

1. Samen naar 30 km

“voor de raad wordt schriftelijk teruggekomen op vraag of grens bebouwde kom verlengd kan worden”

Reactie: Een komgrens geeft aan dat de weggebruiker een gebied binnengaat waarbinnen een ander verkeersgedrag is vereist. Het betreft niet alleen een aangepast snelheidsniveau, maar ook een verhoging van het attentieniveau en een defensief rijgedrag. De overgang van het buitengebied naar de bebouwde kom ligt in de praktijk lang niet altijd op de juiste locatie. Een van de oorzaken is dat de komgrens in het verleden op grond van veel wetten, besluiten en regelingen kon worden vastgesteld.

Bij het ontwerp van komgrenzen komen wettelijke eisen aan de orde omtrent de locatie, de inrichting en vormgeving van komgrenzen. Gemeenten kunnen inderdaad een komgrens aanpassen op basis van veranderingen zoals nieuwe bouwprojecten, verkeerssituaties of verkeersveiligheidsmaatregelen.

2. Regels voor 30km per uur buiten de bebouwde kom

Reactie: Een 30 km/u limiet buiten de bebouwde kom is ongebruikelijk en alleen van toepassing op specifieke situaties, zoals een speciaal ingerichte fietsstraat of een tijdelijke snelheidsverlaging bij een werk buiten de bebouwde kom, maar niet voor een standaard 80 of 60 km/u weg. Een overgang naar een 30 km/u zone vereist een geleidelijke snelheidsreductie voordat de 30 km/u zone begint, om het snelheidsverschil te verkleinen.

3. Vraag over verhoging van drempel op berm Leidsevaartweg en extra paaltjes

Reactie: Het aanbrengen van een verhoogde berm tussen de rijbaan van de Leidsevaartweg en de Leidsevaart verbetert niet de verkeersveiligheid. De Leidsevaartweg is een erg smalle weg en er moet wel een mogelijkheid blijven om goed uit te kunnen wijken voor de incidenteel bredere voertuigen die er rijden. De impact van het aanrijden van een eventuele verhoogde berm tussen de rijbaan van de Leidsevaartweg en de Leidsevaart kan voor gevaarlijke situaties zorgen. Een verhoogde berm zal dicht op de rijbaan komen dan de huidige bermpaaltjes. Bij uitwijkgedrag kan een verhoogde berm dicht op de rijbaan ervoor zorgen dat een voertuig plots uitwijkt naar het midden van de weg en kan daarmee gevaar kan opleveren voor tegemoetkomend verkeer. Wanneer een voertuig de verhoogde berm aanrijdt is er ook een kans aanwezig dat de bestuurder controle verliest over het voertuig en in de Leidsevaart terecht komt. Het is niet verstandig om een verhoogde berm aan te leggen tussen de rijbaan en het water.

De conclusie is dat het mogelijk moet zijn het aantal paaltjes op deze locatie uit te breiden. Wel is het verplaatsen richting de berm geen optie, omdat dit juist de verkeersonveiligheid vergroot. Op de Leidsevaartweg moet wel een mogelijkheid blijven om goed uit te kunnen wijken voor de incidenteel bredere voertuigen die er rijden. De impact van het omverrijden van een paaltje of uitwijkgedrag kunnen ervoor zorgen dat een auto plots uitwijkt naar het midden van de weg en daarmee gevaar kan opleveren voor tegemoetkomend verkeer. Kortom, het is verstandig meer paaltjes te plaatsen, maar niet om deze dicht tegen de berm te plaatsen. We nemen we nadrukkelijk mee in de bespreking met de omwonenden.

4. Beheerplan weg

Wat zijn de consequenties wanneer we besluiten voetpaden naar a-niveau te brengen?

Reactie: Hierop wordt mondeling teruggekomen.

5. Tunnel Leyduin

Wanneer is meer informatie te verwachten over het alternatieve voetpad?

Reactie: Er wordt onderzoek gedaan naar een route via de gronden van Waternet en Landschap Noord-Holland. Een aantal percelen zijn verpacht. Daarnaast zijn er uitdagingen i.v.m. de ligging in Natura 2000 gebied en de kosten van aanleg en beheer. De eerste informatie wordt momenteel verzameld en we komen hier op een later moment terug bij de raad.