

Vraag/voorstel:

Waarom ontwerpt u dit deel van de N223 niet op een maximale snelheid van 60 km/u? Dat verhoogt de verkeersveiligheid, zonder dat er kosten mee gemoeid zijn en vermindert uitstoot en geluid. Bovendien is er nog steeds aanwezigheid van landbouwverkeer over de hele lengte van dit traject (max. 40 km/u).

Antwoord:

Dit is een gebiedsontsluitingsweg ingericht conform de snelheid van 80 km/u. Een afwijking hiervan zorgt voor een onduidelijk en inconsequent wegbeeld (op het gehele traject van de N223 geldt een maximumsnelheid van 80 km/u). Daarnaast zou een verlaging van de snelheid tegenstrijdig zijn met provinciaal beleid. Handhaving op deze snelheid zal met deze inrichting niet mogelijk zijn. De vermindering van uitstoot en geluid zal bovendien beperkt zijn. Bij de ruimtelijke procedures volgen uiteraard ook nieuwe geluidsonderzoeken.

Dat landbouwverkeer nog toegestaan is op delen van de N223 is aangegeven in de presentatie.

Vraag/voorstel:

Als de parallelwegen worden uitgevoerd met 5,5 m breedte met twee fietsuggestiestroken, hoe handhaaft u dan de 30 km/u? Is dit geen standaard inrichting voor 60 km/u? Is er een maximum snelheid verbonden aan de inrichting als fietspad met "gaststrook" (laatste voorbeeld in presentatie)?

Antwoord:

De naleving van de maximumsnelheid in 30 km/u zones moet komen uit de inrichting en het gebruik van de weg en in mindere mate uit handhaving. 30 km/u wordt in de regel niet of nauwelijks gehandhaafd. De inrichting kan van toepassing zijn op beide snelheidsregimes, met kleine verschillen in het profiel (breedtes) en aanvullende maatregelen (denk aan snelheidsremmers). Het idee achter de snelheidsverlaging is dat de snelheidsverschillen hiermee verlaagd worden tussen gemotoriseerd en langzaam verkeer, hetgeen de verkeersveiligheid ten goede komt (advies SWOV).

Ten aanzien van een mogelijke fietsstraat: deze zal altijd een maximale snelheid van 30km/u kennen.

Vraag/voorstel:

- 1. Bomenvraag: Bij ons perceel zijn voorjaar 2016 alle bomen (ca. 25!) gerooid. Nu meer geluidsoverlast, wanneer komen deze bomen terug?**
- 2. Bij ons voor is in de voorgesprekken besproken om geluidsdemping/- wal aan te brengen. Zie ik niet terugkomen.**

Antwoord:

1. Er zijn inderdaad enkele bomen verwijderd, waarbij een aantal kleine zijn gehandhaafd. De bomen die verwijderd zijn, waren populieren van 45 jaar oud, die veel takken verloren en daarmee een gevaar waren voor het verkeer. In het kader van dit project is er extra aandacht voor de groeninrichting van het gebied rond de brug. Hierbij zal opnieuw invulling worden gegeven aan bomen en andere groenelementen. De geluidswerende functie van bomen wordt veelal als subjectief ervaren. Bomen worden bijvoorbeeld niet meegenomen in geluidsberekeningen.

Afstemming met bewoners ten aanzien van een beplantingsplan op perceel 704 heeft inmiddels plaatsgevonden.

2. Er wordt in het kader van de ruimtelijke procedures een nieuw geluidsonderzoek uitgevoerd. Hieruit zal naar voren komen of geluiddempende maatregelen wettelijk nodig zijn op deze locatie (en op het gehele traject).

Vraag/voorstel:

**Extra parkeerplaatsen in groene halfverharding nabij de bushalte.
Mogelijkheid bekijken of de fietstunnel niet anders gepositioneerd kan worden zodat fietsers uit De Lier van Zuid naar Noord kunnen zonder omweg. Spaart tijd bij de VRI
Klaas Engelbrecht.**

Antwoord:

Een verlegging van de tunnel zal vanuit ruimtelijke inpasbaarheid en kosten niet realistisch zijn.

Vraag/voorstel:

- 1. De parallelweg uitvoeren als fietsstraat. Elke automobilist, bestuurder van landbouwvoertuig weet dan dat hij/zij zich als gast moet gedragen en aan de max. 30km/u. Obstakels om verkeerssnelheid te verlagen kunnen dan minder zijn dan bij fietssuggestiestroken.**
- 2. Turborotondes werken mijns inziens niet snelheidverlagend (zoals SWOV/PARK aangeven). Praktijk is dat ze gebruikt worden als inhaalstrook. Kruispuntvariant is dus een betere optie.**

Antwoord:

1. Verzoek om de parallelweg in te richten als fietsstraat nemen wij in overweging en maakt deel uit van het vervolgonderzoek richting het definitieve ontwerp van de weg.
2. Meerstrooksrotondes hebben inderdaad nog een bepaalde passeersnelheid die rond 40 km/u kan liggen voor autoverkeer (voor groter transport ligt dit aanzienlijk lager). Wel is dit op het kruisingsvlak dusdanig lager: bij een voorrangskruising passeert verkeer de kruising immers gewoon met de maximale snelheid: 80 km/u. Dit zorgt voor een aanzienlijke veiligere conflictzone bij een meerstrooksrotonde. Daarnaast biedt de meerstrooksrotonde een inhaalbaarheid van autoverkeer ten opzicht van langzamer landbouwverkeer. Hierdoor nemen ongewenste en zeer verkeersonveilige inhaalmanoeuvres op de hoofdrijbaan af.

Vraag/voorstel:

De rotonde wordt verhoogd aangelegd en alle begroeiing moet wijken om vrij uitzicht op de polder op te leveren. Dit is voor de automobilist misschien wel prettig, maar niet voor omwonenden van Woudseweg 180 t/m 184. Graag aandacht voor de visuele aspecten die de verhoogde rotonde (licht, uitstoot en uitzicht op verkeer) opleveren.

Antwoord:

Ten aanzien van de verlichting zal nader bekeken worden hoe deze met zo min mogelijk horizonvervuiling voor de omgeving ingepast kan worden (denk aan vernieuwende verlichtingstechnieken, zoals LED). De landschappelijke inpassing (ook in relatie tot de beleving van de omwonenden) zal nog nader ingevuld worden in overleg met de gemeente, landschapsarchitect en omwonenden.

Vraag/voorstel:

Graag gepaste beplanting om de rotonde heen, zonder verkeershinder te veroorzaken. Maar zodat de rotonde niet in het landschap zichtbaar is, of voor lichtoverlast kan zorgen. Zoals bij Klaas Engelbrechtsweg bijvoorbeeld. En dan natuurlijk een koe in het midden van de rotonde als welkom in Midden-Delfland. Van polyester of van gaas (betongaas) en klimop.

Antwoord:

Ten aanzien van de verlichting zal nader bekeken worden hoe deze met zo min mogelijk horizonvervuiling voor de omgeving ingepast kan worden (denk aan vernieuwende verlichtingstechnieken, zoals LED). De landschappelijke inpassing (ook in relatie tot de beleving van de omwonenden) zal nog nader ingevuld worden in overleg met de gemeente, landschapsarchitect en omwonenden.

Voorstel van een koe wordt overwogen.

Vraag/voorstel:

Geen bezwaar parallelweg, maar uitritten met vrachtverkeer.

Antwoord:

Alle bochten en uitritten zullen getoetst worden met een rijcurvesimulatieprogramma, waarbij het maatgevende voertuig (vrachtauto/landbouwvoertuig) gehanteerd wordt. Daar waar nodig wordt het ontwerp aangepast.

Vraag/voorstel:

- 1. Hoeveel middelbare scholieren fietsen van De Lier naar Delft, wat is een veilige route? (inclusief veilige oversteek! Het dorp ligt aan de noordkant, terwijl er een stuk fietspad ontbreekt).**
- 2. Grote voorkeur voor een fietsstraat i.p.v. een parallelweg.**
- 3. Veilige oversteek bij rotonde Molenlaan voor fietsers maken.**
- 4. Geen mogelijkheid bieden aan verkeer dat parallelweg als sluiproute wil gebruiken (bij De Lier steken ze illegaal door).**

Antwoord:

1. Er zal aanvullend onderzoek uitgevoerd worden naar fietsintensiteiten en -routes om het ontwerp hier op aan te sluiten. De Woudseweg is ook onderdeel van de belangrijke regionale fietsroute De Lier-Delft. We hebben dan ook veel aandacht voor het faciliteren van een veilige en comfortabele fietsverbinding. We sluiten zoveel mogelijk aan bij bestaande en geplande fietsvoorzieningen, waaronder de bestaande fietstunnel bij de Molenlaan.
2. Wordt meegenomen.
3. Wordt overwogen.
4. Is onder de aandacht, wordt meegenomen.

Vraag/voorstel:

De parallelweg aan de zuidzijde eindigt bij de inrit naar onze laan en gaat dan over in een fietspad. Zoals nu getekend moeten vrachtwagens en tractoren een haakse bocht maken om de laan in te draaien, deze mag niet te krap zijn! Dus graag aandacht en overleg voor dit punt.

Antwoord:

Alle bochten en uitritten zullen getoetst worden met een rijcurvesimulatieprogramma, waarbij het maatgevende voertuig (vrachtauto/landbouwvoertuig) gehanteerd wordt. Daar waar nodig wordt het ontwerp aangepast. Dit is inmiddels ook met de bewoners besproken.

Vraag/voorstel:

Bij de nieuwe fietsoversteek van de Lotsweg is het wenselijk dat het stoplicht aansluit bij het groen als je de Woudseweg oversteekt. Een groene golf voor fietsers dus!

Antwoord:

Een groene golf voor fietsers is niet mogelijk gezien de verkeersintensiteiten (onder andere van en naar de A4) die op het kruispunt verwerkt moeten worden.

Vraag/voorstel:

Bij het uitrijden Molenlaan met groot vrachtverkeer is de huidige ruimte op het asfalt minimaal. Graag grote aandacht voor deze benodigde ruimte en de situatie met de fietsers richting houten fietsbrug richting De Lier. Omdat de Molenlaan ter hoogte van de woningen nr. 1 en 1a zéér smal is moeten grote vrachtwagens de bocht/insteek al gemaakt hebben op betreffende kruising.

Antwoord:

Alle bochten en uitritten zullen getoetst worden met een rijcurvesimulatieprogramma, waarbij het maatgevende voertuig (vrachtauto/landbouwvoertuig) gehanteerd wordt. Daar waar nodig wordt het ontwerp aangepast. Dit is inmiddels ook met de ondernemers aan de Molenlaan besproken.

Vraag/voorstel:

Parallelweg/fietspad z.s.m. in werking stellen (zuidkant Woudseweg). Wij kunnen daar nu al gebruik van maken (uit via carpoolplaats). Elke dag is het voor ons een gevaar om erop en eraf te komen.

Antwoord:

Dit gedeelte wordt samengevoegd met sub-scope Lotsweg en eerder in uitvoering gebracht.

Vraag/voorstel:

- 1. Houd rekening met een verkeerstroom van +/- 50 auto's van kerkbezoekers die naar de rotonde komen: is de parallelweg breed genoeg om elkaar te passeren?**
- 2. Huidige kruising heeft dringend bermonderhoud nodig!**

Antwoord:

1. Ja, de parallelweg is breed genoeg voor auto's om elkaar te passeren. Ook een auto en een vrachtwagen/landbouwvoertuig kunnen elkaar passeren (zij het met gepaste snelheid).
2. Er is recent onderhoud gepleegd aan de bermen langs de N223 om voor de komende periode de verkeersveiligheid te verbeteren. Ook de bermen bij het kruispunt met het 't Woudt zijn hierin meegenomen.

Vraag/voorstel:

- 1. Wordt er aandacht besteed aan of maatregelen om koplamplicht af te schermen van de omgeving bij de rotonde?**
- 2. Openbare verlichting op rotonde zoveel mogelijk beperken.**

Antwoord:

Ten aanzien van de verlichting zal nader bekeken worden hoe deze met zo min mogelijk horizonvervuiling voor de omgeving ingepast kan worden (denk aan vernieuwende verlichtingstechnieken, zoals LED). De landschappelijke inpassing (ook in relatie tot de beleving van de omwonenden) zal nog nader ingevuld worden in overleg met de gemeente, landschapsarchitect en omwonenden.

Vraag/voorstel:

Graag parkeerplaatsen maken aan de zuidzijde van de rotonde. Dit om mogelijkheden te maken om mensen af te zetten of op te halen van de bus.

Antwoord:

In het ontwerp zijn enkele parkeerplaatsen voorzien langs de Woudselaan. Deze kunnen ook de functie van K&R parkeerplaats vervullen. Verder is het ook toegestaan om bij een bushalte te parkeren voor het onmiddellijk laten in- of uitstappen van passagiers.

Vraag/voorstel:

Eind-begin parallelwegen: auto/vrachtautoverkeer gaat illegaal van en naar hoofdrijbaan van de N223. Hoe wordt dit voorkomen bij de Koelaan en 't Woudt als parallelweg overgaat in fietspad? En bij het bestaande, aan de kant van De Lier. Fietstrook Lotsweg rechtsaf Oude Woudseweg richting De Lier. Gaan hier geen vrachtauto's/landbouwverkeer gebruik van maken? Als opstelstrook als deze de kruising op willen rijden. Zijn de beide autorijstroken breed genoeg voor brede vrachtauto's en landbouwverkeer om elkaar te passeren?

Antwoord:

In het ontwerp besteden we aandacht aan het voorkomen van het overrijden van de berm. De aan te brengen voorzieningen moeten ook bijdragen aan een verhoogde verkeersveiligheid van verkeer op zowel de hoofdrijbaan als de parallelrijbaan. Welke dit zullen zijn, wordt nog onderzocht. Bij de overgang van parallelweg naar fietspad zijn de eerder voorgenomen paaltjes verwijderd op advies van het SWOV. Het opstellen voor de kruising zal op het fietspad niet mogelijk zijn door een verhoogde band. De autorijstroken veranderen niet en zijn breed genoeg.