

Reactie op technische vragen van Jop van der Pijl (D66) over agendapunt 2.B.5 Raadsvoorstel vaststelling wegcategoriseringsplan gemeente Nieuwkoop.

Vraag 1

In hoeverre is er een beeld voor bestedingsdoelen voor de €2.300.000,- wat overblijft in de reserve GVVP? Wordt het GVVP geactualiseerd op basis van de ontwikkelingen en realisaties van de afgelopen jaren?

Antwoord 1

Eind dit jaar ontvangt u van ons wederom een raadsinformatiebrief waarin wij u informeren over de stand van zaken van de uitvoering van het maatregelenpakket uit het GVVP. Daarbij geven wij inzicht in de reeds gerealiseerde maatregelen, de maatregelen die voor de komende twee jaar zijn geprogrammeerd en de maatregelen die voor de langere termijn zijn voorzien. Tevens lichten wij de tot op heden gemaakte kosten toe, geven wij een overzicht van de nog te verwachten kosten en benoemen wij eventuele projecten die als gevolg van nieuwe ontwikkelingen zijn achterhaald.

Vraag 2

In hoeverre blijven na deze realisatie 'grijze wegen' in onze gemeente bestaan? Wat doet het bestaan van grijze wegen met de handhaafbaarheid van de snelheid op deze wegen?

Antwoord 2

Met de introductie van de GOW30 in het voorliggende wegcategoriseringsplan worden op termijn alle grijze wegen binnen de bebouwde kom aangepakt en afgewaardeerd tot een GOW30 conform de richtlijnen van het CROW. Er blijven dus geen grijze wegen over.

Vraag 3

In hoeverre heeft onze gemeente ooit geëxperimenteerd met smileys waar het betreffende dorp geld spaart voor een bepaald doel, zoals dit [initiatief](#) in Elst?

Antwoord 3

Binnen onze gemeente hebben wij hier nog geen ervaring mee opgedaan. Het uitgangspunt van de Safety Safe is dat weggebruikers worden beloond voor gewenst gedrag, in plaats van te worden bestraft bij het overschrijden van de geldende maximumsnelheid. Op dit moment is landelijk echter nog onvoldoende onderzocht wat de effecten van deze maatregel op de lange termijn zijn. Onze buurgemeente, Alphen aan den Rijn, heeft de Safety Safe wel toegepast. Wij zullen navraag doen naar de daar opgedane ervaringen en behaalde resultaten.

Vraag 4

Hoeveel wijkt de huidige breedte van de wegen **Ringdijk** (Ter Aar) en **Oude Spoorbaan** (Zevenhoven) af van de geldende maximumsnelheid van 80km/u? Welke aanpassingen worden aan deze wegen gedaan om te zorgen dat de maximumsnelheid van 60km/u wordt nageleefd?

Antwoord 4

Ringdijk

De breedte van de Ringdijk varieert tussen circa 6,00 en 6,50 meter. Volgens het Handboek Ontwerpcriteria Wegen 5.0 van de provincie Zuid-Holland bedraagt de gewenste rijbaanbreedte voor een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom 7,50 meter. Indien landbouwverkeer gebruikmaakt van de weg, geldt een minimale breedte van 7,00 meter. De Ringdijk voldoet daarmee niet aan de minimale ontwerprichtlijnen voor een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 80 km per uur. Een ander zwaarwegend argument voor het afwaarderen van de Ringdijk naar 60 km per uur is het grote

aantal erfaansluitingen dat direct op de rijbaan is aangesloten. Deze aansluitingen vormen potentiële conflictpunten tussen weggebruikers. Op gebiedsontsluitingswegen dienen dergelijke conflictpunten vanuit verkeersveiligheidsoogpunt zoveel mogelijk te worden beperkt.

Oude Spoorbaan

De Oude Spoorbaan is met een breedte van circa 5,50 tot 6,00 meter (exclusief de grasbetontegels) nog smaller dan de Ringdijk. Om te voldoen aan de minimale ontwerpeisen voor een verkeersveilige gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 80 km per uur, zou een aanzienlijke verbreding van de weg noodzakelijk zijn. Bij de afweging dient daarnaast te worden meegenomen dat onze buurgemeente, De Ronde Venen, reeds heeft besloten haar deel van de weg af te waarden naar een maximumsnelheid van 60 km per uur. De uitvoering van deze maatregel start op korte termijn.

Op het circa 1.300 meter lange wegvak in beheer van de gemeente Nieuwkoop bedraagt het verschil tussen een maximumsnelheid van 80 km per uur en 60 km per uur ongeveer 18 seconden.

Gezien deze beperkte tijdswinst weegt het belang van verkeersveiligheid naar ons oordeel zwaarder.

Vraag 5

Waarom wordt de provinciale weg door Woerdense Verlaat in het kaartje op pagina 11 niet afgebeeld als gebiedsontsluitingsweg? Evenals de provinciale infrastructuur richting de Geer?

Antwoord 5

Dit is het gevolg van het besluit van de provincie om deze weg af te waarden tot een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom, met een maximumsnelheid van 60 km per uur. De maatregelen op de Uitweg zijn door de provincie inmiddels gerealiseerd. Daarnaast wordt de Lange Meentweg nog deze maand aangepast aan de nieuwe inrichting en wordt de maximumsnelheid verlaagd naar 60 km per uur.

Vraag 6

Wie heeft en waarom is besloten de provinciale weg van Woerdense Verlaat richting de Geer te verlagen in snelheid naar 60km/u?

Antwoord 6

Zie het antwoord op vraag 5. De maatregelen zijn in lijn met het beleid van de provincie Utrecht. Zij hebben de Lange Meentweg al heeft verlaagd naar 60 km per uur tussen de N212 en de Van Teylingenweg.

Vraag 7

Klopt het dat de afbeelding met openbaar vervoer op pagina 13 een verouderde kaart is? Inmiddels is lijn 101 doorgetrokken naar Alphen aan den Rijn en rijdt 147 in de ochtendspits toch niet meer naar Langeraar?

Antwoord 7

Klopt deze kaart komt uit het GVVP, vastgesteld in december 2020. Op de kaart ontbreekt daarnaast nog de nieuwe buurtbus tussen Noorden – Woerdense Verlaat en Woerden. Een nieuwe kaart zal worden toegevoegd.

Vraag 8

Het streven om de N460 te verlagen van 80km/u naar 60km/u wordt ook opgenomen in dit wegcategoryeringsplan. In hoeverre wordt hierover al het gesprek gevoerd met de provincie? Wat is de kansrijkheid van het verlagen van de snelheid op deze locatie? Wat is tot op heden de argumentatie voor de gemeente om te streven naar een maximumsnelheid van 60km/u op deze weg?

Antwoord 8

Ja, wij zijn in gesprek met de provincie om de Oostkanaalweg (N460) tot aan de gemeentegrens over te nemen van de provincie Zuid-Holland. De provincie heeft aangegeven dat binnen het Rijn- en Veenstreekgebied de N207 en de N231 voor haar de primaire ontsluitingswegen vormen. De overige provinciale wegen binnen de gemeente Nieuwkoop (N460, N461, N462 en het noordelijke deel van de N463) hebben volgens de provincie een meer lokale ontsluitingsfunctie en zijn van secundair belang. Voor het afwaarderen van de Oostkanaalweg (N460) naar een erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 60 km per uur zijn twee belangrijke redenen namelijk; het weren van gebiedsvreemd verkeer door Ter Aar en het faciliteren van de woningbouwopgave in Ter Aar

Om de geplande woningbouwontwikkeling in Ter Aar mogelijk te maken, is het noodzakelijk de verkeersbelasting in de kern te verminderen. De circa 800 toekomstige woningen zullen extra verkeersbewegingen genereren, terwijl delen van het huidige wegennet, en in het bijzonder de Piter de Vogelrotonde, hun capaciteitsgrens naderen. De toekomstige Verbindingslaan moet bijdragen aan een betere spreiding van het verkeer. Tegelijkertijd is het wenselijk dat gebiedsvreemd verkeer zoveel mogelijk gebruikmaakt van de N231 en de N207. Door de maximumsnelheid op de Oostkanaalweg (N460) te verlagen naar 60 km per uur neemt de reistijd op deze route toe, waardoor deze minder aantrekkelijk wordt voor doorgaand verkeer zonder bestemming in Ter Aar. In combinatie met de toekomstige aansluitingen van de Verbindingslaan op de Oostkanaalweg en een mogelijke afwaardering van de Oostkanaalweg binnen de bebouwde kom naar een gebiedsontsluitingsweg 30 km/u (GOW30), ontstaat een samenhangend pakket aan maatregelen dat erop gericht is gebiedsvreemd verkeer zoveel mogelijk om Ter Aar heen te leiden.