

Nota van beantwoording – Schetsontwerp Vlielandseweg

| | |
|-----------|---|
| 1. | <p>Vraag: Graag wil ik verzoek indienen om de parkeerplaatsen rond de uitritten beter te verdelen. Tot op heden ervaren wij zeer veel overlast van foutparkeerders. Zo fout dat wij vaak niet in en uit kunnen rijden.</p> <p>Antwoord: De locatie van de inritten en parkeervakken zijn bewust gekozen. Hierbij de onderbouwing van deze keuze.</p> <p><u>Doelstelling ontwerp is zichtverbetering:</u> Om het zicht vanuit de uitritten te verbeteren zijn de parkeervakken zoveel mogelijk naar het zuiden geschoven zodat het vanuit de uitrit makkelijker is om naar links te kijken (de kant van het dichtstbijzijnde aankomende verkeer). Vanwege de locaties van de verschillende uitritten is het in het ene geval mogelijk om meer zichtruimte te maken dan in andere gevallen.</p> <p><u>Parkeren voor inritten voorkomen:</u> Om de parkeersituatie te verbeteren hebben we er in het ontwerp voor gekozen om de parkeervakken in een ander materiaal uit te voeren zodat duidelijk is waar wel en waar niet geparkeerd mag worden. De inritten krijgen inritblokken en de parkeervakken krijgen een schuine band. De inritten zelf worden voorzien van grijze betontegels (extra dik) en de parkeervakken worden voorzien van de bestaande klinkerverharding. Dit onderscheid maakt de parkeervakken en inritten beter te herkennen en moet fout parkeren voorkomen.</p> |
| 2. | <p>Vraag: Fietsers die vanuit het zuiden naar de Boezem gaan, zullen geneigd zijn bij de uitrit t.h.v. nr 38 schuin over te steken en niet door te rijden tot de oversteekplaats. Dit kan worden voorkomen door de asaanduiding op <u>die</u> plek wel iets verhoogd/overrijdbaar te maken.</p> <p>Antwoord: Een verhoogde asaanduiding is in het ontwerpproces wel overwogen. Samen met de klankbordgroep is ervoor gekozen om de asaanduiding niet verhoogd uit te voeren vanwege trillingen, geluid en afwatering. We kunnen hierop geen uitzondering maken op een enkele locatie. We verwachten dat er minder fietsers gebruik zullen maken van deze doorstreek met de nieuwe veilige fietsoversteek die is gerealiseerd op het kruispunt Boezemweg. Daarnaast zal een verhoogde asaanduiding de uitrit voor huisnummer 83 belemmeren. Het ontwerp wordt daarom niet aangepast.</p> |
| 3. | <p>Vraag: Op de hoek bij nr 28 staan op de tekening paaltjes ingetekend. Er staat echter nog een stippellijn ingetekend die een wat meer haakse bocht aangeeft. Die lijn is beter om de paaltjes neer te zetten. Het voorkomt 'de bocht om scheuren' naar de Boezemweg en daardoor veiliger voor voetgangers.</p> <p>Antwoord: De stippellijn geeft de rijlijn aan van autoverkeer als er geen verkeer staat opgesteld in de Boezemweg. Als er wel verkeer staat is het niet mogelijk om de bocht zo te maken, de paaltjes staan daarom iets verder van de rijlijn af. Het ontwerp wordt daarom niet aangepast.</p> |

| | |
|-----|---|
| 4. | <p>Vraag: Wordt met de vormgeving van de brug bij De Scheg rekening gehouden met lichtschijning van de koplampen van auto's. Dit om lichtinval in de overliggende woningen tot een minimum te beperken.</p> <p>Antwoord: De hoek en ligging van de brug zijn zo gekozen dat er zo min mogelijk inschijning is. In het ontwerp stellen we voor om de hagen van de bewoners te vervangen voor hogere hagen om lichtinschijning te minimaliseren.</p> |
| 5. | <p>Vraag: De lantaarnpaal die bij de bushalte komt recht onder de boom en zal waarschijnlijk in de kruin van de boom steken. Kan deze zo wel goed licht geven?</p> <p>Antwoord: De verlichting zal inderdaad niet onder de boom worden geplaatst. Dit passen we aan in het ontwerp.</p> |
| 6. | <p>Vraag: De auto's die over de brug De Scheg komen, komen over inritblokken voor het fietspad. Kan dit niet met een optische variant opgelost worden? Dit ter verkoming van lichtbundels die heen en weer gaan over huizen. De andere kant op vanaf het kruispunt zijn inritblokken minder een probleem richting de Scheg.</p> <p>Antwoord: In verband met de herkenbaarheid en verkeersveiligheid is het niet mogelijk om de inritblokken te vervangen voor een optische oplossing. We hebben in het ontwerp gekozen voor een lage uitritconstructie, dit minimaliseert overlast. Dit wordt dus niet aangepast in het ontwerp.</p> |
| 7. | <p>Vraag: Wordt de het deel van de Boezemweg parallel aan de Vlielandseweg ook afgesloten voor vrachtverkeer?</p> <p>Antwoord: Alleen de Boezemweg vanaf de Vlielandseweg tot aan Boezemweg 11 wordt afgesloten voor vrachtverkeer en tractoren. Het overige deel van de Boezemweg blijft toegankelijk voor vrachtverkeer en tractoren.</p> |
| 8. | <p>Vraag: De grens tussen trottoir en parkeerplaats wordt niet meer gemarkeerd door een trottoirband. Gevolg is dat het zicht naar links bij uitritten standaard slechter wordt dan nu al vaak het geval is.</p> <p>Antwoord: De parkeervakken worden in een ander materiaal gestraat dan het trottoir, hierdoor wordt het duidelijk waar wel en waar niet geparkeerd mag worden. De parkeervakken zijn zoveel mogelijk naar het zuiden geschoven zodat het zicht naar links verbeterd ten opzichte van de huidige situatie. Het nieuwe wegontwerp zorgt voor een lagere snelheid waardoor het makkelijker wordt om in te schatten of er kan worden uitgereden.</p> |
| 9. | <p>Vraag: Wordt de spiegel nabij inrit van Vlielandseweg 79 gehandhaafd in het nieuwe ontwerp?</p> <p>Antwoord: De spiegel nabij de inrit van Vlielandseweg 79 wordt in de nieuwe situatie gehandhaafd.</p> |
| 10. | <p>Vraag: Wat gebeurt er met het stuk groen op perceel 2377?</p> <p>Antwoord: Het groen op het perceel 2377 wordt verbeterd en niet geschikt voor parkeren.</p> |

| | |
|-----|--|
| | |
| 11. | <p>Vraag: De riolering op de Vlielandseweg en ook Klein Vlieland worden vervangen. Wordt ook de riolering van het laantje met de huisnummers 93 t/m 121 vervangen (zgn 'Achillislaantje')?</p> <p>Antwoord: De riolering van de Vlielandseweg 93-121 wordt ook vervangen.</p> |
| 12. | <p>Vraag: De snelheid wordt aangepast naar 30 km, jammer voor zo'n belangrijke doorgaande weg. Is het nodig? Door versmalling neemt de veiligheid niet toe, mede ook dat er veel langzaam verkeer in de vorm van trekkers en shovels passeert. Is deze weg nu echt zo onveilig? Ik ervaar dat beslist niet. 30 km is geen snelheid voor zo'n weg.</p> <p>Antwoord: De Vlielandseweg wordt door veel omwonenden ervaren als verkeersonveilig en ook de oversteekbaarheid is een punt van aandacht. Door de weg te versmallen zal er minder hard worden gereden, wat de verkeersveiligheid ten goede komt. Daarnaast wordt hiermee ook de oversteekbaarheid verbeterd. De doorstroming van het doorgaande verkeer wordt niet belemmerd door een wegbreedte te hanteren, waarbij voertuigen elkaar kunnen passeren zonder uit te wijken.</p> |
| 13. | <p>Vraag: Deze vraag gaat over het niet mogen afslaan naar rechts als je vanaf de Boezemweg komt. Inderdaad het is voor fietsers die over moeten steken naar de overkant lastig als het druk is. Veel fietsers moeten linksaf richting Pijnacker dorp en niet rechtsaf richting Nieuwkoopseweg. Wanneer is er meer langzaam verkeer (fietsers) in de middag en ochtenduren rond 8.00 uur en 17.00 uur op werkdagen. Totaal dus zo'n 20 a 30 uur per week. Moet hiervoor de bewoners die hun ontsluiting hebben vanuit de Boezemweg hiervoor inleveren. Ook bij de verkeersanalyse is gebleken dat het recht afslaande verkeer en links afslaand verkeer vanaf de Nieuwkoopseweg beperkt is. Waarom wil men het dan toch doorvoeren? Een suggestie is een afslaand verbod met tijden op werkdagen. Of het voorgestelde verbod nu handhaven alleen voor vrachtauto's en langzaam verkeer (trekkers). Meerdere bewoners wonende aan de Boezemweg die hun ingang hebben aan de achterzijde van de Vlielandseweg zijn genoodzaakt om te rijden via de Katwijkerlaan.</p> <p>Antwoord: Het afslagverbod bij de Boezemweg zorgt voor <u>ruimte</u> op het kruispunt. Door deze ruimtewinst kan er een voetgangersoversteek worden gemaakt. Vandaar dat het niet mogelijk is om buiten spijtstijden het afslagverbod te laten vervallen. Het verbeteren van de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers weegt op tegen het omrijden via de Katwijkerlaan voor autoverkeer. Het afslagverbod wordt daarom gehandhaafd.</p> |
| 14. | <p>Vraag: Een andere vraag, er ligt een overpad naast Vlielandseweg 76 is het privé of openbaar toegankelijk. Als het openbaar toegankelijk is, dan ook voor gemotoriseerd verkeer?</p> <p>Antwoord: De inrit ter plaatse van Vlielandseweg 79 is particulier eigendom. De gemeente heeft hier dus geen zeggenschap over.</p> |

| | |
|-----|--|
| 15. | <p>Vraag: Is er bij het versmallen van de watergang bij de Boezemweg ook berekend of en hoe dit de trillingsdempende werking beïnvloedt? Veel trillingen worden nu opgevangen door de watergang. Hoe smaller de watergang, hoe minder die werking zal zijn.</p> <p>Antwoord: De trillingsdempende werking van het water is niet afhankelijk van de breedte van de watergang. Trillingen bewegen door de grond en verplaatsen zich horizontaal. De versmalling heeft dus geen invloed op de trillingen bij woningen.</p> |
| 17. | <p>Vraag: Is het mogelijk om vergunningsparkeren in te stellen voor de nieuwe parkeerplekken voor 20-a en 20-b? Vanwege geen eigen oprit en parkeerproblemen i.v.m omliggende bedrijven.</p> <p>Antwoord: Buiten de vastgestelde parkeerzones wordt geen vergunningsparkeren ingesteld binnen de gemeente. De Vlielandseweg kent daarom geen vergunningsparkeren en dit zal ook niet worden ingesteld. Uitzondering hierop is invalidenparkeren. In het ontwerp is getracht ruimte te vinden voor extra parkeerplaatsen en dat is onder andere voor uw woning gelukt. Het behoud van bestaande parkeervoorzieningen is een belangrijk uitgangspunt geweest.</p> |
| 18. | <p>Vraag: Is het mogelijk om lantaarnpalen enkele meters te verplaatsen vanwege eventueel lichtoverlast.</p> <p>Antwoord: De nieuwe verlichting is lager dan de huidige masten en zijn voorzien van LED-verlichting en nieuwe armaturen. Hinder van inschijning wordt door deze aanpassingen voorkomen. Het verplaatsen van lichtmasten is daarom niet nodig. De verdeling van de lichtmasten is evenredig en afgestemd op de afstanden tussen kruisingen en wordt daarom niet aangepast.</p> |
| 19. | <p>Vraag: Kan het historisch en dorps karakter meer tot uiting komen? Bijvoorbeeld door elementen toe te voegen. Bijvoorbeeld hangende bloempotten aan de lantaarnpalen en/of bloembakken langs de weg.</p> <p>Antwoord: Het toepassen van planten langs de weg is een goed idee. Na de uitvoering van de werkzaamheden is het goed om dit nogmaals onder de aandacht te brengen.</p> |
| 20. | <p>Vraag: Kunnen er snelheidsbeperkende maatregelen op rechte stuk tussen nr 8 en nr 26 worden toegevoegd? Daar wordt veel geracet.</p> <p>Antwoord: Op het stuk tussen huisnummer 8 en 26 is niet mogelijk om snelheidsbeperkende maatregelen, zoals drempels, toe te passen in verband met trillingen, geluid en de hoofdroute hulpdiensten. Het nieuwe ontwerp zal door de smallere rijbaan en de middengeleider in afwijkende kleur asfalt voor lagere snelheden zorgen. Ook het maken van een slinger in de weg is niet mogelijk, omdat dit de weg dichterbij de huizen aan de oostkant brengt. Wij zijn van mening dat de toevoeging van middeneilanden bij de Boezemweg en de korte afstand tot de kruising Lange Campen voor minder snelheid zorgt, dan in de huidige situatie. Het ontwerp wordt daarom niet aangepast.</p> |
| 21. | <p>Vraag: Gezien het groene karakter van de Scheg stellen wij voor om, aan de zijde van de Scheg waar de bestaande boom behouden blijft, nog een aantal extra bomen te plaatsen.</p> <p>Antwoord:</p> |

| | |
|-----|--|
| | Helaas gaat het Hoogheemraadschap Delfland niet akkoord met het plaatsen van bomen in een waterkering. Dit werkt ondermijnend voor de waterkerende functie. |
| | Er worden wel bomen in de middeneilanden toegepast bij kruispunt De Scheg. |
| 22. | <p>Vraag: Wordt er een professionele bouwkundige (voor)opname gemaakt van de woningen, voorafgaand aan de werkzaamheden? Op die manier kunnen we achteraf objectief vaststellen welke eventuele schade aan opstallen door de werkzaamheden zijn veroorzaakt.</p> <p>Antwoord: Op basis van het risico op schade, de funderingsmethode en leeftijd van de woningen wordt voorafgaand aan de uitvoering van de werkzaamheden een bouwkundige vooropname van de woningen uitgevoerd. Uiteraard zullen wij er bij de uitvoering van de werkzaamheden alles aan doen om schade te voorkomen, maar mocht er toch schade zijn ontstaan, is deze duidelijk in beeld te brengen. Voor de start van de uitvoering van de werkzaamheden ontvangt u nadere informatie over de maatregelen die wij treffen. U ontvangt dan informatie over de vooropname, de bereikbaarheid van uw woning en de beschikbare parkeerplaatsen tijdens de uitvoering.</p> |
| 23. | <p>Vraag: Bij het vervangen van de waterleiding, wordt er dan naar de woning ook gelijk glasvezel aangelegd?</p> <p>Antwoord: Wij hebben geïnformeerd bij SKP en KPN naar hun plannen. Zij geven aan dat er bij deze werkzaamheden aan de Vlielandseweg geen glasvezel zal worden aangelegd.</p> |
| 24. | <p>Opmerking: Schetsontwerp ziet er goed en weloverwogen uit. Gezien de uitgangspunten en de beperkte ruimte is dit waarschijnlijk het maximaal haalbare. Dank voor inzet vanuit de gemeente om - ook in coronatijd - de bewoners hier actief bij te betrekken.</p> |
| 25. | <p>Vraag: Ik hoop dat er een zorgvuldige keuze wordt gemaakt voor de LED-armaturen van de lantaarnpalen zodat directe inval in woningen wordt voorkomen. Tijdens de laatste klankbordsessie is deze wens van meerdere kanten geuit en deze leeft hier ook in de buurt. Korte toelichting: De huidige lantaarnpaal hier voor de deur is begin vorig jaar ook voorzien van een LED-armatuur maar deze schijnt zelfs op de eerste verdieping fel naar binnen. Dit kon destijds niet opgelost worden en men verwees naar de aankomende reconstructie. Deze hinder is m.i. relatief eenvoudig op te lossen met een juiste armatuurkeuze en bijpassend verlichtingsplan.</p> <p>Antwoord: Zoals aangegeven zal het verlagen van de lichtmasten een positieve invloed hebben op het beperken van overlast door lichtinval. Bij de keuze voor het toe te passen armatuur en LED-verlichting wordt rekening gehouden met de juiste schijnrichting van de verlichting. Dit heeft dus absoluut onze aandacht.</p> |
| 26. | <p>Vraag: Riolvervanging is noodzakelijk. Betreft het hier het hoofdriool onder het te renoveren wegoppervlak? Of betreft het ook renovatie van riool bij de woonhuizen van de bewoners, waarbij de tuinen en straatjes ook op de schop moeten?</p> <p>Antwoord:</p> |

| | |
|-------------------|---|
| | <p>De gemeente is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud aan de hoofdriolering. Aan de overzijde van de watergang ligt deze hoofdriolering in particuliere tuinen. Bij de vervangingswerkzaamheden zullen daarom werkzaamheden in particuliere tuinen en de toegangswegen plaatsvinden. De afstemming van deze werkzaamheden volgt op een later tijdstip.</p> <p>Op het moment dat wij meer weten over de uitvoeringsperiode en -methode van de rioolvervanging nemen wij contact met u op. U zult dan worden uitgenodigd voor een bewonersbijeenkomst.</p> |
| <p>27.</p> | <p>Vraag: Kunnen de in-/uitritten zo breed mogelijk gehouden worden en gemarkeerd worden? Er wordt soms erg krap op de in-/uitrit geparkeerd, waardoor het zicht zeer slecht is. Dit leidt tot gevaarlijke situaties</p> <p>Antwoord: Veel bewoners hebben aangegeven in de huidige situatie last te hebben van geparkeerde auto's en slecht zicht bij het uitrijden van de uitrit. Aangezien het laten vervallen van parkeerplaatsen voor de meeste bewoners geen optie is, zijn er slechts kleine verbeteringen mogelijk.</p> <p>Dit zijn de maatregelen die in het schetsontwerp zijn doorgevoerd:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Door het verlagen van de snelheid van het doorgaande verkeer wordt de verkeersveiligheid bij het in- en uitrijden van inritten vergroot - De inritten voldoen aan de geldende maatvoerings- en inrichtingseisen - De inritten worden gemarkeerd door verschillende materialen toe te passen. De parkeervakken bestaan uit de huidige klinkerverharding en hebben een schuine band langs het asfalt. De inritten bestaan uit tegels en hebben inritblokken langs het asfalt. Hierdoor is er meer onderscheid tussen parkeervakken en inritten dan in de huidige situatie. - Om het zicht zoveel mogelijk te verbeteren worden de parkeervakken naar het zuiden verschoven en de inrit naar het noorden, zodat er een stukje vrij zicht ontstaat voor de laatst geparkeerde auto - De middengeleider is slechts een visuele geleider voorzien van rood asfalt, hierdoor blijft het mogelijk om ook met een aanhanger de inrit te gebruiken. Wellicht zal er deels over de andere rijstrook gedraaid worden, maar vanwege de lagere snelheden achten wij dit acceptabel - Wij adviseren bewoners om achteruit de inrit in te rijden, zodat er bij het uitrijden maximaal zicht is. <p>In het schetsontwerp is getracht de meest optimale situatie te creëren. Het ontwerp zal daarom niet worden aangepast.</p> |
| <p>28.</p> | <p>Opmerking: Wij zijn erg positief over het ontwerp. Het zal de veiligheid van voetgangers en fietsers zeker ten goede komen. En zoals het er nu uitziet voor ons, de trillingshinder en schade aan de woning zeker reduceren.</p> |
| <p>29.</p> | <p>Vraag: In de dwarsdoorsnede 2 (t.h.v. Vlielandseweg 131/60) wordt getoond dat in het huidige profiel de parkeervakken op gelijke hoogte zijn met de rijbaan, terwijl in het profiel concept schetsontwerp de parkeervakken op een hoger niveau dan de rijbaan liggen en het trottoir op gelijke hoogte met de parkeervakken ligt.</p> <p>Wij maken dagelijks mee dat alle automobilisten hun auto ruimschoots op het trottoir neerzetten en het hen niet interesseert of er nog voldoende ruimte voor de voetgangers overblijft. Enkele malen meegemaakt dat iemand met een invalidewagen of rollator de weg op moest om hun weg te kunnen vervolgen. Het weglaten van een fysieke belemmering zoals een trottoirband nodigt de automobilisten alleen maar uit om nog sneller en onzorgvuldiger hun auto op het trottoir te dumpen. Als ik daar op het trottoir</p> |

| | |
|-----|--|
| | <p>zou lopen en achter mij een auto aan komt rijden om daar te parkeren zou dat mij een zeer onveilig gevoel geven vanwege de ontbrekende trottoirband.</p> <p>Het lijkt mij zeer naïef om te denken dat de automobilisten in het nieuwe profiel zich ineens keurig gaan gedragen en alleen in de parkeervakken gaan parkeren en niet meer deels op het trottoir.</p> <p>Antwoord:</p> <p>Het toepassen van verhoogde parkeervakken is een weloverwogen keuze geweest en is afgestemd met de klankbordgroep van bewoners. We zien in de huidige situatie dat geparkeerde auto's regelmatig hun wielen ruim over de trottoirband zetten. De trottoirband heeft blijkbaar niet het gewenste effect. Parkeerders willen afstand tot de rijbaan en parkeren daarom deels op de stoep. Daarbij geldt ook dat als de één het doet, de ander volgt.</p> <p>In het schetsontwerp hebben wij de volgende maatregelen getroffen om deze overlast te voorkomen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Doordat de snelheid op de Vlielandseweg omlaag gaat zal de behoefte om de auto verder van de weg te parkeren afnemen. - Tussen de rijweg en het parkeervak komt een scheiding van 30 cm in de vorm van een betonstraatsteen en een schuine band. Dit zorgt ervoor dat auto's minder dicht op de rijweg geparkeerd staan. - De parkeervakken worden voorzien van de huidige klinkerverharding en het trottoir van grijze betontegels. Door dit verschil is er een duidelijk onderscheid tussen de parkeervakken en het trottoir - Juist door het vervallen van de trottoirband tussen het parkeervak en het trottoir zal een geparkeerde auto minder ver over de rand van het parkeervak staan dan nu het geval is. Automobilisten willen hun band juist ruim over de trottoirband zetten en niet half erop. We hebben liever dat de auto's een klein stuk op het trottoir staan dan verder zoals nu het geval is. <p>Wij onderkennen uw zorgen en hebben getracht om in het ontwerp juist de overlast van geparkeerde auto's te beperken. U heeft gelijk dat we het gedrag van automobilisten niet volledig kunnen sturen. We weten wel uit dat de huidige situatie niet werkt, vandaar dat wij vertrouwen hebben in de gemaakte keuzes in het ontwerp.</p> |
| 30. | <p>Vraag:</p> <p>Onze smalle voortuin is destijds door een lage muur gescheiden van het trottoir. Deze muur is door de Gemeente Pijnacker in dezelfde stijl gemetseld als van ons huis. Mijn angst is dat door alle komende werkzaamheden aan de weg en het trottoir en het zware werkverkeer en tractoren de muur ernstig zal worden beschadigd.</p> <p>Ik hoop dat de gemeente maatregelen zal treffen om beschadigingen van de muur te voorkomen.</p> <p>Antwoord:</p> <p>Ik kan u verzekeren dat de muurtjes tussen het trottoir en de tuinen onze aandacht hebben. Er zijn meerdere woningen die een tuinmuur hebben en de gemeente hecht eraan deze muurtjes te behouden. In het bestek van de aannemer is de eis opgenomen dat bij de uitvoering van de werkzaamheden de muurtjes onbeschadigd moeten blijven. Op het moment dat wij gaan starten met de werkzaamheden wordt er een bewonersbijeenkomst georganiseerd en zal dit onderwerp verder ter sprake komen.</p> |
| 31. | <p>Vraag:</p> <p>Wij zien dat de snelheid met het ontwerp geremd wordt maar de afscheidingshaagjes zouden we ook graag op een hoogte zien dat we geen last hebben van de autolichten van de Boezemweg.</p> <p>Antwoord:</p> <p>In verband met het zicht van fietsers en automobilisten kan deze heg helaas niet hoger worden uitgevoerd dan in het schetsontwerp is aangegeven.</p> |

| | |
|------------|--|
| | Deze heg zal de hinder van inschijnende koplampen van auto's uit de Boezemweg wel beperken ten opzichte van de huidige situatie. |
| 32. | <p>Opmerking: Wij zijn zeer content met het ontwerp. Een hele verbetering qua:</p> <ul style="list-style-type: none"> - veiligheid (o.a.. geen vrachtverkeer ingang Boezemweg!) - geluidsoverlast - groenvoorziening - aanzien van de weg <p>Als het zo uitgevoerd wordt, is het de overlast van de uitvoering ruimschoots waard!</p> |
| 33. | <p>Vraag: Ik vraag speciale aandacht voor de veiligheid van het fietspad. Het fietspad wordt voor een groot deel gebruikt door fietsers, brommers, scooters en voetgangers. Bij de fietsers bevinden zich vaak ouders met kleine kinderen naast zich, waardoor de passeermogelijkheid gering is i.v.m. tweerichtingsverkeer op het pad. Dit levert regelmatig gevaarlijke situaties op.</p> <p>Antwoord: Het verbeteren van de verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers is een belangrijk uitgangspunt geweest bij het opstellen van het schetsontwerp. De belangrijkste verbetering van de verkeersveiligheid is de verbreding van het fietspad. In de huidige situatie is het fietspad gemiddeld 2,75 meter breed. In de nieuwe situatie wordt het fietspad verbreed naar maximaal 3,50 meter. Deze verbreding maakt het makkelijker voor fietsers (en voetgangers) om elkaar te passeren.</p> <p>Andere maatregelen die de veiligheid op het fietspad vergroten zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Het asfalteren van het fietspad. Dit vergroot het comfort en zorgt ervoor dat er minder onvlakheden zijn; - De haag tussen het fietspad en de rijbaan zorgt voor een goede scheiding tussen het autoverkeer en fietsers <p>Deze maatregelen zorgen voor een verbetering van de verkeersveiligheid op het fietspad ten opzichte van de huidige situatie.</p> |
| 34. | <p>Vraag: Niet duidelijk is of de groenstrook naast het trottoir die door de meeste bewoners zelf zijn ingericht en onderhouden, aangepast worden. Mijn voorkeur: niet aanpassen</p> <p>Antwoord: De groenstrook tussen het trottoir en uw perceel is openbaar gebied. Op dit moment wordt het technisch ontwerp uitgewerkt en daaruit blijkt welke rioleringswerkzaamheden per locatie zullen worden uitgevoerd. Afhankelijk van de vereiste werkzaamheden kan worden bepaald of de groenstrook gehandhaafd kan blijven of niet. Indien de groenstrook gehandhaafd kan blijven is ons standpunt dat de groenstrook intact blijft. Na de reconstructiewerkzaamheden zal worden beoordeeld of het verstandiger is om deze groenstrook te bestempelen als "Bewonersgroen". Daarin wordt vastgelegd dat de grond eigendom is van de gemeente en dat de bewoners het onderhouden.</p> |
| 35. | <p>Vraag: Ik vraag me af of de nieuwe oversteekplaats bij de huidige noordelijke bushalte (die komt te vervallen) voldoende verkeers- en snelheidsremmende werking heeft.</p> <p>Antwoord: Bij het ontwerp van de Vlielandseweg worden een aantal maatregelen genomen om de snelheid te verlagen. Drempels zijn niet mogelijk, doordat dit trillingen veroorzaakt. De maatregelen zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Het versmallen van de rijbaan - Het toepassen van slingers in de vorm van middeneilanden bij de Boezemweg en kruispunt De Scheg |

| | |
|-----|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> - Het toepassen van optische versmallingen in de vorm van de haag ten zuiden van De Scheg en verhoogde parkeervakken - Het toepassen van afwijkende asfaltkleuren ter plaatse van oversteeklocaties <p>De genomen maatregelen moeten ertoe bijdragen dat de oversteekbaarheid van de Vlielandseweg verbeterd ten opzichte van de huidige situatie.</p> |
| 36. | <p>Vraag: Een voor mij lastig te accepteren punt, is het niet rechts/linksafslaan bij de uitgang van de Boezemweg. Vanaf mijn woonhuis naar mijn bedrijf op de Boezem, wordt het 1000 mtr verder rijden. Het aantal auto's dat in de spits als de Nieuwkoopseweg is afgesloten, links/rechts af wil is zeer klein en kan geen probleem opleveren.</p> <p>Antwoord: Het afslagverbod bij de Boezemweg zorgt voor <u>ruimte</u> op het kruispunt. Door deze ruimtewinst kan er een veilige voetgangersoversteek worden gemaakt. Vandaar dat het niet mogelijk is om buiten spijstijden het afslagverbod te laten vervallen. Het verbeteren van de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers weegt op tegen het omrijden via de Katwijkerlaan voor autoverkeer.</p> |
| 37. | <p>Vraag: Het smalle fietspad tussen 131 en 147 lijkt mij niet veilig gezien de steeds grotere aantallen en ook sneller rijdende e-bikes. Kan dit verbeterd worden?</p> <p>Antwoord: De beschikbare ruimte op dit stuk van de Vlielandseweg is beperkt door de woningen langs het fietspad en de watergang. Er zijn slecht kleine verbetering mogelijk. Door de rijbaan 0,95 meter te versmallen ten opzichte van de huidige situatie is er iets ruimte beschikbaar om een schikstrook tussen het fietspad en de rijbaan te maken. Door deze schrikstrook hebben fietsers iets meer manoeuvreerruimte en is er meer afstand tot het autoverkeer. Verder wordt het fietspad geasfalteerd, waardoor er meer rijcomfort en minder onvlakheden zijn. De verkeersveiligheid wordt daarmee iets verbeterd ten opzichte van de huidige situatie.</p> |
| 38. | <p>Vraag: Onze ervaring is dat een snelheidsbeperking van 30 km/uur niets helpt. Welke maatregelen gaan hier voor zorgen?</p> <p>Antwoord: Met de reconstructie van de Vlielandseweg worden een aantal maatregelen toegepast waardoor het autoverkeer gestimuleerd wordt langzamer te rijden. Maatregelen die worden toegepast zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Versmalling van de rijbaan voor autoverkeer - Toepassen van slingers in de vorm van middeneilanden bij de Boezemweg en kruispunt De Scheg - Optische versmallingen door het toepassen van een haag tussen fietspad en rijbaan (ten zuiden van De Scheg) en verhoogde parkeervakken <p>Uiteraard kunnen wij het gedrag van automobilisten niet voorspellen, maar dit zijn maatregelen die ertoe moeten leiden dat automobilisten zich aanpassen aan de vormgeving van de weg en snelheid minderen. De snelheid ten opzicht van de huidige situatie zal waarschijnlijk wel verlaagd worden. Conform het verkeersonderzoek wordt het effect van de maatregelen gemonitord en worden snelheidsmetingen uitgevoerd.</p> |

