Gemeente Nieuwkoop

T.a.v. de griffier, de gemeenteraad en het college van Burgemeester en Wethouders.

Postbus 1

2460 AA Ter Aar

Onderwerp: Erkenning van onvoorziene uitwerkingen en situaties rondom verkeersplan IKC.

Ter Aar, 25-04-2023,

Geacht college van B&W,

Afgelopen 18 april hebben wij, bewoners@dorpshartteraar.nl, in het gemeentehuis een presentatie aan de raadsleden mogen geven om onze zorgen over het Masterplan van het nieuwe Dorpshart van Ter Aar tot uiting te brengen. Hierbij waren ook meerdere wethouders aanwezig.

Tijdens de presentatie hebben wij opgemerkt dat een door ons aangedragen relevant voorbeeld (rondom het IKC project) naar ons idee niet bij alle leden van B&W bekend was. Daarom hechten wij er met deze brief aan dit specifieke voorbeeld toch breed onder uw aandacht te brengen en de relevantie ervan in het kader van het Dorpshart specifieker te duiden.

Wij stellen rondom het IKC project het volgende vast:

1. Dat in de voorbereiding van dit project uitvoerig is gekeken naar ingaand en uitgaand autoverkeer op het IKC terrein. Voor direct omwonenden, met name Vosholstraat, was dit een zorg en van belang omdat door hen een situatie voorzien werd dat in de ochtend al het autoverkeer zich door de Vosholstraat zou gaan bewegen.

2. In het IKC plan is daarom ook een extra verbindingsweg naar de Westkanaalweg gerealiseerd t.b.v. tweerichting fietsverkeer + éénrichting autoverkeer. Evenals een nieuwe rotonde om dit verkeer verder af te voeren. Dit uitgaande autoverkeer wierp vervolgens nieuwe zorg op bij de betreffende bewoners aan de Westkanaalweg, omdat een voorheen rustige straat opeens structureel uitgaand autoverkeer van het IKC zou moeten gaan verwerken.

3. In de nota van beantwoording "Inloopbijeenkomst voorlopig ontwerp IKC/Sporthal Ter Aar 9 juli 2018" staan vele vragen en antwoorden, waarvan de strekking wat ons betreft heel helder is:

    1. Er is uitgebreid (extern) onderzoek gedaan naar verkeersveiligheid van deze extra verbindingsweg.
    2. De gemeente had specifiek de intentie om uitgaand autoverkeer via zowel de Westkanaalweg als Volsholstraat te laten gaan plaatsvinden.

Enkele letterlijke citaten uit uw nota van beantwoording:

"Er is mij tijdens de inloopbijeenkomst verteld dat de verkeersdeskundige aanneemt dat 25% van de auto's die kinderen naar school brengen en halen via de Westkanaalweg wegrijdt en 75% via de Vosholstraat."

Bovenstaande wordt in uw beantwoording niet tegen gesproken. In uw verdere beantwoording geeft de gemeente in deze nota zelf specifiek aan:

"We proberen de pijn zoveel mogelijk te verdelen over het huidige wegennet. Het is een inbreidingslocatie. We moeten het doen met de bestaande ontsluitingsmogelijkheden. Door de bezoekers te laten kiezen om door te rijden naar de Westkanaalweg of weer terug naar de Vosholstraat verdeeld het verkeer zich."

"De aanrijdroute van het verkeer is via de Vosholstraat. Bij het verlaten van het IKC-terrein heeft men de optie zijn of haar weg te vervolgen via de Westkanaalweg of de Vosholstraat."

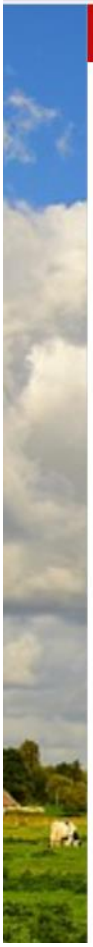
"We willen graag het verkeer meer spreiden over het bestaande wegennet daarom is er een extra weg ingetekend naar de Westkanaalweg."

verkeersveiligheid Westkanaalweg:
Doordat het door de nieuwe ontwikkeling drukker gaat worden op de Westkanaalweg neemt het aantal mogelijke conflicten tussen langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer ook toe. De toename van het aantal motorvoertuigbewegingen is voor ons aanleiding geweest kritisch te kijken naar de huidige weginrichting. De Westkanaalweg is met een breedte tussen de 4,00 - 4,20 meter smal. Er is gezocht naar een weginrichting waarbij het langzaam verkeer (kwetsbare verkeersdeelnemers) voorrang heeft op het gemotoriseerd verkeer. We zijn daarbij uitgekomen bij een fietsstraat zoals u heeft kunnen zien op de inloopavond van 9 juli jongstleden. Door het fietspad in het midden van de rijbaan te leggen wordt de fietser gedwongen in het midden van de weg te rijden waardoor het gemotoriseerd verkeer de fietsers niet kunnen inhalen. Tevens wordt er een snelheidsregime ingesteld van 30 km per uur met een aantal snelheidsremmende maatregelen in de vorm van verkeersdrempels. Aan de kant van het kanaal wordt gekeken naar een natuurlijke vangrail.

Alle maatregelen moeten er toe leiden dat de verkeersveiligheid gewaarborgd blijft en de route onaantrekkelijk wordt voor gemotoriseerd verkeer.

4. De school is vervolgens geopend met zelfs een éénrichtingsbeleid, waarbij al het uitgaand autoverkeer via de Westkanaalweg moest uitrijden. Dit werd gepubliceerd in de Nieuwkoper en ziet u in onderstaande screenshot. Zie: https://nieuwkoper.nl/nieuwe-school-en-nieuwe-aanrijdroute-voor-schoolkinderen-ter-aar/

https://nieuwkoper.nl/nieuwe-school-en-nieuwe-aanrijdroute-voor-schoolkinderen-ter-aar/



ACTUEEL KERNEN THEMA VIDEO BEDRIJVENGIDS PRIKBORD AG

Vandaag hebben de kinderen van Ter Aar die naar basisschool De Vaart gaan hun eerste schooldag. De kinderen zijn zojuist welkom geheten en de nieuwe school binnengeleid.

Alles is wennen voor de kinderen (en de ouders en verzorgers), ook de route naar school. IKC De Vaart is bereikbaar via de Vosholstraat en auto's rijden weer weg via de Westkanaalweg. Eenrichtingsverkeer dus, zie de afbeelding hieronder.

De aanrijdroute naar De Vaart. ©Bouwapp

5. Echter slechts enkele maanden na opening van de school, wordt besloten de nieuwe verbindingsweg op schooltijden **geheel voor autoverkeer te sluiten met een slagboom!** Onderstaand artikel is daarover gepubliceerd in een nieuwsbrief van IKC de vaart:

Verkeer

In oktober heeft er groot overleg plaatsgevonden met de gemeente, politie, handhaving en verkeersconsulent over de verkeerssituatie rond het IKC. De afgelopen week heeft er weer overleg met de gemeente plaatsgevonden waarin besproken is welke maatregelen er getroffen gaan worden.
De gemeente heeft de zorg van ouders en school serieus genomen en start met enkele aanpassingen. Verkeersborden worden prominenter geplaatst, er komt een slagboom bij de fietsstraat, het voetpad naast de fietsenstalling wordt verbreed (de parkeerplekken verdwijnen), het zebrapad wordt verbreed en verhoogd, er komt een snelheidsmeting en bij diverse oversteekplaatsen komt duidelijke signalering te liggen voor automobilisten en voetgangers.

Onze conclusies over dit verloop zijn:

1. Het hebben van twee uitgaande verkeersroutes voor autoverkeer was een belangrijk onderdeel van het verkeersplan van het IKC en heeft centraal gestaan in veel participatie.

2. Er is vooraf uitgebreid (extern) onderzoek gedaan naar verkeersveiligheid en ook uit dit onderzoek leek alles veilig en verantwoord.

3. Met deze onvoorziene slagboom wordt, slechts enkele maanden na opening van de school, maanden van discussie en participatie met omwonenden effectief ongedaan gemaakt. Op deze manier is natuurlijk geheel geen sprake van een "natuurlijke verdeling" of dat bezoekers "een optie" zouden hebben bij het wegrijden. Ze kunnen uitsluitend nog via de Vosholstraat het IKC terrein met de auto verlaten.

4. De praktijk heeft in enkele maanden tijd bewezen dat het anders moest en dus kennelijk toch niet veilig was.

Het doel van dit voorbeeld in onze presentatie (en dus ook in deze brief) is om ook in relatie tot het nieuwe Dorpshart echt uw aandacht te vragen voor:

1. Dat externe deskundigen een situatie wellicht ook niet altijd volledig kunnen overzien of de impact volledig kunnen voorspellen.

2. Het inbouwen van (fout)marge binnen een project zelf, voor als zich gedurende realisatie (of erna) onverhoopt onvoorziene zaken voordoen, is daarom onontkoombaar. Zeker in zo'n omvangrijk en belangrijk project als het nieuwe Dorpshart.

3. Dat bij besluitvorming op basis van beleid, onderzoeksrapporten, etc., het logische verstand of gevoel van bewoners niet volledig uitgeschakeld kan worden. Immers onderzoeken zijn vaak gebaseerd op specifieke, beperkte meetmomenten terwijl bewoners 24x7 ervaring hebben met hun leefomgeving. Veel bewoners voorzagen onveilige of onwerkbare situaties ten aanzien van die nieuwe verbindingsweg en de route langs het Westkanaal. Hun vragen of zorgen zijn in het voortraject mede op basis van onderzoeken afgewezen, terwijl ze achteraf bezien eigenlijk gewoon gelijk gekregen hebben.

Onze vragen aan B&W zijn daarom:

1. Kunt u erkennen dat op dit essentiële punt het verkeersplan van het IKC achteraf bezien niet het door de gemeente vooraf beoogde resultaat heeft behaald? En wat vindt u hiervan?

2. En dat daarmee bewoners met voldongen feiten worden geconfronteerd; immers de slagboom werd als noodmaatregel gewoon geïntroduceerd omdat dit vanuit veiligheid noodzakelijk zou zijn, punt. Terwijl veiligheid dus in het voortraject juist onderzocht was.

3. Bent u bereid in te zien dat hier lessen uit dienen te worden geleerd?

Hoogachtend, bewoners@dorpshartteraar.nl