klankbordgroep de korte termijn maatregelen genoemd onder punt 2 en 3 en die verder vermeld staan in het rapport, niet los gezien kunnen en mogen worden van de uiteindelijke oplossing, zoals genoemd onder punt 1. Voor de lange termijn is het ontsluiten van Ter Aar Zuid via een nieuwe Zuidelijke Ringweg de enige oplossing om de leefbaarheid en veiligheid in heel Ter Aar voor de toekomst veilig te stellen. (einde citaat uit de brief)

Zienswijze college op aanbevelingen klankbordgroep

De gemeente is als beheerder van de openbare ruimte en wegbeheerder in het kader van de Wegenwet verantwoordelijk voor de verkeersveiligheid. Hoewel de gemeente betrokken is geweest bij de totstandkoming van het verkeersveiligheidsplan, is daarin

vanuit de genoemde verantwoordelijkheid van de gemeente nog geen oordeel uitgesproken over de in het plan opgenomen maatregelen.

Als college hebben we de aanbevelingen zoals die zijn opgenomen in het verkeersveiligheidsplan plan beoordeeld. Bij de beoordeling hebben wij naast de effectiviteit van de maatregelen ook gekeken naar de inpasbaarheid van de maatregelen. Wij streven naar een herkenbare inrichting van de gemeentelijke wegen. Maatregelen moeten dan ook aansluiten bij de richtlijnen voor het ontwerp van de diverse categorieën wegen. Vanzelfsprekend is ook uitvoerig gekeken naar de kosten van de maatregelen.

We hebben ook gekeken naar de onderlinge samenhang en de aanbevelingen gezien in het licht van de door ons voorgenomen ontwikkelingen in Ter Aar de komende tien jaar. Die ontwikkelingen zien wij als volgt:

Toekomstscenario Ter Aar Zuid West

In het verkeersveiligheidsplan zijn de belangrijkste ontwikkelingen die de komende jaren op stapel staan in beeld gebracht zoals Ter Aar West, de ontwikkeling van de Brede School, de sloop en herbouw van 44 woningen op de locatie Dr. A. Schweitzerstraat en Vosholstraat, de uitbreiding van het complex van voetbalvereniging TAVV met een volwaardig derde veld, de reconstructie van de Aardamseweg, diverse werkzaamheden in het kader van het rioolbeheer etc. (zie pagina 22 van het verkeersveiligheidsplan)

Wij gaan uit van het scenario dat zowel Ter Aar West, als de Brede School als het verbeterplan voetbalaccommodaties wordt gerealiseerd. Dat geldt ook voor de maatregelen in het kader van de beheerplannen inclusief de reconstructie van de Aardamseweg. De sloop en herbouw van 44 sociale huurwoningen, waar de inwoners door middel van een participatietraject inbreng hebben in maatregelen met betrekking tot de verkeersveiligheid, is reeds in volle gang.

Kader / Eerdere besluiten

- Structuurvisie Nieuwkoop 2040
- Gemeentelijk Verkeers- en vervoersplan
- Actualisatie grondexploitaties
- Notitie veilige schoolroutes gemeente Nieuwkoop
- Vaststellen stedenbouwkundig kader Ter Aar West
- Diverse besluiten met betrekking tot de sleutelprojecten

Beoogd effect

Verbeteren verkeersveiligheid in Ter Aar Zuidwest in relatie tot de voorgenomen ontwikkelingen in Ter Aar de komende tien jaar.

Voorgestelde besluiten

Op basis van het door ons geschetste toekomstscenario hebben wij een tweetal beslispunten geformuleerd. Voor een uitgebreide onderbouwing van deze beslispunten verwijzen wij naar het memo "beoordelen voorstellen verkeersveiligheidsplan Ter Aar Zuidwest" d.d. 9 september 2014, toegevoegd als bijlage 4. In dit raadsvoorstel beperken we ons tot de belangrijkste onderdelen en conclusies uit het memo.

1. Kennis wordt genomen van het Verkeersveiligheidsplan Ter Aar Zuidwest d.d. 20 augustus 2014

Zoals reeds aangegeven omvat het Verkeersveiligheidsplan Ter Aar Zuidwest een integrale analyse van de situatie en opties aan maatregelen om de verkeersveiligheid te waarborgen en de verkeersafwikkeling van Ter Aar Zuidwest te verbeteren, rekening houdende met de ruimtelijke plannen in de komende jaren. Als college hebben we de aanbevelingen beoordeeld en zullen u vragen in te stemmen met onze voorgenomen keuzes ten aanzien van de uit te voeren maatregelen.

2. Ingestemd wordt met de voorgenomen keuzes t.w.
 - 2.1 Het voorstel tot de aanleg van een zuidelijke ringweg wordt niet overgenomen.
 - 2.2 De Aardamse weg wordt gereconstrueerd waarbij uitgangspunt is
 - a. De herinrichting van de gehele weg met kruisingen met platea's
 - b. De herinrichting van de kruising bij de brug over het Aarkanaal
 - a. Het verbeteren van de fietsoversteek bij de Lijsterbeslaan
 - b. Het verbeteren van de kruising bij het gemeentehuis
 - c. De realisatie van een overzichtelijk kruisingsplateau op de kruising Essenlaan-Vosholplein.
 - 2.3 De Aardamseweg wordt verboden verklaard voor landbouwverkeer
 - 2.4 De komende jaren worden herinrichtingsmaatregelen in de wijk uitgevoerd. Het gaat dan o.a. om
 - a. Vierambachtsstraat / Reigerlaan fietsveilig herinrichten met klinkers
 - b. Vosholstraat en Hoogerheijdestraat gedeeltelijk voorzien van klinkers
 - c. Het inrichten van de schoolomgeving
 - d. Het instellen van een parkeerverbod in de bochten van de Vosholstraat waarbij parkeerplaatsen in het groen worden gerealiseerd op het moment dat de noodzaak tot compensatie is gebleken uit onderzoek.
 - e. Het verbreden van de Zwanenlaan met 0,50 meter

- 2.5 In het kader van de verbetering van het verkeersgedrag (blijven) we de verkeerseducatie op scholen ondersteunen (School op Seef) en leveren wij onze bijdrage aan de dialoog tussen diverse weggebruikers.
- 2.6 In de Dr. A. Schweitzerlaan wordt geen eenrichtingverkeer ingesteld.
- 2.7. De Brede School wordt ontsloten via de Westkanaalweg in combinatie met het instellen van één richtingverkeer. De Westkanaalweg behoudt de huidige breedte.
- 2.8 Het voorstel tot het aanleggen van een verbinding tussen de Hoogerheidestraat en de Westkanaalweg wordt niet overgenomen.
- 2.9 Het voorstel tot de aanleg van een ontsluiting van Ter Aar West via de Ringdijk wordt niet overgenomen.
- 2.10 Onderzocht wordt in hoeverre het aanbeveling verdient om de Dr. Albert Schweitzerstraat door te trekken naar de Aardamseweg.
- 2.11 De aansluiting van Ter Aar West op de Aalscholverlaan wordt uitgevoerd als noodontsluiting.

Argumenten

2.1 Aanleg Zuidelijke Ringweg

Deze weg voorziet in een verbinding tussen de N446 en de Oostkanaalweg zuidwestelijk van het Argonnepark. De weg sluit via een nieuwe brug over het Aarkanaal aan op de Oostkanaalweg. Met de ringweg wordt de kern Ter Aar ontlast van vrijwel alle doorgaande autoverkeer. Met een aantakking vanuit Ter Aar West wordt de Aardamseweg ook ontlast van een groot deel van het autoverkeer uit die wijk.

De kosten van de weg worden geraamd op minimaal € 9 mln., waarbij de kosten voor de grondverwerving (naar schatting € 600.000) niet zijn meegerekend. Wij zien voor de komende jaren geen mogelijkheid deze kosten te dekken noch verwachten wij, gelet op de belangen, dat anderen bereid zijn aan de realisatie mee te werken.

Wij beoordelen de aanleg van een ringweg weliswaar als zeer effectief, maar tegelijkertijd ook als zeer ingrijpend en zeer kostbaar. Op korte en middellange termijn achten wij de aanleg van een zuidwestelijke ringweg niet haalbaar. De dekking van de kosten die gemoeid zijn met de aanleg van de weg zou ons voor een onoverkomelijke opgave stellen.

2.2 Reconstructie Aardamseweg

De Aardamseweg is zonder twijfel de belangrijkste ontsluitingsweg voor de Ter Aarse woonwijken en daarmee voor de meeste inwoners van Ter Aar. De inrichting van de weg voldoet op dit moment niet. Wij onderschrijven het belang van een volledige herinrichting van de Aardamseweg zoals die is opgenomen in het verkeersveiligheidsplan. Bij de reconstructie gaat het onder andere om:

- a. De herinrichting van de gehele weg met kruisingen met plateau's
- b. De herinrichting van de kruising bij de brug over het Aarkanaal
- c. Het verbeteren van de fietsoversteek bij de Lijsterbeslaan
- d. Het verbeteren van de kruising bij het gemeentehuis
- e. De realisatie van een overzichtelijk kruisingsplateau op de kruising Essenlaan-Vosholplein.

De uitvoering van de reconstructie van de Aardamseweg wordt gefaseerd opgepakt en afgestemd op andere werkzaamheden en ontwikkelingen in de wijk. Hiermee wordt voorkomen dat het afsluiten van de weg leidt tot ontoelaatbare overlast in de wijk of dat "nieuw werk" wordt belast met zwaar werkverkeer.

2.3 Verbieden Landbouwverkeer op de Aardamseweg

De inwoners van Ter Aar maken zich ernstig zorgen over de verkeersveiligheid op de Aardamseweg en hebben in verband hiermee grote bezwaren tegen het doorgaande landbouwverkeer. De inwoners ervaren landbouwverkeer als een belangrijke factor die bijdraagt aan de verkeersonveiligheid op de Aardamseweg. Wij delen deze zorg.

Landbouwvoertuigen worden steeds breder en ook steeds zwaarder en de toegestane snelheid wordt vaak overschreden. Daarbij vinden wij dat de nu geldende regels voor het besturen van een tractor zich niet verhouden met de complexe verkeerssituatie op de Aardamseweg.

Het verboden verklaren van de Aardamseweg betekent dat het landbouwverkeer moet omrijden via de route Westkanaalweg, Hertog van Beijerenstraat en Ringdijk. Daar kleven ook nadelen aan, maar wij denken dat de omrijdroute minder gevaarlijk is dan de route over de Aardamseweg.

Na overweging is ons voorstel het landbouwverkeer op de Aardamseweg niet langer toe te staan, zoals nu ook al het geval is voor het vrachtverkeer zwaarder dan 3500 kg. De omleidingsroute zal beter geschikt worden gemaakt voor landbouwverkeer. Een belangrijk aandachtspunt daarbij is het afslaan verkeer vanaf de brug richting Westkanaalweg. Bij de reconstructie van de Aardamseweg wordt de kruising met de Westkanaalweg anders ingericht. De route Kerkweg-Westkanaalweg wordt de doorgaande route (zie beslispunt 2.2.). Door een aangepaste inrichting wordt doorgaand verkeer over de Aardamseweg fysiek

ontmoedigd. Tevens onderzoeken wij op welke wijze het fietsverkeer het beste kan worden geleid.

2.4 Maatregelen in de wijk

De komende jaren worden herinrichtingsmaatregelen in de wijk uitgevoerd. Het gaat dan o.a. om

- a. Vierambachtsstraat / Reigerlaan fietsveilig herinrichten met klinkers
- b. Vosholstraat en Hoogerheijdestraat gedeeltelijk voorzien van klinkers
- c. Het inrichten van de schoolomgeving
- d. Het instellen van een parkeerverbod in de bochten van de Vosholstraat waarbij parkeerplaatsen in het groen worden gerealiseerd op het moment dat de noodzaak tot compensatie is gebleken uit onderzoek.
- e. Het verbreden van de Zwanenlaan met 0,50 meter

Het verkeersveiligheidsplan beschrijft een aantal knelpunten in de wijk Ter Aar Zuidwest die te maken heeft met de verkeersafwikkeling. Vooral op piekmomenten, waarbij er sprake is van woon-werkverkeer en schoolgaande kinderen, wordt de situatie niet als veilig ervaren. De in het plan beschreven maatregelen hebben betrekking op de inrichting van de wegen, het aanbrengen van verkeer remmende maatregelen, het aanpassen van de verkeerscirculatie en het verbeteren van het zicht. We beoordelen de maatregelen als effectief en technisch goed uitvoerbaar.

Het aanbrengen van klinkerverharding wordt gecombineerd met het uitvoeren van groot-onderhoud. De planning voor dit groot onderhoud is leidend.

Bij de Zwanenlaan wordt de verbreding met 0,50 meter in eerste instantie uitgevoerd als voorlopige maatregel. Definitieve uitvoering wordt gecombineerd met groot onderhoud.

2.5 Verbeteren van het verkeersgedrag

Verkeersgedrag speelt een belangrijke rol bij de verkeersveiligheid in de wijk. Met het in positieve zin beïnvloeden van dit verkeersgedrag kunnen belangrijke resultaten worden bereikt. Zowel in objectieve zin (verminderen ongevallen) als in subjectieve zin (verminderen verkeersonveiligheidsgevoel)

2.6 Geen eenrichtingverkeer in Dr. A. Schweitzerstraat

Eenrichtingsverkeer leidt er veelal toe dat de snelheid van het autoverkeer toeneemt. Ook zal het verkeer komende van de Hoogerheijdestraat alleen nog via de Vosholstraat de wijk kunnen verlaten, waardoor het daar drukker wordt.

2.7 Ontsluiting Brede School via Westkanaalweg

In het verkeersveiligheidsplan is aangegeven dat het wenselijk is om ten behoeve van de nieuwe Brede School een ontsluiting aan te leggen richting de Westkanaalweg in combinatie met het instellen van eenrichtingverkeer. De Westkanaalweg behoudt hierbij de huidige breedte.

Wij zijn het met deze oplossingsmaatregel eens. Een dergelijke ontsluiting is ook opgenomen in de voorlopige ontwerpen voor de Brede School.

2.8 Geen verbinding tussen Hoogerheidestraat en Westkanaalweg

Wij vinden dit geen wenselijke optie, omdat hiermee het voetbalcomplex wordt doorsneden. De verbinding is ook overbodig omdat de toegangsweg en de parkeerplaatsen voor de Brede School tevens gebruikt kunnen worden door de sporters.

2.9 Ringdijk

Voor de ontsluiting van de nieuwe wijk Ter Aar West, gaat het verkeersveiligheidsplan uit van een ontsluiting voor autoverkeer en fietsers aan de westzijde via de Ringdijk naar de Aardamseweg. Volgens het plan wordt een toename van de verkeersdruk op de Aardamseweg door verkeer uit de nieuwe woonwijk hiermee beperkt.

Wij vinden dat er dan een inrichting moet worden gekozen die past bij de wegcategorie "ontsluitingsweg". Dit betekent een rijweg van voldoende breedte, een vrij liggend fietspad en een trottoir. Daarmee wordt ook het intensieve fietsverkeer op de Ringdijk goed gefaciliteerd.

Dit hebben we gevisualiseerd in een te realiseren dwarsprofiel over de Ringdijk (bijlage 4 – pagina 4) rekening houdend met het waterkerende karakter van de Ringdijk. Vervolgens hebben wij op basis hiervan de kosten geraamd en komen op een bedrag van € 1,9 tot € 2,3 mln.

In het verkeersveiligheidsplan wordt de meest uitgebreide variant, waarbij de weg wordt heringericht, door Movares geraamd op € 660.000,- gebaseerd op de bij Movares beschikbare gegevens van de situatie.

De aanzienlijk hogere kosten laten zich als volgt verklaren: In de optie waarbij alleen een vrij liggend fietspad wordt aangelegd, wordt uitgegaan van handhaving van het huidige wegprofiel voor autoverkeer van 3 m. Bij gebruik in twee richtingen is een dergelijke wegbreedte naar ons mening niet wenselijk. In de ramingen is geen rekening gehouden met een slappe grondslag en de maatregelen die moeten worden getroffen bij verbreding van het dijkprofiel, in verband met de stabiliteit van het dijklichaam. Er is ook geen rekening gehouden met noodzakelijke voorbelasting en eventuele verticale drainage. In de kostenraming wordt uitgegaan van hergebruik van de bestaande wegfundering.

Dat is naar ons oordeel niet mogelijk. Uit asfaltonderzoek is gebleken dat de kwaliteit van de fundering slecht is. Het verwijderen van de bestaande fundering en aanbrengen van nieuwe fundering is dan ook noodzakelijk.

We hebben de kostenraming gebaseerd op het genoemde dwarsprofiel voorgelegd aan het Hoogheemraadschap met de vraag in hoeverre dwarsprofiel en kostenraming realistisch zijn. Het Hoogheemraadschap heeft daarop aangegeven dat het dwarsprofiel op hoofdlijnen akkoord is en dat bij eventuele detailuitwerking het kan zijn dat het ruimtebeslag aan de polderzijde iets meer dient te zijn en daarmee ook het grondwerk. De prijzen komen goed overeen met de prijzen die zij bij kadeverbeteringen betalen.

Het betreffende deel van de Ringdijk is in eigendom van de PCI en een agrariër. De PCI verpacht de Ringdijk aan een tweetal pachters. Ingeval van aanpassen van het huidige dwarsprofiel van de dijk is medewerking van eigenaren en pachters een voorwaarde.

We hebben ons voorstel aan het Hoogheemraadschap daarom ook voorgelegd aan de beide eigenaren en de pachters. Ons voorstel is besproken in de bestuursvergadering van de PCI van 15 september. Zodra het standpunt van de PCI bekend is, zal dit worden nagezonden.

Tenslotte is voor het wijzigen van het profiel een bestemmingsplanprocedure noodzakelijk. Mogelijk dat dit leidt tot planschadeclaims.

De verkeersafwikkeling van Ter Aar West via de Ringdijk beperkt zonder meer de verkeersdruk in de wijk Ter Aar Zuidwest. Als college veronderstelden wij aanvankelijk dat de ontsluiting over de Ringdijk een haalbare oplossing zou zijn. Bij nadere bestudering blijkt de ingreep echter buitengewoon ingrijpend en zeer kostbaar. Voor de benodigde financiële middelen hebben wij geen dekking. Voor het verwerven van de gronden hebben we de medewerking van grondeigenaren en pachters nodig.

Overigens verwachten wij dat met het verplaatsen van de drie scholen op termijn naar het terrein van de huidige rioolwaterzuivering aan de Westkanaalweg, de verkeersdruk in de wijk aanzienlijk zal afnemen.

Daarnaast denken wij dat er een goed alternatief is (2.10)

2.10 Onderzoek naar doortrekken Dr. A. Schweitzerstraat

Naar onze mening is de capaciteit van een ontsluiting via de Dr. A. Schweitzerstraat en Vosholstraat, voldoende om het verkeersaanbod van de wijk Ter Aar West te kunnen verwerken. Zeker na verplaatsen van de scholen. Wij stellen voor de Dr. A. Schweitzerstraat door te trekken en een extra aansluiting te realiseren op de Aardamseweg. Een derde ontsluiting op de Aardamseweg is

naar ons oordeel mogelijk wanneer de Aardamseweg verkeersveilig wordt ingericht en het landbouwverkeer wordt verboden (2.3). Voordeel hiervan is dat de verkeersafwikkeling van het verkeer van en naar Ter Aar West wordt gespreid.

We stellen voor om deze optie nader te onderzoeken.

- 2.11 Verbinding Ter Aar West – Aalscholverlaan als calamiteitenontsluiting
De ontsluiting van Ter Aar West op de Aalscholverlaan wordt uitgevoerd als een calamiteitenontsluiting voor hulpdiensten en afgesloten voor doorgaand verkeer met een uitneembare paal. Hiermee komen we tegemoet aan een aantal zienswijzen die zijn ingebracht tegen het ontwerp bestemmingsplan Ter Aar West.

Kanttelingen:

Verkeersveiligheid scholen

De Notitie Verkeersveilige Schoolroutes behelst voor de gehele gemeente voorstellen ten aanzien van de inrichting van schoolzones. Dat geldt ook voor de schoolzone in Ter Aar Zuidwest. Maatregelen bestaan onder meer uit het aanbrengen van de tekst "schoolzone" (indien een school aan een doorgaande route ligt) en het plaatsen van opvallende Julie© materiaal.

Met de klankbordgroep is afgesproken dat de gemeente – *voortuitlopend* op het verkeersveiligheidsplan en in overleg met de scholen – de maatregelen in het kader van de notitie "Verkeersveiligheid scholen" al zou uitvoeren tijdens de zomervakantie van de basisscholen.

Tijdens de presentatie van het verkeersveiligheidsplan op 1 september door de klankbordgroep bleek er sprake van enige miscommunicatie. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar bijlage 5

Bouwverkeer

Vóór de meningsvormende raad van 28 november 2013 zijn er door de gemeente diverse voorstellen ontwikkeld met betrekking tot de route voor het bouwverkeer. Na 28 november 2013 is in onderling overleg tussen gemeente en klankbordgroep besloten om tot aan de vaststelling van het bestemmingsplan Ter Aar West niet meer te discussiëren over (knelpunten en oplossingen ten aanzien van) het bouwverkeer.

Inmiddels is uit overleg met het Hoogheemraadschap gebleken dat de Ringdijk gebruikt kan worden voor het bouwverkeer. Ook de eigenaren (PCI en een agrariër) en beide pachters willen hierin meedenken mits zij gecompenseerd worden in hun schade. Direct nadat uw raad het bestemmingsplan Ter Aar West heeft vastgesteld zullen we gezamenlijk met de leden van de klankbordgroep de consequenties van het gebruik van de Ringdijk door bouwverkeer, bijvoorbeeld in relatie tot het intensieve gebruik van de

Ringdijk door fietsers, in beeld brengen. Omtrent het resultaat van dit overleg zullen wij uw raad schriftelijk informeren.

Risico's / Beheersmaatregelen

Waar mogelijk is reeds overlegd met andere overheden of partijen. Kostenramingen van de voorgenomen keuzes zijn opgesteld.

Financiële / Personele / Juridische consequentie

Financiële consequenties

Kosten ten laste van de grondexploitatie Ter Aar West

De kosten voor de totstandkoming van het verkeersveiligheidsplan bedragen voor de gemeente € 89.500,- (stand per 1 augustus 2015). In de grondexploitatie was rekening gehouden met € 30.000,-. De overschrijding van € 59.500,- zal ten laste worden gebracht van de grondexploitatie Ter Aar West.

De verbreding van de Zwanenlaan (€ 50.000,-) en het mogelijk doortrekken van de Dr. Albert Schweitzerstraat naar de Aardamseweg (€ 200.000,-) zullen ten laste worden gebracht van de grondexploitatie Ter Aar West. De grondexploitatie voorziet hier nu niet in.

Ter Aar West dient conform het raadsbesluit van 11 februari 2010 een bijdrage te leven aan de Reserve Sleutelprojecten. Bij de laatste actualisatie (per 1.1.2014) is rekening gehouden met een bijdrage van € 1,4 miljoen. Bij uitvoering van de voorgestelde maatregelen en met verdiscontering van de kosten van het verkeersonderzoek neemt deze bijdrage af met € 309.500 naar € 1.090.500,-

Maatregelen ten laste van de grondexploitatie worden bij de actualisatie verwerkt.

Kosten ten laste van grondexploitatie Ter aar Vernieuwd Verbonden (brede School)

De kosten van oplossingsvariant waarbij de Westkanaalweg de huidige breedte behoudt en eenrichtingsverkeer wordt ingesteld á € 160.000,- zullen dan ten laste worden gebracht van het project Ter Aar Vernieuwd Verbonden. De huidige grondexploitatie voorziet hier op dit moment niet in. Bij nadere uitwerking van de planvorming zal de grondexploitatie moeten worden herzien.

Kosten ten laste van beheerplan wegen 2012-2015 en 2016-2020

Het eerste beheerplan 2012-2015 is vastgesteld door de raad; In dit beheerplan is een bedrag van € 400.000,- opgenomen voor de reconstructie van de Aardamseweg. Naar verwachting kunnen de voorgestelde maatregelen worden gerealiseerd binnen dit beschikbare budget.

In combinatie met groot onderhoud van de omgeving Molenstraat – Vierambachtstraat en het project Ter Aar Vernieuwd Verbonden kunnen de maatregelen in de omgeving Vierambachtstraat worden uitgevoerd.

Het beheerplan 2016-2020 zal medio 2015 worden opgesteld en na afronding aan de raad ter vaststelling worden aangeboden. Afhankelijk van de feitelijke, technische staat van de wegen zal op dat moment worden afgewogen hoe snel de maatregelen in de wijk (2.4) kunnen worden uitgevoerd.

Communicatie / Participatie

Via Nieuwkoopse Nieuws en de website is de behandeling van het verkeersveiligheidsplan in de gemeenteraad bekendgemaakt. De voorzitter van de klankbordgroep is separaat geïnformeerd over de inhoud van dit raadsvoorstel.

Achterliggende stukken die ter inzage liggen

Bijlage 1	Brief 5 november 2013, kenmerk 13.25099
Bijlage 2	Verkeersveiligheidsplan
Bijlage 3	Brief 25 augustus 2014 kenmerk 14.17994
Bijlage 4	Beoordeling voorstellen Verkeersveiligheidsplan Ter Aar Zuidwest
Bijlage 5	Verkeersveilige schoolroutes - Julie© straatmeubilair

Advies meningsvormende raad (griffie)