Reactie op extra technische vragen D66 over raadsvoorstel rapportage haalbaarheidsstudie combinatievariant, als oplossing voor de Kerkwegproblematiek

Het doel van de nieuwe (gedeeltelijke) verbindingsweg is het ontlasten van de Kerkweg. Het lijkt echter aan een duidelijk doel wat betreft verkeersbewegingen te ontbreken. Gelezen de verkeersstudie,

1. *Hoeveel verkeersbewegingen kunnen we dan voorkomen op de Kerkweg in Ter Aar met een gedeeltelijke verbindingsweg (alleen Ter Aar Zuid-Oost)*

Als we alleen het zuidelijke deel van de Verbindingslaan aanleggen tussen de N460 Oostkanaalweg en de Kerkweg dan is er toename te verwachten op de Kerkweg als je zowel in Ter Aar NoordOost als Zuidoost woningbouw ontwikkelt. Zoals eerder gemeld is de ontwikkeling Ter Aar Noordoost alleen mogelijk als de gehele verbindingslaan wordt gerealiseerd, dus zowel de zuidzijde alsook de noordzijde.

Als we alleen het zuidelijke deel van de verbindingslaan aanleggen met enkel woningbouw in Ter Aar Zuidoost dan laten de modelberekeningen een afname zien op de kerkweg van 1000-1400 motorvoertuigen per etmaal. Dat komt neer op 20-25% van het aantal verkeersbewegingen op een gemiddelde werkdag. In het rapport van IV-infra wordt verder aangegeven dat je aanvullende maatregelen kan treffen op de Kerkweg om het gebruik van de kerkweg verder te ontmoedigen.

Dat is verkeer afkomstig uit de richting Alphen met een bestemming bij de winkelclusters + een klein deel doorgaand verkeer richting de Zevenhovenseweg.

2. *Hoeveel met een volledige verbindingsweg (Ter Aar Zuid-Oost & Noord-Oost)?*

Als we de gehele verbindingslaan zouden realiseren vanaf de N460 Oostkanaalweg – kerkweg en weer terug naar de Oostkanaalweg, inclusief woningbouw in Ter Aar Noord Oost en Zuidoost dan laten de modelberekeningen een afname zien van 1600 motorvoertuigen per etmaal op de kerkweg.