

Definitief Ontwerp project : Groot onderhoud “Liewegje”**Nota met de beoordeling en verwerking van de zienswijzen**

d.d. 5 juni 2015

Van 2 april tot 14 mei 2015 heeft het voorlopig ontwerp ter inzage gelegen. In deze periode was het voor iedereen mogelijk om zijn of haar zienswijze te geven. In dit document zijn de zienswijzen opgenomen en aangegeven op welke wijze ze zijn meegenomen bij het opstellen van het definitief ontwerp.

	thema	Zienswijze (zoveel mogelijk integraal overgenomen)	Beoordeling en verwerking zienswijze
1	beleid	De Fietzersbond stelt vraagtekens bij de uitvoering van dit project. Wij geven geen prioriteit aan dit project. Er zijn in Haarlem op vele plaatsen wegen te vinden die in een slechtere staat van onderhoud verkeren en daarbij een veel hogere verkeersintensiteit hebben, een belangrijkere verkeersfunctie vervullen en/of hogere prioriteit hebben wat betreft HVVP uitvoeringsprogramma's (uitvoerings-programma fietsinfrastructuur, uitvoering verkeersveiligheid.) Het Liewegje is recentelijk nog opgeknapt (slechtste stukken geasfalteerd). Gezien de enorme budgetkrapte van de gemeente kan onderhoud aan het Liewegje wat de Fietzersbond betreft beter worden uitgesteld. Het budget voor dit (dure) project kan veel beter in achterstallig onderhoud elders in de stad worden gestoken, bijvoorbeeld aan de Jan Gijzenkade of Kinderhuisvest.	De asfaltverharding van het Liewegje verkeert in slechte staat. Naast een slecht wegdek kent de weg enkele secundaire problemen zoals onvoldoende parkeervoorziening, hemelwaterproblematiek en een aantal lokale knelpunten in rioolwaterafvoer. De fundering onder het wegdek verkeert ook in slechte staat. Hierdoor verwacht de gemeente hoge kosten door steeds terugkerend onderhoud aan de asfaltverharding en is besloten tot groot onderhoud van het Liewegje.

2	participatie	Er is uitgebreid geparticipeerd in 2012. In de participatie is over een herinrichting van de weg gesproken. Vanuit de bewonersverenigingen bestond de wens om van Liewegje een 30 km-gebied te maken (zie de projectopdracht uit 2011). Blijkens de projectopdracht was de gemeente voornemens een verkeersbesluit te nemen voor een maximumsnelheid van 30 km/h. Er is door de Fietzersbond ingebracht dat: - de drempels op de weg behouden zouden blijven - de weg zou worden ingericht conform vigerende (wettelijke) inrichtingseisen voor een maximumsnelheid van 30 km/u - het Liewegje op de brede stukken parkeervakken zou krijgen buiten de rijloper In het VO ziet de Fietzersbond van bovenvermelde aanpassingen niets meer terug.	In december 2012 zijn deze punten besproken. Op dat moment zouden de drempels niet meegenomen worden op grond van het beleid van Rijnland. Naar aanleiding van het betoog van de politie en de onwenselijkheid op deze smalle weg verregaande versmallingen aan te brengen, was de conclusie dat dit een 50 km weg zou blijven. De parkeervakken – zoals besproken zijn wel meegenomen in het Voorlopig Ontwerp maar onvoldoende zichtbaar op de tekening. Zie voor de aanpassingen in het ontwerp de antwoorden op zienswijze 3, 5 en 8.
3	verkeer	Maximumsnelheid 30 km/u De Fietzersbond wil dat het Liewegje, conform het beleid uit het HVVP, een 30 km/u gebied wordt. Uit het VO is niet op te maken dat het Liewegje een 30 km/u regime krijgt. De Fietzersbond vreest dat het ontwerp zoals dat nu is vastgesteld van het Liewegje een 50 km weg wordt gemaakt zonder drempels, zonder fietspaden of fietsstroken. Momenteel geldt op het Liewegje 'Adviessnelheid 30 km/h.	Het team Verkeer is akkoord gegaan met de wijziging van het Liewegje naar een 30km weg met de volgende onderbouwing: De weg ligt binnen de bebouwde kom, het is een erftoegangsweg en het past binnen het HVVP. De drempels blijven behouden. Rijnland heeft aangegeven geen bezwaar te hebben tegen het terugbrengen van de drempels. De zogenaamde 'plakdrempels' ter hoogte van huisnummers 79 – 81 worden vervangen door één bromfietsdrempel op de overgang van de rijweg naar het

			fietspad.
4	verkeer	uitritconstructie Een duidelijke markering aan het begin van de dijk dat er vanaf dat punt een 30 km regime geldt door middel van een uitritconstructie. Dit tevens ter beveiliging van het fietsverkeer in twee richtingen langs de Robertus Nurksweg, de beoogde F200 snelfietsroute Haarlem-Amsterdam. Maak Zone 30 poort met uitritconstructie ter beveiliging van twee richtingen fietspad (snelfietsweg Haarlem – Amsterdam) Versmal de weg thv huisnummer 1 tot 4,50 m. Of versmal de weg door er parkeervakken aan te leggen door witte streep te trekken.	Er wordt geen uitritconstructie gemaakt. Er wordt alleen een bord 30 km geplaatst aan het begin van het Liewegje. Een wegversmalling wordt niet toegepast. Tijdens de participatieoverleggen is dit ook besproken. Dit is niet effectief daar een versmalling alleen werkt bij voldoende tegenliggers.
5	verkeer	Drempels De Fietzersbond wil dat de bestaande drempels op het Liewegje terugkomen en stelt voor deze terug te brengen in de vorm van asfaltdrempels. Als uw keuze is om 'slechts onderhoud te doen' en dus terug te leggen wat er in de bestaande situatie ligt, dan is het logisch dat de bestaande snelheidsremmende maatregelen op het Liewegje blijven bestaan. Uit het VO blijkt niet dat de bestaande drempels worden teruggelegd. In het participatietraject is niet gebleken dat het waterschap Rijnland bezwaren heeft gemaakt tegen handhaving van drempels. Het Liewegje maakt deel uit van een waterkering. Voor waterkeringen gelden speciale	De gemeente heeft hierover overleg gevoerd tijdens de participatiebijeenkomsten. Hierin is door Rijnland destijds aangegeven dat drempels niet wenselijk zijn i.v.m. trillingen. Inmiddels is de vraag nogmaals voorgelegd aan Rijnland. Zij heeft op 28 mei jl aangegeven dat drempels toegepast mogen worden. In het aangepaste ontwerp zijn de drempels opgenomen. Het betreft sinusdrempels van asfalt met een lengte van 4,80 m en een hoogte van 12 cm. Zij komen op dezelfde plek terug.

	Onze vragen: Heeft de gemeente wel met het Rijnland hierover overlegd? En zijn de extra berekeningen uitgevoerd? Zo niet, dan zou dat alsnog moeten gebeuren. Zo ja, dan zou bekend moeten zijn wat het resultaat van die beperkingen is: kunnen verkeersdrempels worden aangebracht, al dan niet onder speciale voorwaarden, of zijn zij zonder meer vanuit dijkbeheer ongewenst? In dat laatste geval moet duidelijk zijn waarom. Tot nu toe werden drempels kennelijk wel toegestaan. Aangezien in de huidige situatie de drempels al jarenlang op het Liewegje liggen kan de conclusie niet anders zijn dan dat er geen enkele reden is om de drempels weg te halen. Het niet terugleggen van de drempels is niet uit te leggen ten aanzien van de wens om van het Liewegje een 30 km/u gebied te maken. Het weghalen van de drempels heeft zelfs een averechts effect. De reden om destijds (betonnen) drempels te leggen, was op verzoek van de bewoners met het oogmerk de snelheid van gemotoriseerd verkeer (auto's, brommers) in te tomen. In de huidige situatie geldt al een adviessnelheid van 30 km/u. Als in combinatie met dat bord wel drempels noodzakelijk worden geacht dan valt niet goed te begrijpen waarom die nu achterwege zouden kunnen worden gelaten. Zou het gemotoriseerd verkeer na het verdwijnen van de drempels langzamer gaan rijden? Nee! De Fietzersbond stelt voor om de uit betonelementen bestaande	
--	--	--

		drempels te vervangen door asfaltdrempels. Asfaltdrempels zijn comfortabeler voor fietsers. Daarnaast wordt zettingsverschil voorkomen (geen verhardingsovergang), en daarmee zijn asfaltdrempels trillingsvrij. Asfaltdrempels komen daarmee tegemoet aan eventuele bezwaren van Rijnland. Een goed voorbeeld van goed functionerende asfaltdrempels zijn de drempels in de fietsstraat Herensingel. Deze werken heel goed op het afremmen van auto's, brommers en scooters	
6	Verkeer	Plakdrempels in plaats van asfaltdrempels De huidige plakdrempels aan de zuidzijde van het Liewegje ziet de Fietzersbond graag verdwijnen en vervangen door asfaltdrempels. Deze rubberen drempels zijn erg gevaarlijk voor fietsers. Glad bij regen en winterse neerslag. Ook vormen de drempels een blokkade voor oudere fietsers. Het Liewegje is een belangrijke recreatieve fietsroute.	De gemeente heeft hierover overleg gevoerd tijdens de participatiebijeenkomsten. Hierin is door Rijnland destijds aangegeven dat drempels niet wenselijk zijn i.v.m. trillingen. Inmiddels is de vraag nogmaals voorgelegd aan Rijnland. Zij heeft nu aangegeven dat drempels toegepast mogen worden. De zogenaamde 'plakdrempels' ter hoogte van huisnummers 79 – 81 worden vervangen door één bromfietsdrempel op de overgang van de rijweg naar het fietspad.
7	Verkeer	Breedte van de weg Het Liewegje is een recreatieve fietsroute. Recreanten fietsen graag naast elkaar. De hinder van autoverkeer voor recreatief fietsverkeer is uit te rekenen met de 'FietsmaaT', een tool ontwikkeld door Waterschap Zeelandse Eilanden. Zie de bijlage. Vervang de huidige betondrempels op het Liewegje door	Er is geen berekening gemaakt op basis van het programma FietsMaat. Wel zijn cijfers bekend met betrekking het fietsverkeer en het autoverkeer op het Liewegje. Echter de mogelijkheden om verharding van het Liewegje te verbreden zijn nauwelijks aanwezig. Daar waar mogelijk is het asfalt al verbreed in het ontwerp. Dit is op de tekening te herkennen aan de lichtgrijze invulling. Op andere punten verbreden is niet mogelijk door

		asfaltdrempels. Voorbeeld van goed functionerende asfaltdrempels op de Herensingel. Deze kwaliteitstoets doet een uitspraak bij de volgende verkeerssituatie: - smalle plattelandsweg (vanaf 3 m t/m 4,5 m breed) - twee naast elkaar rijdende fietsers of - twee naast elkaar lopende wandelaars - tegemoet komende of passerende auto's De mate van hinder (achter elkaar in de berm moeten gaan rijden/lopen) voor fietsers of wandelaars wordt in een score uitgedrukt. Daarbij wordt mede rekening gehouden door eventuele bermschade veroorzaakt door autoverkeer. Hiertoe is de intensiteit van het fietsverkeer, het autoverkeer, percentage vrachtverkeer, de lengte van de weg en gemiddelde snelheid van het autoverkeer benodigd. Zijn deze cijfers voor het Liewegje bekend?	ruimtelijke beperkingen of erfgrenzen.
8	verkeer	Autoparkeren Gezien de hinder voor het recreatief fietsverkeer is het van belang dat het parkeren van auto's op het Liewegje wordt gereguleerd. De Fietzersbond wil dat er parkeervakken worden aangebracht waar dat kan, en er anti-parkeermaatregelen worden genomen daar waar	De parkeerplekken zijn besproken in het participatieoverleg en overeenkomstig verwerkt. Het parkeerbeleid blijft – vooralsnog - ongewijzigd. 1 jaar na uitvoering zal de gemeente beoordelen of regulering noodzakelijk is.

		parkeren ongewenst is. In het VO wordt gesproken over de aanleg van parkeervakken: "Waar mogelijk worden parkeerplekken aangelegd en zal de rijbaan iets worden verbreed op plekken waar op dit moment naast de weg wordt gereden." Uit het VO vinden we dit voornemen niet terug. Nergens zien wij parkeervakken getekend. Wel zien wij de weg worden verbreed tot soms wel meer dan 6 meter. In de praktijk leidt dit tot wildparkeren: overal mag worden geparkeerd, ook op plaatsen waar dit leidt tot gevaarlijke situaties. Ons advies is het parkeren te reguleren door het aanbrengen van parkeervakken op de brede delen van de dijk (bijv. ter hoogte van nummer 40) en een parkeerverbod op de delen waar de weg te smal is.	
9	verkeer	Kantbelijning aanbrengen Passend op plattelandswegen buiten de bebouwde kom is kantbelijning. Zoals ook op de Noord- en Zuidschalkwijkerweg. Het advies van CROW-Fietsberaad is om de kantbelijning direct aan de kant van de weg te leggen, dus op hooguit 10 cm van de rand van het asfalt. De weg wordt hiermee visueel versmald. Tevens kan met de belijning aangeduid worden waar geparkeerd mag worden, zie de schets als voorbeeld.	Ten aanzien van de markering is er vanuit verkeerskundig oogpunt geen noodzaak voor en wordt er vooralsnog geen markering aangebracht. Alleen als er vanuit de fietsersbond, bewoners en wijkraad een unaniem besluit komt dat markering wenselijk is, neemt de gemeente dit tijdens de uitvoering alsnog mee.
10	verkeer	Uitritten goed vormgeven Uitritten vormen een gevaar voor langskomende fietsers. In alle gevallen moet het goed duidelijk zijn dat het uitritten betreffen, d.w.z.	Bij uitritten worden nooit haaiantanden toegepast maar een onderbroken streep. Haaiantanden wekken de illusie dát er sprake zou zijn van een kruising terwijl het een inrit betreft.

		dat er voorrang wordt gegeven door het uit de uitrit komende verkeer op het verkeer op de weg. Waar dit onduidelijk is (bij asfalt uitritten) haaiantanden aanbrengen.	Ten aanzien van de markering is er vanuit verkeerskundig oogpunt geen noodzaak voor en wordt er vooralsnog geen markering aangebracht. Alleen als er vanuit de fietsersbond, bewoners en wijkraad een unaniem besluit komt dat markering wenselijk is, neemt de gemeente dit tijdens de uitvoering alsnog mee.
11	Proces	Op de verbeelding VO 309vv002 ontbreekt de legenda – zonder legenda en met een niet ge-update tekening kunnen wij geen conclusies trekken en de wijkraadsmening ventileren.	De VO-tekening heeft wel een legenda
12	verkeer	Met betrekking tot de parkeerplaatsen is onduidelijk waar ze zich precies bevinden, of het officiële parkeerplaatsen of gedoogplekken worden en hoe ze zich verhouden tot het huidige parkeerverbod zoals dat geldt voor het hele Liewegje. Graag een duidelijke tekening en een helder betoog over parkeren, de bebording en de eventuele handhaving.	De parkeerplekken zijn besproken in het participatieoverleg en overeenkomstig verwerkt. Het parkeerbeleid blijft – vooralsnog - ongewijzigd. 1 jaar na uitvoering zal de gemeente beoordelen of regulering noodzakelijk is.

13	verkeer	Wij maken bezwaar tegen het voornemen om na de renovatie van het Liewegje de vier fiets/brommerdrempels in het doodlopende gedeelte van het Liewegje niet meer terug te plaatsen.	De gemeente heeft hierover overleg gevoerd tijdens de participatiebijeenkomsten. Hierin is door Rijnland destijds aangegeven dat drempels niet wenselijk zijn i.v.m. trillingen. Inmiddels is de vraag nogmaals voorgelegd aan Rijnland. Zij heeft nu aangegeven dat drempels toegepast mogen worden. In het aangepaste ontwerp zijn de drempels opgenomen. Het betreft sinusdrempels van asfalt met een lengte van 4,80 m en een hoogte van 12 cm. De zogenaamde 'plakdrempels' ter hoogte van huisnummers 79 – 81 worden vervangen door één bromfietsdrempel op de overgang van de rijweg naar het fietspad.
----	---------	--	---