

Inspraaknotitie Spaarndammerdijk

Inspraakbijeenkomst:

Datum: 19 mei 2015

Locatie: Dorpscentrum, Spaarndam

	Vraag	Antwoord gemeente	Inspreker
1	In het huidige ontwerp lijken de versmallingen, o.a. ter hoogte van de boezembrug, niet meer terug te komen. 1. Wat zijn/worden nu de concrete maatregelen om de <u>snelheid</u> op de dijk te verminderen? 2. Wat zijn/worden nu de concrete maatregelen om het <u>zware verkeer</u> op de dijk te weren? 3. Wat zijn/worden nu de concrete maatregelen om het <u>doorgaande verkeer</u> op de dijk te weren? 4. De huidige praktijk is dat er na de boezembrug(richting Haarlem) <u>hoge snelheden</u> worden gehaald (80 km P/u). Ik vrees dat, indien de versmallingen weggehaald worden en er geen andere maatregelen voor terugkomen, dit er zeker niet beter op wordt. 5. Ook het <u>zware verkeer</u> krijgt meer ruimte, en met meer ruimte zal ook de snelheid van het zware verkeer toenemen. 6. Daarbij zal er door het wegnemen van de snelheidsbeperkende maatregelen (versmallingen) een toename van het <u>doorgaande verkeer</u> ontstaan. Het "gecamouflerde" asfalt en de thermoplastisch markering zal voor bovenstaande punten geen oplossing bieden.	1. De dijk krijgt een verharding met een herkenbaar rijbaan gedeelte van 5 meter. Met markering wordt deze breedte visueel nog versmald tot 4,80 meter. Door het creëren van een rijbaan, die smaller is dan de huidige verharding, is het de verwachting dat automobilisten rustiger zullen rijden. Bovendien ontstaat er, door het eenduidige profiel, een situatie waarin automobilisten niet meer verrast worden door versmallingen of verbredingen van het profiel. Hierdoor zal er een rustiger beeld ontstaan. Het asfalt wordt in streetprint uitgevoerd; met een onderscheid tussen grijs ("trottoir") en rood (rijbaan). De streetprint in combinatie met de rode kleur versterkt de 30km zone. 2. Op de dijk geldt nu al een aslast beperking van 2,4 ton en een breedtebeperking van 2,2 meter. Deze beperkingen zullen ook in de nieuwe situatie blijven bestaan. 3. Dit project gaat over de inrichting van het wegdek van de dijk. In het plan kiezen we voor een 30km inrichting, zoals we die ook in andere woonstraten kennen. Het weren van doorgaand verkeer, met bv een flitspaal, is geen onderdeel van de werkzaamheden aan de weg 4,5 Voor de hele dijk stellen we voor om een rijbaan te maken die 5 meter breed is. Dat is smaller dan de huidige zwarte asfaltbaan die er nu ligt. Met deze rijbaan is er visueel altijd sprake van een smalle rijbaan, ook als er geen geparkeerde	1,2,6,8,9, 12,17,27, 29

Inspraaknotitie Spaarndammerdijk

Ik zou u willen vragen meer snelheid- en zwaar verkeer beperkende maatregelen in het plan op te nemen. Bijvoorbeeld door : - het creëren van versmallingen door het plaatsen van bloembakken, onder andere ter hoogte van de huidige versmallingen (boezembrug en kolk), evenals ter hoogte van het Havenplein. - het plaatsen van flitspalen ter controle van snelheid, zwaar verkeer en doorgaand verkeer gedurende de gehele dag. Er zijn wellicht additionele maatregelen te bedenken.	auto staat. Door deze eenduidige inrichting met een smal profiel verwachten we dat de automobilisten rustiger zullen rijden. De versmallingen die er in de huidige situatie zitten werken alleen als er tegenliggers zijn. Als deze er zijn kunnen er situaties ontstaan waarbij de automobilist harder gaat rijden om als eerste bij de versmalling te zijn of dat fietsers en voetgangers worden geblokkeerd omdat automobilisten uitwijken om de tegenligger langs te laten gaan. Een nadeel van de huidige versmallingen is dat het verkeer op de dijk vast komt te staan omdat het elkaar niet tegelijkertijd kan passeren. Hierdoor raken automobilisten geïrriteerd waarna ze als ze weer door kunnen rijden juist harder gaan rijden om de verloren tijd weer goed te maken. Een van de doelstellingen van de werkgroep was om juist geen verkeersopstoppen meer op de dijk te krijgen en de agressie te verminderen. Met het niet terugbrengen van de versmallingen verwachten we dat het verkeer rustiger rijdt omdat er geen noodzaak meer is om als eerste bij de versmalling te zijn. Ook voor grote voertuigen geldt dat de rijbaan smaller wordt. De verwachting is dat ook groot verkeer daardoor rustiger zal rijden. 6. De verwachting is niet dat automobilisten nu het dorp mijden omdat er versmallingen zijn. We verwachten ook niet dat het verwijderen van de versmallingen een aantrekkende werking zal hebben.	
---	---	--

Inspraaknotitie Spaarndammerdijk

3	Ik ben positief over de visuele oplossing die de gemeente voorstaat, dat past ook bij het karakter van het dorp. 1. Echter op de tekening zie ik dat de grijze visuele strook strak tegen de huizengevels getekend is en dat al onze stoepjes en voortuintjes niet in kaart gebracht zijn? Tijdens de voorbespreking is het aspect van de voortuintjes door talloze bewoners genoemd als iets waar we als dorpsbewoners erg aan hechten; dus bij deze bezwaar tegen de grijze strook 'tegen de gevels aan'.	1. In het plan is de situatie hierop aangepast. De stoep voor woning Visserseinde 20, blijft gehandhaafd.	4
4	1. Wat ik mis, zijn de verbodsborden om te parkeren <u>vanaf de Grote Sluis (brug/water) tot aan de Grote Sluis (straat)</u>. Deze borden staan daar nu ook en dat is met name omdat – indien daar auto's geparkeerd staan, bijvoorbeeld voor een bezoek aan het restaurant of de viswinkel – de weg, door die bocht die daar zit, niet meer overzichtelijk is. Verkeer komt dan vast te staan. En, indien daar wel auto's staan levert dat een gevaarlijke situatie op, niet alleen voor autoverkeer, maar ook voor de vele fietsers/bromfietzers die daar rijden. Is men in het ontwerp vergeten deze borden weer te plaatsen of is het de bedoeling dat daar voortaan wel geparkeerd mag worden?	1. De bebording wordt niet gewijzigd. De parkeerverbodsborden aan de noordkant vanaf de brug tot aan de Grote Sluis blijven gehandhaafd.	5

Inspraaknotitie Spaarndammerdijk

	1. Door het verwijderen van de wegversmallingen en een gelijke wegbreedte van vijf meter op het gehele traject ontstaat er een 'racebaan'. Het Openbaar Ministerie (OM) is altijd van mening geweest dat 30 km-zones zelfhandhavend moeten zijn. Dat wil zeggen dat de weg zo is ingericht dat te hard rijden zo goed als onmogelijk is. Als automobilisten te hard kunnen rijden in zo'n gebied, is de 30 km-zone niet goed ingericht. Het OM is dan meestal niet bereid daarvoor politiecapaciteit ter beschikking te stellen. 2. Het zware verkeer wordt op geen enkele manier tegengegaan. 3. Het niet noodzakelijke doorgaande verkeer wordt niet ontmoedigd. 4. De aansluiting van het fietspad langs de Slaperdijkweg op het Visserseinde wordt in de nieuwe situatie levensgevaarlijk. In de huidige situatie voegen de fietsers, evenwijdig rijdend, in (vergelijk ritsen op de snelweg). In de nieuwe situatie sluit het fietspad met een hoek aan op de rijweg en komen de fietsers door de slinger al snel tot de as van de rijweg. 5. Wat wordt er gedaan aan de verzakking van het dijklichaam (door het zware verkeer) en de op veel plaatsen gescheurde keermuur?	1. Voor de hele dijk stellen we voor om een rijbaan te maken die 5 meter breed is. Met markering wordt deze breedte visueel nog versmald tot 4,80 meter. Dat is smaller dan de huidige zwarte asfaltbaan die er nu ligt. Met deze rijbaan is er visueel altijd sprake van een smalle rijbaan, ook als er geen geparkeerde auto staat. Door deze eenduidige inrichting met een smal profiel verwachten we dat de automobilisten rustiger zullen rijden. De versmallingen die er in de huidige situatie zitten werken alleen als er tegenliggers zijn. Als deze er zijn kunnen er situaties ontstaan waarbij de automobilist harder gaat rijden om als eerste bij de versmalling te zijn of dat fietsers en voetgangers worden geblokkeerd omdat automobilisten uitwijken om de tegenligger langs te laten gaan. Een nadeel van de huidige versmallingen is dat het verkeer op de dijk vast komt te staan omdat het elkaar niet tegelijkertijd kan passeren. Een van de doelstellingen van de werkgroep was juist om een beter doorstroming van het verkeer op de dijk te krijgen. Hierdoor raken automobilisten geïrriteerd waarna ze als ze weer door kunnen rijden juist harder gaan rijden om de verloren tijd weer goed te maken. Met het niet terugbrengen van de versmallingen verwachten we dat het verkeer rustiger rijdt omdat er geen noodzaak meer is om als eerste bij de versmalling te zijn. Ook voor grote voertuigen geldt dat de rijbaan smaller wordt. De verwachting is dat ook groot verkeer	10
--	---	--	----

Inspraaknotitie Spaarndammerdijk

6. Worden de 'trottoirs' van de Kolk- en Boezembrug weer in hun oorspronkelijke staat hersteld? 7. Hoe is de afwatering geregeld? 8. Hoe wordt het gebruik van de bermen, aan de zuidkant van de dijk, door auto's, tegengegaan? 9. Komende vanaf de Slaperdijkweg Voor de kruising met de Nieuwe Rijkweg staat het bord E01-ZB + A01-30-ZB (begin zone 30 km + begin zone parkeerverbod). Door dit bord wordt in HEEL Spaarndam gem. Haarlem de maximum snelheid 30 km en wordt het in HEEL Spaarndam gem. Haarlem verboden te parkeren. Uitspraak Hoge Raad ECLI:NL:HR:2000:AA6828: Ingevolge art. 66 geldt een verkeersbord waarboven het woord 'zone' is aangebracht voor het aldus aangeduide gebied. Dit gebied wordt afgebakend door plaatsing van hetzelfde verkeersbord op alle toegangswegen. Daaruit volgt dat het met bord E1 met daarboven het woord 'zone' aangeduide parkeerverbod geldt voor beide zijden van alle binnen dat gebied gelegen wegen. Hieraan kan niet afdoen dat bord E1, indien daaraan geen zonale toepassing is gegeven, ingevolge art. 65, tweede lid, RVV 1990 slechts geldt voor de zijde van de weg alwaar het is geplaatst. Het bord E01-ZB (begin zone parkeerverbod) wordt nergens afgesloten door het bord E01-ZE (einde zone parkeerverbod).	daardoor rustiger zal rijden. 2. Er is al een as last beperking op de dijk van 2,4 ton en een breedte beperking van 2,2 meter. Hierdoor zou er geen zwaar verkeer van de dijk gebruik mogen maken. 3. Dit project gaat over de inrichting van het wegdek van de dijk. In het plan kiezen we voor een 30km inrichting, zoals we die ook in andere woonstraten kennen. Het weren van doorgaand verkeer, met bv een flitspaal, is geen onderdeel van de werkzaamheden aan de weg 4. De bochtstraal waarmee het fietspad langs de Slaperdijk aansluit op het Visserseinde is dusdanig ruim dat fietsers niet tot aan het midden van de rijbaan zullen slingeren. Met de voorgestelde situatie krijgen fietsers die het Visserseinde oprijden een betere gelegenheid om autoverkeer aan te zien komen. 5. Verzakkingen in het wegdek worden door de gemeente hersteld, verzakkingen in het dijklichaam zelf is de verantwoording van Rijnland evenals de ingescheurde muren. Zij zijn eigenaar van de dijk en alles buiten de rijbaan. 6. Het profiel van 5 meter rijbaan in rood asfalt met op het overige gedeelte zwart asfalt wordt over de bruggen doorgetrokken. 7. Het verhang van de rijbaan wordt niet veranderd. De afwatering van de rijbaan zal blijven zoals deze nu is. 8. Aan de zuidkant van de rijbaan wordt een parkeerverbod voorgesteld. Dit, in combinatie met de helling van het dijklichaam, moet ervoor zorgen dat de zuidelijke rijbaan en de berm vrij blijven. 9. Het zone bord verboden te parkeren E01-ZB zal worden	
---	---	--

Inspraaknotitie Spaarndammerdijk

	De acht borden E01 op de hoeken van de zijstraten zijn overbodig en niet gewenst in een zone parkeerverbod. Komende vanaf de Grote Sluis Hier staat enkel het bord A01-30-ZB (begin zone 30 km). Door dit bord wordt in HEEL Spaarndam gem. Haarlem de maximum snelheid 30 km. Parkeren is overal toegestaan behalve aan de zuidzijde van de dijk door de acht borden E01 op de hoeken van de zijstraten. Door de onoverzichtelijke bochten in de dijk is het wenselijk om ook enkele stukken aan de noordzijde van de dijk een parkeerverbod te maken. Door het bord A02-30-ZE (einde zone 30 km) op het begin van de Nieuwe Rijkweg wordt de toegestane snelheid op de Nieuwe Rijkweg, smalle weg met twee onoverzichtelijke bochten, tot het bord H02-A (einde bebouwde kom) 50 km. Het bord A01-30-ZB (begin zone 30 km) op de hoek van de Nieuwe Rijkweg moet staan op de Nieuwe Rijkweg bij het bord H01-A (begin bebouwde kom). Het bord A01-30-ZB (begin zone 30 km) moet ook staan op de Spaarndamseweg bij het bord H01-A (begin bebouwde kom). Het bord A02-30-ZE (einde zone 30 km) hoeft niet te staan op de Nieuwe Rijkweg en de Spaarndamseweg bij het bord H02-A (einde bebouwde kom) omdat de zone 30 km daar impliciet wordt afgesloten door het bord A01-60-ZB (begin zone 60 km).	vervangen door het bord E01 voor de zuidkant van de dijk. Voor de noordkant van de rijbaan geldt dat de strook in zwart juridisch aangemerkt wordt als 'een voor parkeren bestemd deel van de rijbaan'. Dat betekent dat parkeren op die strook is toegestaan. In het plan zijn de 30 km borden aangepast. Op de Nieuwe Rijbaan blijft het nu geldende 30 km regime van kracht.	
--	---	--	--

Inspraaknotitie Spaarndammerdijk

9	1. Met enige verbazing heb ik geconstateerd dat de strook grond voor de woning en voor de uitrit, kadastraal behorend bij de woning, door de gemeente Haarlem geconfisqueerd wordt voor de aanleg van een voetpad. Hiertegen maak ik ernstig bezwaar. 2. Verder vraag ik mij af welk beeld de gemeente heeft bij de huidige parkeervoorzieningen. In de nieuwe situatie wordt de rijweg versmald door de aanleg van een trottoirstrook Het lijkt mij niet de bedoeling dat er straks geparkeerd gaat worden op deze geformeerde trottoirstrook. Bij parkeren op de dan resterende rijweg, zal dit leiden tot stagnerende doorstroming van het verkeer, met wellicht een parkeerverbod in de toekomst. Uit ervaring, ik woon bijna 30 jaar op deze locatie, weet ik dat een “lege” dijk leidt tot verhoging van de snelheid van het doorgaande verkeer, hetgeen de verkeersveiligheid zeker niet ten goede komt. Verder veroorzaakt dit voortrazende verkeer onnodige trillingen, wat de bouwkundige staat van de veelal “op staat gefundeerde” oude woningen, zeker niet ten goede komt.	1. Per abuis is een stukje van het perceel ingekleurd. Dit is reeds op de tekening hersteld. 2. Voor de noordkant van de rijbaan geldt dat de strook in zwart juridisch aangemerkt wordt als ‘een voor parkeren bestemd deel van de rijbaan’. Dat betekent dat parkeren op die strook is toegestaan.	11
10	1. Hoe en waar komen nu de bloembakken? 2. Komt er nog (een voorziening om) glasvezel (aan te leggen)? 3. Waar is de flitspaal gebleven (hij staat niet in het plan), u	1. De exacte locatie van de bloembakken zoals besproken in de participatiegroep zal in een later stadium in overleg met de participatiegroep worden bepaald. Het gaat hier niet om het creëren van versmallingen door middel van bloembakken. 2. Er zijn gesprekken gaande met een kabelbedrijf om voor	12,27,29

Inspraaknotitie Spaarndammerdijk

	gaat hem toch niet schrappen?	het asfalteren van de dijk een glasvezelkabel aan te brengen.	
	4. Wat doet u om het zware verkeer te beperken?	3. De bestaande flitspaal valt buiten het plan en staat daarom niet op de tekening. Blijft dus gehandhaafd. 4. Er is al een as last beperking op de dijk van 2,4 ton en een breedte beperking van 2,2 meter. Hierdoor zou er geen zwaar verkeer van de dijk gebruik mogen maken.	

Inspraaknotitie Spaarndammerdijk

11	1. <u>Kadastrale grens / eigendomsrecht</u> Het VO is in strijd met de kadastrale gegevens. 2. <u>Verkeersdrempel</u> Ik zie op het VO dat vlak voor IJdijk 12 een verkeersdrempel / wegdekverhoging is geprojecteerd. Dit zal het schadeproces nog verder versnellen en zeker voor nog meer onaangenaam trillen en bonken gaan zorgen. De effecten van stoppen en optrekken zullen de overlast zonder twijfel verergeren. 3. <u>Doorgaande route</u> Het VO zal m.i. tot een geasfalteerde doorgaande route gaan leiden. Het is in dit dorp bekend dat geparkeerde auto's nog enigszins regulerend werken. Voor alle duidelijkheid, ik geef er de voorkeur aan m'n auto zo mogelijk elders in het dorp te parkeren. 4. Gelieve rekening te houden met de praktijk van het soort verkeer dat passeert: veel auto's, vrachtverkeer, landbouwwerktuigen, vuil- en afvalcontainer vervoer etc. Het bord "30km per uur" blijkt vaker een ondergrens voor de snelheid dan een limiet. Dit is ook te zien bij de categorie "wielrenners" en "motorgroepen". En inderdaad, daar moeten bijvoorbeeld voetgangers, fietsers, schoolgaande jeugd en ook bejaarden tussendoor. Veilig vind ik het niet.	1. Per abuis is een stukje van het perceel ingekleurd. Dit is reeds op de tekening hersteld. 2. Op de dijk zijn geen echte drempels gewenst mede vanwege de trillingen. De op de plankaart aangegeven drempels zijn dan ook alleen maar markeringen die de weggebruiker attendeert op aanwezige zijstraten, die de weggebruiker eraan herinnert dat het een 30 km straat is en die de weggebruiker die er niet dagelijks komt extra aanleiding geeft tot het aanpassen van de snelheid. Het overige verkeer zal daarmee ook rustiger gaan rijden. 3. Met het nieuwe ontwerp wordt het parkeren op de dijk niet onmogelijk gemaakt. De auto's mogen op de zwarte strook parkeren. Door een goed zichtbare rode rijbaan blijft het effect van een smalle rijbaan ook bestaan als er geen auto's geparkeerd staan. 4. Het voorgestelde ontwerp is tot stand gekomen in overleg met een werkgroep waarin ook bewoners zitten. In de werkgroep is gezocht naar maatregelen die de veiligheid verhogen en die draagvlak hebben.	13
----	---	--	----

Inspraaknotitie Spaarndammerdijk

	5. <u>VO en parkeercapaciteit</u> Het is mij niet duidelijk geworden waar de auto's die niet meer kunnen parkeren wel naar toe kunnen.	5. Er mag na de inrichting van de dijk nog steeds op de dijk geparkeerd worden. De zwarte strook is hiervoor beschikbaar.	
--	--	--	--

Inspraaknotitie Spaarndammerdijk

12	1. Komen er langs de weg nog witte of roodwitte reflectorpaaltjes te staan om de bermen bijvoorbeeld nog wat extra aan te geven? Ik denk dat dit ook voor de extra veiligheid en bescherming van plantjes en bomen.	1. Aan de rand van de rijbaan wordt een witte streep getrokken die de rijbaan visueel versmalt. In de praktijk zal dit er, samen met de helling van de dijk, voor zorgen dat er niet of nauwelijks in de berm gereden wordt. Er komen geen reflectorpaaltjes terug.	14
13	1. Zienswijze bloembakken zoals in halfweg aan het begin van het dorp zodat er een as verspringing komt.	1. Er worden geen bloembakken worden aangebracht als weg versmalling of as verspringing.	15
14	1. Kan de flitser vrachtverkeer gaan flitsen? (zwaarder breder dan). 2. Bloembakken om de snelheid te beperken. 3. Flitser voor snelheid en voor 2 richtingen. 4. Extra verkeersborden 30km/u. 5. Waarom komen de paaltjes niet terug op de bruggen? 6. Wanneer worden de stoepen / wandelpaden opgeknapt?	1. Het aanpassen van de flitser valt buiten dit project. 2. De exacte locatie van de bloembakken zoals besproken in de participatiegroep zal in een later stadium in overleg met de participatiegroep worden bepaald. Het gaat hier niet om versmallingen door middel van bloembakken. 3. Dit project gaat over de inrichting van het wegdek van de dijk. In het plan kiezen we voor een 30km inrichting, zoals we die ook in andere woonstraten kennen. Het weren van doorgaand verkeer, met bv een flitspaal, is geen onderdeel van de werkzaamheden aan de weg. 4. In het plan zullen twee extra borden worden geplaatst ('zone 30 herhaling'). 5. De versmallingen die er in de huidige situatie zitten werken alleen als er tegenliggers zijn. Als deze er zijn kunnen er situaties ontstaan waarbij de automobilist harder gaat rijden om als eerste bij de versmalling te zijn of dat fietsers en voetgangers worden geblokkeerd omdat automobilisten uitwijken om de tegenligger langs te laten gaan. Met het niet terugbrengen van de versmallingen verwachten we dat het verkeer rustiger rijdt omdat er geen noodzaak meer is om als eerste bij de versmalling te zijn. 6. De stoepen en wandelpaden vallen buiten dit project.	16

Inspraaknotitie Spaarndammerdijk

16	1. Het verwijderen van de huidige versmallingen is fataal voor de veiligheid. Dit geeft namelijk ruimte voor zwaar verkeer, snelheid en doorgaand verkeer. Er moeten meer maatregelen komen in het plan komen voor de beperking hiervan.	1. De versmallingen die er in de huidige situatie zitten werken alleen als er tegenliggers zijn. Als deze er zijn kunnen er situaties ontstaan waarbij de automobilist harder gaat rijden om als eerste bij de versmalling te zijn of dat fietsers en voetgangers worden geblokkeerd omdat automobilisten uitwijken om de tegenligger langs te laten gaan. Met het niet terugbrengen van de versmallingen verwachten we dat het verkeer rustiger rijdt omdat er geen noodzaak meer is om als eerste bij de versmalling te zijn. Ook voor grote voertuigen geldt dat de rijbaan smaller wordt. De verwachting is dat ook groot verkeer daardoor rustiger zal rijden. De verwachting is niet dat automobilisten nu het dorp mijden omdat er versmallingen zijn. We verwachten ook niet dat het verwijderen van de versmallingen een aantrekkende werking zal hebben.	18
17	1. Trap herstellen Visserseinde. 2. Handhaving moet beter van de snelheid en zwaar verkeer	1. Het herstellen van de trap aan het Visserseinde valt buiten dit project. 2. Opmerking wordt doorgegeven aan de afdeling handhaving.	19
18	1. Zwaar verkeer wordt nu niet opgelost. Trillingsmeters plaatsen om de omvang van dit probleem in beeld te brengen. (dat kan door het bureau dat ook de opnames van de scheuren heeft gedaan).	1. Voor grote voertuigen geldt dat de rijbaan smaller wordt. De verwachting is dat ook groot verkeer daardoor rustiger zal rijden. De verwachting is niet dat automobilisten nu het dorp mijden omdat er versmallingen zijn. We verwachten ook niet dat het verwijderen van de versmallingen een aantrekkende werking zal hebben. Op de dijk geldt nu al een aslastbeperking van 2,4 ton en een breedtebeperking van 2,2 meter. Deze beperkingen zullen ook in de nieuwe situatie blijven bestaan.	20
19	1. Eerst de plantenbakken een plaats geven en dan pas hierover besluiten. Want het plan van nu valt of staat met de werking.	1. De exacte locatie van de bloembakken zoals besproken in de participatiegroep zal in een later stadium in overleg met de participatiegroep worden bepaald. Het gaat hier niet om versmallingen door middel van bloembakken.	21
20	1. Verwijder het betonblok op de hoek van de zijweg bij nummer 85 in berm.	1. Het blok zal worden verwijderd.	22

Inspraaknotitie Spaarndammerdijk

21	1. Graag de borden terug “links lopen veilig lopen”.	1. Deze borden zijn niet meer aanwezig en komen niet terug. De gemeente Haarlem heeft een “minder borden” beleid.	23
22	1. Voor Visserseinde 18-20-22 ligt een stoep, ligt er al van voor 1930. Op de tekening is deze weg / geasfalteerd. Wat gaan we daar mee doen? 2. Zijweg einde richting fort wel haaiantanden toepassen a.u.b., is een gevaarlijk punt.	1. De stoep zal gehandhaafd blijven en niet worden geasfalteerd. 2. In het plan valt binnen het gebied waarin we de 30 km inrichting inpassen. De voorrang regelen past niet binnen dat principe.	24
23	1. Spiegel bij kerklaan handhaven 2. Geen plantenbak of ander obstakel op de hoek Kerklaan-dijk i.v.m. overzichtelijkheid en toegang vuilniswagen, brandweer etc 3. Graag het gehele stuk vanaf de Vergierdeweg belijning in het midden van de weg. De belijning aan de zijkanen nodigt uit tot midden op rijden.	1. De spiegel zal worden gehandhaafd. 2. Er zal geen obstakel worden geplaatst wat de toegankelijkheid of overzichtelijkheid beperkt. 3. Een asmarkering hoort niet bij de inrichtingskenmerken van wegen met een maximale snelheid van 30 km. Binnen 30 km gebieden zorgt het midden op de weg rijden voor een remmend effect van het autoverkeer. De dijk buiten de 30km zone weg valt buiten de scope van het project.	25
24	1. Wat is het verschil in geluidsniveau tussen klinkerbestrating, Streetprint in het zelfde patroon en glad asfalt? Ik ben bang dat Streetprint meer geluid produceert dan glad asfalt. Waarschijnlijk een hinderlijk gezoem. 2. Streetprint wordt aangebracht door het patroon met een trilplaat in het asfalt te trillen. Een dergelijke trilplaat produceert voor op staal gefundeerde woningen funeste trillingen. Wordt er voor de werkzaamheden beginnen de staat van alle woningen vastgelegd?	1. Wij streven er naar een kwalitatief zo goed mogelijke Streetprint asfaltverharding aan te laten brengen. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan het aanbrengen van een Streetprint in de rode rijstrook zoals aangebracht in de Beelslaan te Haarlem. Hierover zijn de gemeente en de gebruikers positief. Ook de fietsersbond heeft zich positief geuit over de aangelegde Streetprint in de Beelslaan. Streetprint levert een geluidsreductie op van 2dB t.o.v. een klinkerverharding. 2. De staat van alle woningen wordt voor het begin van de werkzaamheden vastgelegd door middel van een nulmeting.	26,29
25	1. De fietsersbond kan zich vinden in het VO	1. Dank voor de positieve reactie	

Inspraaknotitie Spaarndammerdijk

	Spaarndammerdijk zoals door de gemeente Haarlem ter inzage gelegd. Dit ontwerp is het resultaat van overleg in een werkgroep waarvan de fietsersbond deel heeft uitgemaakt. 2. Echter wij blijven van mening dat het parkeren op de dijk dient te vervallen door een parkeerverbod in te stellen. En dit te faciliteren met een parkeerterrein aan de Kerklaan. 3. Voor de rode rijloper in keperverband bevelen wij een voegbreedte van 4 a 5mm aan. Dat zorgt voor minder trillingen, minder geluidshinder en is comfortabeler voor de fietsers. 4. Gaarne een eenzijdige verkeersdrempel aanbrengen bij het begin van de 30km zone op de Slaperdijk, naast het daar aanwezige parkeerterrein en nog voor de kruising. Eenzijdig wil zeggen dat het verkeer alleen bij het binnenrijden van het dorp een opgaande helling ervaart. Met een hoogte van 8cm en een sinusvormig hellingverloop.	2. Uit de participatie is gebleken dat autovrij maken van de dijk niet onder de aanwonenden niet haalbaar is. De zuid- en deels noordzijde zijn en blijven voorzien van een parkeerverbod. 3. Wij streven er naar een kwalitatief zo goed mogelijke Streetprint asfaltverharding aan te laten brengen. De aanbeveling om een voegbreedte van 4 a 5mm aan te houden past in dit streven. 4. In de praktijk blijkt een 20-tal meter eerder al een drempel aanwezig te zijn deze valt echter buiten dit werk. Twee drempels zo kort op elkaar is niet wenselijk. Indien de rest van de Slaperdijk aan grootonderhoud toe is zijn er mogelijkheden om deze 2 drempels te combineren. We zullen uw voorstel meenemen in de onderhoudsplannen.	
--	--	---	--

Inspraaknotitie Spaarndammerdijk

26	1. De Streetprint figuratie wordt in het verse asfalt met behulp van een mal aangebracht. Deze mal wordt met een zware trilmachine in het asfalt gedrukt en daarna weer verwijderd. Wat zijn de gevolgen van deze trillingen voor de aangrenzende bebouwing? 2. Een nulmeting is noodzakelijk om aansprakelijkheidsstellingen zeker te kunnen stellen.	1. Aan trillingen is bijna niet te ontkomen met asfalteringswerk. De aannemer wordt voor de start van de werkzaamheden geïnformeerd over de situatie en dient te voorkomen dat door de uitvoering van de werkzaamheden schade aan panden / percelen ontstaat. 2. Voor aanvang van de werkzaamheden zal een nulmeting worden gedaan.	29
----	---	--	----