

Verkeersveiligheidsplan Ter Aar Zuidwest

20 augustus 2014



Verkeersveiligheidsplan Ter Aar Zuidwest
20 augustus 2014

In opdracht van :
Gemeente Nieuwkoop



1 Inleiding

- 1.1 Aanleiding
- 1.2 Proces

2. Beleidskaders

- 2.1 Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan
- 2.2 Gemeentelijke Structuurvisie 2040

3. Huidige situatie 2014

- 3.1 Het gebied
- 3.2 Verkeersgedrag
- 3.3 Bestaande netwerken voetgangers, fiets en auto
- 3.4 Verkeersmetingen
- 3.5 Ongevallen
- 3.6 Parkeren

4. Huidige knelpunten Ter Aar zuidwest

5. Ontwikkelingen 2014-2024

- 5.1 Ruimtelijke ontwikkelingen 2014-2024
- 5.2 Gevolgen verkeer 2014-2024
- 5.3 Knelpunten 2014-2024

6. Analyse van het probleem

7. Mogelijke oplossingen

- 7.1 Welke mogelijke oplossingen zijn er?
- 7.2 Verminderen verkeersdruk
- 7.3 Verhogen verkeersveiligheid
- 7.4 Beïnvloeden gedrag verkeersdeelnemers
- 7.5 Welke maatregel bij welk plan?

8. Conclusie

Bijlagen

- I. Knelpunten
- II. Schetsontwerpen
- III. Uitwerking maatregelen

1. INLEIDING

1.1 aanleiding

1.2 proces

1.1 Aanleiding

Vanwege de uitbreiding van de bestaande bebouwing met het bouwproject Ter Aar West is een onderzoek gestart welke gevolgen deze uitbreiding zou hebben op het bestaande verkeer, gebruikmakende van de bestaande infrastructuur.

Tijdens de overleggen in de periode maart 2013 tot en met november 2013 tussen de gemeente en een bewonersdelegatie, aangevuld met de scholen, bleek dat er onvolkomenheden in de gepresenteerde rapporten zaten. Duidelijk werd ook dat er op dit moment al vele punten van verkeersonveiligheid in de gehele wijk aanwezig zijn, dat er meerdere projecten min of meer gelijk gaan lopen en dat toevoegen van nieuwbouw noopt tot een visie op de gehele infrastructuur van het plangebied.

Na vele discussies is vastgesteld dat er een verkeersveiligheidsplan zou moeten komen voor het gehele gebied en dat alle komende projecten (tijdshorizon 10 jaar) zou omvatten.

Na behandeling in de Gemeenteraad van 26 november 2013 is de volgende tekst opgesteld als uitgangspunt voor het te maken verkeersveiligheidsplan:

De volledige tekst van punt 18 uit de actielijst van de vergadering van 12 februari 2014 omvat deze tekst: (inclusief de betreffende passage uit brief 31/12/13 van bewoners aan de gemeenteraad)

"Uitgaande van de enorme hoeveelheid steunbetuigingen, zichtbaar gemaakt in 644 handtekeningen onder de petitie "Stoppen met bouwen in Ter Aar Zuidwest totdat de verkeersveiligheid gegarandeerd is", verwachten de bewoners 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".

Er is afgesproken dat deze volgorde door de gemeente wordt gehanteerd in verkeersvraagstukken m.b.t. de eindsituatie van de inrichting van Ter Aar Zuidwest:

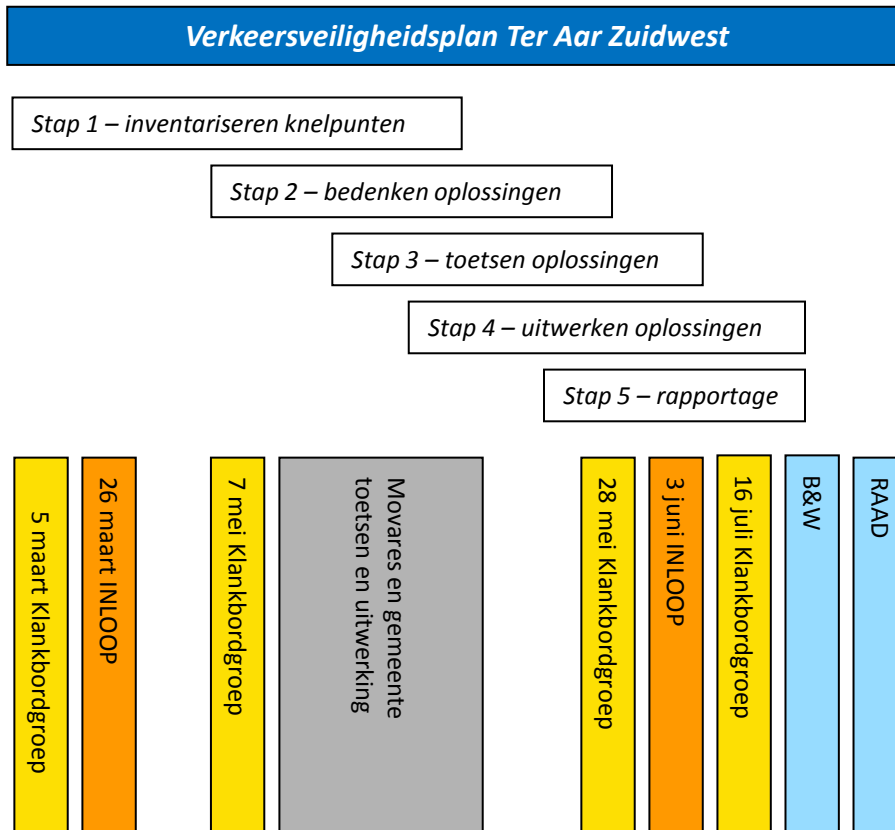
Het verkeersveiligheidsplan moet de contouren bevatten van de verkeersveiligheid in Aardam Zuidwest over 10 jaar, als alle projecten afgerond zijn, waarbij ook duidelijkheid gegeven wordt over de noodzaak van een extra ontsluiting van de wijk. Pas op basis hiervan zal het bestemmingsplan in de raad behandeld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

Verkeersveiligheidsplan Ter Aar Zuidwest

Het voor u liggende rapport is de uitwerking van deze opdracht.

Doel van dit rapport is om

- ten aanzien van de verkeersveiligheid, alsmede de verkeersdruk
 - de bestaande knelpunten te inventariseren
 - een inschatting te maken van de toekomstige knelpunten als de geplande projecten worden/zijn uitgevoerd
 - en de mogelijk extra benodigde ontsluitingen te onderzoeken
- aanbevelingen te doen met het oog op de verkeersveiligheid voor oplossingen voor:
 - infrastructuur
 - aanpassingen aan de inrichting van de wegen
- met als uiteindelijk resultaat het advies aan B&W en de Gemeenteraad.



1.2 Proces

Er is begin 2014 een interactief proces gestart met de bewoners van Ter Aar Zuidwest om te komen tot een gedragen verkeersveiligheidsplan.

Naast de overleggen met de Klankbordgroep Ter Aar Zuidwest*) zijn ook inloopavonden georganiseerd waar iedereen kon reageren op de voortgang. De website van de gemeente voorziet in actuele informatie.

Op 5 maart is de eerste interactieve bijeenkomst geweest met de Klankbordgroep om de knelpunten in de wijk te inventariseren.

De knelpunten voor de huidige situatie zijn op kaart gezet en de te verwachten extra knelpunten bij volledige ontwikkeling van alle plannen voor Ter Aar Zuidwest tot 2024.

Op 26 maart is er een inloopavond geweest waarop een ieder kon reageren op de knelpuntenkaarten.

Op de interactieve bijeenkomst met de Klankbordgroep op 7 mei, zijn gezamenlijk mogelijke oplossingen voor de knelpunten ingebracht en op kaart gezet. Deze zijn verder besproken en op kaart gezet op 28 mei en gepresenteerd op de inloopavond van 3 juni.

De voorgestelde maatregelen zijn een combinatie van structurele en locatie specifieke oplossingen. Deze mogelijke oplossingen worden getoetst op het oplossend vermogen en er wordt een zeer globale kostenraming opgesteld.

Op 16 juli was er een afsluitende bijeenkomst met de klankbordgroep. Het plan is vervolgens verspreid aan de leden van de Klankbordgroep en deze hebben ermee ingestemd.

*) Klankbordgroep Ter Aar Zuidwest is een delegatie van bewoners van Ter Aar Zuidwest, vertegenwoordigers van de scholen en van de sportverenigingen, ondersteund door Veilig Verkeer Nederland.

2. BELEIDSKADERS

2.1 Gemeentelijk Verkeer- en vervoerplan (GVVP)

2.2 Gemeentelijke Structuurvisie 2040

2.1 Gemeentelijk Verkeer- en vervoersplan 2020 (bron GVVP – 18,02.2010)

Het 'Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan Nieuwkoop' is een uitwerking van de vastgestelde Gemeentelijke Structuurvisie 2040. Het GVVP geeft de visie weer op het thema Verkeer en Vervoer voor de komende tien jaar met een doorkijk naar 2040. De Aardamseweg wordt in het GVVP meermalen genoemd.

(Vracht) autoverkeer - Kenmerk van de gemeente Nieuwkoop is de aanwezigheid van veel kleine kernen en een netwerk van provinciale en lokale (gebiedsontsluitings)wegen welke in veel gevallen door de woonkernen heen lopen. Dit zorgt op een aantal punten voor onwenselijke situaties waar, gelet op de woonomgeving, te veel verkeer rijdt en als gevolg hiervan frictie ontstaat tussen verkeer en wonen. Verkeersveiligheid en leefbaarheid komen dus in het gedrang.

Een voorbeeld hiervan is de Aardamseweg door Ter Aar. Deze weg is als erftoegangsweg binnen de bebouwde kom (30km/uur) gecategoriseerd, maar wordt (intensief) gebruikt als verbinding tussen de N446 (Ringdijk) en N460/N461 (Oostkanaalweg en Westkanaalweg). Dit heeft te maken met het feit dat de route N446 – N461 – N462(Schilkerweg) – N231 (provinciale weg Nieuwkoop-Nieuwveen-Aalsmeer) als alternatief op de A4 wordt gebruikt om naar Amsterdam en vice versa te rijden.

Verkeersveiligheid - Uit de cijfers, afkomstig uit feitelijke waarnemingen (= objectieve verkeersveiligheid), blijkt dat er relatief veel en/of ernstige ongevallen gebeuren op de Aardamseweg.

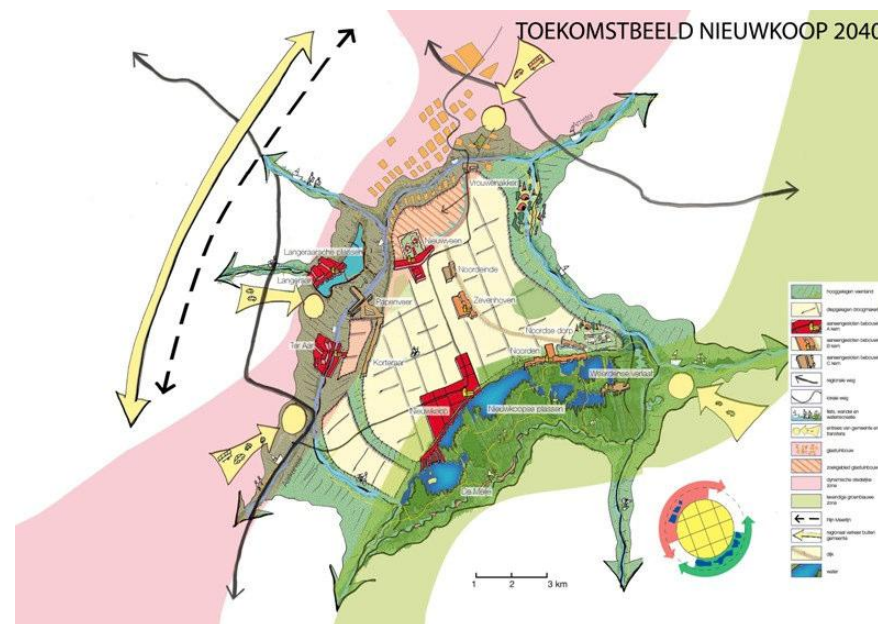
Langzaam verkeer - Aandachtspunten in het fietsnetwerk zijn locaties waar sprake is van menging of kruisende bewegingen van langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer. De combinatie langzaam (fiets)verkeer en grote stromen (vracht)autoverkeer gaat hier niet samen. In Ter Aar is een belangrijke knelpunt op dit gebied de oversteekbewegingen van schoolgaand langzaam verkeer over de Aardamseweg richting de scholen Het Kompas, De Vosseschans en De Fontein

Andere belangrijke knelpunten zijn de kruising met de schoolroutes in de Reigerlaan en de kruising van de Aardamseweg met de Ringdijk voor fietsers van en naar richting Bovenland.

2.2 Gemeentelijke Structuurvisie 2040

De structuurvisie is op 16 juli 2009 vastgesteld door de gemeenteraad. Rust en groen enerzijds, randstedelijke drukte en economische ontwikkeling anderzijds. Een contrast waar Nieuwkoop mee te maken heeft, maar wat met het oog op de toekomst juist kansen schept om vanuit de aanwezige gebiedskenmerken een ondernemende, groene en duurzame gemeente met een duidelijk en uniek profiel in de regio neer te zetten. Dat is de rode draad die verweven zit in de structuurvisie 2040.

Ter Aar is een A-kern gelegen in de dynamische zone, gekoppeld aan de hoofdinfrastructuur, welke gericht is op economische ontwikkeling. Daardoor zal in dit gebied ook relatief meer woon-werkverkeer aanwezig zijn. Voorwaarden voor deze dynamiek zijn een goede leefbaarheid en veiligheid. De Langeraaarse Plassen geven dit deelgebied ook een recreatieve impuls.



3. HUIDIGE SITUATIE

3.1 het gebied

3.2 verkeersgedrag

3.3 bestaande netwerken voetgangers, fiets en auto

3.4 verkeersmetingen

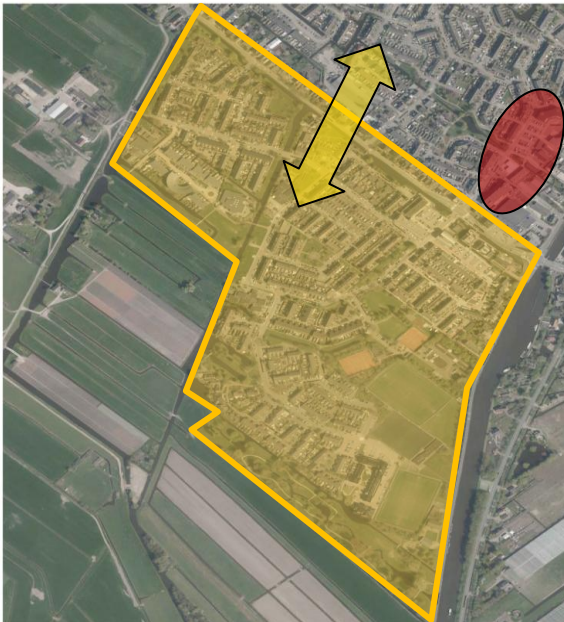
3.5 ongevallen

3.6 parkeren

3.1 Het gebied

In Ter Aar Zuidwest zijn momenteel 840 woningen. Er zijn 3 scholen (de Fontein, de Vosseschans en het Kompas), de Buitenschoolse opvang (Stichting Kinderopvang Liemeer en BSO/de Boomhut), de Kinderopvang (Stichting Kinderopvang Liemeer) en een Peuterspeelzaal (Het Veldmuisje). Verder zijn er 2 sportverenigingen (voetbal, tennis) en is er de Scouting-Wapata.

Omdat het plangebied het gebied is waar we spreken over verkeersdruk en verkeersveiligheid dient, om zicht te krijgen op verkeersbewegingen die de verkeersdruk en verkeersveiligheid beïnvloeden, ook te worden genoemd dat in het gebied de Rabobank en het Medisch centrum Vosholplein zijn gesitueerd, maar bovendien buiten het plangebied in Ter Aar Noord West de meeste winkels alsmede de sporthal liggen.



3.2 Verkeersgedrag

(bron Notitie Veilige Schoolroutes gemeente Nieuwkoop, 27 mei 2013)

De scholen Vosseschans (282 leerlingen), Het Kompas (150 leerlingen) en de Fontein (158 leerlingen) bevinden zich allemaal aan de zuidzijde van de Aardamseweg. De scholen zijn geclusterd in de omgeving van de Vierambachtstraat en Dr. A Schweitzerstraat. De wegen rondom de scholen zijn allemaal gecategoriseerd als erftoegangswegen, waarbij de maximale snelheid 30 km per uur is.

De scholen in Ter Aar doen mee aan het programma School op Seef. Ook wordt er jaarlijks een budget opgenomen om aanpassingen te kunnen doen in de schoolomgeving en/of educatieve projecten te stimuleren zoals dodehoeklessen, verkeersquizen etc. Daarnaast wordt dit jaar subsidie aangevraagd bij de provincie om het programma ANWB Streetwise aan te kunnen bieden op scholen. Veilig Verkeer Nederland verzorgt in Ter Aar de praktische verkeersexamens.

Knelpunten genoemd in bovenstaande Notitie Veilige Schoolroutes gemeente Nieuwkoop:

- Op de Aardamseweg hebben in periode 2007-2011 veel ongevallen plaatsgevonden. Vooral de kruisingen Aardamseweg-Essenlaan en Aardamseweg-Westkanaalweg staken negatief af. Bovendien is de snelheid op de Aardamseweg te hoog. De gemiddelde snelheid ter hoogte van de Middelweg ligt op 46 km per uur, terwijl de maximale snelheid 30 km is.
- De brede landbouwvoertuigen op de Aardamseweg zorgen bij fietsers voor een groot onveiligheidsgevoel.
- Rommelig straatbeeld Dr. A. Schweitzerstraat. Vooral auto's en taxi's van Het Kompas staan regelmatig verkeerd geparkeerd. Het Kompas is tevens een school voor hoogbegaafde kinderen. Deze school heeft een regionale functie en trekt daardoor meer verkeer aan dan een reguliere school. Kinderen voelen zich door het rommelige straatbeeld en door de hoge snelheid niet veilig op de weg. Het gevolg is dat kinderen niet meer op de rijbaan fietsen, maar op het trottoir. Ook parkeren van ouders (halen en brengen) bij de Vosseschans onderbouw dragen bij aan het rommelige straatbeeld.
- Veel noord-zuid verkeer van voetgangers en fietsers die de Aardamseweg kruisen (school, winkels, sporthal).

3. Huidige situatie *waar liggen de routes in Ter Aar Zuidwest?* 13

3.3 Bestaande netwerken voetgangers, fiets en auto

Vrijwel het gehele infrastructuur netwerk van Ter Aar zuidwest wordt zowel door de fiets als door de auto gebruikt.

De wegen in het woongebied zijn weliswaar aangelegd als erftoegangswegen van woonbuurten, maar kenmerken zich door het vrij brede profiel en veelal een asfalt wegdek. De Aardamseweg is eveneens benoemd als erftoegangsweg, maar heeft tevens een ontsluitende functie voor zowel het zuidwestelijke als het noordwestelijk deel van Ter Aar.

De Ringdijk is in het GVVP aangegeven als een belangrijke wandelroute. De Aardamseweg, Ringdijk en Westkanaalweg zijn aangegeven als primaire fietsroutes, de Vierambachtstraat/Reigerlaan is aangegeven als secundaire fietsroute.

Als schoolroutes zijn aangegeven:

- schoolroute naar Alphen loopt over de Reigerlaan naar de Ringdijk, daar knelpunt kruising Reigerlaan – Zwanenlaan en Reigerlaan – Aalscholverlaan.
- de route voor de scholen in Alphen hebben ook een knelpunt bij de kruising Aardamseweg – Ringdijk.

Aandachtspunten in het voetgangers- en fietsnetwerk zijn locaties waar sprake is van menging of kruisende bewegingen van langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer. De combinatie langzaam (fiets)verkeer en grote stromen (vracht)autoverkeer gaat hier niet samen. Toch is dit wat op een aantal wegen voorkomt, zoals op de Aardamseweg, Vosholstraat, Vierambachtstraat, Reigerlaan, Zwanenlaan, dr. Albert Schweitzerstraat.

Aandachtspunt is ook de oversteekbewegingen van schoolgaand langzaam verkeer over de Aardamseweg richting de scholen Het Kompas, De Vosseschans en De Fontein (o.a. bij de Lijsterbeslaan)

Ook de oversteek bij de Vosholstraat van voetgangers en fietsers vanuit Ter Aar Zuidwest naar het winkelcentrum bij de Essenlaan en de sporthal en vanuit Ter Aar Noord naar de sportvelden verdient aandacht.



Huidige routes voetgangers, fiets en auto door Ter Aar
(uitsnedes GVVP – 18 februari 2010)

Essentiële herkenbaarheidskenmerken erftoegangswegen
(uitsnedes GVVP – 18 februari 2010)

Essentiële herkenbaarheidskenmerken	
Verschijningsvorm	(30 km/uur zone of erf)
Kantmarkering	Geen markering of eventueel onderbroken markering (1-3) of opsluitband
Rijrichtingscheiding	Geen asmarkering
Voorkeurskenmerken	
(Vrijliggende) fietsvoorzieningen	Bij voorkeur niet (kan wel, bijvoorbeeld fietsstroken bij grotere verkeersintensiteiten)
Voorrangsregeling	nee
Wegdekverharding	Bij voorkeur klinkers
Drempels/ plateaus	Ja, gepaste maatregelen op kruispunten

3. Huidige situatie

er wordt (te) hard gereden

14

3.4 Verkeersmetingen

In 2013 zijn op 6 locaties metingen verricht van het verkeer in Ter Aar Zuidwest. De telcijfers leverden veel reacties en vragen op en worden verder niet gebruikt in deze rapportage. Gemiddeld over de dag genomen wordt het verkeer niet als bijzonder druk ervaren, maar in de ochtend is er een grote piek met schoolverkeer en woon-werk verkeer. En op zaterdag door het verkeer van en naar de sportvelden.

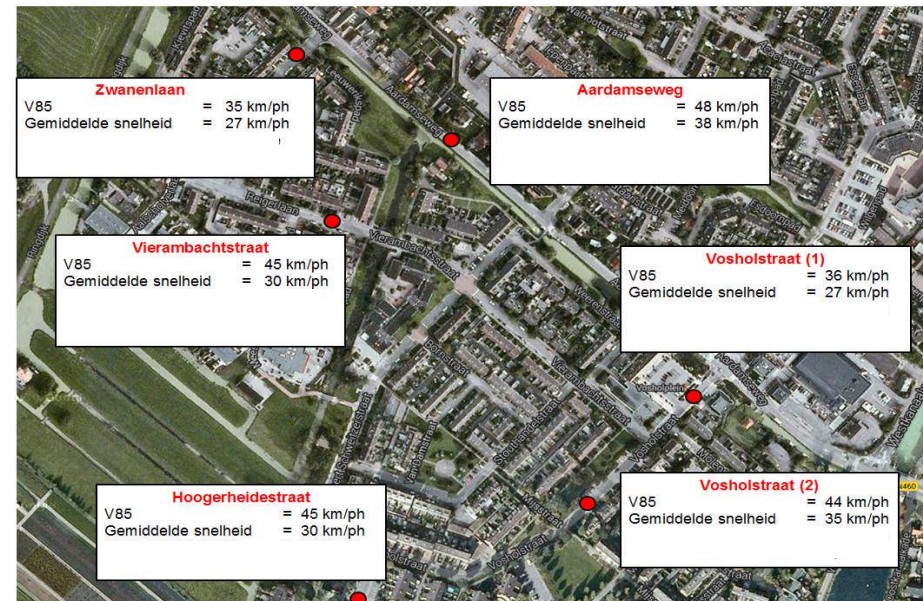
De Aardamseweg wordt door de bewoners als te druk ervaren voor een erftoegangsweg. Als er nog meer ontwikkelingen bijkomen en dit blijft de enige ontsluitingsweg voor Ter Aar Zuidwest met 2 aansluitingen voor het autoverkeer, zal de verkeersdruk op deze weg verder toenemen.

Duurzaam veilig

In de landelijke richtlijnen voor wegontwerp (CROW, ASVV 2012) bestaat er geen norm meer waaraan de intensiteit op wegen binnen een verblijfsgebied getoetst kan worden. De wetgeving gaat uit van een zodanige inrichting en beeld van de weg en omgeving dat de maximum snelheid redelijkerwijze voortvloeit uit die inrichting.

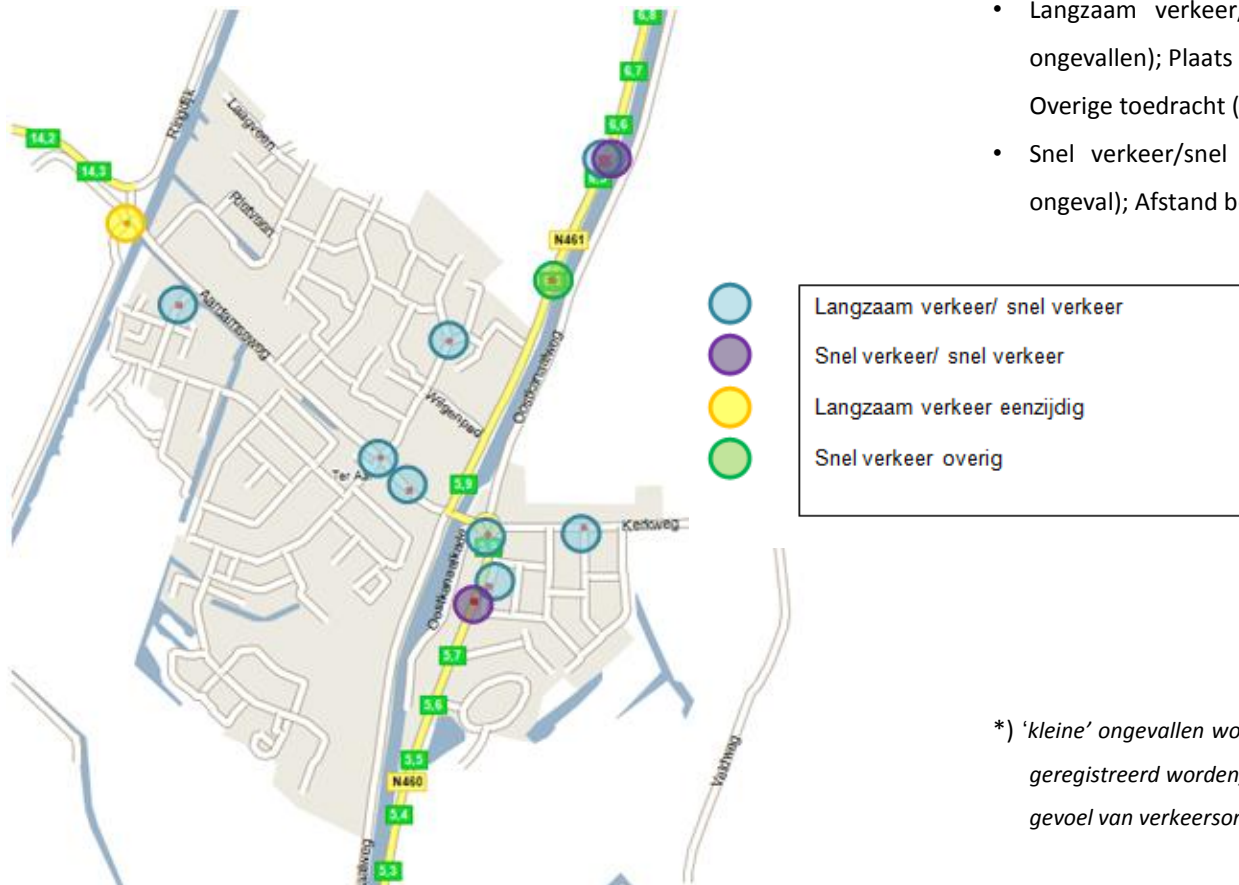
In de richtlijnen is dus geen sprake meer van een intensiteitscriterium. Volgens het C.R.O.W. zijn de stedenbouwkundige opzet, de uitstraling en vormgeving van het gebied en de wegen meer van belang.

De snelheidsmetingen uit 2013 zijn hieronder weergegeven: Gemiddeld snelheid en V85 (=maximum snelheid van 85% van de auto's - 15% rijdt dus harder!)



3.5 Ongevallen

Vanuit de landelijke ongevallen database zijn gegevens over ongevallen over een periode van 10 jaar verzameld voor de gemeente Nieuwkoop. *)



In totaal zijn er tussen 2003 en 2012 in Ter Aar 12 slachtofferongevallen geregistreerd (Hoofdtoedracht van de ongevallen is:

- Langzaam verkeer eenzijdig (1 ongeval): Toestand weg/voertuig
- Snel verkeer overig (1 ongeval): Plaats op de weg/bocht
- Langzaam verkeer/snel verkeer (8 ongevallen): Voorrang/doorgang (4 ongevallen); Plaats op de weg/bocht (2 ongevallen); Oversteken (1 ongeval); Overige toedracht (1 ongeval).
- Snel verkeer/snel verkeer (2 ongevallen): Plaats op de weg/bocht (1 ongeval); Afstand bewaren (1 ongeval).

*) 'kleine' ongevallen worden niet meer geregistreerd en bijna-ongevallen (die ook niet geregistreerd worden, maar veelvuldig voorkomen) dragen in grote mate bij aan het gevoel van verkeersonveiligheid.

3. Huidige situatie

16

3.6 Parkeren

(Bron: Parkeeronderzoek kernen Nieuwkoop, 21 februari 2012)

Als norm voor een (te) hoge parkeerdruk is een parkeerdruk van 85% of meer gehanteerd. Bij een parkeerdruk van 85% of meer moet men moeite doen om een parkeerplaats te vinden. Dat levert ongewenst zoekverkeer op.

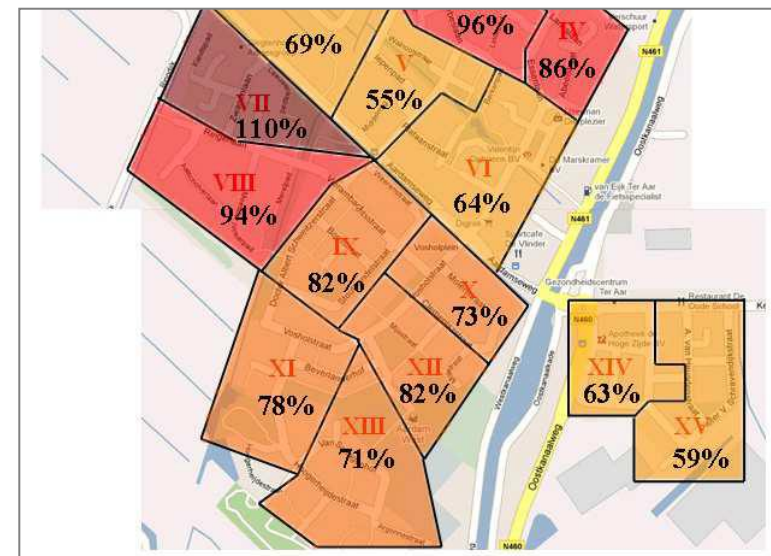
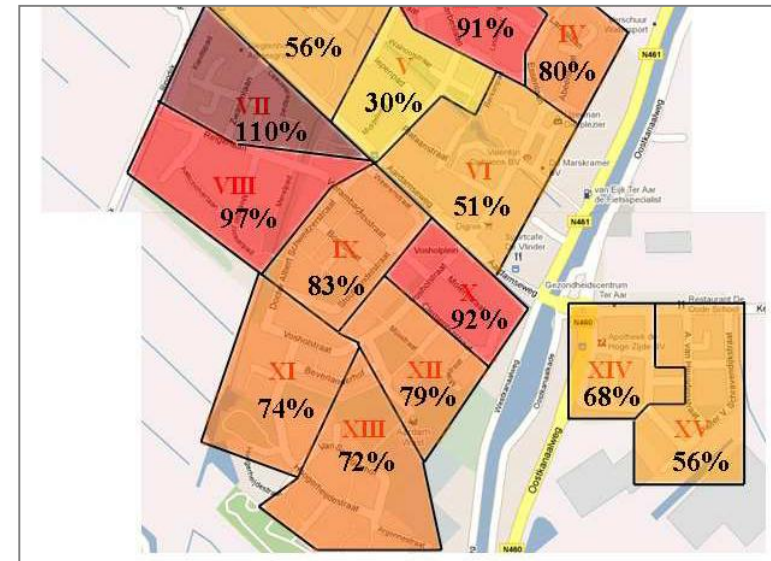
Eerste meting (7 september 2011)

In het parkeeronderzoek is een aantal deelgebieden in Ter Aar Zuidwest onderscheiden. In de meeste deelgebieden in Ter Aar komt de parkeerdruk in de avonduren van 7-9-2011 niet boven de normlijn van 85% uit (gemiddeld 76%). Dit geldt wel voor de deelgebieden VII (110%). Binnen deelgebied VII is de druk vooral hoog in sectie 58 (Patrijslaan, 131%) en 57 (Leeuwerikspad, 110%). In deelgebied VIII is de parkeerdruk relatief hoog in sectie 60 (Reigerlaan, 100%).

Tweede meting (19 september 2011)

Ook op maandagavond 19-9-2011 is er geen sprake van een te hoge bezettingsgraad in Ter Aar als geheel (gemiddeld 73%). De parkeerdruk is zelfs iets lager dan op 7-9-2011. Dezelfde deelgebieden als op 7-9-2011 springen er ook nu uit. Deelgebied VII (110%) kent weer de hoogste parkeerdruk. De druk is (weer) vooral hoog in sectie 58 (Patrijslaan, 120%), 59 (Zwanenlaan, 94%) en 57 (Leeuwerikspad, 110%). In deelgebied VIII (97%) is de bezettingsgraad (weer) vooral hoog in sectie 60 (Reigerlaan, 110%).

Het parkeeronderzoek beschrijft de parkeerdruk in de avonduren in 2011 en deze parkeerdruk is sindsdien zeker niet minder geworden. Naast dit rapport dient ook vermeld te worden dat de parkeersituatie rondom de haal- en brengtijden bij de scholen een ondraaglijke en verkeersonveilige parkeersituatie met zich mee brengt.



4. HUIDIGE KNELPUNTEN TER AAR ZUIDWEST

4. Huidige knelpunten Ter Aar Zuidwest

18

Op 5 maart 2014 is er op een bewonersavond gezamenlijk gewerkt aan het opstellen van een knelpuntenkaart.

In bijlage 1 zijn alle knelpunten in tabelvorm uitgeschreven.

De knelpunten zijn gecategoriseerd in 4 onderdelen

- snelheid
- hoeveelheid verkeer
- onvoldoende zicht
- Gedrag



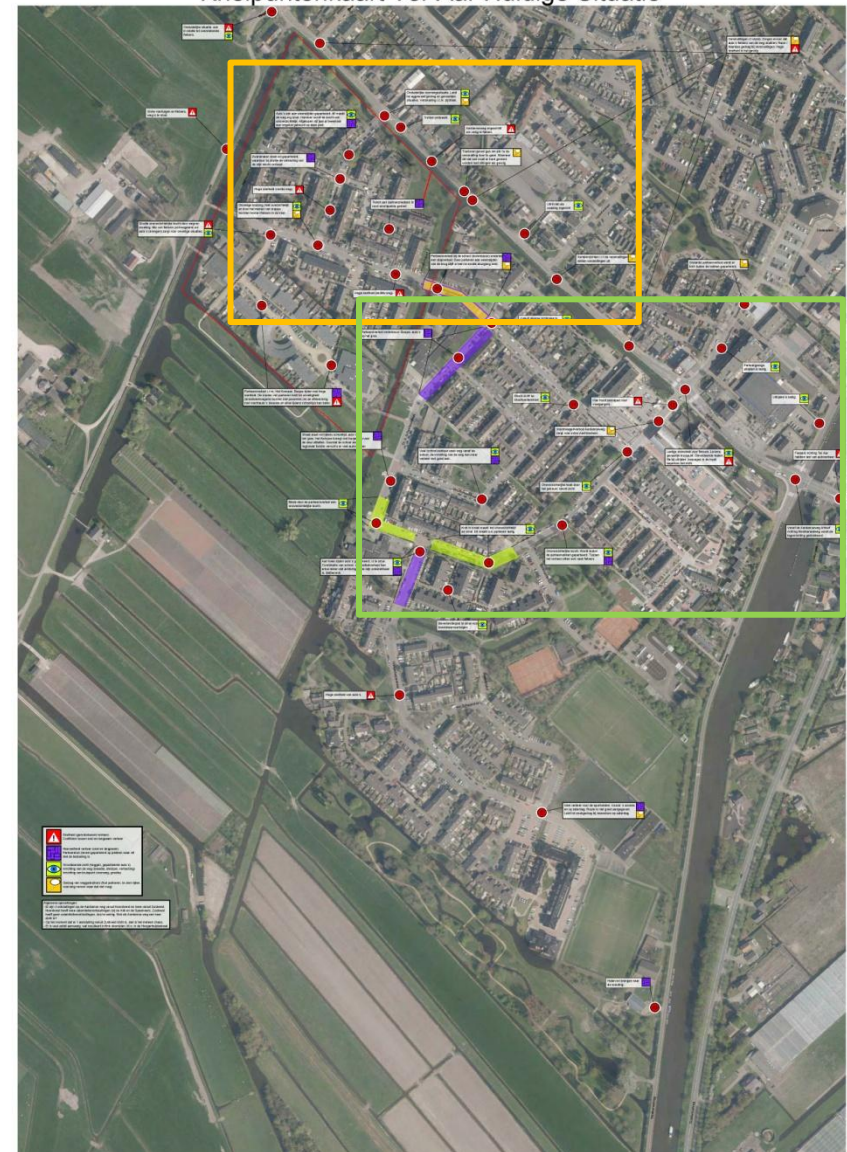
Er komen veel knelpunten voor in de categorie hoeveelheid verkeer en onvoldoende zicht.

Het verkeer in Ter Aar is gekenmerkt door piekmomenten waar school- en werkverkeer en langzaam verkeer en autoverkeer elkaar ontmoeten.

Er zijn 2 ontsluitingen vanuit Zuidwest en 3 ontsluitingen vanuit Noordwest op De Aardamseweg. De Aardamseweg is de enige ontsluitingsweg voor het autoverkeer uit Ter Aar Zuidwest alsook uit Ter Aar Noord.

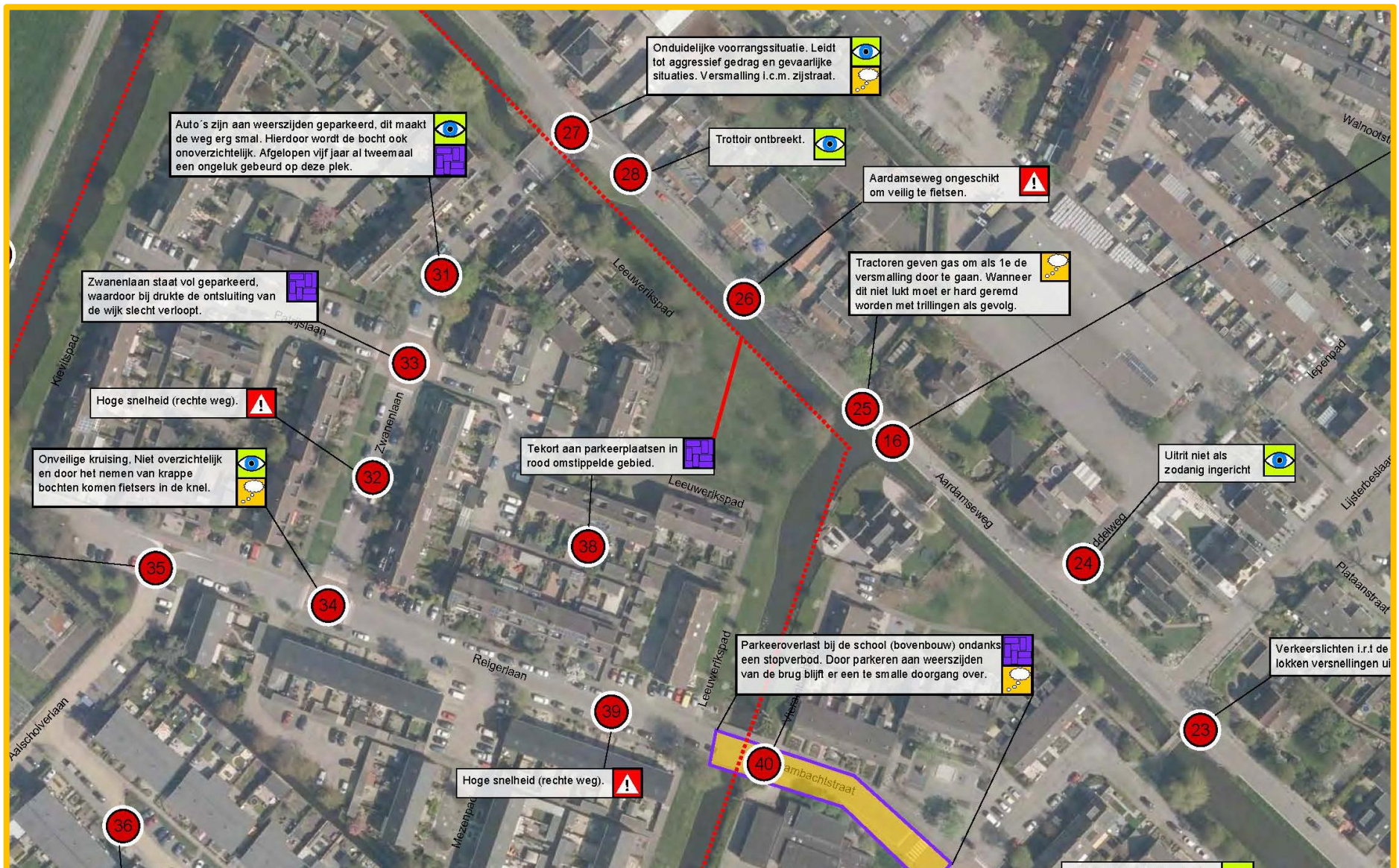
Op het moment dat er 1 ontsluiting dicht is, kan dit leiden tot ernstige veiligheidsproblemen en/of verkeersonveilige situaties.

Knelpuntenkaart Ter Aar Huidige Situatie

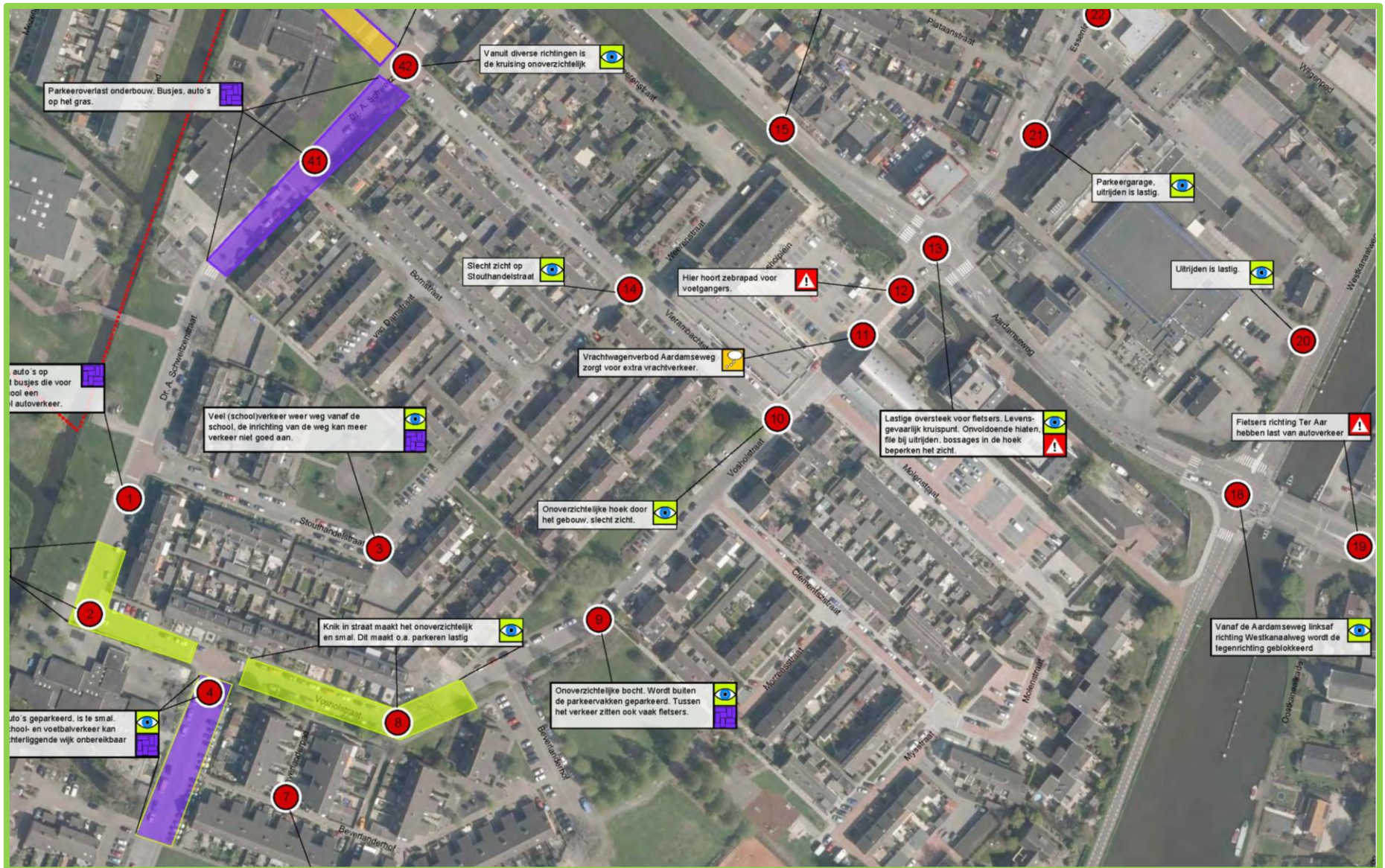


Leesbare uitsnede knelpuntenkaart 2014

19



20



5. ONTWIKKELINGEN 2014-2024

5.1 ruimtelijke ontwikkelingen 2014-2024

5.2 gevolgen verkeer 2014-2024

5.3 knelpunten 2014-2024

5. Ruimtelijke ontwikkelingen 2014-2024

22

5.1 Ruimtelijke ontwikkelingen 2014-2024

Op dit moment zijn er 840 woningen in Ter Aar Zuidwest.

Voor Ter Aar Zuidwest zijn diverse ontwikkelingen gepland, die voortkomen uit de Structuurvisie 2040 en initiatieven uit het dorp. Het gaat om onderwijs, sport, zorg, centrumfunctie en woningbouw.

Dit betreft

- *Ter Aar Vernieuwd Verbonden, 44 woningen door Aarwoude herbouwd,*
- *Notitie Veilige Verkeersroute voor scholen,*
- *Ter Aar West – 80 woningen, nabij de Aalscholverlaan,*
- *De locatie en uitvoering van de 'brede school', hoogstwaarschijnlijk op de plaats van de waterzuivering,*
- *Nieuwbouw 44 woningen op de huidige locatie van de scholen in de Dr. A. Schweitzerstraat en Vosholstraat,*
- *De verplaatsing van de waterzuivering,*
- *Bouw van 14 hofjeswoningen (seniorenwoningen) op de locatie van de Wip (Vosholstraat),*
- *Uitbreiding van het complex van voetbalvereniging TAVV met een volwaardig derde veld,*
- *Vervanging riolering in diverse straten – beklinking van die straten,*
- *Reconstructie van de Aardamseweg.*

Noot: Holland Hof met 35 vrijstaande woningen en 7 rijwoningen en gemeentewerf met 15 woningen leveren extra verkeersdruk die ook te merken zal zijn in Ter Aar Zuidwest en de Aardamseweg



5. Ontwikkelingen 2014-2024

23

5.2 Gevolgen verkeer 2014-2024

De ruimtelijke ontwikkelingen, hebben gevolgen voor de verkeerssituatie. Door de nieuwbouw van 80 woningen zal het verkeer in de wijk met circa 10% toenemen. Door het verplaatsen van de scholen veranderen de routes van het verkeer door de wijk en door de bouw van woningen op de plek van de scholen (44 woningen) en de hofjeswoningen (14 woningen) zal het verkeer in de wijk nog verder met circa 7% toenemen.

Deze toename van het verkeer in de wijk Ter Aar Zuidwest met 17% zal ervoor zorgen dat de bestaande knelpunten zwaarder belast worden als er geen maatregelen worden getroffen.

Een autonome toename van het verkeer door groei van het autogebruik wordt voor de komende 10 jaar in deze omgeving niet verwacht.

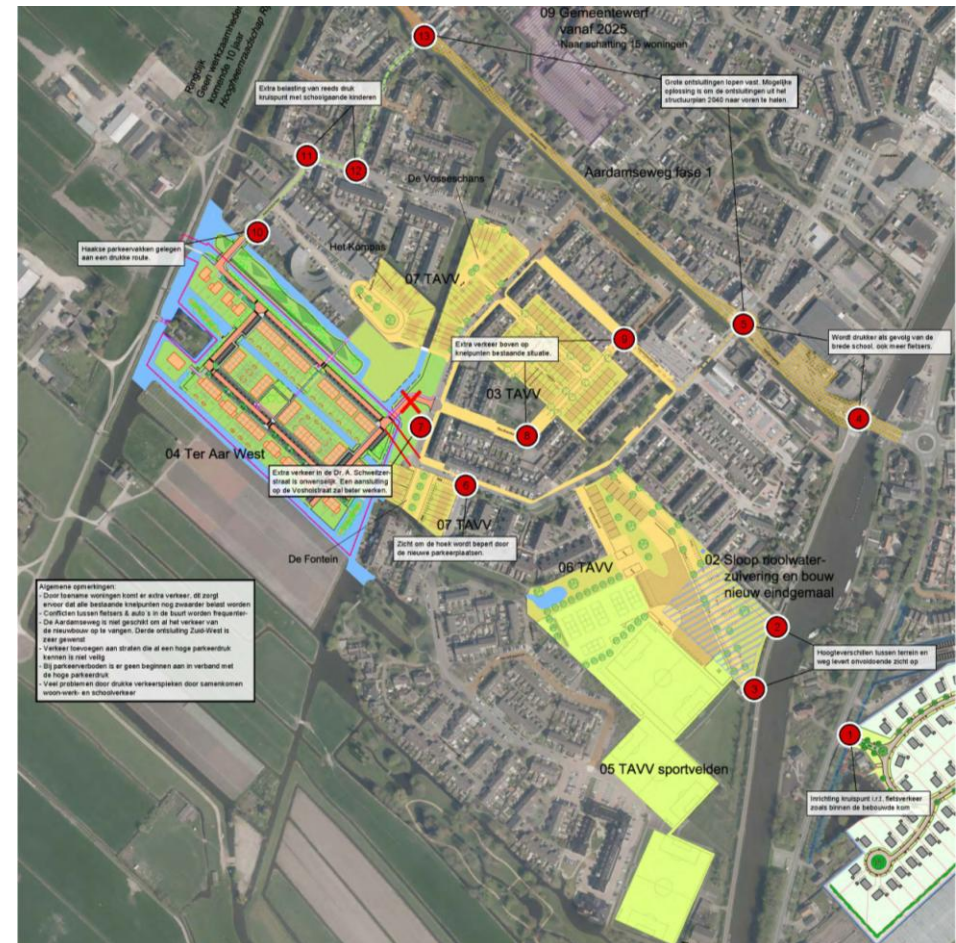
Ook op de Aardamseweg zal door de ontwikkelingen de verkeersdruk toenemen. Met de ontwikkeling van Hollands Hof en gemeentewerf meegerekend komen er 24% meer woningen in Ter Aar, die nieuw verkeer genereren dat deels over de al te zwaar belaste Aardamseweg moet worden geleid als er geen maatregelen worden getroffen.

5.3 Mogelijke knelpunten 2014-2024

In bijlage 1 zijn alle knelpunten in tabelvorm uitgeschreven.

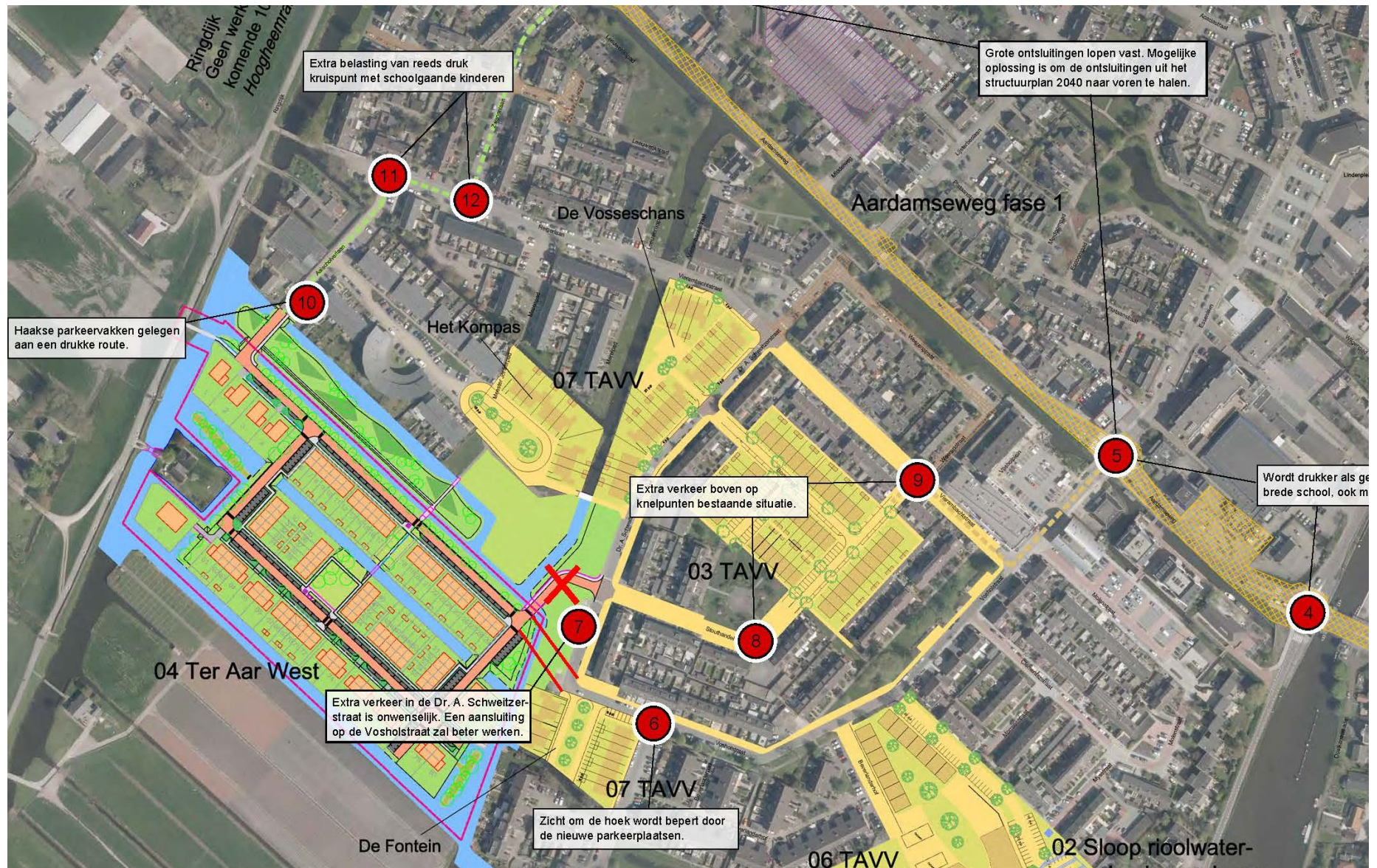
Algemene opmerkingen gemaakt door de bewoners op 5 maart 2014

- Door toename woningen komt er extra verkeer. Dit zorgt ervoor dat alle bestaande knelpunten zwaarder belast worden.
- Conflicten in de buurt tussen fietsers en auto's worden frequenter.
- De Aardamseweg is niet geschikt al het verkeer van de nieuwbouw op te vangen. Een derde ontsluitingsweg van Ter Aar Zuidwest is noodzakelijk.
- Verkeer toevoegen aan straten die al een hoge parkeerdruk hebben is niet veilig.
- Parkeerverboden is geen beginnen aan vanwege de hoge parkeerdruk
- Veel problemen door samenvallen verkeerspieken woon-werk verkeer en schoolverkeer.



Leesbare uitsnede knelpuntenkaart 2024

24



6. ANALYSE VAN HET PROBLEEM

6. Analyse van het probleem

De Aardamse weg is in de huidige situatie te druk en verkeersonveilig en in de wijk Ter Aar Zuidwest zijn vele verkeersonveilige plekken. Door de geplande ontwikkelingen zal dit beeld versterkt worden. Daarom zijn er maatregelen nodig om de verkeersveiligheid in de wijk nu en in de toekomst te garanderen.

Op de Aardamseweg zijn er veel conflicten tussen de weggebruikers (auto, landbouwverkeer en fiets), wordt de weg als te druk ervaren en geeft de onduidelijke inrichting van de weg en de kruisingen een sterke verkeersonveiligheid. In de wijk Ter Aar Zuidwest ontstaan er conflicten (vaak tussen snel en langzaam verkeer) door onvoldoende zicht bij kruisingen en bochten, onduidelijke inrichting van de weg en onveilig gedrag van weggebruikers. Door de geplande ontwikkelingen voor de komende 10 jaar betreffende woningbouw, de scholen en sport zal het verkeer alleen maar toenemen. Als er geen maatregelen worden getroffen zal het negatieve beeld versterkt worden. Alvorens in te gaan op mogelijke oplossingen om de huidige situatie te verbeteren en de verkeersveiligheid in de toekomst te kunnen garanderen, is eerst een analyse gemaakt van de verkeersdruk op de Aardamseweg en van de verkeersveiligheid op de Aardamseweg en de wijk Ter Aar Zuidwest.

Verkeersdruk Aardamseweg - De Aardamseweg is een erftoegangsweg, maar heeft de uitstraling van een gebiedsontsluitingsweg. Het is de enige oost-west verbinding door het dorp Ter Aar. De weg wordt gebruikt door doorgaand autoverkeer en landbouwverkeer. Er is een verbod voor vrachtwagens. Voor het lokale auto- en fietsverkeer uit de wijken ten noorden en zuiden van de weg is de Aardamseweg de belangrijkste ontsluitingsweg. Voor de wijk ten zuiden en ten noorden van de weg is de Aardamseweg voor de auto de enige ontsluitingsweg. Gemiddeld over de dag genomen wordt het verkeer niet als bijzonder druk ervaren, maar in de ochtend is er een grote piek met schoolverkeer en woon-werk verkeer en in de avond is er een piek van woon-werkverkeer. Op zaterdag is het druk door het verkeer van en naar de sportvelden. Door de geplande ontwikkelingen, met name in Ter Aar Zuidwest zal de verkeersdruk op de Aardamseweg verder toenemen, als er geen alternatieven worden geboden.

Momenteel zijn er 840 woningen in Ter Aar Zuidwest en dit aantal zal in de periode 2014-2024 met circa 140 woningen toenemen in Ter Aar Zuidwest en 57 woningen buiten het studiegebied, maar wel in Ter Aar.

Verkeersveiligheid Aardamseweg - De huidige inrichting van de weg wordt als onveilig beschouwd. Er wordt te hard gereden, voor de fiets zijn er geen voorzieningen, voor voetgangers is de ruimte beperkt, versmallingen zorgen ervoor dat auto's fietsers van de weg drukken, het landbouwverkeer combineert slecht met fietsverkeer, de oversteek bij het gemeentehuis en de Essenlaan voor fietsers is onduidelijk en bij de Aardammerbrug hebben fietsers last van afslaand kruisend autoverkeer. De weg toont als een gebiedsontsluitingsweg, mede door het asfalt, maar is een erftoegangsweg. Door de geplande ontwikkelingen zal de verkeersdruk op de Aardamseweg verder toenemen, waarmee ook de verkeersveiligheid naar verwachting zal verslechteren.

Verkeersveiligheid in de wijk Ter Aar Zuidwest - In de wijk Ter Aar Zuidwest zijn er vele situaties die als verkeersonveilig worden beschouwd. Alle wegen hebben de classificatie erftoegangsweg die bij een wijkstraat past, maar het wegdek is op veel plaatsen asfalt en de profielen zijn breed, wat weer aanleiding geeft tot te hard rijden. Met name in de ochtend is er een grote piek met schoolverkeer en woon-werk verkeer. Voor de fietsers en voetgangers levert dit veel conflicten op met het autoverkeer. Daarnaast zijn er onoverzichtelijke situaties in de wijk bij kruisingen en bochten door bebouwing, geparkeerde auto's of struiken. Ook zijn er plekken waar het wegprofiel te smal wordt door het parkeren aan weerszijden van de weg. Ook de parkeerdruk in bepaalde buurten geeft extra onveiligheid. Door de geplande ontwikkeling van Ter Aar West zullen met name op de plek van de scholen de conflicten tussen schoolverkeer en woon-werk verkeer toenemen. Deze conflicten zullen op deze plek afnemen bij verplaatsing van de scholen naar de nieuwe Brede school, maar dan rondom de nieuwe school weer toenemen. Daarnaast beschikt de wijk over slechts 2 ontsluitingswegen, die beide op de Aardamseweg aansluiten. Op het moment dat er 1 ontsluiting dicht is, kan dit leiden tot ernstige veiligheidsproblemen en verkeersonveilige situaties, zoals in het verleden als 2x heeft plaatsgevonden.

7. MOGELIJKE OPLOSSINGEN

7.1 welke mogelijke oplossingen zijn er?

7.2 verminderen verkeersdruk

7.3 verhogen verkeersveiligheid

7.4 beïnvloeden gedrag verkeersdeelnemers

7.5 welke maatregel bij welk plan?

7.1 Welke mogelijke oplossingen zijn er?

28

7.1 Welke mogelijke oplossingen zijn er?

Vastgesteld is dat de verkeersveiligheid vergroot wordt door: de verkeersdruk te verminderen, de weginrichting aan te passen en het gedrag van de verkeersdeelnemers te beïnvloeden. Met de klankbordgroep en de bewoners is in een interactief proces een serie maatregelen bedacht. Daarbij is gezocht naar maatregelen om de problemen ten aanzien van de verkeersdruk en de verkeersonveiligheid zowel op de Aardamseweg als in de wijk op te kunnen lossen. Bovendien dient rekening te worden gehouden met de geplande ontwikkelingen in Ter Aar voor de komende 10 jaar. In hoofdlijnen komen de voorstellen neer op de volgende mogelijke oplossingen:

Verminderen verkeersdruk

- Nieuwe Zuidelijke Ringweg
- Nieuwe ontsluitingswegen Ter Aar Zuidwest (Ringdijk en Westkanaalweg)
- Stimuleren noordelijke omrijroute doorgaand verkeer Westkanaalweg (N461)/ Hertog van Beijerenstraat / Ringdijk (N446)

Verhogen verkeersveiligheid

- Reconstructie Aardamseweg
- Herinrichtingsmaatregelen in de wijk

Beïnvloeden gedrag verkeersdeelnemers

- Verkeersgedrag scholieren via schoolprogramma's
- Verkeersgedrag andere weggebruikers



Gevolgen ontsluiten Ter Aar West en Brede School

Door de mogelijke ontwikkelingen zal de situatie ten aanzien van de verkeersdruk en de verkeersveiligheid wijzigen in omvang en locatie. Bij de planning en uitvoering van de mogelijke oplossingen dient hiermee rekening gehouden te worden.

Een samenhangend meerjarenplan

Het verkeersveiligheidsplan dient de contouren te bevatten van de verkeersveiligheid in Ter Aar Zuidwest over 10 jaar, als alle projecten afgerond zijn, waarbij ook duidelijkheid gegeven wordt over de noodzaak van nieuwe ontsluitingswegen. De mogelijke maatregelen zijn gekoppeld aan een tijdslijn van de ontwikkelingen 2014-2024 in Ter Aar. Dat betekent een deel van de maatregelen verankeren in bestaande (bekende) projecten c.q. plannen en dat voor de overige maatregelen plannen gemaakt moeten worden, inclusief een tijdsindicatie.

In de praktijk zullen er zaken parallel kunnen lopen. De laatste woning in Ter Aar West is nog niet opgeleverd als al met de bouw van de Brede School kan worden begonnen.

En bij de Aardamseweg kunnen ook al een paar tijdelijke maatregelen (bijvoorbeeld wegnemen versmallingen, flitspalen plaatsen) worden genomen, voordat begonnen wordt met de reconstructie. Daarnaast is de reconstructie ook in delen uit te voeren.

7.2 Verminderen verkeersdruk

29

7.2 Verminderen verkeersdruk

- A. Nieuwe Zuidelijke Ringweg
- B. Nieuwe ontsluitingswegen Ter Aar Zuidwest (Ringdijk en Westkanaalweg)
- C. Stimuleren noordelijke omrijroute doorgaand verkeer Westkanaalweg (N461)/ Hertog van Beijerenstraat / Ringdijk (N446)

A. Nieuwe Zuidelijke Ringweg

- Nieuwe weg ten zuiden van Argonnepark met brug over Aarkanaal .

Door een nieuwe Zuidelijke Ringweg zal de verkeersdruk op de Aardamseweg substantieel verminderen, vooral omdat doorgaand verkeer van deze nieuwe verbinding gebruik zal gaan maken en buiten het dorp om zal rijden. Door de geplande ontwikkelingen zal, zonder een nieuwe Zuidelijke Ringweg, het verkeer op de Aardamseweg toenemen en deze toename zal slechts ten dele kunnen worden gecompenseerd door de nieuwe wijkontsluitingen.

Maatregel nieuwe Zuidelijke Ringweg

De nieuwe ontsluitingsweg ten zuiden van Ter Aar loopt tussen de Oostkanaalweg (met brug over het Aarkanaal) en de N446 bij de bocht van de Varkenskade. Vanuit de nieuwe woonwijk kan hierop een nieuwe weg worden aangesloten.

Voor de verkeersafwikkeling in en rond Ter Aar zal deze nieuwe weg grote impact hebben. Het doorgaand verkeer dat nu gebruik maakt van de Aardamseweg zal voor een belangrijk deel gebruik willen maken van deze nieuwe route.

Ook het verkeer uit Ter Aar Zuidwest zal minder gebruik maken van de Aardamseweg. Ruwe schatting is dat het verkeer op de Aardamseweg zal halveren (50% afname verkeer).

Mede door de vermindering van de verkeersdruk, zal dit ook leiden tot verbetering van de leefbaarheid en een sterk verbeterd gevoel van verkeersveiligheid op de Aardamseweg.

In de nota 'Nieuwkoop 2040, gemeentelijke structuurvisie, vastgesteld door de Raad van 16 juli 2009, is de Zuidelijke Ringweg al opgenomen.



7.2 Verminderen verkeersdruk

30

B. Nieuwe ontsluitingswegen Ter Aar Zuidwest

- Ringdijk
- Westkanaalweg

Een nieuwe wijkontsluitingsweg aan de westzijde (Ringdijk), oostzijde (Westkanaalweg) en/of zuidzijde zal maar beperkt effect hebben op het verminderen van de verkeersdruk op de Aardamseweg. Wel zal de verkeersdruk in de wijk afnemen. Door de geplande ontwikkelingen van woningbouw zal het verkeer op de Aardamseweg toenemen en deze toename zal slechts ten dele kunnen worden gecompenseerd door de nieuwe wijkontsluitingswegen.

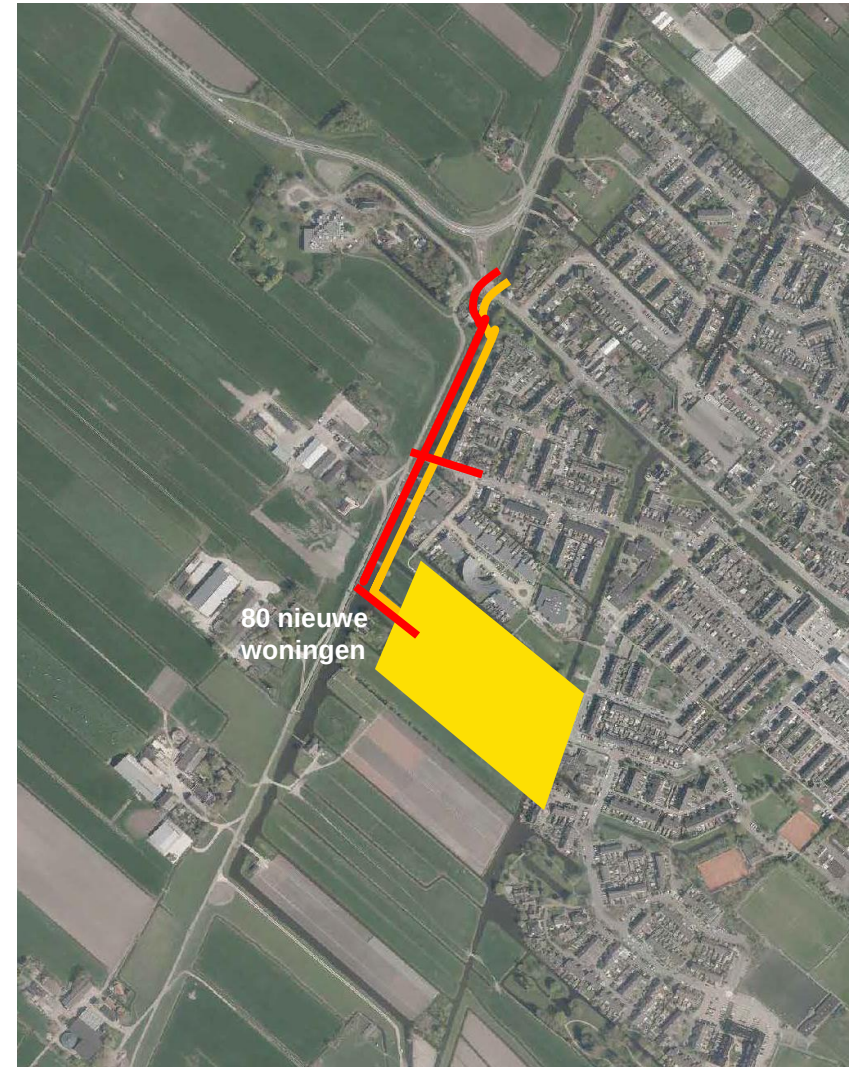
Maatregelen Ringdijk

- Ringdijk als ontsluiting Ter Aar West voor auto en fiets gescheiden
- Ringdijk als ontsluiting Ter Aar West voor auto en fiets gecombineerd

Bij de ontwikkeling van de nieuwe woonwijk Ter Aar West wordt gedacht over een ontsluiting van de buurt voor auto en fiets via de Ringdijk.

Door een nieuwe ontsluitingsweg voor de auto te maken via de Ringdijk, die ter hoogte van het gemeentehuis aansluit op de Aardamseweg, zal de verkeersdruk op de Aardamseweg door de nieuwe woonwijk naar verwachting nauwelijks toenemen ten opzichte van de huidige situatie. Een deel van het autoverkeer van de nieuwe bewoners zal deze ontsluitingsweg gebruiken en ook een deel van de huidige bewoners zal met de auto gebruik willen maken van deze weg.

Als er niet via de Ringdijk wordt ontsloten, maar via de Aalscholverlaan, dan zal de Aardamseweg wel extra worden belast met circa 10% meer verkeer uit de nieuwe wijk Ter Aar West alsmede zal de verkeersdruk in de wijk toenemen.



7.2 Verminderen verkeersdruk

31

Maatregelen Westkanaalweg

- Eenrichtingsverkeer bij nieuwe locatie Brede School op plaats van waterzuivering
- Herinrichting weg in combinatie met parkeren voetbalvelden en nieuwe ontsluitingsweg op de Westkanaalweg in verlengde Hoogerheijdestraat

Door de herinrichting van de Westkanaalweg ten behoeve van de Brede School wordt de verkeersdruk beperkt verminderd.

Het verkeer naar de sportcomplexen hoeft niet meer door de wijk te rijden en het oostelijk deel van de wijk heeft een extra ontsluiting. Met name het zuidelijk gelegen deel van de wijk zal gebruik willen maken van een nieuwe ontsluiting.

C. Stimuleren omrijroutes

- Bewegwijzering om verkeer over Westkanaalweg-Hertog van Beierenstraat-Ringdijk te leiden
- Weg naar Aardammerbrug versmallen (onaantrekkelijk voor vrachtverkeer)
- Aardamseweg onaantrekkelijk maken voor doorgaand verkeer, alleen voor bestemmingsverkeer
- Snelheid op Aardamseweg handhaven (eventueel met flitspaal)

Het stimuleren van de noordelijke omrijroute voor doorgaand verkeer zal een positief doch beperkt effect hebben op de verkeersdruk op de Aardamseweg.

Bij het onaantrekkelijk maken van de Aardamseweg voor doorgaand verkeer, alleen voor bestemmingsverkeer, valt te denken aan een inrijverbod voor doorgaand verkeer met tijdvenster voor de spitsen, eventueel in tegengestelde richting voor ochtend en avond. Hierdoor zal de verkeersdruk in de spitsen aanzienlijk verminderen. Nadeel hiervan is dat deze maatregel vrij intensieve handhaving door de politie vereist. Voor een volledig inrijverbod voor doorgaand verkeer geldt hetzelfde ten aanzien van de handhaving.



7.3 Verhogen verkeersveiligheid

32

7.3 Maatregelen om te komen tot verhoging verkeersveiligheid

- A. Maatregelen Aardamseweg
- B. Herinrichtingsmaatregelen in de wijk
- C. Gevolgen ontsluiten ten behoeve van Ter Aar West
- D. Gevolgen ontsluiten ten behoeve van Brede School

A. Maatregelen Aardamseweg

De inrichting van de Aardamseweg wordt als niet veilig beschouwd. Het maken van een ontwerp voor de nieuwe inrichting van de Aardamseweg is momenteel door de gemeente stopgezet, om de voorstellen uit dit verkeersveiligheidsplan in het nieuwe ontwerp op te kunnen nemen. Door de herinrichting van de Aardamseweg zal de veiligheid beperkt toenemen, met name voor fietsers

Brug op Aardamseweg versmallen (onaantrekkelijk voor vrachtverkeer)

Bij de plannen voor de herinrichting van de brug, wordt een oplossing uitgewerkt voor het conflict tussen fietsverkeer en afslaande auto- en vrachtverkeer.

Kruising bij gemeentehuis aanpakken – Voor een verkeersveilige herinrichting van de kruising bij het gemeentehuis aandacht voor een oplossing die voor de fietsers de meest veilige oplossing wordt bereikt.

Snelheid op Aardamseweg handhaven (eventueel met flitspaal) - Na de herinrichting dient de snelheid op de Aardamseweg gemonitord te worden. Als de snelheid nog steeds onacceptabel hoog is kunnen aanvullende maatregelen (bijvoorbeeld het plaatsen van een flitspaal) overwogen worden.

Wegdek van asfalt met klinkerpatroon op Aardamseweg (ivm eventuele trillings/geluidsoverlast bij echte klinkers) - Bij de uitwerking van het herinrichtingsplan zal ook over het type wegdek een keuze gemaakt worden, waarbij vanuit verkeersveiligheid de voorkeur uitgaat naar klinkers.

Obstakels bij kruising Zwanenlaan verwijderen - De obstakels bij de Zwanenlaan worden niet als veilig ervaren. Ook de andere obstakels in de weg worden ervaren als onveilig verkeersgedrag uitlokkend.

De verwachting is dat de obstakels in de weg bij de Zwanenlaan in het herinrichtingsplan niet terugkeren

Rotonde's op Aardamseweg bij kruising bij gemeentehuis, bij Essenlaan / Vosholstraat, bij Zwanenlaan, bij Lijsterbeslaan en bij Aardamse brug - Een rotonde heeft een minimale straal nodig van 16 meter = diameter 32 meter, en is daarmee fysiek niet inpasbaar in het nu beschikbare wegprofiel bij de Zwanenlaan, Lijsterbeslaan en Vosholstraat) Bij de plannen voor de herinrichting van de weg wordt een rotonde bij het gemeentehuis en Vosholplein nader onderzocht.

Aardamseweg verbreden met fietsers gescheiden, elke kruising een rotonde, geen versmallingen - Door de weg te verbreden en fietsers een vrijliggend fietspad te geven wordt de capaciteit van de weg aanzienlijk vergroot en zal de weg de verkeersdruk goed aankunnen. Voor deze uitbreiding is fysiek de ruimte niet aanwezig door de ligging van het aan de weg grenzende water. De mogelijkheden om het water te dempen of de weg boven het water te bouwen zijn technisch wellicht mogelijk, maar vergen een ingrijpende wijziging in de ruimtelijke structuur van Ter Aar.

Albert Schweitzerstraat doortrekken naar Aardamseweg met rotonde - Bij de Lijsterbeslaan is geen ruimte voor aanleg van een rotonde. Een extra aansluiting van de wijk op de Aardamseweg levert weinig voordeel ten aanzien van de verbetering van de verkeersveiligheid.

Fietsoversteek bij Lijsterbeslaan verbeteren - De mogelijkheid om een de fietsoversteek aantrekkelijker te maken voor de fietsers wordt nader onderzocht bij het herinrichtingsplan.

Landbouwverkeer over Westkanaalweg-Hertog van Beierenstraat-Ringdijk

Het landbouwverkeer dat gebruik maakt van de Aardamseweg is doorgaand verkeer. De soms zeer brede voertuigen zijn op de smalle Aardamseweg niet fysiek te scheiden van het langzaam verkeer, hetgeen vaak leidt tot onveilige situaties. Mogelijke maatregel is het instellen van een verbod voor landbouwvoertuigen op de Aardamseweg.

7.3 Verhogen verkeersveiligheid

33

B. Herinrichtingsmaatregelen in de wijk

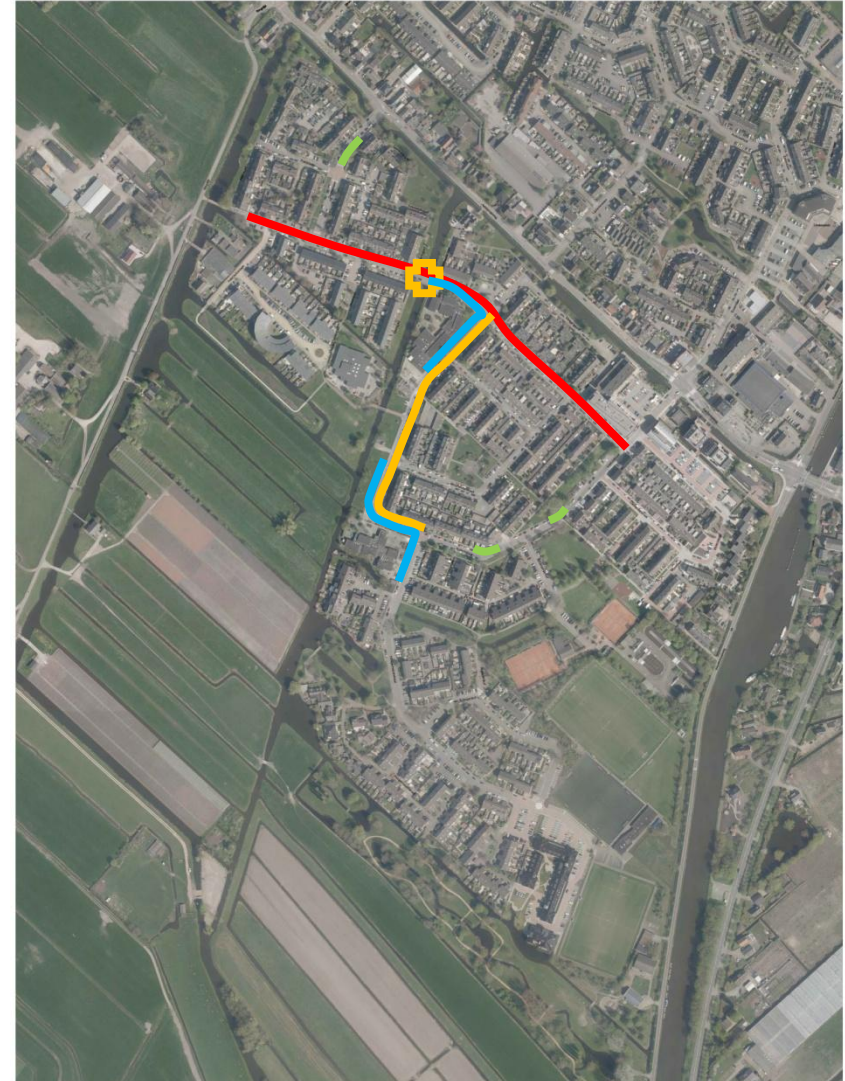
Vierambachtsstraat/Reigerlaan herinrichten - De straat wordt fietsveilig ingericht en de obstakels bij kruising Reigerlaan/ Aalscholverlaan worden verwijderd. Bij de uitwerking meenemen of een snelheidsremmende maatregel (bv. drempel of zebra) bij de school op brug Vierambachtstraat wenselijk is.

Alle erftoegangswegen in de wijk met klinkers - Dit is een zinvolle maar zeer kostbare ingreep. Het meest voor de hand ligt om bij een vervanging van het riool ook het asfaltwegdek te vervangen door klinkers, echter de tijdshorizon voor rioolvervangning is ver weg (> 2030). Bij de huidige herbouw van de 44 woningen worden de straten opnieuw ingericht en van klinkers voorzien. Voor een deel van de Vierambachtstraat is in overleg met omwonenden gekozen voor een nieuw profiel, vooruitlopend op een verkeersveilige inrichting van de gehele Vierambachtstraat/Reigerlaan.

Knip tussen oostelijk en westelijk deel voor autoverkeer in de Vierambachtstraat - Door een knip aan te brengen voor het autoverkeer wordt de bereikbaarheid van 2 ontsluitingswegen voor de wijk teruggebracht naar 1 ontsluitingsweg per halve wijk. De verkeersdruk in de wijk zal niet afnemen, dus per saldo zal deze maatregel weinig voordelen bieden. Ook op de Aardamseweg is nauwelijks effect te verwachten van deze maatregel.

Het inrichten van de schoolomgeving - Hierbij wordt gedacht aan een pakket van maatregelen. Nog dit jaar wordt gestart met het plaatsen van Julie-palen. Daarnaast is het voorstel om de Dr. A. Schweitzerstraat in te richten voor eenrichtingsverkeer, en de Vosholstraat en Hoogerheijdestraat ter hoogte van de school te voorzien van klinkers. Bij het herinrichtingsplan wordt uitgegaan van een optimale situatie voor fietsers en voetgangers. Dit in overleg met de scholen, ouders en bewoners.

Parkeren en bochten - In de Zwanenlaan is de wens het te smalle wegprofiel met 0,50 m verbreden. Dit wordt uitgewerkt in een gedetailleerd ontwerp, met als insteek dat er per saldo geen parkeerplaatsen verdwijnen, gezien de hoge parkeerdruk. In de Vosholstraat geen parkeren in de bochten en parkeren compenseren in het groen.



7.3 Verhogen verkeersveiligheid

34

C. Gevolgen ontsluiten Ter Aar West voor veiligheid

Bij de mogelijke maatregel wordt uitgegaan van een westelijke ontsluiting voor auto en fiets van de nieuwbouwwijk Ter Aar West op de Ringdijk. De Ringdijk als mogelijke maatregel, vereist een veilige plaats voor de fietser op de (vernieuwde) Ringdijk. Vele scholieren van en naar Alphen, maar ook mensen die werken in Alphen (of vanuit Alphen in Ter Aar) maken gebruik van deze route. De ene stroom is vanaf en naar de richting Bovenland. De andere stroom is vanaf en naar de Reigerlaan over het bruggetje. De meest veilige oplossing zou een vrij liggend fietspad zijn.

Maatregelen Ringdijk

Bij de mogelijke maatregel wordt uitgegaan van een westelijke ontsluiting voor auto en fiets van de nieuwbouwwijk Ter Aar West op de Ringdijk.

Binnen het bestaande wegprofiel is er maar beperkte ruimte voor het verkeer.

Ringdijk als ontsluiting Ter Aar West voor auto en fiets gescheiden

Hier zijn 2 mogelijke oplossingen bedacht:

- het wegprofiel van de Ringdijk vanaf de Aardamseweg tot aan de nieuwe aansluiting van de nieuwe wijk te verbreden naar 4,50 meter, met een vrijliggend fietspad aan de landzijde van de dijk. Aan de waterzijde is er onvoldoende ruimte voor veilige fietspad.
- Het wegprofiel van de Ringdijk niet verbreden, maar wel aanleg van een vrijliggend fietspad. Omdat er meer auto verkeer op de Ringdijk zal komen zijn er enkele passeerplekken nodig.

Ringdijk als ontsluiting Ter Aar West voor auto en fiets gecombineerd

Bij een nieuwe ontsluiting voor fiets en auto van de nieuwe woningbouwlocatie op de Ringdijk valt ook te denken aan de inrichting van dit deel van de Ringdijk als fietsstraat, waar de auto te gast is. Hiertoe dient het wegprofiel te worden verbreed naar 4,5 meter.

Maatregelen aansluiten op bestaande wijk

De in eerste instantie voorgestelde aansluiting van de nieuwe woonwijk op de bestaande buurt ter hoogte van de Dr. A. Schweitzerstraat is op een punt waar in de ochtend veel schoolverkeer is. Een aansluiting vanuit de nieuwe woonwijk op de Vosholstraat lost een deel van deze problematiek op. Daarnaast is het van belang dat de voorgestelde maatregelen bij de herinrichting van de schoolomgeving zijn uitgevoerd voordat deze nieuwe aansluiting wordt gerealiseerd.



D. Gevolgen ontsluiten Brede School en/of ontsluiten sportcomplexen

De verkeersveiligheid in de wijk zal wijzigen als de scholen verhuizen naar de nieuwe locatie. Op de plek van de huidige scholen wijzigt het verkeersbeeld, doordat het woon-werk verkeer en het schoolverkeer zich hier in de ochtendspits niet meer concentreert. De maatregelen die zijn bedacht voor de huidige situatie voor de huidige schoolomgeving dienen ook voor deze nieuwe situatie goed te functioneren. De nieuwe locatie voor de scholen dient verkeersveilig ingericht te worden voor het halen en brengen en voor de routes voor fietsers en voetgangers naar de scholen. Een auto-ontsluiting door de voetbalvelden zorgt voor minder verkeer door de buurt van en naar de sport.

Maatregelen Westkanaalweg

Bij de realisatie van de Brede School op de locatie van de rioolzuivering zijn er oplossingen bedacht voor de Westkanaalweg. In deze fase is ervan uitgegaan dat alle geplande ontwikkelingen, waaronder 138 nieuwe woningen, in Ter Aar Zuidwest gerealiseerd zijn. Deze nieuwe ontwikkelingen zorgen voor extra nieuw verkeer.

Eenrichtingsverkeer bij nieuwe locatie Brede School

Een oplossing met eenrichtingsverkeer voor auto's en tweerichtingsverkeer voor fietsers is een mogelijkheid, uitgaande van het bestaande wegprofiel van de Westkanaalweg. Dit heeft wel gevolgen voor het bestemmingsverkeer dat nu van de Westkanaalweg gebruikt maakt. Deze zullen in 1 richting om moeten rijden door de wijk. Belangrijk is dat ook de kruising bij de brug aangepast wordt, zodat voor het afslaande (fiets) verkeer op de brug een veilige situatie ontstaat. Deze oplossing wordt met name van belang als de Brede School op de locatie van de rioolzuivering wordt gerealiseerd. In de wijk loopt deze nieuwe ontsluitingweg langs de Brede School en sluit aan op de Vosholstraat.

Voor de doorstroming van het verkeer heeft een situatie waarin het verkeer in de eenrichtingssituatie met de klok mee rijdt de voorkeur (minder linksafslaande bewegingen). Het verkeer zal andere routes kiezen ten opzichte van de huidige situatie, maar per saldo zal er nauwelijks sprake zijn van een afname van de verkeersdruk op de Aardamseweg of in de wijk.

Voor de nieuwe ontsluitingsweg langs de Brede School tussen de Westkanaalweg en de Vosholstraat dient grond beschikbaar te komen en zal het bestemmingsplan moeten worden aangepast.

Herinrichting/verbreding Westkanaalweg in combinatie met parkeren voetbalvelden en nieuwe ontsluitingsweg in verlengde Hoogerheijdestraat

Aan het begin van de Westkanaalweg vanaf de brug is er weinig ruimte tot verbreding van de weg vanwege de tuinen van de huidige woningen. Bij het handhaven van het huidige wegprofiel is een uitwijkplaats in dat deel van de Westkanaalweg voor tegemoetkomend verkeer wenselijk. Vanaf de rioolzuivering lijkt er meer ruimte mogelijk om tot een verbreding van de weg te komen.

Indien ten zuiden van de rioolzuivering een parkeerterrein voor de sportvelden ingericht kan worden, kan de toegang gecombineerd worden met een ontsluitingsweg voor de Brede School en hoeft ook dit verkeer niet meer door de wijk te rijden.

Bij een nieuwe wijkontsluitingsweg via een doorgetrokken Hoogerheijdestraat zal de verkeersdruk in de wijk afnemen. Het verkeer naar de voetbalvelden hoeft niet meer door de wijk te rijden en het oostelijk deel van de wijk heeft een extra ontsluiting. Met name het zuidelijk gelegen deel van de wijk zal gebruik willen maken van deze nieuwe ontsluiting. Een groot probleem is dat deze wijkontsluitingsweg de voetbalvelden zal doorsnijden en is daarmee geen realistische oplossing.



7.4 Verkeersgedrag

36

7.4 Verkeersgedrag

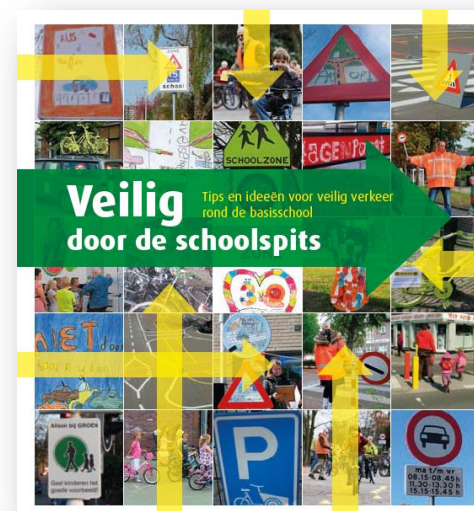
- Uitvoeringsprogramma gemeente “verkeerseducatie “School op Seef”, Streetwise en Praktisch Verkeersexamen
- Bewoners Ter Aar in overleg met ROV, VVN, gemeente, scholen en landbouwers over terugkerende acties betreffende rijgedrag in de buurt. Dit als aanvulling op uit te voeren inrichtingsverbeteringen

Niet alleen een verbeterde inrichting van de wegen is voldoende om te komen tot een verkeersveilige omgeving. Ook het verkeersgedrag speelt een belangrijke rol in de verkeersveiligheid.

‘School op Seef’ is een educatieprogramma in Zuid-Holland voor een goede aanpak van verkeersveiligheid en verkeerseducatie aan kinderen in de basisschoolleeftijd. Het programma ‘School op Seef’ biedt de mogelijkheid om vanuit verschillende facetten (educatie, infrastructuur, communicatie, etc) hieraan te werken. Op dit moment wordt door de RPV Holland Rijnland een nieuw actieprogramma voorbereid voor de jaren 2014-2016. Hierin wordt budget opgenomen voor het programma ‘School op Seef’.

Op 7 mei heeft het loonbedrijf van Vliet verteld hoe zij hun medewerkers steeds wijzen op veilig rijgedrag. Ook is er door hen recent een voorlichtingsbijeenkomst gehouden op een van de scholen over hoe fietsers en landbouwvoertuigen veiliger op elkaar kunnen reageren in het verkeer.

Verkeersveiligheid op het niveau van een wijk of buurt is vaak een 'hot issue'. Het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid (ROV) krijgt regelmatig meldingen binnen van bewoners over situaties die zij als onveilig ervaren. Ook gemeenten melden zich regelmatig met vragen over inrichting van wegen, schoolomgevingen en gedragsbeïnvloeding op het niveau van een wijk of buurt. Naast het ROV zijn ook de ANWB en Veilig Verkeer Nederland actief in wijken en buurten. In 2013 is in het Jaar van de Fiets, door het ROV extra aandacht besteed aan veilig fietsen. Met name school-thuis route verkenningen en aanpak van chaos rondom scholen (halen brengen) kunnen een bijdrage leveren aan veiliger wijken.



Welke maatregel is verder uitgewerkt?

De mogelijke maatregelen zijn in het kort beschreven en van enkele kanttekeningen voorzien. Ook zijn bij enkele mogelijke oplossingen opmerkingen gemaakt waarom de haalbaarheid van deze oplossing in twijfel zou kunnen worden getrokken of waar nadere studie noodzakelijk is om te oordelen of dit werkelijk een mogelijke oplossing is.

Van de mogelijke maatregelen is een verkenning uitgevoerd op basis van de effecten op de verkeersdruk, de verkeersveiligheid, de inpasbaarheid, de technische haalbaarheid, de planning en de kosten. Deze beschrijving is opgenomen als **bijlage III**.

De genoemde maatregelen zijn gekoppeld aan de reeds bekende bestemmingsplannen en/of projecten. Op de volgende pagina is schematisch aangegeven welke maatregel bij welk plan/project hoort.

Verminderen verkeersdruk

Zuidelijke Ringweg

- Nieuwe weg ten zuiden van Argonnepark met brug over Aarkanaal
- Nieuwe weg vanuit de wijk aansluitend op zuidelijk gelegen weg

Westkanaalweg

- Eenrichtingsverkeer bij nieuwe locatie Brede School
- Verbreding weg met parkeren voetbalvelden

Ringdijk

- Ringdijk als ontsluiting Ter Aar West voor auto en fiets gecombineerd
- Ringdijk als ontsluiting Ter Aar West voor auto met huidig profiel en een vrijliggend fietspad

Stimuleren noordelijke omrijroute doorgaand verkeer Westkanaalweg (N461)/ Hertog van Beijerenstraat / Ringdijk (N446)

Verhogen verkeersveiligheid

Maatregelen Aardamseweg

- Herinrichting gehele weg met kruisingen
- Brug bij Aarkanaal herinrichten
- Fietsoversteek bij Lijsterbeslaan verbeteren
- Kruising bij gemeentehuis aanpakken
- Mogelijk rotonde bij Essenlaan/Vosholplein

Herinrichtingsmaatregelen in de wijk

- Vierambachtsstraat/Reigerlaan fietsveilig herinrichten met klinkers
- Eenrichtingsverkeer Dr. A. Schweitzerstraat
- Vosholstraat en Hoogerheijdestraat deels met klinkers
- Het inrichten van de schoolomgeving
- In de Vosholstraat geen parkeren in de bochten en het daardoor ontstane parkeertekort compenseren in het groen
- In de Zwanenlaan de weg met 0,50 m verbreden (bij verbreding is een parkeerverbod in de bochten niet nodig)

Verkeersgedrag

- Bewoners Ter Aar in overleg met ROV, VVN, gemeente, scholen en landbouwers over terugkerende acties betreffende rijgedrag in de buurt. Dit als aanvulling op uit te voeren inrichtingsverbeteringen.
- Uitvoeringsprogramma gemeente “verkeerseducatie “School op Seef”, Streetwise en Praktisch Verkeersexamen.

OPLOSSINGEN WAARVOOR GEKOZEN IS OM DEZE NIET UIT TE WERKEN:

Verminderen verkeersdruk

Ringdijk

- Verbreden wegprofiel + vrijliggend fietspad

Westkanaalweg

- Herinrichting Westkanaalweg in combinatie met nieuwe wijkontsluitingsweg in het verlengde van de Hoogerheijdestraat

Verhogen verkeersveiligheid

Aardamseweg

- Rotonde's op Aardamseweg bij kruising Gemeentehuis, Zwanenlaan en Lijsterbeslaan
- Aardamseweg verbreden met fietsers gescheiden
- Aardamseweg alleen voor bestemmingsverkeer
- Albert Schweitzerstraat doortrekken naar Aardamseweg met rotonde

Herinrichtingsmaatregelen in de wijk

- Alle erftoegangswegen in de wijk met klinkers (opnemen in lange termijn rioolplan >2030)
- Knip tussen oostelijk en westelijk deel voor autoverkeer

7.5 Welke maatregel bij welk plan?

38

Verkeersdruk verminderen	Zuidelijke Ringweg - Nieuwe weg ten zuiden van Argonnepark met brug over Aarkanaal - Nieuwe weg vanuit de wijk aansluitend op zuidelijk gelegen weg	<i>Plan maken</i> overleg met gemeente, provincie en klankbordgroep
	Westkanaalweg - Eenrichtingsverkeer bij nieuwe locatie Brede School - Verbreiding weg met parkeren voetbalvelden	<i>Bestemmingsplan</i> - De locatie en uitvoering van de 'brede school', bouw van 14 hofjeswoningen, nieuwbouw 44 woningen op de huidige locatie van de scholen, uitbreiding complex TAVV - Heeft gevolgen voor de Westkanaalweg en de Vosholstraat en de verbinding daartussen
	Ringdijk - Ringdijk als ontsluiting Ter Aar West voor auto en fiets gecombineerd - Ringdijk als ontsluiting Ter Aar West voor auto met huidig profiel en een vrijliggend fietspad	<i>Bestemmingsplan Ter Aar West – 80 woningen, nabij de Aalscholverlaan</i> Overleg met eigenaren en pachters
	Stimuleren noordelijke omrijroute Westkanaalweg (N461)/ Hertog van Beijerenstraat / Ringdijk (N446)	<i>Reconstructie van de Aardamseweg</i>
Verhogen verkeersveiligheid	Maatregelen Aardamseweg - Herinrichting gehele weg met kruisingen - Brug bij Aarkanaal herinrichten - Fietsoversteek bij Lijsterbeslaan verbeteren - Kruising bij gemeentehuis aanpakken - Mogelijk rotonde bij Essenlaan/Vosholplein	<i>Reconstructie Aardamseweg</i>
	Herinrichtingsmaatregelen in de wijk - Vierambachtsstraat/Reigerlaan fietsveilig herinrichten met klinkers - Eenrichtingsverkeer Dr. A. Schweitzerstraat - Vosholstraat en Hoogerheijdestraat deels met klinkers - Het inrichten van de schoolomgeving - In de Vosholstraat geen parkeren in de bochten en het daardoor ontstane parkeertekort compenseren in het groen - In de Zwanenlaan de weg met 0,50 m verbreden	<i>Ter Aar Vernieuwd Verbonden, 44 woningen door Aarwoude herbouwd</i> weginrichting gaat plaats vinden voor de Weerenstraat, Vierambachtstraat, Stouthandelstraat, van Damstraat en Bornstraat. <i>voor de overige straten een nieuw plan maken</i> <i>Plan maken inrichting schoolomgeving</i>
Verkeersgedrag	Bewoners Ter Aar in overleg met ROV, VVN, gemeente, scholen en landbouwers over terugkerende acties betreffende rijgedrag in de buurt. Dit als aanvulling op uit te voeren inrichtingsverbeteringen.	<i>Plan maken</i>
	Uitvoeringsprogramma gemeente “verkeerseducatie “School op Seef”, Streetwise en Praktisch Verkeersexamen.	<i>Notitie Veilige Verkeersroute voor scholen,</i>

8 CONCLUSIE

De aanleiding om te komen tot een verkeersveiligheidsplan was om te komen tot een integraal plan waarin alle voorgenomen projecten en plannen in Ter Aar Zuidwest zijn opgenomen voor de komende tien jaar om het onderzoeksgebied (Ter Aar Zuidwest) verkeersveiliger te maken.

Dit verkeersveiligheidsplan maakt duidelijk, op basis van de knelpunten (hoofdstuk 4 en 5) en een analyse (hoofdstuk 6), dat de onderliggende problematiek samengevat kan worden met:

- vermindering van de verkeersdruk op de Aardamseweg,
- betere weginrichting om verkeersonveilige situaties c.q. knelpunten weg te werken en
- beïnvloeden gedrag weggebruikers.

De mogelijke oplossingen (hoofdstuk 7) zijn onder gebracht in subhoofdjjes die gekoppeld zijn aan 'bekende' projecten.

Het is niet zo dat één oplossing alle problematiek oplost, de verkeersdruk vermindert, de veiligheid verhoogt en de leefbaarheid verbetert. Het zal altijd een combinatie van maatregelen betreffen, afgestemd op de ruimtelijke situatie die nu en bij nieuwe ontwikkelingen van toepassing is.

Het is ook niet zo dat we één voor één de genoemde mogelijke oplossingen kunnen oppakken en in detail uitwerken. Het integrale plan dient gehandhaafd te worden en de maatregelen dienen in de bestaande en nog te maken bestemmingsplannen verankerd te worden.

In **bijlage III** is een overzicht gegeven van de maatregelen die genomen kunnen worden, waarbij de lange termijn visie leidend is, namelijk het verminderen van de verkeersdruk op de Aardamseweg en het verkeersveiliger maken van Ter Aar Zuidwest.



Bijlagen

I. knelpunten

II. schetsen

III. uitwerking maatregelen

Bijlage I knelpunten 2014

Knelpunt	Type	locatie	Beschrijving	Maatregel
1		Dr. A. Schweitzerstraat	Straat staat vol tijdens schooltijd, auto's op het gras. Het Kompas brengt met busjes die voor de deur afzetten. Doordat de school een regionale functie vervult, is er veel autoverkeer.	
2		Dr. A. Schweitzerstraat	Mede door de parkeeroverlast een onoverzichtelijke bocht.	
3	 	Stouthandelstraat	Veel (school)verkeer weer weg vanaf de school, de inrichting van de weg kan meer verkeer niet goed aan.	
4	 	Hoogerheijdestraat	Aan twee zijden auto's geparkeerd, is te smal. Combinatie van school- en voetbalverkeer kan ertoe leiden dat achterliggende wijk onbereikbaar is. Bottleneck.	
5		Hoogerheijdestraat	Hoge snelheid van auto's, ook op woonerf.	
6	 	Hoogerheijdestraat	Veel verkeer voor de sportvelden. Vooral 's avonds en op zaterdag. Route is niet goed aangegeven. Leidt tot zoekgedrag bij bezoekers op zaterdag.	
7		Beverlanderpad	Beverlanderpad te smal voor brandweervoertuigen.	
8		Vosholstraat	Knik in straat maakt het onoverzichtelijk en smal. Dit maakt o.a. parkeren lastig.	
9	 	Vosholstraat	Onoverzichtelijke bocht. Wordt buiten de parkeervakken geparkeerd. Tussen het verkeer zitten ook vaak fietsers.	
10		Vosholstraat	Onoverzichtelijke hoek door het gebouw, slecht zicht.	
11		Vosholstraat	Vrachtwagenverbod Aardamseweg zorgt voor extra vrachtverkeer.	
12		Vosholstraat	Hier hoort zebrapad voor voetgangers.	
13	 	Vosholstraat	Lastige oversteek voor fietsers. Levensgevaarlijk kruispunt. Onvoldoende hiaten, file bij uitrijden, bossages in de hoek beperkt het zicht.	

Bijlage I knelpunten 2014

14		Stouthandelstraat	Slecht zicht op Stouthandelstraat	
15	 	Aardamseweg	Versmallingen (3 stuks). Zorgen ervoor dat auto's fietsers van de weg drukken. Race / haantjes gedrag bij versmallingen. Hoge snelheid is het gevolg.	
16	 	Aardamseweg	Versmallingen (3 stuks). Zorgen ervoor dat auto's fietsers van de weg drukken. Race / haantjes gedrag bij versmallingen. Hoge snelheid is het gevolg.	
17	 	Aardamseweg	Versmallingen (3 stuks). Zorgen ervoor dat auto's fietsers van de weg drukken. Race / haantjes gedrag bij versmallingen. Hoge snelheid is het gevolg.	
18		Aardamsebrug	Vanaf de Aardamseweg linksaf richting Westkanaalweg wordt de tegenrichting geblokkeerd	
19		Aardamsebrug	Fietsers richting Ter Aar hebben last van autoverkeer	
20		Westkanaalweg	Uitrijden is lastig.	
21		Essenlaan	Parkeergarage, uitrijden is lastig.	
22		Essenlaan	Ondanks parkeerverbod wordt er toch buiten de vakken geparkeerd.	
23		Aardamseweg	Verkeerslichten in relatie tot de versmallingen lokken versnellingen uit.	
24		Aardamseweg	Uitrit niet als zodanig ingericht	
25		Aardamseweg	Tractoren geven gas om als 1e de versmalling door te gaan. Wanneer dit niet lukt, moet er hard geremd worden met trillingen als gevolg.	
26		Aardamseweg	Aardamseweg ongeschikt om veilig te fietsen.	
27	 	Aardamseweg	Onduidelijke voorrangssituatie. Leidt tot agressief gedrag en gevaarlijke situaties. Versmalling in combinatie met zijstraat.	
28		Aardamseweg	Trottoir ontbreekt	

Bijlage I knelpunten 2014

29	 	Aardamseweg	Onduidelijke situatie, ook in relatie tot overstekende fietsers.	
30		Ringdijk	Grote voertuigen en fietsers, weg is te smal	
31	 	Zwanenlaan	Auto's zijn aan weerszijden geparkeerd, dit maakt de weg erg smal. Hierdoor wordt de bocht ook onoverzichtelijk. Afgelopen vijf jaar al tweemaal een ongeluk gebeurd op deze plek.	
32		Zwanenlaan	Hoge snelheid (rechte weg)	
33	 	Zwanenlaan	Zwanenlaan staat vol geparkeerd, waardoor bij drukte de ontsluiting van de wijk slecht verloopt.	
34	 	Zwanenlaan	Onveilige kruising, Niet overzichtelijk en door het nemen van krappe bochten komen fietsers in de knel.	
35	 	Aalscholverlaan	Smalle onoverzichtelijke bocht door wegversmalling. Mix van fietsers (schoolgaand) en auto's (brengen) zorgt voor onveilige situaties.	
36	 	Aalscholverlaan	Parkeeroverlast i.v.m. Het Kompas. Busjes rijden met hoge snelheid. De manier van parkeren leidt tot onveiligheid (brandweerwagens kunnen niet passeren) en de afstemming met vrachtauto's (leveren en afval tijdens schooltijd) kan beter.	
37	 	Aalscholverlaan	Parkeeroverlast i.v.m. Het Kompas. Busjes rijden met hoge snelheid. De manier van parkeren leidt tot onveiligheid (brandweerwagens kunnen niet passeren) en de afstemming met vrachtauto's (leveren en afval tijdens schooltijd) kan beter.	
38	 		Tekort aan parkeerplaatsen in rood omstippelde gebied.	
39		Vierambachtstraat	Hoge snelheid (rechte weg).	
40	 	Vierambachtstraat	Parkeeroverlast bij de school (bovenbouw) ondanks een stopverbod. Door parkeren aan weerszijden van de brug blijft er een te smalle doorgang over.	
41	 	Dr. A. Schweitzerstraat	Parkeeroverlast onderbouw. Busjes, auto's op het gras.	
42		Vierambachtstraat	Vanuit diverse richtingen is de kruising onoverzichtelijk	

Bijlage I knelpunten 2014

		Westkanaalweg	Halen en brengen naar de scouting.	
		Westkanaalweg	2e ontsluiting van het gebied vanaf de Hoogerheijdestraat tot en met de voetbalvelden is noodzakelijk. Eventueel deze aansluiting alleen voor calamiteiten gebruiken.	
		Westkanaalweg	Weg is voor bestemmingsverkeer, echter wordt ook gebruikt als sluiproute. Hierdoor wordt er veel te hard gereden, wat gevaarlijk is voor fietsers en voetgangers.	
		Westkanaalweg	Erg gevaarlijk kruispunt voor fietsers, vooral uit Ter Aar richting Bovenland. Westkanaalweg is niet ingericht voor fietsers.	

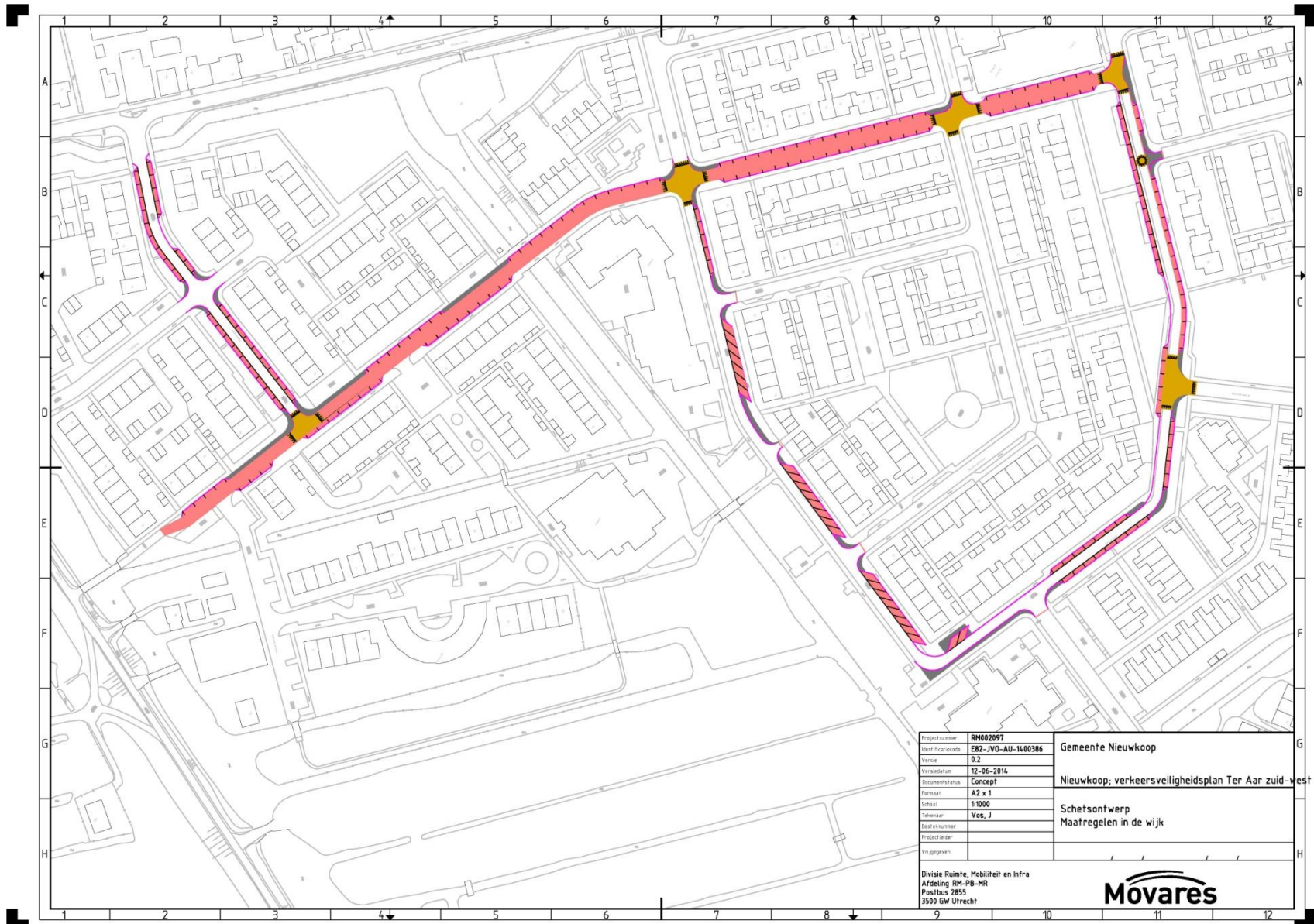


Bijlage 1 extra knelpunten 2024

Knelpunt	Type	Beschrijving	Maatregel
1	Oostkanaalweg	Inrichting kruispunt in relatie tot fietsverkeer zoals binnen de bebouwde kom	
2	Westkanaalweg	Hoogteverschillen tussen terrein en weg levert onvoldoende zicht op	
3	Westkanaalweg	Hoogteverschillen tussen terrein en weg levert onvoldoende zicht op	
4	Aardamsebrug	Wordt drukker als gevolg van de brede school, ook meer fietsers.	
5	Aardamseweg	Grote ontsluitingen lopen vast. Mogelijke oplossing is om de ontsluitingen uit het structuurplan 2040 naar voren te halen. Wordt drukker als gevolg van de brede school, ook meer fietsers.	
6	Vosholstraat	Zicht om de hoek wordt beperkt door de nieuwe parkeerplaatsen.	
7	Dr. A. Schweitzerstraat	Extra verkeer in de Dr. A. Schweitzerstraat is onwenselijk. Een aansluiting op de Vosholstraat zal beter werken.	
8	Stouthandelstraat	Extra verkeer boven op knelpunten bestaande situatie.	
9	Vierambachtstraat	Extra verkeer boven op knelpunten bestaande situatie.	
10	Aalscholverlaan	Haakse parkeervakken gelegen aan een drukke route.	
11	Aalscholverlaan	Extra belasting van al druk kruispunt met schoolgaande kinderen	
12	Zwanenlaan	Extra belasting van al druk kruispunt met schoolgaande kinderen	
13	Aardamseweg	Grote ontsluitingen lopen vast. Mogelijke oplossing is om de ontsluitingen uit het structuurplan 2040 naar voren te halen.	
14	Ringdijk	Nieuwe straat is in de huidige situatie een stoep met spelende kinderen. Bij een nieuwe weg zijn kinderen niet gewend aan druk verkeer.	
15	Ringdijk	Zicht om de hoek wordt beperkt door schuttingen en huis.	
16	Ringdijk	Ringdijk kan zwaar bouwverkeer niet aan wegens veengrond. Langzaam verkeer gaat naar Alphen omrijden over Westkanaalweg, wat gevaarlijker is.	
17	Ringdijk	Nieuwe ontsluiting door hondenuitlaat / losloop gebied. Kans op gevaarlijke situaties.	

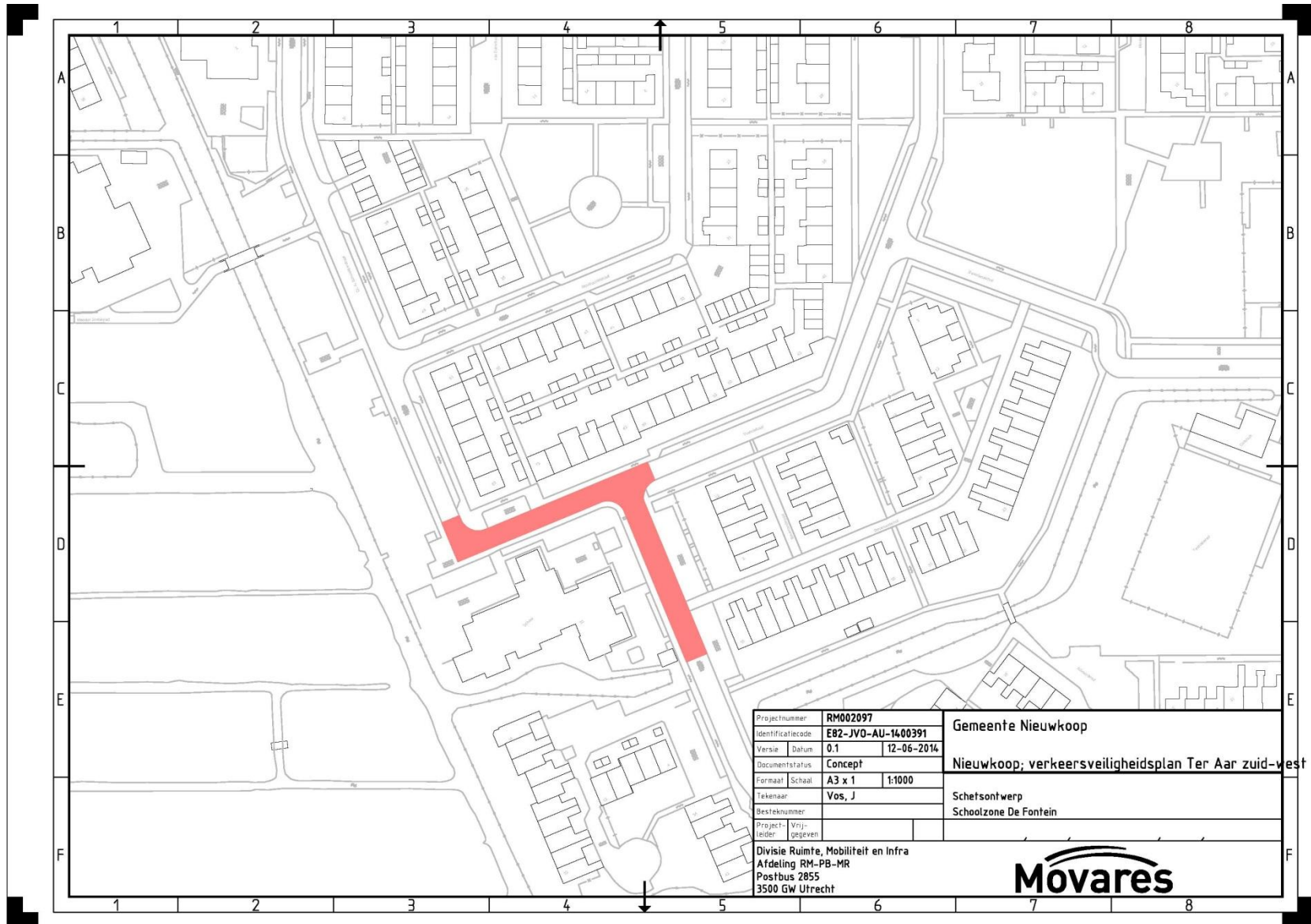
Bijlage II schetsen – maatregelen in de wijk

48



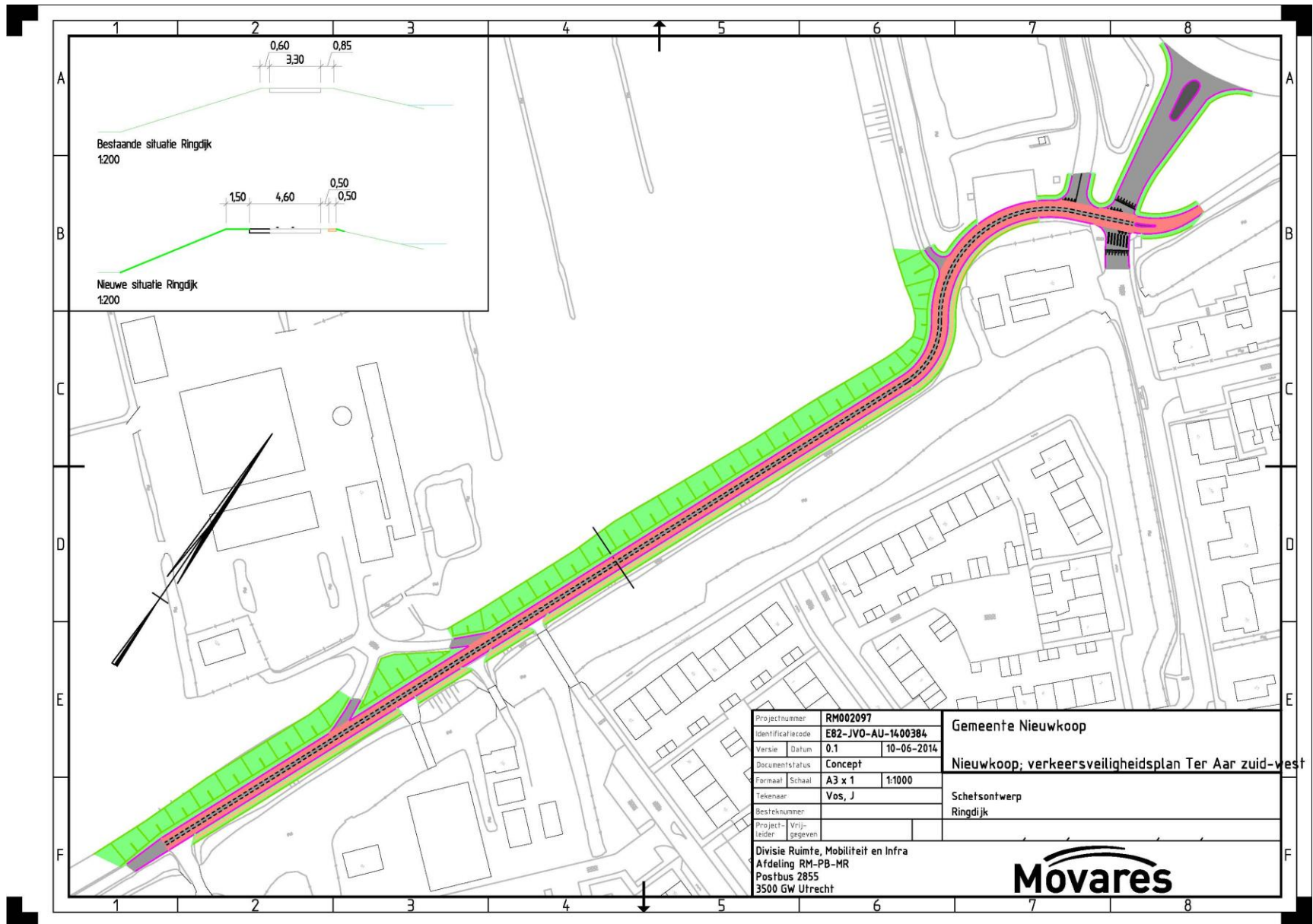
Bijlage II schetsen - schoolzone

49



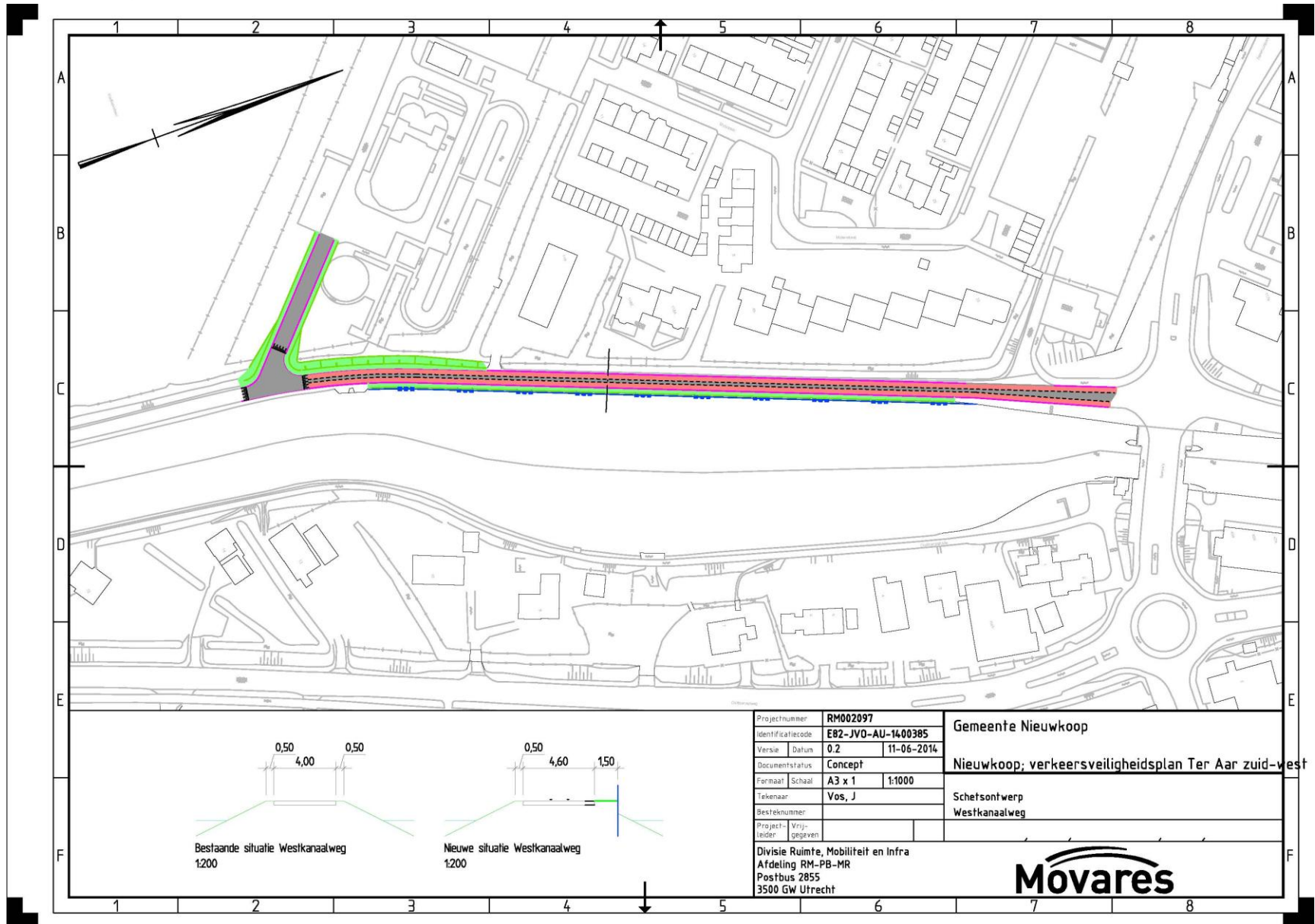
Bijlage II schetsen - Ringdijk

50



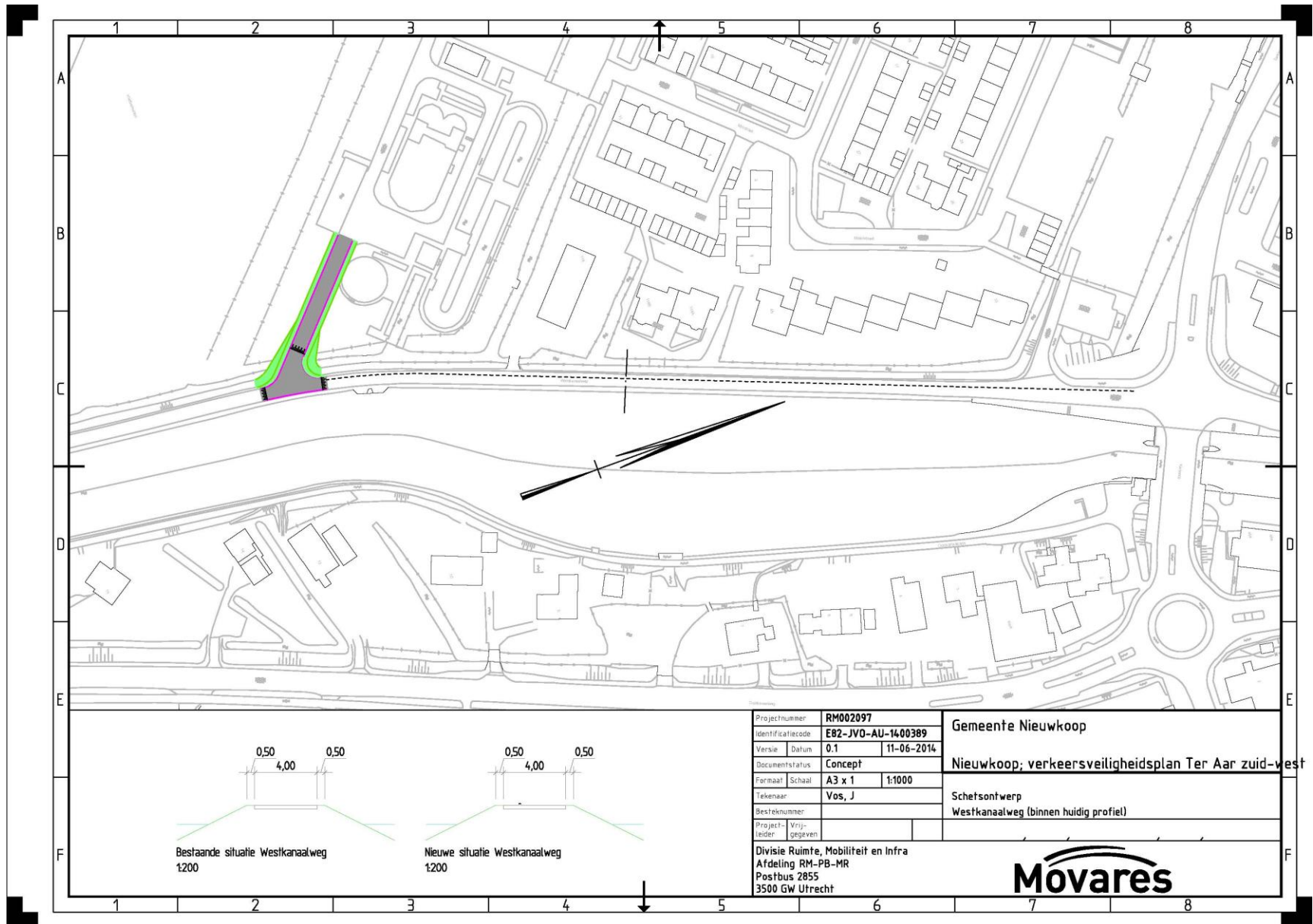
Bijlage II schetsen Westkanaalweg

51



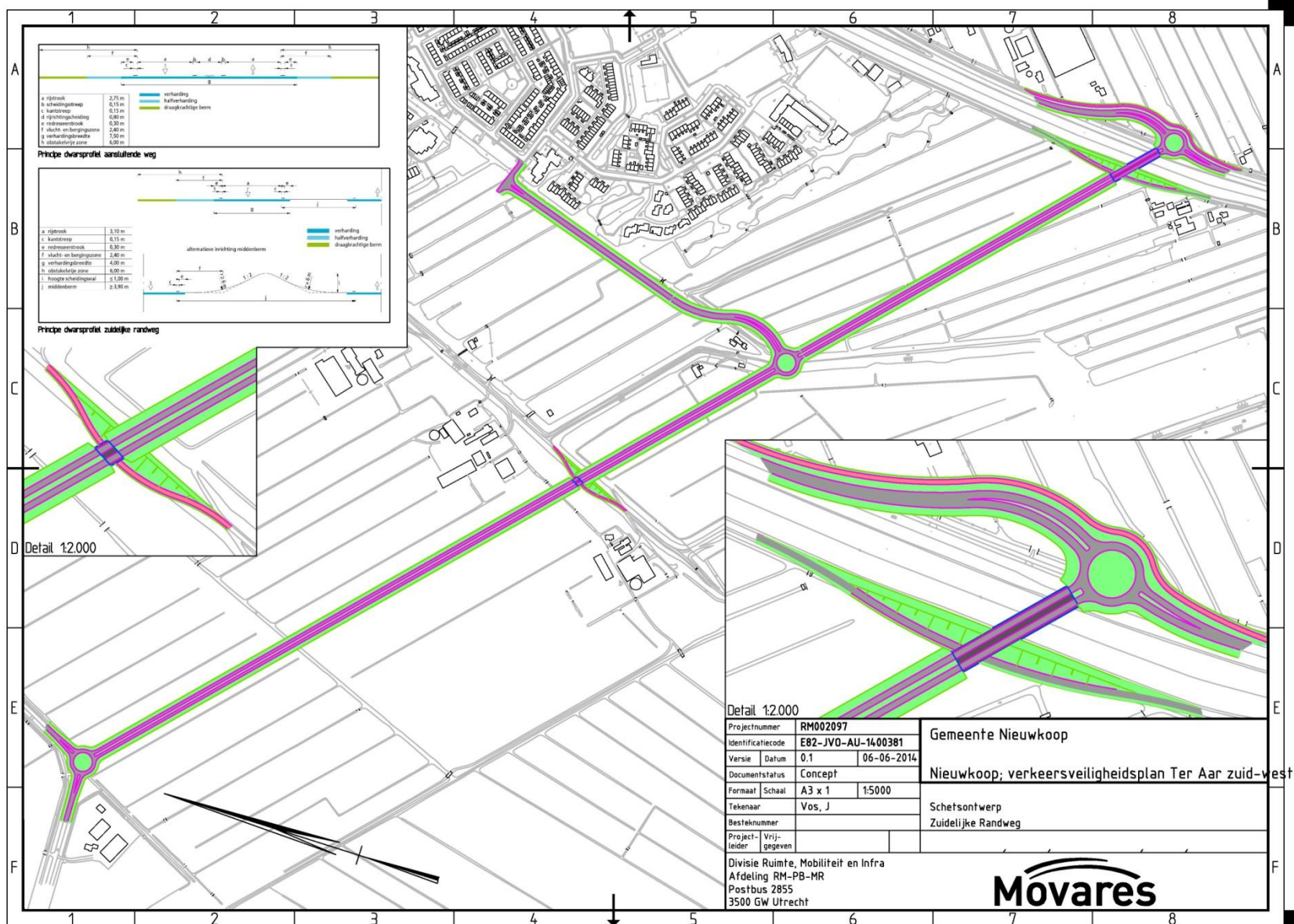
Bijlage II schetsen Westkanaalweg

52



Bijlage II schetsen Zuidelijke Ringweg

53



Bijlage III UITWERKING MAATREGELEN

- III.1 huidige situatie (met herbouw 44 woningen)
- III.2 Ter Aar West
- III.3 Aardamseweg
- III.4 Brede School
- III.5 Eindsituatie
- III.6 overzicht effecten

Hoofdstuk 7 is afgesloten met een overzicht welke maatregelen er bij welk project of plan horen. Ook is hier aangegeven welke maatregelen niet worden uitgewerkt. In deze bijlage worden de gekozen oplossingen beschreven als maatregelen die zijn uitgewerkt tot een schetsontwerp en globaal beoordeeld zijn op effecten ten aanzien verkeer, verkeersveiligheid, inpassing, planning en kosten in beeld te brengen.

I. HUIDIGE SITUATIE

Maatregelen in de wijk

Er zijn verschillende maatregelen voorgesteld om de verkeersveiligheid in de wijk te verbeteren:

- Vierambachtsstraat/Reigerlaan fietsveilig herinrichten
- Eenrichtingsverkeer Dr. A. Schweitzerstraat
- Drempel bij school op brug Vierambachtstraat ipv versmalling of paaltje op brug
- In de Vosholstraat geen parkeren in de bochten en parkeren compenseren in het groen
- In de Zwanenlaan het wegprofiel verbreden met 0,50 meter
- Vosholstraat en Hoogerheijdestraat deels met klinkers
- Het inrichten van de schoolomgeving voor het halen en brengen ten aanzien van parkeren, veilige routes fietsers en voetgangers in overleg met de scholen, ouders en omwonenden. Door de Dr. A. Schweitzerstraat, Vosholstraat en Hoogerheijdestraat her in te richten met rode betonklinkers ontstaat rondom de scholen een verkeersveiliger inrichting. Deze inrichting zal ook voldoen als de scholen verplaatst worden en een eerste stap zijn in het herinrichten met klinkers van alle straten in de woonwijk. De herinrichten van alle straten met klinkers is zeer kostbaar en zal op de langere termijn wellicht financieel haalbaar worden bij vervanging van het riool.

Mogelijke acties verkeersgedrag

- Bewoners Ter Aar in overleg met ROV, VVN, gemeente, scholen en landbouwers over terugkerende acties betreffende rijgedrag in de buurt. Dit als aanvulling op uit te voeren inrichtingsverbeteringen
- Uitvoeringsprogramma gemeente "verkeerseducatie "School op Seef", Streetwise en Praktisch Verkeersexamen

Effecten maatregelen

(verkeersdruk, verkeersveiligheid, inpassing, planning en kosten)

Verkeersdruk - Geen effect

Verkeersveiligheid - Elke maatregel op zich geeft een verbetering van de verkeersveiligheid in de wijk. De combinatie van maatregelen zorgt voor een grote toename van de verkeersveiligheid van de wijk.

Inpassing / Technische haalbaarheid - Vierambachtstraat/Reigerlaan - het gewenste eindbeeld voor de inrichting van deze straat (en de andere straten) wordt nu toegepast op het begin 2015 her in te richten gedeelte tussen de Schweitzerstraat en de Stouthandelstraat. Dit is een rijbaan uitgevoerd in rode betonklinkers met parkeerstroken en versmalde rijbaan tot 5 meter.

Planning

2015	Herinrichting Stouthandelstraat/ van Damstraat / Bornstraat
2015-2018	Herinrichting Vierambachtstraat/Reigerlaan/Zwanenlaan
2015	Herinrichting Dr. A. Schweitzerstraat
2015-2018	Herinrichting deel Vosholstraat
2015	Herinrichting Schoolzone
Na 2030	Herinrichting en klinkers in alle overige straten in wijk

Investeringskosten excl btw

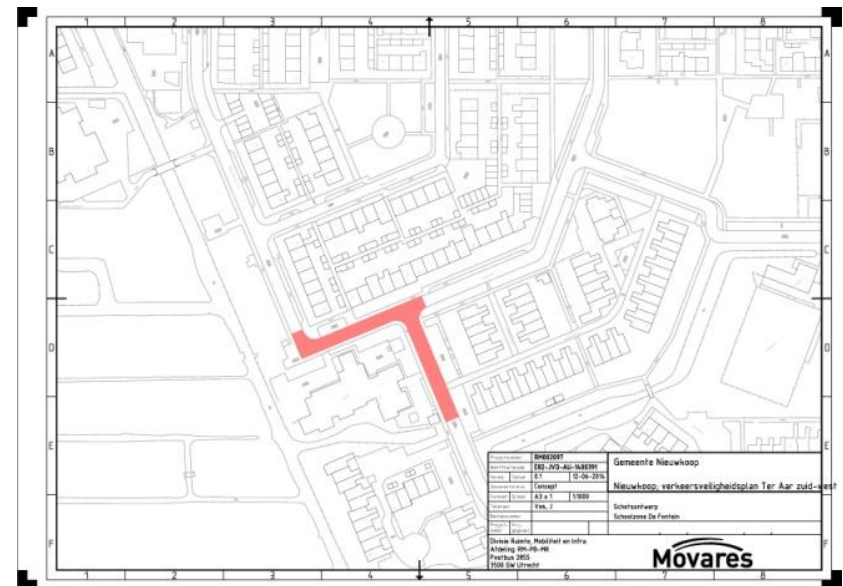
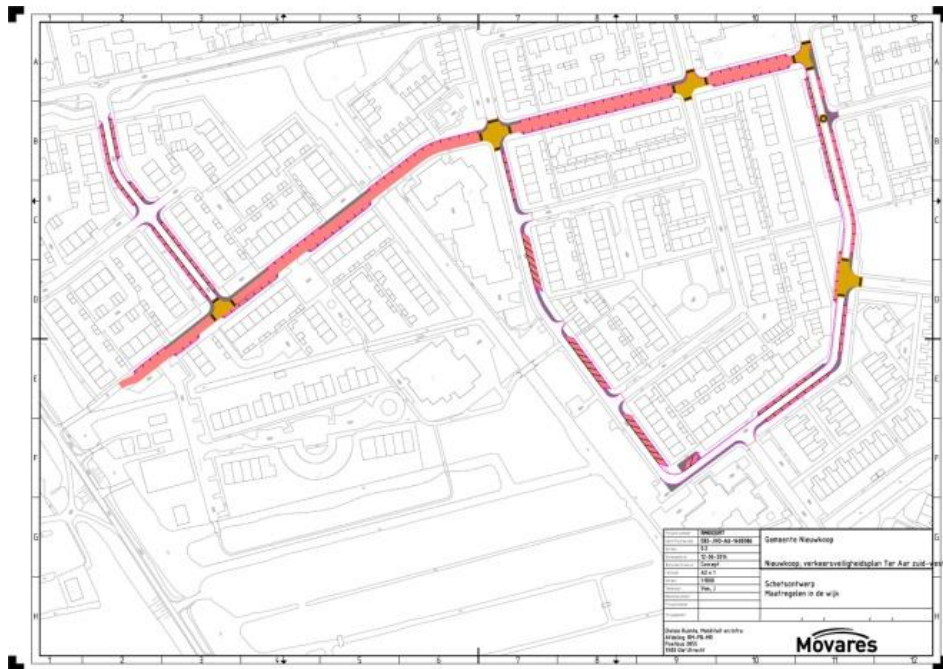
Herinrichting Stouthandelstraat/ van Damstraat / Bornstraat (is al opgenomen in gemeentebegroting)

Herinrichting Aardamseweg (is al opgenomen in gemeentebegroting)

Herinrichting Vierambachtstraat/Reigerlaan	0,33
Herinrichting Zwanenlaan	0,14
Herinrichting Dr. A. Schweitzerstraat	0,18
Herinrichting Vosholstraat	0,11
Herinrichting Schoolzone	0,12

III.1 HUIDIGE SITUATIE *maatregelen in de wijk*

57



Ringdijk als ontsluiting Ter Aar West voor auto en fiets gecombineerd

Bij de realisatie van de nieuwe woonwijk Ter Aar West is een auto ontsluiting via de Ringdijk in plaats van via de Aalscholverlaan een goede mogelijkheid.

Ongeveer de helft van het verkeer uit de woonwijk (320 motorvoertuigen per etmaal) zal gebruik willen maken van deze ontsluiting. Naast het feit dat deze ontsluiting de verkeersdruk op de Aardamseweg verminderd, is van groot belang dat deze ontsluiting ook van belang is voor de calamiteitenontsluiting.

Omdat de Ringdijk een belangrijke fietsroute is en ook gebruikt wordt door landbouwverkeer is een herinrichting van de weg vanaf de nieuwe woonwijk tot aan de Aardamseweg wenselijk. Aanbeveling is om de weg over dit deel als fietsstraat in te richten, waarvoor een verbreding van de bestaande weg van 3 meter naar 4,60 meter noodzakelijk is. De ontsluiting naar de Aalscholverlaan kan komen te vervallen. Voor deze herinrichting is een aanpassing van het dijktaalud noodzakelijk. Op voorhand lijkt dit een vrij kostbare ingreep. Om de haalbaarheid van deze oplossing te vergroten zal verder met het Hoogheemraadschap onderzocht moeten worden of een goedkopere technische oplossing mogelijk is.

De Ringdijk is momenteel geen eigendom van de gemeente. Onderzocht dient te worden wat de mogelijkheden zijn om in overleg met de eigenaar de weg te verbreden of dat het noodzakelijk is de gronden hiervoor te verwerven.

De Ringdijk is momenteel in gebruik door agrariërs voor het grazen van vee. Bij een herinrichting van de weg tot fietsstraat zal overleg plaats dienen te vinden over het toekomstig gebruik van de Ringdijk voor agrarische doeleinden.

Bij de aansluiting van de nieuwe woonwijk op de Dr. A. Schweitzerlaan kan de geplande aansluiting worden verplaatst naar de Vosholstraat als de scholen daar zijn verdwenen. Met deze mogelijkheid dient in het plan rekening gehouden te worden.

Alternatief alleen een vrijliggend fietspad

Om de haalbaarheid ten aanzien van veiligheid, inpassing, planning en kosten van deze oplossingen te vergroten wordt een alternatief voorgesteld waarin de weg niet wordt aangepast, maar een vrijliggend fietspad wordt aangelegd tussen de Aardamseweg en de nieuwe woonwijk Ter Aar West aan de landzijde van de dijk. Voor de verkeersveiligheid van de fietsers is deze maatregel optimaal, terwijl de kosten lager zijn en de gevolgen voor de agrariërs en eigenaren minder ingrijpend.

Effecten maatregel

Verkeersdruk - Indien er geen aansluiting is op de Ringdijk voor autoverkeer zal het verkeer in de bestaande wijk en de Aardamseweg (met zo'n 640 motorvoertuigen per etmaal) toenemen ten opzichte van de huidige situatie door de ontwikkeling van de nieuwe woonwijk. Naar verwachting zal ongeveer de helft van het verkeer uit de woonwijk gebruik maken van een ontsluiting via de Ringdijk.

Verkeersveiligheid - Een inrichting als fietsstraat waarbij de auto (en het landbouwverkeer) te gast is wordt algemeen als veilig ervaren. Bij de keuze om het alternatief als eerste te ontwikkelen is de veiligheid van de fietser van belang, daarbij moet extra aandacht worden besteed aan de 2 à 3 kruisingen met het autoverkeer (Aardamseweg, Reigerlaan, nieuwe wijk).

Inpassing / Technische haalbaarheid - Het verbreden vindt alleen ter plaatse van de kruin plaats, waarmee de kering top zwaar wordt. Bij de Ringdijk wordt het binnentalud steiler waardoor de binnenwaartse stabiliteit afneemt. Met een stabiliteitsanalyse moet worden aangetoond dat de dijk in de nieuwe situatie voldoet aan stabiliteitsnormen. Het ruimtebeslag neemt toe. Het aanpassen van het talud leidt tot (rest)zettingen die extra onderhoud geven voor de weg. Overleg met Hoogheemraadschap is nodig. De maatregel heeft gevolgen voor de agrariërs en het beeld van de Ringdijk (vee op dijk). Ook het bestaande speelterreintje met skatebaan moet worden verplaatst.

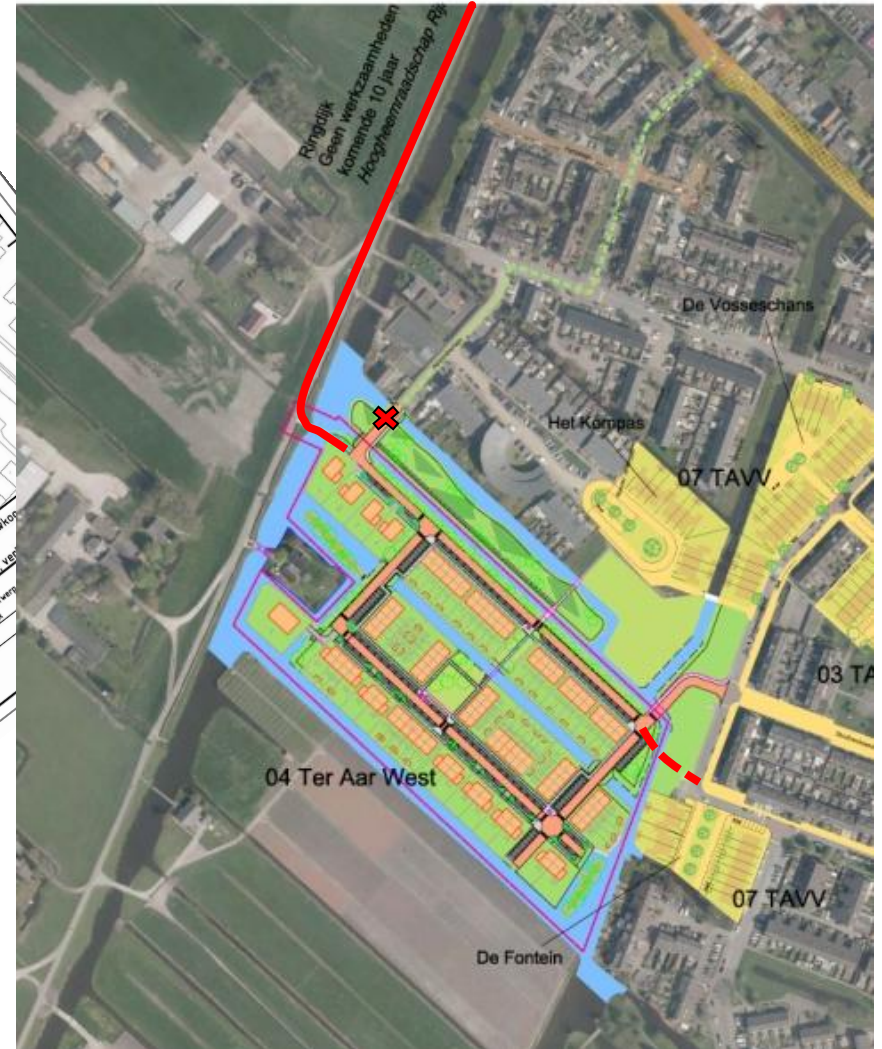
Planning - Gezien de huidige verkeersdruk op de Aardamseweg en in de woonbuurt is het wenselijk bij de ontwikkeling van de nieuwe woonwijk Ter Aar West een aansluiting op de Ringdijk te realiseren. (2015-2018) Hiervoor is een wijziging van het bestemmingsplan Ter Aar Bovenland en bestemmingsplan Landelijk Gebied nodig. De openbare weg is geen bezit van de gemeente. Voor de maatregel is overleg nodig met de eigenaren en gebruikers van de weg.

Investeringskosten maatregel

Verbreding Ringdijk + herinrichting
Alleen vrijliggend fietspad

0,66 miljoen (ex btw)
0,52 miljoen (ex btw)

59



Herinrichting Aardamseweg

De Aardamseweg staat op de gemeentelijke begroting voor herinrichting. De aanbevelingen uit het Verkeersveiligheidsplan worden meegenomen in het ontwerp dat met de bewoners verder wordt besproken. Uitgangspunt is hierbij dat de Aardamseweg wordt ingericht als erftoegangsweg.

Wegdek van asfalt met klinkerpatroon

Het profiel van de weg is circa 6 meter. In het ontwerp is met name het terugdringen van de snelheid van het auto- en landbouwverkeer belangrijk. Het toepassen van klinkers heeft veelal een gunstig effect op het rijgedrag van automobilisten. Uit het overleg is de wens naar voren gebracht om met asfalt te werken omdat dit minder trillingshinder zou opleveren.

Kruising Aardamsebrug

Een herinrichting van de kruising is wenselijk. Hierbij dient enerzijds rekening gehouden te worden met de hoofdroute voor het wegverkeer (Westkanaalweg – brug. Oostkanaalweg) en anderzijds met de fietsers en voetgangers die deze hoofdroute kruisen.

Kruising bij gemeentehuis

Een herinrichting van deze kruising is wenselijk, waarbij de fiets prioriteit krijgt.

Handhaven snelheid

Het handhaven van de toegestane snelheid door de politie is maar zeer beperkt mogelijk. Het plaatsen van een smiley of een flitspaal heeft een uitgebreider effect op de snelheid. De kosten van deze mogelijkheden worden in beeld gebracht.

Maatregelen die verder worden meegenomen bij de uitwerken met de omgeving tot de definitieve inrichtingstekening voor de Aardamseweg

- Fietsoversteek Lijsterbeslaan
- Obstakels bij Zwanenlaan verwijderen
- Verkeersveilige inrichting kruising Vosholstraat/Essenlaan (optie rotonde)

Effecten maatregel

Verkeersdruk

Geen effect op verkeersdruk Aardamseweg

Verkeersveiligheid

Een toename van de verkeersveiligheid is ten dele afhankelijk van de herinrichting van de weg. De verkeersdruk neemt niet af en het profiel wordt niet verbreed.

Inpassing / Technische haalbaarheid

Er dient rekening te worden gehouden met veel details en verschillende belangen. Hierdoor is betrokkenheid van bewoners bij het opstellen en uitvoeren van het plan van belang.

Planning

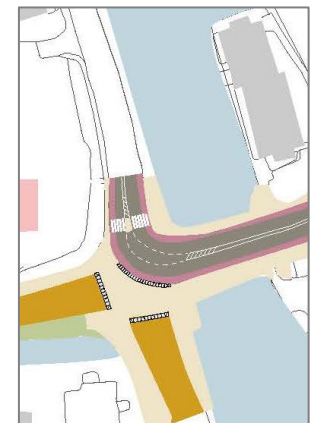
Uitvoering 2015

Kosten

Begrotingspost opgenomen voor uitvoering in 2015. Er is nog niet onderzocht of de voorgestelde maatregelen passen in het opgenomen begrotingsbedrag.

III.3 AARDAMSEWEG

61



Westkanaalweg

- Eenrichtingsverkeer bij nieuwe locatie Brede School
- Verbreding weg met parkeren voetbalvelden

Westkanaalweg eenrichtingsverkeer

Bij het verplaatsen van de Brede School naar de rioolzuivering zal een verkeersveilige schoolroute via de Westkanaalweg belangrijk worden. Vooral veel fietsers zullen dan gebruik willen maken van deze route en een fiets- en voetgangersvriendelijke inrichting van de Westkanaalweg is dan gewenst. Dit dient dan in samenhang te gebeuren met een herinrichting van de kruising bij de Aardammerbrug, gericht op een veilige oversteek voor fietsers en voetgangers.

Bij de verplaatsing van de Brede School naar de locatie van de huidige rioolwaterzuivering wordt een extra ontsluiting van de wijk via de Westkanaalweg aanbevolen met eenrichtingsverkeer voor het autoverkeer. Hiervoor zijn 2 mogelijkheden onderzocht:

- herinrichting op basis van bestaande profiel van de Westkanaalweg (4 meter)
- verbreding van het bestaande profiel naar 4,60 meter

Een eenvoudiger mogelijkheid is om het huidige profiel van de Westkanaalweg tussen de Aardamse weg en de rioolzuivering te herinrichten tot een erftoegangsweg (30 km/u) met eenrichtingsverkeer (in zuidelijke richting) voor auto's en tweerichtingsverkeer voor fietsers. Een nieuwe weg ten zuiden van de nieuwe Brede School sluit aan op de Westkanaalweg. Door deze ontsluiting wordt ten behoeve van calamiteiten een extra ontsluiting gerealiseerd.

Verbreden Westkanaalweg in combinatie met parkeren voetbalvelden

Het gebruik van de Westkanaalweg als ontsluitingsweg voor Ter Aar Zuidwest in combinatie met parkeren voetbalvelden is onderzocht.

Het profiel van de Westkanaalweg zou dan tenminste verbreed dienen te worden van de huidige 4,00 meter tot 4,60 meter. Voor een weg met in twee richtingen auto verkeer is minimaal profiel van 4,60 meter gewenst.

Aan het begin van de Westkanaalweg (vanaf de brug tot aan de rioolzuivering) is er weinig ruimte tot verbreding van de weg vanwege de tuinen van de huidige woningen. Verbreding van de weg richting het kanaal zal een zeer kostbare oplossing worden.

Bij het handhaven van het huidige wegprofiel in dat deel van de Westkanaalweg is een uitwijkplaats voor tegemoetkomend verkeer wenselijk. In combinatie met een herinrichting van de weg is een (verkeersveilige) herinrichting van de kruising bij de Aardammerbrug wenselijk.

De verkeersdruk in Ter Aar Zuidwest zal door deze mogelijkheid afnemen. Het verkeer naar de voetbalvelden hoeft niet meer door de wijk te rijden en het oostelijk deel van de wijk heeft een extra ontsluiting.

De verbreding van de Westkanaalweg is een zeer kostbare ingreep, doordat dit richting het kanaal dient te gebeuren en hiervoor een nieuwe damwand nodig is. Voorgesteld wordt om samen met het Hoogheemraadschap en de Provincie Zuid Holland nader te onderzoeken of in de nabije toekomst de damwand in aanmerking komt om vervangen te worden, en zo ja of dan een verbreding van de weg een mogelijkheid is.

Effecten maatregel

(verbreding Westkanaalweg in combinatie met parkeren voetbalvelden)

Verkeersdruk

De verkeersdruk in de wijk Ter Aar Zuidwest zal door deze mogelijkheid afnemen. Het verkeer naar de voetbalvelden hoeft niet meer door de wijk te rijden en het oostelijk deel van de wijk heeft een extra ontsluiting.

Verkeersveiligheid

In de wijk zal er een verbetering van de verkeersveiligheid optreden omdat schoolverkeer en verkeer naar de sportvelden niet meer door de wijk hoeft te rijden. Bij de herinrichting van de Westkanaalweg daarentegen is veel aandacht nodig voor een herinrichting die veilig is voor fietsers.

Inpassing / Technische haalbaarheid

Bij de Westkanaalweg wordt in het gedeelte tussen de Aardamsebrug en de rioolzuivering de weg richting het Aarkanaal verbreed. Hier staat een damwand die op termijn toe is aan vervanging.

Het is lastig om het effect van de uitbreiding richting het Aarkanaal in beeld te krijgen, omdat hiervoor aannames gedaan moeten worden hoe sterk de bestaande damwand is. In de kostenraming is daarom uitgegaan van vervanging van de bestaande damwand.

Overleg met Hoogheemraadschap en Provincie Zuid Holland (DBI) is nodig.

De parkeerplaatsen die bij de Brede school worden aangelegd kunnen in het weekeinde en in de avonden worden gebruikt voor de voetbal. In geval de kantine van de voetbal wordt geïntegreerd in de Brede school (een van de opties) zal het voetbalverkeer dezelfde beweging gaan maken als het schoolverkeer en dus niet meer door de Hoogerheijdestraat doorrijden naar de huidige parkeerplaats.

Planning verbreding Westkanaalweg

Gelet op de hoge kosten voor verbreding van de weg tussen Aardamsebrug en de rioolzuivering richting het Aarkanaal, wordt voorgesteld hiermee te wachten tot de provincie besluit tot vervanging van de damwand. Voorstel is om na te gaan bij de provincie en het hoogheemraadschap wanneer dit aan de orde is.

Eenrichtingsverkeer bij nieuwe locatie Brede School

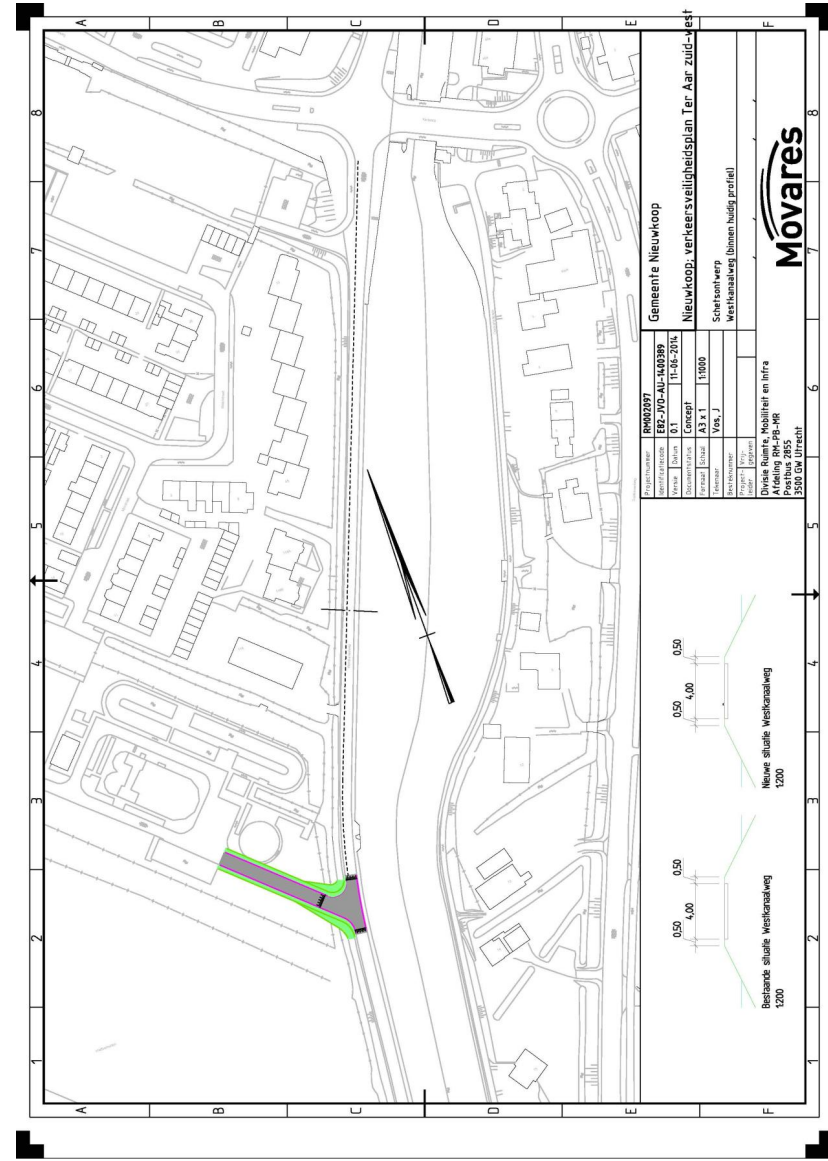
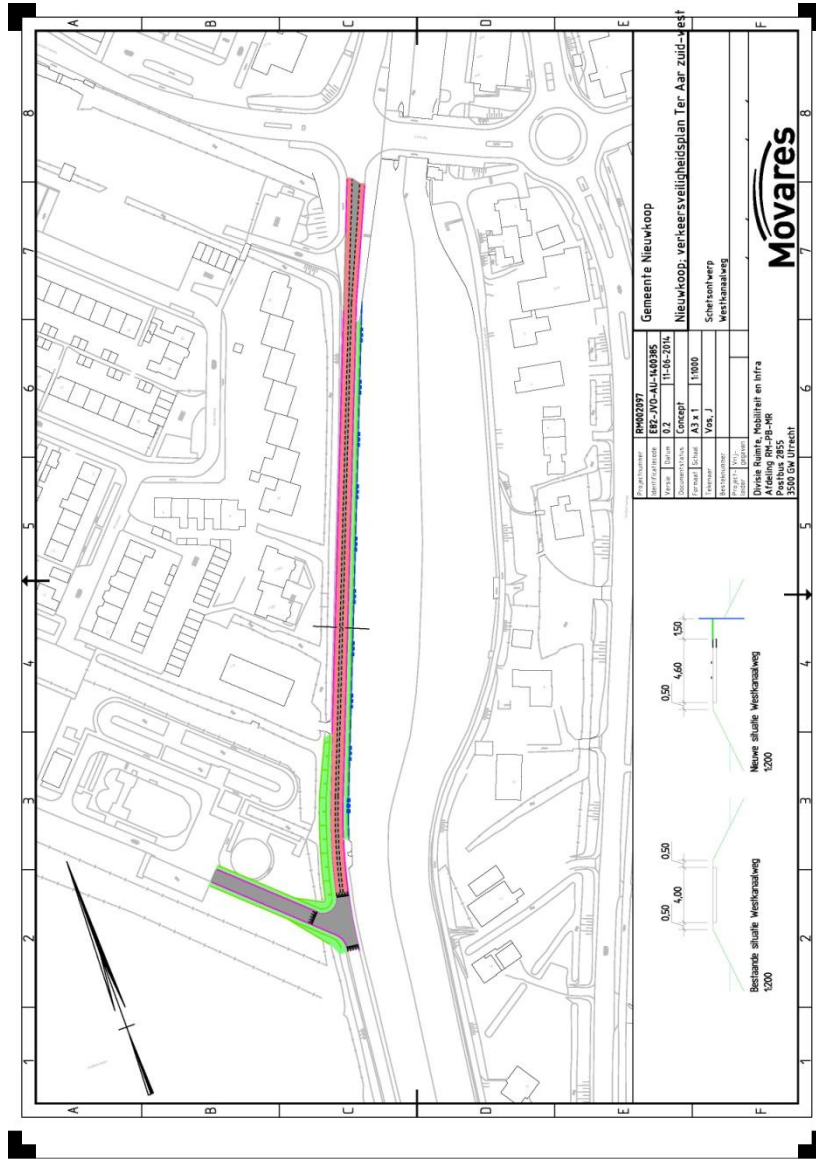
Een variant is de Westkanaalweg tussen de Aardamseweg en de rioolzuivering niet verbreden en inrichten als eenrichtingsverkeer voor auto's en tweerichtingsverkeer voor fietsers.

Investeringskosten maatregelen

Verbreding Westkanaalweg met parkeren voetbalvelden	0,67 miljoen (ex btw)
Herinrichting huidig profiel Westkanaalweg	0,16 miljoen



III.4 BREDE SCHOOL *Westkanaalweg*



Zuidelijke Ringweg

- Nieuwe weg ten zuiden van Argonnepark met brug over Aarkanaal
- Nieuwe weg vanuit de wijk aansluitend op zuidelijk gelegen weg

Nieuwe weg ten zuiden van het Argonnepark met brug over Aarkanaal en met nieuwe weg vanuit de wijk aansluitend op zuidelijk gelegen weg

De maatregelen zoals deze tot nu toe zijn genoemd en uitgewerkt, zijn aanpassingen van de huidige situatie in het licht van de verbetering van verkeersdruk en verkeersveiligheid en het verlichten van de knelpunten. Door de ontsluitingen op de Ringdijk en de Westkanaalweg is er ook verschuiving van verkeersdruk in de wijk en een geringe afname van de verkeersdruk op de Aardamseweg.

De echte oplossing voor het probleem is de structurele oplossing, namelijk het verkeer van de Aardamseweg weren, door een aantrekkelijke andere route aan te bieden. Hierdoor wordt de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in de kern Ter Aar aanmerkelijk verbeterd en biedt een toekomstvaste oplossing.

Een nieuwe zuidelijke ringweg om Ter Aar vanaf de brug over het Aarkanaal tot aan de bocht bij de N446 (Varkenskade) is een ideale maatregel om de verkeersdruk op de Aardamse weg te verminderen.

De Ringdijk en Westkanaalweg behouden het huidige profiel en waar deze wegen de Ringweg kruisen buigen deze wegen uit naar de voet van de dijk, zodat een ongelijkvloerse kruising mogelijk wordt.

De kruising met de Oostkanaalweg is ontworpen als een rotonde, die aansluit op een brug over het Aarkanaal.

Effect maatregel

Verkeersdruk en verkeersveiligheid

Voor de verkeersafwikkeling in en rond Ter Aar zal deze nieuwe weg grote impact hebben. Het doorgaand verkeer dat nu gebruik maakt van de Aardamseweg zal voor een belangrijk deel gebruik willen maken van deze nieuwe route. Ook het verkeer uit Ter Aar Zuidwest zal minder gebruik maken van de Aardamseweg. Ruwe schatting is dat het verkeer op de Aardamseweg zal halveren (50% afname verkeer).

Het verkeer in de woonwijk zal nog steeds dezelfde hoeveelheid verkeer zijn, maar heeft andere routes tot zijn beschikking heeft, door een nieuwe aansluiting in zuidelijke richting. Door deze weg en de rotonde op de Oostkanaalweg, zal de verkeersveiligheid bij de 'uitrit' van het Hollands Hof aanmerkelijk verbeteren.

Inpassing

Voor deze mogelijkheid is de verwerving van grond noodzakelijk langs het tracé en dienen ruimtelijke procedures doorlopen te worden.

Technische haalbaarheid

Met name de kruising van het Aarkanaal en de kruising van de dijken vraagt om vrij kostbare technische ingrepen.

Planning

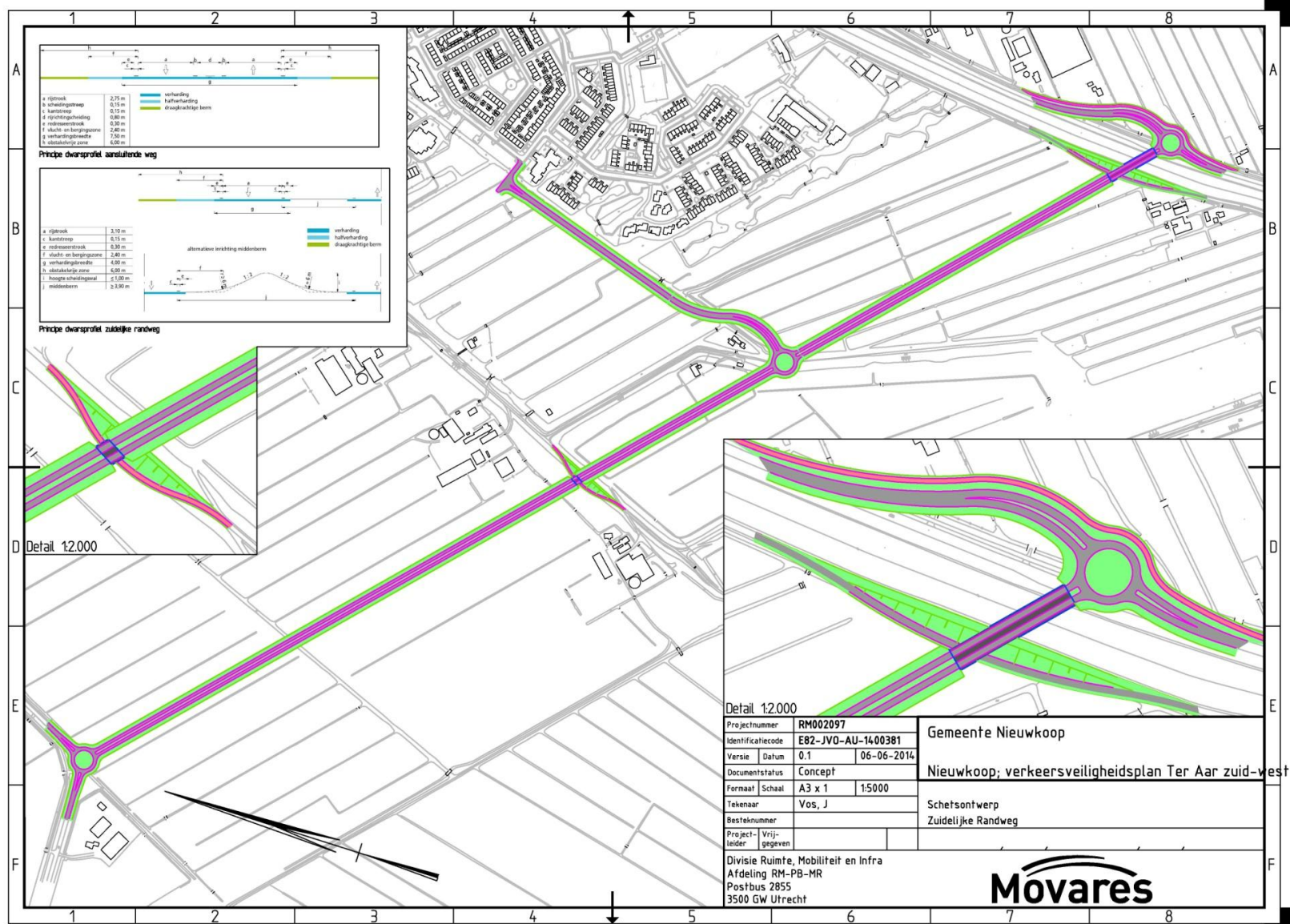
In "Nieuwkoop 2040 gemeentelijke structuurvisie" staat de weg opgenomen, echter in GVVP 2020 gemeente Nieuwkoop en in provinciale plannen is daar vooralsnog geen uitwerking aan gegeven.

Kosten

Brug over Aarkanaal, Ringweg + wijkontsluitingsweg
Niet geraamd (geschat op > 9 miljoen).

III.5 EINDSITUATIE *Ringweg*

67



Van de maatregelen zijn de effecten ten aanzien van de verkeersdruk op de Aardamseweg, de verkeersdruk in de wijk, de verkeersveiligheid, de planning, de fysieke inpassing in de omgeving en de kosten globaal beschreven.

Deze effecten zijn in de tabel op de volgende pagina met plussen en minnen gepresenteerd.

Hierbij is de **huidige situatie als referentie** afgezet tegen de maatregelen. Dat wil niet zeggen dat de huidige situatie als goed of neutraal wordt beoordeeld. Met name ten aanzien van de verkeersdruk en veiligheid is er in de vorige hoofdstukken duidelijk aangegeven dat deze vele knelpunten kent.

Verkeersdruk Aardamse weg

De toename van de verkeersdruk op de Aardamseweg heeft te maken met de mogelijke nieuwe ontwikkeling met woningbouw.

Daarnaast hebben de verplaatsing van de scholen naar een nieuwe locatie en de infrastructurele maatregelen met nieuwe ontsluitingswegen invloed op de routekeuze van de weggebruikers.

Een toename van de verkeersdruk tot 10% wordt als - beoordeeld, meer dan 10% als --.

Een afname tot 10% wordt als + beoordeeld, meer dan 10% afname van de verkeersdruk wordt als ++ beoordeeld.

Verkeersdruk wijk

Wijziging van de verkeersdruk in de wijk wordt veroorzaakt door diverse projecten van extra woningbouw in geheel Ter Aar Zuidwest en de verplaatsing van de Brede School naar de huidige plaats van de waterzuivering in combinatie met nieuwe ontsluitingen van de wijk via de Ringdijk of de Westkanaalweg.

Een toename van de verkeersdruk tot 10% wordt als - beoordeeld, meer dan 10% als --.

Een afname tot 10% wordt als + beoordeeld, meer dan 10% afname van de verkeersdruk wordt als ++ beoordeeld.

Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid in Ter Aar Zuidwest wordt beïnvloed door afname van de verkeersdruk en /of door inrichtingsmaatregelen bij wegvakken, kruispunten of onveilige punten. De omvang van de verbetering is per maatregel verschillend en soms zeer lokaal van toepassing.

Verbetering van de verkeersveiligheid is beoordeeld met een + of een ++, vermindering als een - of een --.

Inpassing

Hier wordt gekeken naar de ruimtelijke impact van maatregelen. Raken de maatregelen gebouwen, water, of privé eigendommen. Beperkte impact is als - beoordeeld, grote impact als --.

Planning

Hier wordt gekeken naar de risico's in de tijd ten aanzien van te doorlopen procedures. Beperkte impact is als - beoordeeld, grote impact als --.

Kosten

Van de maatregelen zijn de bouwkosten globaal bepaald op basis van ervaringscijfers, veelal gebaseerd op een vierkante meter prijs. De kosten voor grondverwerving zijn niet meegenomen in de effect bepaling.

Kosten tot 0,5 miljoen zijn met een - beoordeeld, kosten boven de 0,5 miljoen met een --.

--	negatief effect	
-	beperkt negatief effect	
0	nagenoeg geen effect	
+	beperkt positief effect	
++	positief effect	

III.6 OVERZICHT EFFECTEN

69

OPGELET: Dit overzicht geeft aan welke maatregel welk effect heeft. De opzet is niet om een onderlinge vergelijking van de maatregelen te geven. Voor een begrip van de scores dienen de details van de maatregelen in het plan te worden gelezen!

ONTWIKKELING	MAATREGEL	Verkeersdruk Aardamseweg	Verkeersdruk wijk	Verkeers veiligheid	planning	inpassing	kosten
HUDIGE SITUATIE (met herbouw 44 woningen)	Vierambachtsstraat/Reigerlaan fietsveilig inrichten	0	0	++	0	0	-
	Eenrichtingsverkeer Dr. A. Schweitzerstraat	0	0	+	0	0	-
	Inrichten schoolomgeving Vosholstraat en Hoogerheijdestraat deels met klinkers	0	0	++	0	0	-
	Geen parkeren in bochten Verbreden Zwanenlaan 0,50 m	0	0	+	0	-	-
TER AAR WEST	Ringdijk ontsluiting auto en fiets	+	0	+	-	-	--
	Ringdijk ontsluiting vrijliggend fietspad	+	0	++	-	-	--
AARDAMSE WEG	Herinrichting Aardamseweg Herinrichting Aardammerbrug Herinrichting kruising gemeentehuis	0	0	+	0	0	0
BREDE SCHOOL EIND- SITUATIE	Eenrichtingsverkeer Westkanaalweg	0	0	+	0	0	-
	Verbreden Westkanaalweg + parkeren sportvelden	+	+	0	--	-	--
	Zuidelijke Ringweg	++	++	++	--	--	--

 negatief effect

 beperkt negatief effect

 nagenoeg geen effect

 beperkt positief effect

 positief effect

Opdrachtgever

Gemeente Nieuwkoop

Projectteam opdrachtgever

Lex Nickel

Isabeau Storm

Projectteam Movares

Brian Rietveld

Johan Vos

Samengesteld met intensieve participatie van de

Klankbordgroep Ter Aar Zuidwest

Geert Martens (vz)



20 augustus 2014

RM002097

Movares

Afdeling Mobiliteit & Ruimte

Daalseplein 100

Postbus 2855

3500 GW Utrecht

www.movares.nl



