

Gemeente Nieuwkoop/Bolton Bouw

# RAPPORTAGE HAALBAARHEIDSTUDIE COMBINATIEVARIANT, ALS OPLOSSING VOOR DE KERKWEGPROBLEMATIEK



Versie: 22 juli 2024  
Status: Definitief  
Afzender: Projectgroep haalbaarheidsstudie

# INHOUDSOPGAVE

Samenvatting.....	3
1 Aanleiding.....	4
2 Onderzoeksaanpak.....	6
2.1 Werkgroep planontwikkeling .....	6
2.2 Werkgroep civiel-wegontwerp .....	6
2.3 Werkgroep Communicatie .....	6
2.4 Werkgroep exploitatie.....	6
3 Projectuitgangspunten gemeente Ter Aar-Zuidoost.....	7
4 De verbindingslaan.....	8
5 Stedenbouwkundig rekenmodel Ter Aar-Zuidoost.....	9
6 De doortrekking naar Ter Aar-Noordoost.....	10
7 Provincie.....	11
8 Grondeigenaren .....	12
8.1 Agrarisch gebied Ter Aar-Zuidoost .....	12
8.2 Deelgebied groencentrum .....	12
9 Exploitatie.....	13
10 Communicatie .....	14
11 Conclusie .....	15
BIJLAGE 1 Aanvullende notitie gewenste weginrichting verbindingslaan Ter Aar .....	16
BIJLAGE 2 Verkeersstudie Ter Aar-Oost versus maatregelenpakket GVVP.....	26

## SAMENVATTING

Naar aanleiding van het raadsbesluit over de verkeersstudie Kerkweg en omgeving (kenmerk 2023-051 d.d. 22 juni 2023) is een haalbaarheidsstudie gestart of de ontwikkeling van een verbinding van Kerkweg naar Oostkanaalweg (zuid) en woningbouw in het gebied Ter Aar-Zuidoost haalbaar is. Dit weggedeelte is het zuidelijke onderdeel van de “combinatievariant” die in de verkeersstudie van IV-Infra werd voorgesteld.

In de haalbaarheidsstudie is aandacht gegeven aan de totale verbindingslaan, dus van Oostkanaalweg (noord) naar Oostkanaalweg (zuid), via een kruising met de Kerkweg. Zo is de integraliteit van het totale gebied Ter Aar-Oost gewaarborgd.

Indicatief is hieronder deze totale verbindingslaan weergegeven in de deelgebieden Ter Aar-Zuidoost en Ter Aar-Noordoost.



Figuur 1: Indicatieve weergave totale verbindingslaan

Het resultaat van de haalbaarheidsstudie is positief indien een financiële bijdrage vanuit de gemeente in het project wordt gedaan. Ten opzichte van een separate aanleg van de verbindingslaan is er sprake van meerwaarde van de samenloop van de aanleg van het zuidelijk deel van de verbindingslaan en woningbouw. Hiermee kunnen de doelstellingen van vermindering van de hoeveelheid verkeer op de Kerkweg en de bouw van woningen in Ter Aar bereikt worden. De betrokken grondeigenaren hebben aangegeven mee te willen denken in het project. Ook de provincie Zuid-Holland vindt de locatie ruimtelijk aanvaardbaar.

# 1 AANLEIDING

Op 22 juni 2023 heeft de gemeenteraad ingestemd met het verder onderzoeken van de toen gepresenteerde variant 3 (de combinatie van een zuidelijke en een noordelijke omleiding langs Ter Aar) als oplossing voor het verminderen van de verkeersoverlast voor de inwoners op de Kerkweg en het verbeteren van de verkeersveiligheid op de Pieter de Vogelrotonde. Naast het verminderen van die overlast bleek uit het onderzoek dat deze combinatievariant ook noodzakelijk is om tot ontwikkeling van de woningbouw in Ter Aar-Noordoost te kunnen komen.

Het betreffende raadsvoorstel gaf de volgende samenvatting:

**Samenvatting:**

*Aanleiding voor het onderzoek is de overbelaste Kerkweg en de te verwachten toename van het verkeer in Ter Aar door woningbouwontwikkelingen in Ter Aar-Noordoost. 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. Het zuidelijke tracé zal daarnaast verder onderzocht worden met grondeigenaren en de provincie Zuid-Holland.*

Hieronder is de combinatievariant indicatief weergegeven. Het is een indicatieve visualisering van het model combinatievariant, dat onderzocht is. De afbeelding suggereert geen exacte ligging van de wegen.



*Figuur 2: Indicatieve visualisering combinatievariant*

Op 5 december 2023 heeft het college ingestemd met het uitvoeren van de verkenningsfase voor het zuidelijke tracé van de rondweg Ter Aar in combinatie met woningbouw en deze verkenningsfase samen met Bolton Bouw te Woerden (verder: Bolton) te doorlopen. Redenen om de verkenningsfase samen met Bolton uit te voeren is dat deze partij kan beschikken over de grond. Daarnaast kan een combinatie van de aanleg van een weg en woningbouw leiden tot een exploitatie- en ruimtelijk voordeel.

Gedurende het hele proces zijn de belangen van beide partijen in het vizier gehouden. Vanuit de gemeente heeft permanent vooropgestaan dat er een oplossing voor de verkeersproblematiek van de Kerkweg en omgeving gevonden moet worden. Zonder oplossing voor het verkeer geen woningbouw. Met andere woorden, de eventuele woningbouw moet ondersteunend zijn aan de verkeersproblematiek.

In de verkenningsfase is ook het gebied Ter Aar-Noordoost in ogenschouw genomen. Opdracht aan de projectgroep was ook in de verkenningsfase de mogelijkheden voor Ter Aar-Noordoost te beoordelen; dit conform het raadsbesluit van 22 juni 2023 om de combinatievariant van Noordoost en Zuidoost te onderzoeken.

In de haalbaarheidsstudie is dus het totale tracé van de combinatievariant in beschouwing genomen, maar in het projectteam en ondersteunende werkgroepen heeft het zuidelijk tracé de meeste aandacht gehad. Met name is dit het geval geweest, omdat daar specifiek de combinatie van wegaanleg met woningbouw onderzocht moest worden en omdat met het realiseren van het zuidelijk tracé in combinatie met ondersteunende maatregelen de Kerkweg en de Pieter de Vogelrotonde in voldoende mate kunnen worden ontlast. Hierop wordt later teruggekomen.

Met Bolton is een rolverdeling afgesproken. De regierol is door de gemeente opgepakt, dit om grip en sturing op het onderzoek te houden. De onderzoeksopdracht is gezamenlijk geformuleerd, waarbij in het onderzoek de totale zuidelijke route vanaf de Kerkweg is opgenomen, in plaats van een route van de Oostkanaalweg tot aan de winkellocatie. In de opdracht is ook het bredere verband met Ter Aar-Noordoost opgenomen.

Er is een gezamenlijk projectteam (gemeente en Bolton) ingericht, waarbij Bolton haar deskundigheid, een ontwerpend bureau, communicatiedeskundigheid en deskundigheid op het gebied van planeconomie heeft ingebracht. Vanuit de gemeente is projectleiding, verkeersdeskundige-, stedenbouwkundige-, planeconomische en communicatieve deskundigheid ingebracht. De verschillende deskundigheden hebben samengewerkt in werkgroepen, die aan het projectteam rapporteerden.

De werkwijze en de afspraken tussen gemeente en Bolton zijn schriftelijk vastgelegd. Het proces is bestuurlijk begeleid door een gemeentelijke stuurgroep, waarin de portefeuillehouders verkeer, woningbouw en financiën zitting hadden.

## 2 ONDERZOEKSAANPAK

Er is gewerkt in een intensief traject met tweewekelijkse “werkateliers”: alle disciplines bij elkaar met eerst een moment om de actuele stand van zaken en de vervolgstappen met elkaar door te nemen. Daarna zijn diverse werkgroepen met elkaar verder gaan werken aan de vervolgstappen, waarna plenaire terugkoppeling volgde. Daarbij kwam ook aan de orde wat de diverse werkgroepen in de volgende periode zouden onderzoeken. Het betroffen de volgende werkgroepen: planontwikkeling, civiel-wegontwerp, communicatie en exploitatie. In totaal zijn ruim 10 werkateliers georganiseerd.

### 2.1 WERKGROEP PLANONTWIKKELING

De werkgroep planontwikkeling had de lastige opgave om met stedenbouwkundige gedachten te komen, waarin de verschillende randvoorwaarden (zie hierna) gerealiseerd konden worden, zonder dat er al sprake is van een uitgewerkt stedenbouwkundig plan. Daarom is een rekenmodel gepresenteerd met realistische stedenbouwkundige aannames, waarin de eisen die aan een nieuwe woonwijk gesteld worden, ingevuld kunnen worden. Hiermee was er voldoende materiaal beschikbaar voor de werkgroep exploitatie om het rekenwerk te verrichten.

### 2.2 WERKGROEP CIVIEL-WEGONTWERP

In de werkgroep civiel-wegontwerp was de focus gericht op het ontwerp van de verbindingslaan tussen de Kerkweg en de Oostkanaalweg en de civieltechnische aspecten van het ruimtelijk ontwerp.

### 2.3 WERKGROEP COMMUNICATIE

De werkgroep communicatie heeft nagedacht over de kernboodschap van het project en daarnaast over de geschikte wijze van communicatie in deze fase, waar nog geen sprake is van het opstellen van een stedenbouwkundig ontwerp, maar er eerst een besluit over de haalbaarheidsstudie moet komen.

### 2.4 WERKGROEP EXPLOITATIE

De werkgroep exploitatie kon pas volgtijdelijk aan de gang, aan de hand van de producten van de andere werkgroepen. Dit was de werkgroep waarin alle informatie samenkwam voor een antwoord op de haalbaarheid van de combinatie van wegrealisatie met woningbouw.

### 3 PROJECTUITGANGSPUNTEN GEMEENTE TER AAR-ZUIDOOST

Centraal voor de gemeente staat het verkeerskundig aspect. Omdat de combinatievariant uitgaat van een verbinding van Oostkanaalweg (noord) naar Oostkanaalweg (zuid), via de Kerkweg, is als uitgangspunt meegegeven dat ook bij de uitwerking voor Ter Aar-Zuidoost het gebied Ter Aar-Noordoost in ogenschouw moet worden genomen en daarmee het totale wegtracé. Daarnaast kan geen sprake zijn van een randweg, b.v. langs de buitenzijde van het gebied. Dit stuit op weerstand bij de provincie en, door het “dubbelgebruik” van de weg als verbindingslaan en als wijkontsluitingsweg, is sprake van optimaal ruimtegebruik.

Voor de werkgroep planontwikkeling aan de gang kon heeft de gemeente een aantal uitgangspunten geformuleerd waar een eventuele nieuwe wijk aan dient te voldoen.

Zo is de noodzakelijke woningdichtheid een gegeven. De Zuid-Hollandse omgevingsverordening zegt hierover dat er rekening moet worden gehouden met een zo hoog mogelijke woningdichtheid die bij moet dragen aan een goede woon- en leefomgeving. In de praktijk wordt dit in de regel vertaald met minimaal 30 woningen per hectare. Bij een gebiedsomvang van ca. 15,5 hectare betreft het een plancapaciteit van ca. 475-500 woningen.

Ook het gemeentelijk woningbouwprogramma (afgeleid van de afspraken die in Holland Rijnland verband zijn gemaakt) is een gegeven. Uitgangspunt is 30% sociale koop/huur, 35% betaalbare koop/huur en 35% in het dure segment. Vanuit de wens doorstroommogelijkheden te creëren vanuit grondgebonden woningen naar gelijkvloerse woningen wordt uitgegaan van 40% appartementen en 60% grondgebonden woningen.

Tenslotte moet er ook ruimte ingebouwd worden voor noodzakelijke aanvullende maatschappelijke voorzieningen. Gedacht kan worden aan een locatie voor een vorm van kinderopvang en ruimte voor woonzorgfaciliteiten.

## 4 DE VERBINDINGSLAAN

De verbindingslaan is ontworpen als antwoord op de constatering uit de verkeersonderzoeken dat er aanvullende infrastructuur aangelegd moet worden om het verkeer op de Kerkweg te spreiden. Onderzocht is hoe de verbindingslaan de combinatie van wijkontsluitingsverkeer en Kerkweg-ontlastend verkeer kan opvangen. Belangrijk punt daarbij was dat deze verbindingslaan op een verantwoorde wijze door de nieuwe woonwijk moet lopen.

Door de gemeentelijk verkeerskundige zijn twee rapportages opgesteld, waarin hier op is ingegaan. Deze rapportages zijn als bijlagen bij deze rapportage gevoegd.

In de eerste bijlage (“notitie verbindingslaan Ter Aar”) wordt een nadere duiding gegeven van de verbindingslaan, de wijze van uitvoering in combinatie met de omliggende (nieuwe) woonwijk en de verwachte intensiteiten op de verbindingslaan. Ook wordt een vergelijk gemaakt met andere (ontsluitings)wegen in onze gemeente. Bij deze wegen wordt elke keer een vergelijk gemaakt met de nieuwe verbindingslaan in Ter Aar-Zuidoost en wordt aangegeven welke verschillen er zijn. In de bijlage wordt geconcludeerd dat de Verbindingslaan het beste kan worden vormgegeven als voorrangsweg, met voldoende snelheid remmende maatregelen, met vrijliggende fietspaden, met veilige geconcentreerde oversteekplaatsen voor langzaam verkeer en uitgevoerd in betonstraatstenen. De maximumsnelheid is 30 kilometer per uur.

In de tweede bijlage (“Verkeersstudie Ter Aar Oost versus maatregelenpakket GVVP”) wordt ingegaan op de bredere context van de Kerkweg-problematiek. Naast het realiseren van extra infrastructuur ter ontlasting van de Kerkweg, moeten deze maatregelen in een breder perspectief van het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (GVVP) gezien worden. Deze bijlage geeft inzicht in mogelijke maatregelen gebiedsvreemd verkeer te weren, toegespitst op Ter Aar. De rapportage maakt duidelijk hoe de verbindingslaan en de GVVP-maatregelen elkaar versterken bij de oplossing van de Kerkweg-problematiek.

Uit de bijlagen blijkt dat de verbindingslaan, via spreiding van verkeer in de kern Ter Aar en via bredere maatregelen als opgenomen in het GVVP, een belangrijke rol speelt in de verbetering van de leefbaarheid in Ter Aar-Oost. De aanleg van deze verbindingslaan is dan ook randvoorwaardelijk bij de eventuele ontwikkeling van Ter Aar-Zuidoost. In de uitgangspunten voor een eventuele planontwikkeling is opgenomen dat de weg als eerste gerealiseerd wordt en dat woningbouw pas daarna aan de orde is.

De aansluiting van de verbindingslaan op de Oostkanaalweg zal uitgevoerd moeten worden als een rotonde met fietsers buiten de rotonde. In de vervolgfase moet blijken hoe deze rotonde binnen het plangebied gerealiseerd kan worden.



## 5 STEDENBOUWKUNDIG REKENMODEL TER AAR-ZUIDOOST

Om te komen tot een reële haalbaarheidsanalyse moet er gerekend worden op basis van een realistisch stedenbouwkundig rekenmodel. Er is geen stedenbouwkundig plan opgesteld, maar een rekenkundig model. Uit dit model blijkt dat de ambities, die nagestreefd worden, invulbaar zijn. Ditzelfde geldt voor de programmatische eisen en bodem- en water principes. Dit op deze wijze gevulde model is vertaald naar haalbaarheid.

Bij deze eisen en ambities heeft het gemeentelijk bouwprogramma als uitgangspunt gegolden, evenals de (provinciale) ondergrens van 30 woningen per hectare. Qua leefbaarheid is ontmoeting en aandacht voor langzaam verkeer vooropgesteld. De openbare ruimte zal zorgvuldig ingericht moeten worden, waarbij het grootste deel van het parkeren buiten zicht opgelost moet worden. Water- en bodemgestuurde inrichting moet voor deze locatie centraal staan, gezien de ligging. Bestaande karakteristieken worden daarbij ingepast. De zijde van het Pr. Amaliahof vraagt een zorgvuldige groene inpassing. Op dit moment wordt niet voorzien in een verbinding voor langzaam verkeer van het Pr. Amaliahof en Ter Aar-Zuidoost. De bestaande langzaam verkeerverbinding tussen de P. van Schravendijkstraat en het winkelcluster blijft bestaan en wordt dus in de toekomst voor langzaam verkeer aangesloten op de verbindingslaan. Langs de Oostkanaalweg wordt een extra bushalte voorzien. Qua autogebruik wordt onderzocht of deelmobiliteit hier een bijdrage aan kan leveren.

Hieronder is een afbeelding opgenomen van de verbindingslaan en de te ontwikkelen uitbreiding van Ter Aar.



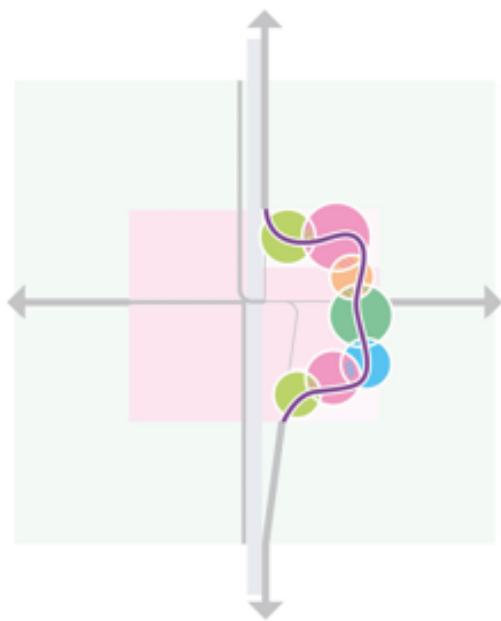
*Figuur 3: Impressie verbindingslaan en de te ontwikkelen uitbreiding van Ter Aar*

## 6 DE DOORTREKKING NAAR TER AAR-NOORDOOST

Stedenbouwkundig is de totale dorpsrand van Ter Aar-Oost gezien. Dit heeft geleid tot een eenduidige aanpak van de verbindingslaan in Ter Aar-Zuidoost, via de Kerkweg, met een voortzetting in Ter Aar-Noordoost.

Mogelijk is de locatie van het tankstation een belemmering bij het doortrekken van de verbindingslaan over de Kerkweg heen. Onderzocht is of in Ter Aar-Zuidoost ruimte gevonden kan worden voor deze voorziening. In beginsel zijn hier mogelijkheden voor.

Qua bekostiging van de verbindingslaan door Ter Aar-Noordoost wordt er op dit moment van uitgegaan dat deze in de grondexploitatie van het gebied Ter Aar-Noordoost opgenomen gaat worden. In de grondexploitatie moet ruimte zijn voor de aanleg van een ontsluitingsweg, die ook, net als in Ter Aar-Zuidoost, als verbindingslaan vormgegeven wordt. Doel van de verbindingslaan (door Ter Aar-Zuidoost én Noordoost) is te komen tot spreiding van het lokale verkeer en niet om te voorzien in een grootschalige randweg, waar het doorgaande verkeer over geleid gaat worden. Conform het GVVP zijn hier andere oplossingen voor via de provinciale wegen N231 en N207.



*Figuur 4: Impressie samenhang gebieden Ter Aar-Zuidoost en Ter Aar-Noordoost*

Bovenstaande afbeelding geeft de samenhang tussen de gebieden Ter Aar-Zuidoost en Ter Aar-Noordoost weer.

## 7 PROVINCIE

Voor de aanleg van de verbindingslaan in Ter Aar-Zuidoost, eventueel in combinatie met de ontwikkeling van woningbouw, zal ook binnen de provincie Zuid-Holland besluitvorming moeten plaats vinden. De weg en woningbouw is tot op heden niet in provinciale planvorming betrokken.

Er heeft diverse keren overleg plaats gevonden met de provincie Zuid-Holland, zowel bestuurlijk als ambtelijk. De provincie heeft op voorhand ruimtelijk gezien geen bedenkingen tegen de realisatie van woningbouw en de verbindingslaan in Ter Aar-Zuidoost. Op zich vindt de provincie de locatie Ter Aar-Zuidoost met de huidige invulling met kassen (in provinciale terminologie: verspreid liggend glas) een logische plek voor woningbouw. Wel is aangegeven dat de provinciale woningbouwopgave reeds planmatig is ingevuld in de vorm van toegewezen 3-hectare locaties. Omdat Ter Aar-Zuidoost geen 3-hectare locatie is, is de ontwikkeling hiervan in strijd met het provinciaal beleid. De provincie is in beginsel bereid op verzoek van de gemeente Ter Aar-Zuidoost op te nemen op de kaart met 3 hectare locaties, maar verwacht dan wel dat de gemeente in ruil daarvoor een andere 3-hectare locatie inlevert. De provincie is namelijk (in ieder geval vooralsnog) niet bereid om nieuwe 3 hectare locaties toe te voegen.

Mocht de gemeenteraad besluiten tot de verdere uitwerking van Ter Aar-Zuidoost, dan zal de locatie op de provinciale planlijst opgenomen moeten worden en als 3-hectare locatie moeten worden aangemerkt. Hiervoor zal de locatie moeten worden aangedragen bij de provincie, zodat deze uiteindelijk door provinciale staten van Zuid-Holland in het provinciaal ruimtelijk beleid kan worden opgenomen. Hiervoor moet eerst binnen de gemeente besloten moeten worden over de 3 ha.-locaties in onze gemeente. Daarna zal dit in het provinciaal ruimtelijk beleid moeten worden opgenomen. Naar verwachting zal dit in 2025, en wel in de tweede versie van dat jaar, de najaarsversie, gebeuren.

## 8 GRONDEIGENAREN

Zoals hierboven ook in de “aanleiding” te lezen is, gaf het raadsvoorstel van 22 juni 2023 aan dat de haalbaarheid mede in overleg met de betrokken eigenaren onderzocht moet worden. Qua eigendomssituatie kan het plangebied in twee delen worden onderscheiden, t.w. het agrarisch gebied Ter Aar-Zuidoost en het stedenbouwkundig onderscheiden deelgebied groencentrum (Intratuin c.a.).

### 8.1 AGRARISCH GEBIED TER AAR-ZUIDOOST

Initiatiefnemer Bolton heeft afspraken met de eigenaren in dit deelgebied. De afspraken behelzen de bereidheid van de eigenaren hun gronden te verkopen ten behoeve van woningbouwontwikkeling.

### 8.2 DEELGEBIED GROENCENTRUM

Het betreffen hier twee eigenaren van de gronden van het winkelcluster Intratuin/Vomar/Action/Scapino. Door Bolton is een aantal keren oriënterend met hen gesproken, er is inzicht gegeven in de stedenbouwkundige verkenning en er is bestuurlijk overleg geweest met hen.

Beide eigenaren geven aan de problemen op de Kerkweg te onderkennen en hebben hun bereidheid uitgesproken mee te willen denken in de oplossing hiervan. De aanleg van de verbindingslaan vinden zij een logische gedachte, die voor alle betrokken partijen tot verbetering zal leiden. Bereikbaarheid en parkeren zijn voor hen de belangrijkste items. Eventuele parkeerruimte die verloren gaat door de aanleg van de verbindingslaan zal dus gecompenseerd moeten worden met aanvullende parkeergelegenheid.

Zij hebben hun bereidheid mee te werken aan een volgende fase neergelegd in een letter of intent.

## 9 EXPLOITATIE

Bij de exploitatieberekeningen van Ter Aar-Zuidoost heeft de integraliteit voorop gestaan. Er is niet gerekend aan afzonderlijke exploitaties van de weg en de woonwijk, maar vanuit een totaalproject zijn alle kosten en alle opbrengsten tegen elkaar afgezet. Uiteraard betreffen dit cijfers die geënt zijn op de huidige stand van het project. Zo is er nog slechts sprake van een rekenkundig (stedenbouwkundig) model, waar naast de absolute randvoorwaarden een aantal ambities en uitgangspunten is meegenomen om tot een reëel kostenbeeld te kunnen komen. Op veel punten zijn aannames gedaan. Eventuele planrealisatie zal pas over een aantal jaren plaatsvinden. Voor die tijd zal er nog een stedenbouwkundig plan opgesteld moeten worden met een participatietraject. Ook moet er een omgevingsplantraject doorlopen worden met de wettelijke vaststellingsprocedure. Met de grondeigenaren van de winkelcluster zal nog overeenstemming moeten worden bereikt. Tenslotte hebben de afgelopen jaren laten zien dat vermeende zekerheden van dit moment morgen anders kunnen zijn.

Met al deze premissen is het project als haalbaar te bestempelen, als vanuit de gemeente een bijdrage in het project wordt gedaan. Ten overvloede: onder het project wordt verstaan: eerst de aanleg van de verbindingslaan van Oostkanaalweg naar Kerkweg, inclusief de aansluitingen van de verbindingslaan op de Oostkanaalweg en Kerkweg, gevolgd door woningbouw.

## 10 COMMUNICATIE

Deze rapportage betreft de uitkomst van de haalbaarheidsstudie. Het betreft een voorverkenning of het oppakken van een project Ter Aar-Zuidoost kansrijk is en zo ja tegen welke financiële bijdrage vanuit de gemeente. Deze verkenningsfase kan als een interne fase worden gezien. Keuzes van stedenbouwkundige aard, van concrete locaties of van concrete invullingen worden nog niet voorgelegd. Met behulp van de uitkomst van de haalbaarheidsstudie zal de vraag aan de gemeenteraad worden gesteld of de eerder geformuleerde variant 3 een haalbare oplossing is om de verkeersproblematiek op de Kerkweg c.a. op te lossen.

Nu er nog geen inhoudelijke keuzes worden gemaakt is nog niet het juiste moment aangebroken om daarover een participatietraject in te zetten. Zoals hierboven uiteengezet is de stedenbouwkundige verkenning opgesteld als een stedenbouwkundig rekenmodel, om te dienen als basis voor een verkenning voor een eventuele grondexploitatie.

Op verschillende momenten is er wel gecommuniceerd over het project. Er is gecommuniceerd over de manier waarop het haalbaarheidsonderzoek vorm is gegeven en dat gezocht wordt naar een mogelijke combinatie van verkeersoplossingen voor de Kerkweg en woningbouw. Dit is vormgegeven door berichtgeving in Nieuwkoop Nieuws met uitleg over de haalbaarheidsfase. Ook is gecommuniceerd dat deze fase samen met Bolton wordt uitgevoerd, als de partij die over de grond kan beschikken.

Daarnaast heeft, op hun verzoek, apart overleg plaats gevonden met omwonenden van het Pr. Amaliahof en het Pr. Arianehof. In een eventuele vervolgfase zullen zij, als belanghebbenden, op dezelfde wijze betrokken worden in de participatie als de andere belanghebbenden.

Tenslotte is er, voor de zomer, een inloopavond georganiseerd, die als “ophaalmarkt” gekenschetst kan worden. Daar is nogmaals uitleg gegeven over de huidige fase, is inzicht gegeven in de stedenbouwkundige verkenning als stedenbouwkundig rekenmodel en is aangegeven welke uitgangspunten gehanteerd gaan worden als besloten wordt dat er sprake is van een haalbare ontwikkeling. Mocht die conclusie worden getrokken, dan zal een participatieplan voor de volgende fase worden opgesteld.



*Figuur 5: Sfeerimpressie informatieavond 17 juni 2024*

## 11 CONCLUSIE

De uitkomsten van de studie zijn getoetst aan de tevoren geformuleerde randvoorwaarden. Vanuit de gemeente staat het verkeerskundig aspect centraal. De leefbaarheid van Ter Aar-Oost, en met name de onhoudbare situatie op de Kerkweg, is de belangrijkste gemeentelijke doelstelling. Daarnaast moest de studie ook zicht geven op de haalbaarheid van de totale combinatievariant, dus ook het gebied Ter Aar-Noordoost. Voor Bolton staat het maken van een mooie en duurzame woonwijk centraal, dit conform de randvoorwaarden die daaraan gesteld kunnen worden.

De studie laat een positieve uitkomst zien. Met een gemeentelijke bijdrage kan een haalbaar project worden gerealiseerd.

## BIJLAGE 1

### AANVULLENDE NOTITIE GEWENSTE WEGINRICHTING VERBINDINGSLAAN TER AAR

#### Uitgangspunten aanvullende verkeersstudie Ter Aar

Wij hebben een aanvullend onderzoek laten uitvoeren met een scenario waarin de verbindingslaan (toen nog rondweg) is opgenomen met een woningbouwprogramma van:

- 400 woningen in Ter Aar-Zuidoost,
- 300 woningen in Ter Aar-Noordoost
- 100 woningen in het Dorpshart.

In het scenario is rekening gehouden met de autonome groei van het aantal verkeersbewegingen richting 2030. Per nieuwe woning is gerekend met een verkeersgeneratie van 7,5 verkeersbewegingen per dag. Omdat het woningbouwprogramma nog niet bekend is, is een relatief hoge verkeersgeneratie per woning aangehouden om een worstcase-scenario te schetsen voor de ontsluitingswegen in en rondom Ter Aar.

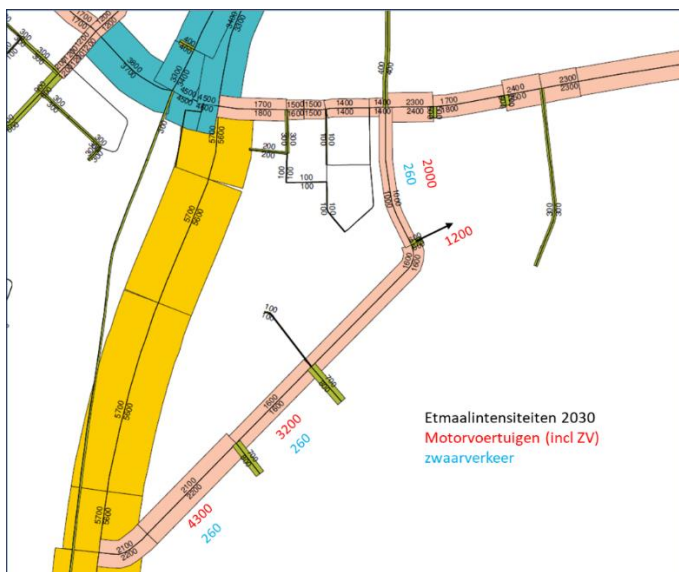
In het aanvullende onderzoek zijn we ervan uitgegaan dat een groot deel van de rondweg 30 km per uur gaat worden. Het eerdere verkeersonderzoek had al aangetoond dat er weinig verschil zit in het gebruik van de verbindingslaan tussen een maximum snelheid van 50 km per uur of 30 km per uur.

#### Hoeveel (vracht)verkeer rijdt er straks op de toekomstige verbindingslaan?

Bij het aanvullende verkeersonderzoek is gebruik gemaakt van een verkeersmodel met een prognosejaar van 2030. Met behulp van het verkeersmodel zijn er berekeningen uitgevoerd om te laten zien hoeveel verkeer er gebruik gaat maken van de rondweg (verbindingslaan). De resultaten laten zien dat het steeds drukker wordt op de verbindingslaan wanneer je de aansluiting met de Oostkanaalweg(N460) nadert.

Dat is te verklaren omdat er steeds meer woningen worden ontsloten op de verbindingslaan. Voor Ter Aar-Zuidoost zijn dat bijvoorbeeld al 3000 motorvoertuigbewegingen (400 woningen x 7,5 verkeersbeweging) per dag.

Op de onderstaande afbeelding is een uitsnede van het verkeersmodel rondom Ter Aar-Zuidoost zichtbaar.



Figuur 1: Modelplot prognosejaar 2030



De te verwachte etmaalintensiteiten op de verbindingslaan zullen variëren tussen de 2000 motorvoertuigen (t.h.v. de Intratuin) tot circa 4500 motorvoertuigen per dag ter hoogte van de aansluiting bij de Oostkanaalweg (N460)<sup>1</sup>. Met het verkeersmodel is ook de hoeveelheid zwaar verkeer geprognoseerd. Deze aantallen lijken aan de hoge kant te zijn. Te meer omdat er een onderzoek is uitgevoerd op de Kerkweg naar de hoeveelheid vrachtverkeer en landbouwverkeer in mei 2021. Toen zijn er op de drukste dag 105 zware voertuigen geregistreerd op de Kerkweg tussen 06:00-10:00 en 15:00-19:00. De verwachting is niet dat er 260 zware voertuigen per dag over de verbindingslaan gaan rijden. Door de verbindingslaan zal het zware verkeer zich meer gaan spreiden. Het doorgaand zware verkeer komend van de Zevenhovenseweg heeft vanaf de kruising met de verbindingslaan twee mogelijkheden om de Oostkanaalweg te bereiken.

#### Waarom een maximum snelheid van 30 km per uur voor de verbindingslaan?

In oktober 2020 heeft de Tweede Kamer de motie aangenomen waarop 30 km per uur de nieuwe norm moet gaan worden binnen de bebouwde kom. 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.

De verbindingslaan is straks een nieuwe weg die binnen de bebouwde kom komt te liggen van Ter Aar. Uit onze eerste verkeerstudie naar het ontlasten van de Kerkweg was al gebleken dat er niet of nauwelijks verschil zit in toekomstige gebruik van de verbindingslaan tussen een maximumsnelheid van 50 km per uur of 30 km per uur. Er is nu de mogelijkheid om de verbindingslaan in te richten naar een GOW30 km per uur waarbij we de maximumsnelheid zoveel mogelijk kunnen afdwingen.

Er is dus bewust gekozen voor een maximumsnelheid van 30 km per uur voor de verbindingslaan. Bij een goede weginrichting is de verbindingslaan verkeersveiliger, beter voor het milieu en draagt het bij aan een beter leefklimaat voor de toekomstige bewoners.

#### Wat zijn de inrichtingseisen voor een GOW30?

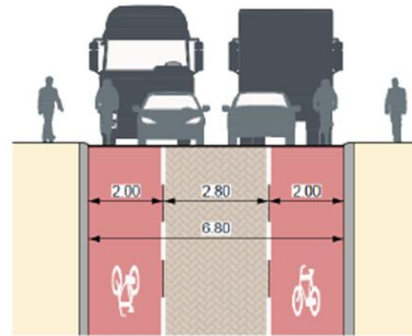
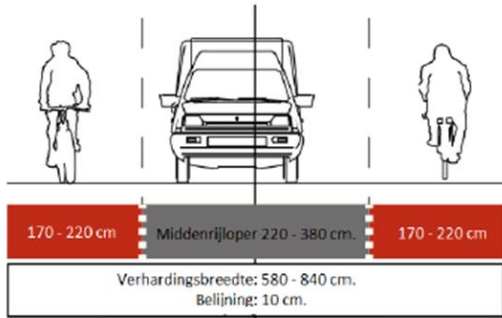
In mei 2023 is de Tweede Kamer geïnformeerd over een handreiking waarin de inrichtingskenmerken voor een nieuw weg-type binnen de bebouwde kom zijn opgenomen, de gebiedsontsluitingsweg 30 km/h (GOW30). Deze handreiking, opgesteld door onafhankelijk kennisplatform CROW, biedt gemeenten handvatten om binnen de bebouwde kom de verkeersveiligheid te verbeteren door het weg-type GOW30 toe te passen. De handreiking bouwt voort op een eerder door CROW ontwikkelde 'Afwegingskader 30 km/h' uit november 2021, hierin wordt de maximumsnelheid van 30 km/h binnen de bebouwde kom als leidend principe gehanteerd. Het toepassen van deze inrichtingskenmerken moet bijdragen aan het creëren van een geloofwaardige inrichting, uniformiteit en herkenbaarheid voor de weggebruiker. In de handreiking staat onder andere hoe om te gaan met verharding van de weg, rijbaanbreedte en fietsvoorzieningen.

	<b>GOW30</b>
<b>fietsvoorziening</b>	Fietsstrook of fietspad
<b>Verharding</b>	Deels klinkers
<b>Kruispunten</b>	Voorrang
<b>Remmers</b>	Kruispunten
<b>Onderbrekingen</b>	Regelmatig pleintje of zebra
<b>Oversteken</b>	Bij kruispunten en zebra's
<b>Parkeren</b>	Ja, langs

<sup>1</sup> Kanttekening: hier zijn nog geen aanvullende maatregelen in opgenomen voor de Kerkweg die de belasting van de toekomstige verbindingslaan kunnen verhogen

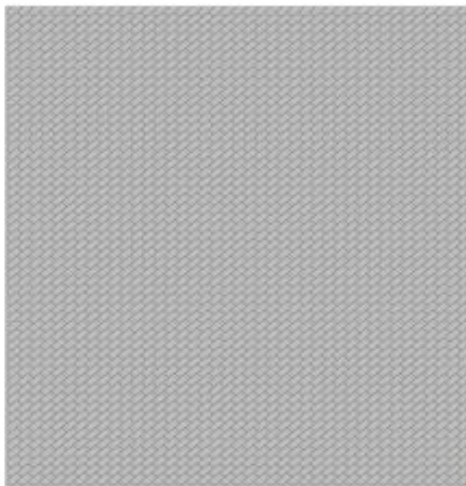
Voor de GOW30 zijn er twee basisprofielen:

1. Zonder vrijliggende fietsvoorzieningen (< 6000mvt/per etmaal)

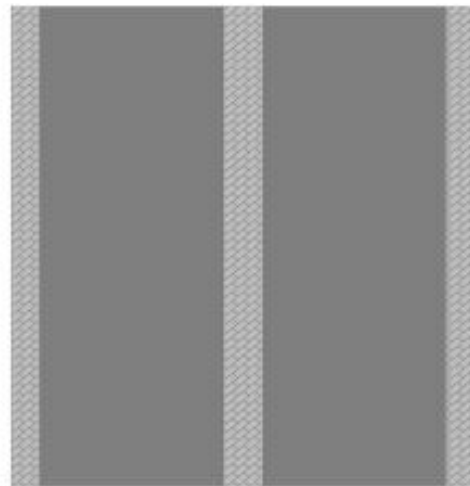


**INTENSITEIT:** tot 6.000 mvt / etmaal  
**WEGCATEGORISERING:** GOW 30  
**MAATGEVEND VOERTUIG:** Vrachtauto

2. Met vrijliggende fietsvoorzieningen



5,80 m



0,35 m 2,30 m 0,50 m 2,30 m 0,35 m

Beide zijn toepasbaar voor de nieuwe verbindingslaan in Ter Aar. De plek voor de fietser bepaalt het wegprofiel.

Hoe verhouden de etmaalintensiteiten en de weginrichting van de verbindingslaan t.o.v. van andere (ontsluitings)wegen in onze gemeente?

Om een goed beeld te krijgen waar we de verbindingslaan mee moeten gaan vergelijken qua intensiteiten, maar ook qua weginrichting is er gekeken naar bestaande (ontsluitings)wegen binnen onze gemeente. De inrichtingskenmerken van een GOW30 zijn naast deze (ontsluitings)wegen gelegd.

weg	snelheids-regime	etmaal-intensiteiten	wegbreedte	verharding	fiets-voorziening	Parkeren	voorrang	remmers	oversteken
Churchillaan	50	ca. 4500	7,00 meter	asfalt	fiets(suggestie)stroken ca 1,50-1,70 meter	langs	ja	weg versmallingen	bij kruispunten en zebra's
Nieuwveenseweg	30	ca. 5500	6,00 meter	asfalt	vrijliggend	langs	ja	weg versmallingen	bij kruispunten en zebra's
Simon van Capelweg	50	ca. 4500	5,50 - 6,00 meter	asfalt	fiets(suggestie)stroken 1,00 mer	langs	ja	weg versmallingen / drempel	bij kruispunten en zebra's
Aardamseweg	30	ca. 5000-7000	6,00 meter	betonstraat stenen	geen	op rijbaan	nee	asverspringingen	bij kruispunten en zebra's
Laan der Verwondering	30	ca. 1500	5,20 -5,50 meter	betonstraat stenen	deels vrijliggend, deels fiets(suggestie)stroken	niet	nee	kruispuntplateaus, drempels	bij kruispunten en zebra's

Alle hierboven genoemde (ontsluitings)wegen in onze gemeente kunnen op basis van het afwegingskader van het CROW worden afgewaardeerd tot een GOW30, met uitzondering van de Laan der Verwondering. We hebben per weg een analyse uitgevoerd wat de sterke en zwakke punten zijn van het bestaande wegprofiel en vervolgens vergeleken met het gewenste profiel van de Verbindingslaan conform de twee basisprofielen van een GOW30.

### **Churchillaan Nieuwkoop:**



De Churchillaan komt qua wegbreedte overeen met het gewenste profiel van een GOW30 met fietsers op de rijbaan. De voorrang is geregeld op de kruispunten en er zijn enkele snelheidsremmende maatregelen getroffen. Op dit moment geldt er nog een maximumsnelheid van 50 km per uur op de Churchillaan.

In de praktijk wordt de Churchillaan als onprettig ervaren door de weggebruikers. Dat wordt veroorzaakt door de lange rechtstanden waardoor de rijksnelheden van het gemotoriseerd verkeer hoog liggen. Door de hoge rijksnelheden is het moeilijk om de weg over te steken voor het langzame verkeer (voetgangers en fietsers). Daarnaast zijn het aantal snelheidsremmende maatregelen op de Churchillaan beperkt.

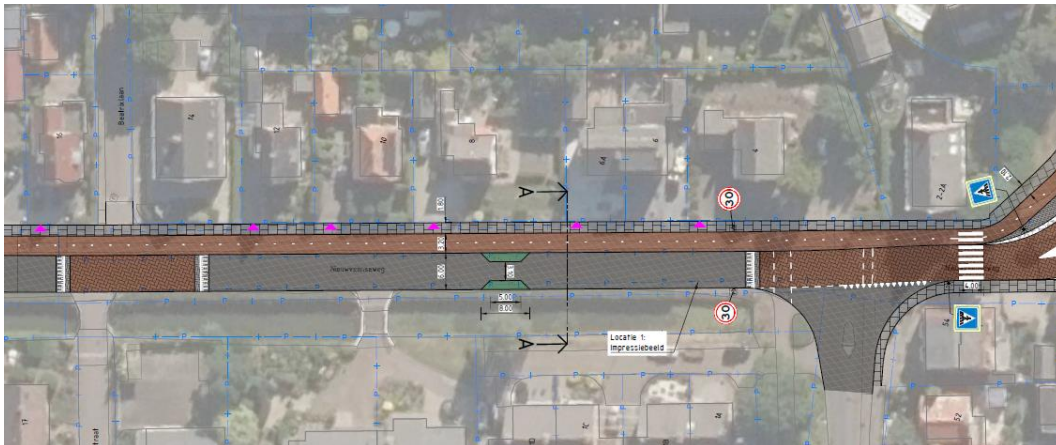
#### *Vergelijking met de verbindingslaan:*

Bij de verbindingslaan worden de fiets(suggestie)stroken breder gemaakt, waardoor de fietser een prominentere positie inneemt in het wegprofiel. We hebben de mogelijkheid om betere oversteekvoorzieningen te realiseren en bij kruispunten het wegprofiel te onderbreken. Door de slinger in de verbindingslaan ontstaan er geen lange rechtstanden waardoor de maximumsnelheid beter is af te dwingen.

### ***Nieuwveenseweg Nieuwkoop:***



De Nieuwveenseweg komt qua wegbreedte overeen met het gewenste profiel van de GOW30, wanneer er aparte fietsvoorzieningen liggen naast de weg. De Nieuwveenseweg wordt/is afgewaardeerd naar een GOW30 met behoud van het fietspad.



Grootste uitdaging bij de Nieuwveenseweg is de beperkte beschikbare openbare ruimte langs de rijbaan. Het fietspad ligt daarom direct langs de rijbaan. Er is bijvoorbeeld geen opstelruimte voor fietsers of voetgangers die de Nieuwveenseweg willen gaan oversteken. Daarnaast liggen er woningen langs de Nieuwveenseweg die over het voetpad en fietspad de rijbaan moeten opdraaien als ze hun erf willen verlaten.

### ***Vergelijking met de verbindingslaan:***

Indien er wordt gekozen voor een vrijliggend fietspad langs de verbindingslaan, dan zal dit fietspad verder van de rijbaan worden gelegd (minimaal 1,50 meter). De rijbaan van de verbindingslaan wordt uitgevoerd in (deels) betonstraatstenen; hierdoor krijgt de weg een andere uitstraling. Op de toekomstige verbindingslaan worden geen woningen direct ontsloten en kunnen er snelheidsremmende maatregelen worden toegepast om 30 km per uur af te dwingen.

### ***Simon van Capelweg:***



De Simon van Capelweg is deels 30 km per uur en deels 50 km per uur. Het is een doorgaande weg door Noorden en er wordt relatief hard gereden door het gemotoriseerd verkeer. Vooral het langzame verkeer komt op de Simon van Capelweg in de verdrinking door de beperkte voorziening voor fietsers. Het trottoir is niet op alle plekken toegankelijk en er wordt geparkeerd langs de rijbaan. Vanaf de parkeervakken moet men vaak de weg oversteken om bij de woning te komen. Aan weerskanten van de rijbaan worden woningen direct ontsloten. Doordat er hard wordt gereden is het lastig om het erf af te rijden. Alles bij elkaar zijn er heel veel conflictmomenten op de Simon van Capelweg waardoor weggebruikers de Simon van Capelweg onveilig vinden.

#### *Vergelijking met de verbindingslaan:*

Bij de verbindingslaan worden de fiets(suggestie)stroken breder gemaakt, komen er betere oversteekvoorzieningen en wordt er niet langs de verbindingslaan geparkeerd. Ook worden er geen woningen direct ontsloten op de verbindingslaan. Door de slinger in de verbindingslaan ontstaan er geen lange rechtstanden waardoor de maximumsnelheid beter is af te dwingen.

## **Aardamseweg:**



De Aardamseweg is in 2017 afgewaardeerd naar 30 km per uur en kan op basis van de etmaalintensiteiten aangemerkt worden als een GOW30. Bij de reconstructie heeft het asfalt plaats gemaakt voor betonstraatstenen en zijn de kruispunten op de Aardamseweg gelijkwaardig geworden. Fietsers rijden op de rijbaan zonder fiets(suggestiestroken). De nieuwe weginrichting heeft effectief geresulteerd in lagere rijsnelheden van het gemotoriseerd verkeer.

De Aardamseweg heeft een groot verkeersaanbod en doordat de kruispunten na de reconstructie gelijkwaardig zijn geworden, ontstaan er geregeld wachtrijen bij de kruising Aardamseweg – Vosholstraat – Essenlaan. Het oversteken van deze kruising wordt door fietsers als onveilig ervaren. Verkeer zit naar elkaar te kijken wie er mag rijden, fietsers komen in de verdrinking.

### Vergelijking met de verbindingslaan:

De verbindingslaan wordt een voorrangsweg wat leidt tot een betere doorstroming voor het gemotoriseerd verkeer. Dat willen wij ook graag, zodat men relatief snel, maar toch veilig als bezoeker bij de winkelclusters kunnen komen. Er worden geconcentreerde fiets- en voetgangersoversteekplaatsen gerealiseerd zodat men veilig de verbindingslaan kan oversteken. In het wegprofiel wordt rekening gehouden met het toepassen van (deels) betonstraatstenen, ze leveren een bijdrage in het afdwingen van de maximumsnelheid.

## Laan der Verwondering:



De Laan der Verwondering wordt op dit moment heringericht tot een erftoegangsweg 30 km per uur. Wat opvalt is vooral de beperkte wegbreedte van de rijbaan (5,20 meter t.h.v. het vrijliggend fietspad en 5,80 waar fietsers op de rijbaan fietsen). Bovendien zijn alle kruispunten gelijkwaardig uitgevoerd. Verkeer op de Laan der Verwondering heeft dus geen voorrang. De weg is ingericht op een erftoegangsweg en op basis van de te verwachten intensiteiten is dat ook goed. In het ontwerp van de Laan der Verwondering is dan ook geen rekening gehouden met een vrachtwagen als het maatgevende voertuig.

### Vergelijking met de verbindingslaan:

Qua structuur en uitstraling komt de Laan der Verwondering het meest overeen met hoe we de toekomstige verbindingslaan voor ogen zien. Het is ruim opgezet, er staan geen huizen dicht op de weg en het aantal aansluitingen van zijwegen zijn beperkt. Er liggen goede oversteekvoorzieningen voor het langzame verkeer. Echter bij de verbindingslaan is straks een vrachtwagen het maatgevende voertuig, waardoor we rekening moeten houden met een bredere rijbaan. Bovendien ligt het verkeersaanbod een stuk hoger dan op de Laan der Verwondering. Tevens wordt de toekomstige verbindingslaan een voorrangsweg.



### Voorkeursprofiel van de verbindingslaan

Op basis van de gewenste inrichtingskenmerken van een GOW30, de te verwachten etmaalintensiteiten op de verbindingslaan en onze ervaringen op bestaande (ontsluitings)wegen in onze gemeente kan geconcludeerd worden dat:

- het onwenselijk is om langs de verbindingslaan parkeren toe te staan ( m.u.v. van eventuele laad en losplaatsen);
- de verbindingslaan een voorrangsweg moet worden, waarbij zijwegen worden voorzien van een drempelconstructie;
- er niet direct woningen ontsloten mogen worden op de verbindingslaan;
- een vrachtwagen het maatgevende voertuig is voor het wegprofiel;
- lange rechtstanden onwenselijk zijn;
- er geconcentreerde voet- en fietsoversteken moeten komen op de verbindingslaan, bij voorkeur in de voorrang en op een drempel/plateau;
- a; de rijbaan bij voorkeur wordt uitgevoerd in betonstraatstenen en de fietsstroken in asfalt bij fietsers op de rijbaan;  
b; de rijbaan deels wordt uitgevoerd in asfalt en deels met betonstraatstenen om onderscheid te hebben tussen de toekomstige verbindingslaan (GOW30) en erftoegangswegen/woonstraten t.b.v. de herkenbaarheid voor weggebruikers;
- dat kruispunten vorm worden gegeven in een andere kleur bestrating
- de verbindingslaan met vrijliggend fietspad minimaal 5,80 meter breed moet worden;
- de verbindingslaan met fietsstroken minimaal 6,80 meter breed moet worden met fietsstroken in asfalt van 2,00 meter;
- de afstand tussen de rijbaan en het vrijliggend fietspad minimaal 1,50 meter bedraagt.

### **Conclusie**

#### Afwegingen tussen een vrijliggend fietspad of fietsers op de rijbaan

Een vrijliggend fietspad langs de verbindingslaan geniet de voorkeur. Met een vrijliggend fietspad is er namelijk geen conflict meer met het gemotoriseerd verkeer op de rijbaan. Bij fietsers op de rijbaan gaat het gemotoriseerd verkeer toch proberen de fietser in te halen. Fietsers voelen zich vaak opgejaagd waardoor het subjectief onveiligheidsgevoel toeneemt. De fietser op de rijbaan fungeert eigenlijk als snelheidsremmer omdat de automobilist de fietser alleen kan inhalen als er geen tegenligger is.

Met een vrijliggend fietspad wordt het lastiger om de maximumsnelheid van 30 km per uur af te dwingen waardoor meer snelheidsremmende maatregelen getroffen moeten worden, zeker omdat de verbindingslaan straks een voorrangsweg wordt.

Het toepassen van betonstraatstenen, het vermijden van lange rechtstanden en veilige geconcentreerde fiets- en voetgangersoversteken op een drempel/plateau zijn een pré.

## BIJLAGE 2

# VERKEERSSTUDIE TER AAR-OOST VERSUS MAATREGELENPAKKET GVVP

### Verkeersstudie Ter Aar-Oost:

#### Aanleiding verkeersonderzoek

Sinds de komst van de Vomar achter de Intratuin in 2019, is de verkeerssituatie op de Kerkweg gemonitord. Jaarlijks is de verkeersdrukke 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 laat te wensen over, denk bijvoorbeeld aan de onveilige Pieter de Vogelrotonde. 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 is er, in het maatregelenpakket van het GVVP, het initiatief genomen om het gebiedsvreemd verkeer (in Ter Aar) terug te dringen. Echter deze toekomstige maatregelen zorgen niet direct voor een ontlasting op 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 van 2022. Eerst moet onderzocht worden of de bestaande infrastructuur de toekomstige woningbouwplannen goed kan afwikkelen. Mocht dat niet mogelijk zijn, dan dient er eerst onderzoek te worden verricht naar alternatieve ontsluitingen om de bestaande verkeerstructuur te ontlasten, voordat de woningbouw mogelijk is.

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.

#### Het doel van het onderzoek was dan ook:

Een robuuste verkeersoplossing voor Ter Aar-Oost, waarbij de Kerkweg ontlast wordt en er woningen gebouwd kunnen gaan worden in Ter Aar-Oost, zonder dat de verkeerbelasting op de bestaande ontsluitingswegen toeneemt (West- en Oostkanaalweg).

#### Uitkomsten verkeersonderzoek:

De resultaten van het verkeersonderzoek zijn gepresenteerd aan de gemeenteraad in mei 2023. Aansluitend is in de besluitvormende raad van juni 2023 aan de raad gevraagd een voorkeur uit te spreken voor één van de drie ontsluitingsvarianten. Per variant is bekeken wat het betekent voor de belangrijkste ontsluitingswegen in Ter Aar en de Kerkweg.

			Absoluut verschil [mvt/etmaal]			
Straat	Wegvak	Referentie	Variante 1	Variante 2	Variante 3	
		mvt/etm.	Zuid	Noord	gecombineerd	
1	Kerkweg	Veldweg - in/uitrit Intratuin	4300	0	-200	0
2	Kerkweg	In-/uitrit Intratuin - Pieter van Schravendijkstraat	5100	-1100	-5100	-1000
3	Kerkweg	J. K.W.L. de Muraltstraat – Oostkanaalweg	5700	-1000	-4700	-2500
4	Oostkanaalweg	Pr. Amaliahof - Kerkweg	13500	-2000	-200	-3100
5	Oostkanaalweg	Kerkweg - Oude Kerkpad	7800	-600	2600	-1500
6	Westkanaalweg	Aardamseweg - Hema	5700	0	1100	300
7	Aardamseweg	Westkanaalweg - Vosholstraat	6900	0	0	-100

De resultaten zijn afgeleid uit het verkeersmodel met een prognosejaar 2030. De resultaten van de drie varianten zijn vergeleken met een basisvariant 2030 (gele kolom). De basisvariant bestaat uit de bestaande infrastructuur in Ter Aar die gehandhaafd blijft aangevuld met woningbouw in Ter Aar-Noordoost. Dat betekent dat in deze variant niets is gewijzigd aan de verkeersstructuur in Ter Aar.

#### Conclusies uit het verkeersonderzoek:

##### *Algemene conclusie uit het verkeersonderzoek:*

- Voornamelijk lokale effecten bij alle ontsluitingsvarianten;
- Lichte toename op de N231 door de verplaatsing van de komgrens en rotonde op Oostkanaalweg (N460). Het reistijdverschil tussen de doorgaande routes N231 (Nieuwkoop) en de N460/N461/N462 (Ter Aar) neemt af;
- Variant 3 draagt het meest bij aan een totaaloplossing voor het gehele gebied (spreiding). Het zorgt er dus voor dat de verkeersbelasting van de bestaande ontsluitingsweg niet verder toeneemt en op sommige plekken afneemt;
- Biedt geen oplossing voor het weren van het gebiedsvreemde verkeer (geen herkomst en/of bestemming in onze gemeente) wat door Ter Aar heen rijdt;
- Aanvullende maatregelen op bestaande ontsluitingswegen blijven noodzakelijk en zijn deels opgenomen in het GVVP.

#### Aanvullend verkeersonderzoek

Toen het verkeersonderzoek uitgevoerd werd door ingenieursbureau IV-Infra werd ook het project "Dorpshart Ter Aar" opgestart door de gemeente, waarbij er ook woningbouw gepland staat (+115 woningen). In combinatie met het feit dat aan het zuidelijke deel van de ontsluitingsweg mogelijkheden ontstonden voor eventuele toekomstige woningbouw (nog geen sprake van een ontwikkelaar in het gebied) is er een aanvullend onderzoek uitgezet wat dat zou betekenen voor de robuustheid van de gecombineerde ontsluitingsweg.

Ook de resultaten van het aanvullend onderzoek zijn gedeeld met de raad en zijn terug te vinden in de eerste aanvullende notitie "verbindingslaan". Ter vergelijking met het eerste onderzoek kan geconcludeerd worden dat:

- het gebruik van de nieuwe verbindingslaan toeneemt, veroorzaakt door de toekomstige bewoners in Ter Aar-Zuidoost;

- er een lichte toename waar te nemen is qua verkeersbelasting op zowel de Oostkanaalweg, Westkanaalweg en Aardamseweg;
- aanvullende maatregelen op bestaande ontsluitingswegen noodzakelijk zijn en voor het grote gedeelte al zijn opgenomen in het GVVP.

### **Het Gemeentelijke Verkeers- en Vervoersplan 2020 (GVVP):**

#### Wat is het GVVP 2020-2030?

Het GVVP schetst de hoofdlijnen van het verkeer- en vervoersbeleid voor de komende jaren tot 2030. De hoofddoelstelling luidt: 'een duurzaam leefbare gemeente, waarbij de bereikbaarheid belangrijk is maar het doorgaande verkeer niet wordt gefaciliteerd. Het GVVP heeft dus tot doel om te komen tot een optimaal bereikbare gemeente, waarbij duurzaamheid, leefbaarheid en veiligheid belangrijke randvoorwaarden zijn. Deze randvoorwaarden worden ingevuld door duidelijke en veilige routes te ontwikkelen voor gemotoriseerd en langzaam verkeer en in het bijzonder voor de fiets. Ook het stimuleren van elektrisch vervoer draagt bij aan duurzaamheid en leefbaarheid. De beoogde maatregelen om het doel te behalen zijn vervolgens opgesplitst in drie thema's:

1. Oostkanaalweg / Westkanaalweg;
2. N231;
3. Verkeersveiligheid in de kernen.

Door in te zetten op deze drie thema's is er bewust voor 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 bij voorkeur afgewikkeld op de N231 en/of via de N207, N446, Ringdijk en Hertog van Beijerenstraat.

#### Waarom een apart thema gericht op de Oost- en Westkanaalweg:

In het kader van het opstellen van het nieuwe GVVP is een grootschalig kentekenonderzoek uitgevoerd in onze gemeente. Op alle invalswegen en op een aantal strategische locaties hebben camera's gehangen voor een periode van twee weken. Het kentekenonderzoek heeft ons inzichten gegeven in de verkeerstromen door onze gemeente. Opvallend was de grote hoeveelheid gebiedsvreemd verkeer wat door Ter Aar heen rijdt. Onder gebiedsvreemd verkeer verstaan wij verkeer zonder herkomst- en of bestemming in onze gemeente.

Circa 3000 motorvoertuigbewegingen per dag rijden door Ter Aar zonder dat ze dus een herkomst- en/of bestemming hebben. De doorgaande route (de Kanaalwegen) door Ter Aar is daar niet geschikt voor. Er zijn alternatieve routes zoals de N231 en de N207 die veiliger zijn. Op de doorgaande route door Ter Aar wordt namelijk de rijbaan tussen Ter Aar en Papenveer gedeeld met het fietsverkeer. Het gebiedsvreemde verkeer pakt de route door Ter Aar omdat de afstand en reistijd korter is dan via de N231 of N207.

Door dit gebiedsvreemde verkeer op de Kanaalwegen in Ter Aar, staat al jaren de leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid onder druk.

#### Voortgang maatregelen opgenomen in het GVVP om de Kanaalwegen te ontlasten van gebiedsvreemd verkeer:

Op 21 november 2023 heeft de gemeenteraad een informatiebrief (kenmerkt 304031) ontvangen met betrekking tot de voortgang van het GVVP. Voor het GVVP is er namelijk door de gemeenteraad een reserve GVVP beschikbaar gesteld van €5 miljoen voor het uitvoeren van maatregelen. Per thema zijn de maatregelen onderverdeeld in korte, middellange en lange termijnen. Voor thema 1 waren de onderstaande maatregelen opgenomen en hebben we dus een korte update gegeven van de stand van zaken per maatregel.

Nr	Maatregel	Planning	Globale kosten	Voortgang/resultaten
1.1	Bewegwijzering aanpassen	Korte termijn	€ 1.000 - € 5.000	Uitgevoerd
1.2	Vrachtverbod Westkanaalweg/vestertijden	Korte termijn	€ 5.000 - € 10.000	Proces loopt, wachten op overname provinciale wegen
1.3	Aanpassen maximum snelheid Ringdijk (naar 60 km/h)	Korte termijn	€ 1.000 - € 5.000	Nog niet opgestart, volgt na reconstructie Hertog van Beijerenstraat
1.4	Herinrichten Westkanaalweg (zuidelijk deel)	Middellange termijn	> € 5.000.000	Kortetermijnmaatregelen uitgevoerd, waarbij (fiets)suggestiestroken zijn aangebracht. Herinrichting pas na realisatie rondweg Ter Aar
1.5	Revitaliseren bedrijventerrein Bovenland, Hertog van Beijerenstraat	Middellange termijn	> € 5.000.000	Proces voor herinrichten van de Hertog van Beijerenstraat is opgestart. Geplande uitvoering 2025
1.6	Herinrichten Oostkanaalweg	Lange termijn	> € 5.000.000	Na realisatie rondweg Ter Aar
1.7	Afslag Amaliahof	Lange termijn	€ 100.000 - € 500.000	Na realisatie rondweg Ter Aar
1.8	Linksafvak Schilkerweg	Korte termijn	Provinciaal beheer	In overleg met provincie wordt hiervan afgezien: niet haalbaar

In deze informatiebrief is de link gelegd met de verbindingslaan (toen nog Rondweg) om te bepalen wanneer het wenselijk is om bijvoorbeeld de Oostkanaalweg en/of Westkanaalweg te gaan herinrichten. Daarnaast speelt de overdracht van het beheer van een deel van de N460 en N461 een belangrijke rol in de planning. Het proces tot overname van het beheer loopt al meer dan twee jaar, maar er zit nu schot in de zaak, waarbij er gesproken wordt over een bruidsschat van de provincie.

#### **Relatie tussen het verkeersonderzoek Ter Aar-Oost en het GVVP:**

Ondanks dat het doel van het realiseren van de verbindingslaan anders is dan het doel uit het GVVP, zijn er wel overeenkomsten. Beide projecten willen uiteindelijk niet het gemotoriseerd verkeer faciliteren. Het moet zorgdragen aan het vergroten van de leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid van Ter Aar door het verkeer te spreiden. Daarnaast moet zowel de verbindingslaan als de aanpassingen aan de West- en Oostkanaalweg ervoor zorgen dat het gebiedsvreemde verkeer wordt geweerd uit Ter Aar.

De verbindingslaan moet dus geen verkeersaantrekkende werking hebben op het gebiedsvreemde verkeer. De verbindingslaan mag dan ook niet sneller worden qua reistijd dan de huidige doorgaande route door Ter Aar en moet langzamer zijn dan de alternatieve doorgaande route via de N231. Met het inrichten van de verbindingslaan als een GOW30 wordt hierop ingespeeld.

Ook de maatregelen uit het GVVP moeten ervoor zorgen dat de bestaande doorgaande route door Ter Aar, via de kanaalwegen, qua reistijd langzamer en daardoor onaantrekkelijker wordt dan de doorgaande route via de N231. Het afwaarderen van de Oostkanaalweg (N460), het verplaatsen van de bebouwde komgrens en snelheidsbeperkende maatregelen moeten daar een bijdrage aan leveren.