

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

Vragen:

1. In deze uitwerking wordt rekening gehouden met een maximumsnelheid van 30km/u op de nieuwe weg. Is hier in de gedraaide simulatie (m.b.t. verkeersbewegingen) rekening mee gehouden?

Ja er zijn meerdere subvarianten 3A/B/C/D doorgerekend van de gecombineerde ontsluitingsweg waaronder een maximumsnelheid van 50 km en 30 km per uur.

Een maximum snelheid van 30 km per uur is meegenomen omdat landelijk een maximum snelheid van 30 km per uur de nieuwe norm wordt binnen de bebouwde kom. De afweging die daar vooral achter zit is:

- *Dat een maximumsnelheid van 30 km/u zorgt voor een veel kleinere kans op ernstig letsel of zelfs de dood tot gevolg, vergeleken met een maximumsnelheid van 50 km/u. Daarnaast heeft een maximumsnelheid van 30 km/u een positievere uitwerking op het milieu en leefklimaat*

Gezien het feit we ervoor gekozen hebben om de Verbindingslaan door de wijk te leggen is het logisch dat we uitgaan van een maximum snelheid van 30 km per uur conform de nieuwe norm.

2. Wat doet de maximumsnelheid van 30km/u op de rondweg met het gebruik van deze weg om het centrum van Ter Aar te ontlasten en mensen i.p.v. via de N460 en Oostkanaalweg via deze weg te laten rijden?

Bij een snelheid van 30 km per uur op de verbindingslaan zal er iets minder verkeer gebruik gaan maken van de Verbindingslaan. Echter dit zijn vooral de toekomstige bewoners van Ter Aar Noord Oost omdat voor een deel van deze toekomstige bewoners de ontsluiting via de Oostkanaalweg – N460 aantrekkelijker wordt qua reistijd en afstand ten opzichte van een maximum snelheid van 50 km per uur op de Verbindingslaan.

De Verbindingslaan lost het probleem omtrent het gebiedsvreemde verkeer niet op. Gebiedsvreemd verkeer zal nog steeds door het centrum van Ter Aar rijden via de N460 – Oostkanaalweg/Westkanaalweg(N461). De Verbindingslaan zorgt voor lokaal spreiding van het verkeer waardoor de bestaande infrastructuur niet nog eens extra belast gaat worden.

3. Zal een hogere snelheid (lees 50 of 60km/u) er niet voor kunnen zorgen dat meer mensen de rondweg gaan gebruiken en het centrum verder zal worden ontlast?

Nee qua reistijd en reisafstand blijft de N460 – Oostkanaalweg/Wetskanaalweg als doorgaande route het snelst of er nu 30 km, 50km of 60 km per uur wordt ingesteld op de verbindingslaan. We hebben u altijd aangegeven dat de verbindingslaan zorgt voor lokaal spreiding van het verkeer maar dat het niet de oplossing is om het gebiedsvreemde verkeer te weren in Ter Aar. Daarvoor zijn aanvullende maatregelen nodig die we met elkaar al hebben opgenomen in het maatregelenpakket van het GVVP. Zolang de route door Ter Aar sneller is qua reistijd dan de N231 blijft men door Ter Aar rijden.

4. Welke impact heeft het kronkelend maken van de weg met de afstand en het verwachte gebruik van de weg als verbindingsweg naar de Intratuin en Vomar, maar ook naar de later te realiseren Ter Aar Noord-Oost buurt én het potentieel gebruik van weggebruikers als rondweg (i.p.v. Pieter de Vogel rotonde)?

Zie ook de antwoorden vraag 2 en 3. Voor de winkelbezoekers komend vanaf de Oostkanaalweg (N460) blijft de verbindingslaan het kortst en het snelst ondanks het kronkelend profiel. Voor een deel van de toekomstige bewoners van Ter Aar Noord Oost kan de route Oostkanaalweg – N460 aantrekkelijker worden als ontsluitingsroute richting Alphen.

5. Waarom is gekozen de weg door de wijk te laten gaan in plaats van er omheen (met inachtneming van het aantal verkeersbewegingen)?

Eerder hebben wij al aangegeven dat de provincie geen voorstander was van een weg aan de buitenkant in het kader van de landschappelijke kwaliteit van het gebied.

Met de weg om de woonwijken heen ben je toch het doorgaande gemotoriseerd verkeer weer aan het faciliteren in en rondom Ter Aar. Dat kan betekenen dat de doorgaande route nog meer gebiedsvreemd verkeer gaat aantrekken. Verkeer wat allemaal uitkomt op de Oostkanaalweg tussen Ter Aar en Papenveer wat we met elkaar niet willen.

In het door ons gezamenlijk vastgestelde Gemeentelijke Verkeers- en Vervoersplan is bewust gekozen om doorgaand gemotoriseerd verkeer (geen herkomst of bestemming in onze gemeente) niet te faciliteren. Concreet betekent dit geen nieuwe doorsnijding en wordt al het verkeer afgewikkeld op de N231 en/of via de N207, N446, Ringdijk Hertog van Beijerenstraat. Dit betekent dus ook geen nieuwe ontsluitingen of rondwegen zoals: Oostkanaalweg – Kerkweg – Oostkanaalweg.

Met de Verbindingslaan door de wijk in plaats van eromheen geven we hier gehoor aan.

Tenslotte draagt de verbindingslaan door de wijk bij aan “dubbel ruimtegebruik”. Bij een omleidingsweg om de wijk heen zal ook nog een wijkontsluitingsweg aangelegd moeten worden, die de nodige ruimte kost. Door beide functies te combineren blijft meer ruimte over voor andere functies.

6. Bestaat het idee om de verbindingsweg, wanneer deze door de nog te bouwen wijk wordt gelegd i.p.v. eromheen, om woningbouw te realiseren langs de weg?

Het is in ieder geval niet de bedoeling dat er direct aan de verbindingslaan woningen komen te staan. Dat heeft u kunnen zien in het dwarsprofiel van de verbindingslaan. U moet het een beetje vergelijken met de opzet van de Verwondering en Buytenwech Noord waar de ontsluitingsweg ook door de wijk loopt maar er niet of nauwelijks woningen direct ontsloten worden op de ontsluitingsweg.

7. Wordt verkeerskundig gezien (met inachtneming van de verkeersveiligheid in Ter Aar) de volledige potentie bereikt van deze rondweg wanneer hij door de wijk wordt gelegd in plaats van eromheen en wanneer de maximumsnelheid 30km/u wordt?

Zie ook antwoord 5. Met het voortschrijdende inzicht uit de doelstellingen van het GVVP noemen we het op dit moment bewust geen rondweg meer maar een Verbindingslaan om verwarring te voorkomen. Het moet geen doorgaande route worden voor gebiedsvreemd verkeer. De Verbindingslaan heeft vooral lokaal een functie door het ontlasten van de Kerkweg en ervoor te zorgen dat de Pieter de Vogelrotonde niet extra wordt belast door toekomstige bewoners in Ter Aar NO of ZO.

8. Wordt er momenteel rekening gehouden met een losliggend fietspad bij de rondweg of een weg met fietssuggestiestroken (of een variant daarvan).

Beide opties zijn inpasbaar waarbij onze voorkeur uitgaat naar een vrijliggend fietspad. Het is nog nader in te vullen bij verdere uitwerking tot een stedenbouwkundigplan. Dat heeft u kunnen lezen in de aangeleverde stukken bij het raadsvoorstel.

9. Kiezen we als raad ook al een bepaalde richting wat betreft woningbouwprogramma wanneer we dit raadsvoorstel vaststellen?

Bij het woningbouwprogramma wordt het gemeentelijk woningbouwprogramma gehanteerd, afgeleid van de afspraken die in Holland Rijnland verband gemaakt zijn, t.w. 30% sociale huur/koop, 35% betaalbare huur/koop en 35% in het dure segment.