Raadsvoorstel

Portefeuillehouder: **Tom de Kleer**		**Opgesteld door:** **Rob Veelenturf , BOR Beheer**
Besluitvormende vergadering: 22 juni 2023	**Registratienummer collegebesluit:** 252891	**Raadsnummer** 2023-051
Titel / onderwerp: Verkeersstudie ontlasting Kerkweg gecombineerd met woningbouw in Ter Aar Noord Oost		

Samenvatting:
Hierbij ontvangt u de onderzoeksresultaten van de verkeersstudie verkeersafwikkeling Ter Aar Noord Oost in opdracht van uw raad. Aanleiding voor het onderzoek is de overbelaste Kerkweg en de te verwachten toename van het verkeer in Ter Aar door woningbouwontwikkelingen in Ter Aar Noord Oost. Er is onderzocht hoe de Kerkweg kan worden ontlast en hoe robuust deze oplossingen zijn in combinatie met de te verwachten verkeersgroei in Ter Aar door woningbouwontwikkelingen. Daarbij zijn ook de gevolgen inzichtelijk gemaakt voor de Kanaalwegen in Ter Aar en is er gekeken naar oplossingen voor de verkeersproblematiek bij de aansluiting Prinses Amaliahof. Er zijn drie alternatieve ontsluitingsvarianten uitgewerkt. Op basis van de onderzoeksresultaten is variant 3 de meest robuuste oplossing voor nu en in de toekomst. Uit verkennende gesprekken met stakeholders in het gebied werd overwegend positief gereageerd op de uitkomsten van het onderzoek en de voorliggende variant. Samen met de maatregelen die zijn opgenomen in het maatregelenpakket van het GVVP moet dit de leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid van Ter Aar waarborgen.

Aan u wordt gevraagd een voorkeur uit te spreken voor variant 3. Het biedt de mogelijkheid om het noordelijke tracé en de verbindingsweg richting het zuidelijke tracé op te nemen als randvoorwaarden bij de bouwplanontwikkelingen van Ter Aar Nood Oost. Het zuidelijke tracé zal daarnaast verder onderzocht worden met grondeigenaren en de provincie Zuid-Holland.

Voorgesteld besluit:

De Raad heeft kennis genomen van de onderzoeksresultaten van de verkeerstudie ontlasting Kerkweg gecombineerd met woningbouw in Ter Aar Noord Oost. Aan de raad wordt voorgesteld het volgende te besluiten:
1) Een voorkeur uit te spreken voor variant 3 (een gecombineerde ontsluiting aan zowel de zuidkant als noordkant van de Kerkweg) en daarmee in te zetten op het realiseren van een nieuwe rondweg.

Burgemeester en wethouders van Nieuwkoop

TOELICHTING

Inleiding / aanleiding
Sinds de komst van de Vomar achter de Intratuin in 2019 is de verkeerssituatie op de Kerkweg gemonitord. Jaarlijks is de verkeersdrukte toegenomen, onder ander veroorzaakt door verdere uitbreiding van het aantal winkels (Action & Scapino). Er is een punt bereikt waarbij de huidige weginrichting niet meer geschikt is voor de hoeveelheid verkeer op de weg. De leefbaarheid en de verkeersveiligheid staan onder druk op de Kerkweg.

Ook de verkeerssituatie en leefbaarheid op de Oost- en Westkanaalweg (de 'Kanaalwegen') laat te wensen over. Dit wordt veroorzaakt door verkeer wat geen herkomst of bestemming heeft in Ter Aar. De verwachting is dat dit alleen nog maar toeneemt als we geen maatregelen treffen. Gezamenlijk hebben we in het maatregelenpakket van het GVVP het initiatief genomen om het gebiedsvreemd verkeer (in Ter Aar) terug te dringen. Helaas zorgen deze maatregelen nog niet direct voor een ontlasting van de Kerkweg.

Er is grote behoefte aan woningbouw in en rondom Ter Aar om het dorp leefbaar en aantrekkelijk te houden. Meer woningen betekent ook meer verkeersbewegingen. Aangezien de huidige wegenstructuur al onder druk staat, zal toekomstige woningbouw - indien geen maatregelen worden getroffen - meer verkeersproblemen in en rondom Ter Aar veroorzaken. De verkeersveiligheid en leefbaarheid, maar ook de bereikbaarheid, komen hiermee verder onder druk te staan. Deze problematiek is expliciet benoemd in het coalitieakkoord en het collegeprogramma. Eerst moet onderzocht worden of de bestaande infrastructuur toekomstige woningbouwplannen goed kan afwikkelen. Mocht dat niet kunnen dient er eerst onderzoek te worden verricht naar alternatieve ontsluitingen om de bestaande verkeerstructuur te ontlasten, voordat woningbouw mogelijk is. Voor eventuele nieuwe ontsluitingen voor woningbouwlocaties is door uw raad al 5 miljoen euro geserveerd.

Zowel de bestaande verkeersproblemen op de Kerkweg als de woningbouwopgave in Ter Aar vragen om een onderzoek naar alternatieve verkeersontsluitingen, om Ter Aar leefbaar, verkeersveilig en bereikbaar te houden.

Bovenstaand vraagstuk is op verzoek van uw raad uitgezet in een verkeersstudie. Dit onderzoek is uitgevoerd door ingenieursbureau IV-Infra. Het onderzoek is inmiddels afgerond en aan de Raad

gepresenteerd op 16 mei jongstleden. Eerder bent is de Raad op 14 februari 2023 schriftelijk geïnformeerd over de voortgang en de eerste resultaten. Om de Kerkweg te ontlasten is de zuidelijke variant noodzakelijk. Met nieuwe woningbouw in TA NO is aanvullend de noordelijke variant en de verbindingsweg verbonden met de zuidelijke variant nodig. Aan u wordt daarom gevraagd een voorkeur uit te spreken voor variant 3.

Beoogd (maatschappelijk) effect
De nieuwe rondweg zorgt ervoor dat de leefbaarheid en de verkeersveiligheid op de Kerkweg maar indirect ook in de bestaande woonwijk verbeterd. De Prinses Amaliahof kan op een ander manier worden ontsloten waardoor de verkeersonveilige aansluiting op de Oostkanaalweg komt te vervallen. Met deze rondweg blijft de bereikbaarheid van Ter Aar gewaarborgd. Daarnaast zorgt een nieuwe rondweg ervoor dat woningbouwontwikkelingen mogelijk blijven in en rondom Ter Aar.

Kader / eerdere besluiten / voorgeschiedenis
De verkeersproblematiek op de Kerkweg speelt al geruime tijd sinds de komst van de Vomar, en later de Action en Scapino, achter de Intratuin. De hoeveelheid verkeer op de Kerkweg is aanzienlijk toegenomen, tot een niveauwaardoor de verkeersveiligheid en leefbaarheid onder druk zijn komen te staan. De hoeveelheid verkeer past niet meer bij de huidige weginrichting. U heeft op 21 oktober 2021 (Djuma zaaknummer 10772, documentnummer 10725) een brief ontvangen over de problemen rondom de ontstane verkeerssituatie. In de brief is aangekondigd bij de Raad terug te komen met vervolgstappen om de Kerkweg in de toekomst te gaan ontlasten, waarbij er gekeken gaat worden naar alternatieve ontsluitingsmogelijkheden.

Op 14 juni 2022 (Djuma zaaknummer 78629, documentnummer 78630) bent u geïnformeerd over de vervolgstappen. De opzet van het onderzoek is met u gedeeld en de onderzoeksvragen zijn afgestemd met de werkgroep Kerkweg. In de verkeersstudie is rekening gehouden met de toekomstige woningbouwplannen in Ter Aar Noord Oost.

Op 14 februari 2023bent u in een brief (djuma zaaknummer 238869, documentnummer 238870) geïnformeerd over de voortgang van de verkeersstudie en zijn de eerste resultaten gedeeld van de drie varianten. De verkeersstudie is afgerond en op 16 mei jl. zijn de resultaten gepresenteerd.

Participatie / betrokken partijen / personen
De onderzoeksresultaten zijn voorgelegd aan de onderstaande partijen:

- Werkgroepen Westkanaalweg, Oostkanaalweg, Kerkweg en Prinses Amaliahof.
- Ondernemers langs de Kerkweg
- Grondeigenaren op de zuidelijke variant.
- Provincie Zuid-Holland (verkeersdeskundigen).

De gesprekken met de diverse stakeholders verliepen overwegend positief. De huidige verkeersproblematiek wordt herkend en de voorgestelde oplosrichtingen zijn goed ontvangen. Vanuit belanghebbenden zijn er vragen over hoe het traject nu verder zal gaan lopen, met name omdat delen van het tracé lopen over gronden van bovengenoemde stakeholders en medewerking hiervoor vanzelfsprekend vereist is. Het is belangrijk goed in gesprek te blijven met deze partijen en te bekijken welke mogelijkheden het voor hun kan bieden.

Vanuit de verkeersdeskundige van de provincie Zuid-Holland zijn geen bezwaren ontvangen tegen het eventueel realiseren van nieuwe verkeersverbindingen.

Duurzaamheidsaspecten
Er is een aanvullend onderzoek uitgevoerd om te kijken hoe duurzaam deze oplossing is voor de toekomst, als er nog meer woningen gebouwd gaan worden in en rondom Ter Aar. Daarbij is rekening gehouden met de komst van:

- 300 woningen in Ter Aar Noord Oost.
- Circa 100 woningen/appartementen in Dorpshart Ter Aar.
- (mogelijke) woningbouw aan de zuidelijke ontsluitingsweg.

Uit het aanvullende onderzoek blijkt dat met een rondweg een robuust verkeersnetwerk wordt gerealiseerd wat toekomstbestendig is. Samen met de maatregelen die genoemd zijn in het maatregelenpakket van het GVVP moet het de leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid waarborgen in en rondom Ter Aar.

Gezondheid
Het realiseren van een rondweg in combinatie met de geplande maatregelen uit het GVVP is noodzakelijk om Ter Aar bereikbaar en leefbaar te houden.

Varianten met argumenten voor en tegen
Er zijn drie oplossingsrichtingen onderzocht door het ingenieursbureau om de Kerkweg te ontlasten. Daarbij is een zuidelijke, een noordelijke en een gecombineerde ontsluitingsweg onderzocht.

Variant 1: Zuidelijke variant:
De zuidelijke variant loopt vanaf de N460 (Oostkanaalweg) richting het parkeerterrein van de Vomar. Deze variant ontlast de Kerkweg met circa 1000 motorvoertuigen per dag. Bezoekers vanuit Alphen aan den Rijn (N460) hebben een kortere aanrijroute naar de winkels. Bovendien is het mogelijk om deze route als verplichte aanrijdroute in te stellen voor bevoorradingsverkeer richting deze winkels. Tot slot biedt deze variant de mogelijkheid om de Prinses Amaliahof te ontsluiten via deze nieuwe ontsluitingsweg. De aansluiting op de nieuwe ontsluitingsweg kunnen we veiliger inrichten dan de huidige aansluiting van de Prinses Amaliahof op de Oostkanaalweg (N460).

Als alleen de zuidelijke variant wordt gerealiseerd blijft tweederde van de bezoekers van de winkels in Ter Aar Oost over de Kerkweg rijden. Deze variant ontlast de Kerkweg het minst van gemotoriseerd verkeer en de hoeveelheid verkeer blijft hoog. Ten opzichte van de noordelijke variant is het namelijk onwenselijk om hier een knip aan te brengen op de Kerkweg Bovendien lost het niet de verkeersproblemen op de Kanaalwegen op.

Variant 2: Noordelijke variant:
De noordelijke variant loopt vanaf de Oostkanaalweg richting de ingang van het parkeerterrein van de Intratuin aan de Kerkweg. De noordelijke variant dient gecombineerd te worden met een knip in de Kerkweg voor gemotoriseerd verkeer. Dat betekent dat het parkeerterrein van de Intratuin niet meer te bereiken is via de Kerkweg komend vanaf de rotonde Oostkanaalweg – Kerkweg. Zonder knip blijft de kortste route om het parkeerterrein te bereiken namelijk de route over de Kerkweg. Met deze variant wordt de leefbaarheid en verkeersveiligheid op de Kerkweg aanzienlijk vergroot.

Echter de verkeersproblematiek op de Oostkanaalweg en dan met name op de Pieter de Vogelrotonde en de aansluiting Prinses Amaliahof worden groter. Het wordt drukker op de Oostkanaalweg en het aantal potentiële conflicten op de rotonde neemt toe, veroorzaakt door de toename van het aantal verkeersbewegingen dat gegenereerd wordt vanuit de woningbouwplannen in TA Noord Oost.

Variant 3: Gecombineerde variant:
De gecombineerde variant bestaat uit zowel een zuidelijk als noordelijke ontsluiting, waarbij de zuidelijke ontsluiting doorloopt tot aan de Kerkweg over het parkeerterrein van de Vomar en de Intratuin. Met een nieuwe rondweg om Ter Aar Oost verspreid het lokale verkeer zich meer over de omliggende wegen. De modelberekeningen tonen aan dat de hoeveelheid verkeer op de Kerkweg en op de Oostkanaalweg (N460) afneemt.

Echter met de nieuwe rondweg blijft de route door Ter Aar nog steeds aantrekkelijk voor gebiedsvreemd verkeer (verkeer zonder herkomst- en bestemming in onze gemeente). De bestaande route door Ter Aar blijft namelijk de snelste en kortste route. Maatregelen uit het GVVP moeten de hoeveelheid gebiedsvreemd verkeer doen verminderen. Aanvullende maatregelen op de Oostkanaalweg blijven wenselijk om de route onaantrekkelijker te maken wanneer de nieuwe rondweg is gerealiseerd. Meer weerstand op de route betekent meer reistijd en vergroot de kans op een andere routekeuze.

Voorgesteld besluit

- Een voorkeur uit te spreken voor variant 3 (een gecombineerde ontsluiting aan zowel de zuidkant als noordkant) en daarmee in te zetten op het realiseren van een nieuwe rondweg.

Kanttekeningen / risico's en beheersmaatregelen

De realisatie van de rondweg kan nog jaren duren. Op dit moment zijn op zowel het noordelijke deel als het zuidelijke deel niet alle gronden in bezit van de gemeente. Bovendien loopt de verbinding tussen beide tracés over het parkeerterrein van de aanwezige winkels en loopt deze - indicatief - over het bestaande tankstation langs de Kerkweg. Alle betrokkenen partijen/particulieren moeten nog worden overtuigd van de nut en noodzaak van de rondweg. Voor realisatie van de rondweg is medewerking van deze grondeigenaren noodzakelijk. Dat betekent dat de verkeersproblemen op de Kerkweg voorlopig nog niet zijn opgelost.

Voor de korte termijn worden door het ingenieursbureau een aantal verkeerskundige maatregelen genoemd, die een bijdrage kunnen leveren aan het verbeteren van de doorstroming en de verkeersveiligheid op de Kerkweg. De maatregelen staan beschreven in de bijgevoegde rapportage. Niet alle maatregelen kunnen rekenen op draagvlak onder de omwonenden. Zo zijn de omwonenden geen voorstander van het verwijderen van de chicanes. De korte termijn maatregelen uit het rapport worden daarom vooralsnog niet uitgevoerd, met uitzondering van het verplaatsen van de glasbakken (is al uitgevoerd).

Financiële en Juridische gevolgen

Financiële gevolgen

Voor alle drie de varianten is een globale kostenraming opgesteld. Zoals gangbaar is bij verkenningen wordt er voor de totale investering een bandbreedte aangehouden van 40%.

	Variant 1 Zuidelijk	Variant 2 Noordelijk	Variant 3 Gecombineerd
Investeringskosten	€ 3.400.000	€ 1.800.000	€ 5.900.000
Bandbreedte + 40%	€ 4.800.000	€ 2.500.000	€ 8.300.000

Alle genoemde prijzen zijn exclusief BTW. Tevens zijn een aantal kosten nog niet opgenomen in de kostenraming, waaronder:

- herindeling van het parkeerterrein Vomar /Intratuin,
- onderzoekskosten zoals bodem, flora & Fauna,
- verwervingskosten,
- kosten van risicoreservering op basis van een risicoanalyse.

Er is op dit moment € 5 miljoen gereserveerd voor infrastructurele werken gekoppeld aan nieuwe woningbouw. Dit bedrag is niet alleen bestemd voor de woningbouwlocatie in Ter Aar maar ook voor Langeraar. Ook daar zal een verglijkbaar verkeersonderzoek uitgevoerd moeten worden waarbij er een nieuwe ontsluitingsweg gerealiseerd moet gaan worden, omdat de bestaande infrastructuur onvoldoende capaciteit heet om de extra verkeersbewegingen goed af te kunnen wikkelen.

Nader onderzoek moet uitwijzen of - in eerste instantie - het noordelijke tracé (€ 1,5 miljoen – € 2,1 miljoen) en de verbindingsweg (€ 1,1 miljoen – € 1,6 miljoen) richting het zuidelijke tracé (deels) ten laste kunnen worden gebracht van de grondexploitatie Ter Aar Noord Oost. Gezien de grote woningbouwopgave in het betaalbare segment is het de vraag of de exploitatie dekkend zal zijn. Als dit zorgt voor een negatieve exploitatie wordt gezocht naar alternatieve financieringsmogelijkheden. Daarvoor is de reserve infrastructurele werken (€5 miljoen) beschikbaar gesteld dor uw raad. Nieuwe ontsluitingen worden - in principe - niet gefinancierd uit het Gemeentelijk Verkeer en Vervoersplan.

Voor het zuidelijke tracé (€ 3,4 miljoen - €4,8 miljoen) is op dit moment geen budget gereserveerd. Verdere uitwerking is noodzakelijk om te bepalen welke investering er noodzakelijk is om het zuidelijke tracé daadwerkelijk te kunnen realiseren. Dat hangt samen met een aantal ontwikkelingen in het gebied waar het zuidelijke tracé moet komen te liggen. Een projectontwikkelaar heeft concrete gesprekken gevoerd over de aankoop van gronden van een aantal grondeigenaren.

Cofinanciering:
In het verleden heeft de grondeigenaar (Vomar, Action, Scapino) aangeven dat zij ook bereid zouden zijn om te investeren in een betere ontsluiting. De grondeigenaar en de winkels hebben een belang bij een betere ontsluiting van het parkeerterrein. Wij gaan met hun en andere eigenaren in gesprek over welke bijdrage zij zouden kunnen leveren om de rondweg kunnen realiseren.

Daarnaast zijn er mogelijkheden om subsidie aan te vragen voor (delen)van de rondweg. De rondweg is al aangemeld als project en opgenomen op de Gebiedsagenda Mobiliteit Holland Rijnland 2024-2027.

Juridische gevolgen:
De rondweg loopt over particuliere gronden. Hoe het juridische traject eruit komt te zien is mede afhankelijk van de medewerking van de huidige grondeigenaren.

Voor de aanleg van elk van de drie varianten is aanpassing van het bestemmingsplan nodig. Daarnaast is de zuidelijke variant gelegen buiten bestand stedelijk gebied. Voor de aanleg van deze variant - eventueel gecombineerd met woningbouwontwikkelingen - is medewerking vanuit provincie Zuid-Holland noodzakelijk.

Bijlagen

1. Rapportage verkeersstudie verkeersafwikkeling Ter Aar Noord Oost
2. Raadsinformatiebrief resultaten verkeersonderzoek landbouw- en vrachtverkeer Kerkweg, 12 oktober 2021
3. Raadsinformatiebrief onderzoek ontlasting Kerkweg, 14 juni 2022
4. Raadsinformatiebrief voortgang verkeerstudie Kerkweg, 14 februari 2023
5. Schetsontwerpen alternatieve ontsluitingen

Advies meningsvormende raad I 6 juni 2023
De raad heeft voldoende informatie om een besluit te nemen. Het wordt een discussiestuk in de volgende besluitvormende raadsvergadering op verzoek van D66 en Natuurlijk Nieuwkoop (met o.a. verzoek om raadsbesluit aan te passen 'raad neemt kennis van')

Raadsbesluit

Titel / onderwerp
Verkeersstudie ontlasting Kerkweg gecombineerd met woningbouw in Ter Aar Noord Oost

Besluit

1. Een voorkeur uit te spreken voor variant 3 (een gecombineerde ontsluiting aan zowel de zuidkant als noordkant) en daarmee in te zetten op het realiseren van een nieuwe rondweg.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van de raad van 22 juni 2023, nummer 2023-051.

Edzard van Holthe
griffier