

Vraag en antwoord n.a.v. digitale informatiebijeenkomst 3 februari 2021

Project: Reconstructie Koninginnebuurt Langbroek
 Referentie: Informatieavond
 Datum: 03-03-2021

01 Vraag	Is het niet beter om de laadplekken op de Marijkelaan te realiseren? Tussen de Irenelaan en de Beatrixlaan. Daar is minder parkeerdruk dan op de Julianalaan.
Reactie	<i>In overleg met EigenWijkse Energie Coöperatie, welke de aanleg en exploitatie van laadvoorzieningen verzorgt, is eerder vastgesteld dat een locatie aan de Julianalaan het meest centraal ligt voor gebruikers in Langbroek. Ook heffen wij op deze locatie geen bestaande parkeerplaatsen op voor nieuwe elektrische plaatsen.</i> <i>Op basis van uw opmerkingen tijdens de informatieavond onderzoeken wij, in samenwerking met EWEC, de komende tijd nogmaals welke locatie het meest geschikt is. Dit op basis van de parkeerbalans, potentie en het bereik van de locatie (bediedingsgebied). Bij het presenteren van het definitieve plan informeren wij u over de gemaakte keuze.</i>
02 Vraag	Elektrisch parkeren kun je ook verdelen tussen beide straten?
Reactie	<i>Het is op dit moment economisch gezien niet rendabel om op twee aparte locaties één laadpaal met twee parkeerplaatsen realiseren. De opbrengsten wegen dan niet op tegen de aanlegkosten. Op dit moment is het alleen rendabel om op één locatie twee laadpalen te plaatsen voor vier parkeerplaatsen.</i>
03 Opmerking	De parkeerdruk aan de Julianalaan is inderdaad heel hoog
Reactie	<i>Zie reactie onder 01.</i>
04 Vraag	Blijft parkeerverbod aan de westzijde Margrietlaan van toepassing?
Reactie	<i>Ja deze blijft van toepassing. Evenals het parkeerverbod in de Irenelaan aan de oostzijde.</i>
05 Vraag	De grijze kasten die tussen Beatrixlaan en Doornseweg staan belemmeren het zicht en zouden het beste verplaatst worden. Of wellicht lager maken of een stukje ingraven?
Reactie	<i>Wij hebben hierover contact opgenomen met de provincie en de desbetreffende NUTS-partijen. Wij gaan na of alle partijen het eens zijn dat een verplaatsing vanuit verkeersveiligheid noodzakelijk is én of dit mogelijk is. Bij het presenteren van het definitieve plan informeren wij u over de gemaakte keuze.</i>
06 Vraag	Irenelaan sluit aan op de Frisodreef, misschien wel chique om dezelfde bomen in de Irenelaan te zetten als nu in de Frisodreef staan?
Reactie	<i>In de Frisodreef staan Liquidambar styraciflua, ofwel Amberbomen. Deze bomen hebben relatief veel worteldruk, waardoor deze niet gewenst zijn in de smallere straten als de Irenelaan. Door de aanwezigheid van kabels en leidingen en de komst van het nieuwe riool is de ruimte in de ondergrond beperkt. In de Irenelaan en Margrietlaan is gekozen voor het afwisselend toepassen van de Pluim-es 'Paus Johannes Paulus II' en Veldesdoorn 'Green Column'.</i>
07 Opmerking	Mooie boom de Japanse Sierkers
Reactie	<i>Hoewel dit een mooie boom is, is deze vanuit praktische overweging niet toegepast in de Margrietlaan en Irenelaan. De lage en brede kroonvorm van dit type boom raakt snel beschadigt door hogere voertuigen (bijvoorbeeld een bestelbus). Gezien de tijdens de informatieavond uitgesproken voorkeur, is besloten wel een Japanse Sierkers te plaatsen in het plantsoen aan de Julianalaan.</i>

08 Opmerking	Japanse Notenboom is ook een fraaie boom voor deze buurt
Reactie	<i>In de Irenelaan en Margrietlaan is gekozen voor het afwisselend toepassen van de Pluim-es 'Paus Johannes Paulus II' en Veldesdoorn 'Green Column. Dit aangezien deze qua afmetingen en vorm het meest passen bij de inrichting van de straat.</i>
09 Vraag	Er wordt ook te hard gereden in Margrietlaan-Noord. Wat voor maatregelen worden in dit deel genomen?
Reactie	<i>De nieuwe inrichting is passend bij een 30 km/u woongebied. Een smal profiel, de nieuwe bomen in ruimere boomvakken met lage beplanting. Deze inrichting schept een duidelijke verwachting. Verdere snelheidremmende maatregelen (denk hierbij aan drempels of verspringen in de weg) zullen eerder tot hinder en/of verkeersonveiligheid leiden. Denk hierbij aan trillingen, geluid en ongewenst gedrag.</i>
10 Vraag	De Margrietlaan zuid - Margrietlaan noord - Constantijndreef is een sluiproute om kruising bij Langbroekerdijk-Doornseweg te vermijden. hoe kunnen jullie dat oplossen?
Reactie	<i>Ons beeld is niet dat deze verkeersstroom groot is qua getallen. Hoewel overlast van verkeer dat geen bestemming in de buurt heeft uiteraard ongewenst is. Met de nieuwe inrichting van de Margrietlaan-Zuid willen wij een snelheidverlagend effect creëren. Dit door het plaatsen van lage beplantingsvakken, een aantal nieuwe bomen en een verhoogd trottoir aan de oostzijde. Het instellen van eenrichtingsverkeer in een aantal straten om eventueel sluijverkeer tegen te gaan is overwogen. Dit leidt echter tot meer nadelen dan dit oplevert en is dan ook niet verder uitgewerkt.</i>
11 Vraag	Ik heb een vraag over riolering op eigen terrein in combinatie met hemelwaterafvoer en hoe dat op te lossen
Reactie	<i>Bij elke woning zullen wij 2 huisaansluitingen aanbrengen; 1 voor vuilwater en 1 voor regenwater. Vanuit de gemeente zullen wij tevens het afkoppelen van de voorzijde van woningen en bedrijven faciliteren. Dit betekent veel maatwerkoplossingen en het afspraken maken met eigenaren en bewoners als zij hier voor openstaan. Hoe wij dit precies willen gaan opzetten wordt nog afgestemd met de aannemer.</i>
12 Opmerking	De locatie t.h.v. de N227 zal altijd een conflictpunt blijven, probleem zit hem in een aantal factoren. Zicht, waarnemen, reactie tijd etc. Mijn ervaring wil dat er eigenlijk al hulpmiddelen zijn die dergelijke conflictpunten kunnen verbeteren. Lampen in het wegdek, middels sensoren die tijdig signaleren dat er verkeer op de kruisende locatie komen. De snorfiets, bromfiets als ook de intrede van de elektrische fiets maken het op dit punt nog lastiger.
Reactie	<i>Wij hebben dit voorstel besproken met de verkeerskundige van de provincie. Het kruispunt is voor de helft in beheer bij de provincie en de fietsroute langs de Doornseweg is onderdeel van een regionaal fietsnetwerk.</i> <i>Als je een dergelijk systeem toepast moet het werken en niet storingsgevoelig zijn. En bijvoorbeeld niet knipperen als er geen fietser aankomt, of vice versa. Dit leidt immers tot afbreuk aan de geloofwaardigheid en uiteindelijk het negeren van de signalen.</i> <i>Gezien de situatie hier ter plaatse, een fietspad overgaand in een parallelweg (de Beatrixlaan), is een dergelijk systeem hier naar verwachting niet toereikend. Dit door bijvoorbeeld afslaand auto- en fietsverkeer. Vanuit de provincie wordt dit systeem uitsluitend toegepast op (onduidelijke en/of onveiligere) fietsoversteken (fietspaden).</i> <i>De voorgenomen verbetering verduidelijkt ons inziens de situatie al aanzienlijk.</i>