

Recreatieschap Rottemeren - Project Verlengde Molengangenpad

Beantwoording van de vragen gesteld tijdens de informatiebijeenkomst d.d. 7 juli 2020

Algemeen:

In onderstaande tabel zijn de vragen verzameld die via de reactieformulieren zijn opgehaald tijdens de informatiebijeenkomst over het schetsontwerp Verlengde Molengangenpad op 7 juli 2020. De vragen die gesteld zijn, zijn met zorg voorzien van een antwoord. De beantwoording is tot stand gekomen in overleg met de wegbeheerder, verkeerskundige en beleidsmedewerkers van de gemeente Zuidplas en Lansingerland en met medewerkers van het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard.

Een aantal opmerkingen en aandachtspunten die tijdens de beide informatiebijeenkomsten (11 april 2019 en 7 juli 2020) naar voren zijn gebracht zijn inmiddels verwerkt in het Ontwerp.

Naam	Postcode	Opmerking	Posternummer	Reactie
J. Spruit	2665 LR	<p>Algemeen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Snelheids beperkende/remmende maatregelen tegen wielrenners, of een verbod 2. Blijft er voldoende ruimte over om de Rotte te baggeren? 3. Dit fietspad is eigenlijk overbodig, er zijn al 4! (fiets)paden naar het bendbos! 4. Financieel met een staatsschuld van # 999 miljard is het zeker niet verantwoord om zoiets te doen! 5. Wordt <u>Marjolein Bac</u> met de paarden jaarlijks voldoende schadeloos gesteld! En het afval wat een hoop fietsers achterlaten/of weggooien en haar paarden op eten. Wie draait voor deze schade op? 	1 en 2	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wielrenners kunnen niet verboden worden. In het ontwerp van de weg kunnen we helaas ook niet direct rekening houden met hun zorgelijke gedrag van hoge snelheden en (gevaarlijke) inhaalmanoeuvres. Inrichtingsmaatregelen om snelrijders te ontmoedigen verzwakken de verkeersveiligheid voor overige fietsers en dat is niet wenselijk. Andersom, een fietspad dat breed genoeg is voor inhaalmanoeuvres, geeft juist meer ruimte om hard te rijden (zowel met fiets als auto), wat ook onwenselijk is. In de directe omgeving werkt het Recreatieschap momenteel aan het stimuleren van gedragsverandering door middel van campagnes (https://www.ikfietsbeschaafd.nl/) en overleg met wielerpelotons. 2. Ja, hier wordt rekening mee gehouden. 3. Dit fietspad is een ontbrekende schakel in het regionale fietsknooppunten netwerk. 4. Deze opmerking is niet relevant voor deze opgave. 5. Indien sprake is van bedrijfsschade kan voor betrokkene sprake zijn van schadeloosstelling.
DH de Vries	2751 DJ/16	<ol style="list-style-type: none"> 1. Vanuit verkeersveiligheid viel oostelijk tracé in 2017 af, werd ongeschikt verklaard door college B&W gemeente Zuidplas. Optimalisatie van dit tracé in verkeersveiligheid stelt niets voor en is een wassen neus. <ul style="list-style-type: none"> - Wandelen/fietsen en autoverkeer gaat niet verantwoord samen. - Te smal voor deze combinatie - Waar komen passeerplaatsen? - Waarom soms 2,7 meter behouden en soms 3,2 meter terwijl recreatief fietspad 3,6 hoort te zijn? 2. Verlengde Molengangenpad na molens rechtdoor verlengen ipv na molens een knik naar bestaande fietspad op Herenweg en Rottedijk 23 en 24 en bedrijfsvoering te ontzien? 3. Hoe wordt geborgd/gehandhaafd dat het een fietspad wordt dus geen brommers en sluijverkeer? Hoe wordt karakter Rottedijk als wandelgebied behouden met zoveel fietsverkeer? 4. Aandacht bij de projectorganisatie voor het behoud van de 'keerlus' aan het eind van de Rottedijk daar waar vlak achter het wildrooster het asfalt ophoudt. 	1 en 2	<ol style="list-style-type: none"> 1. In het ontwerp wordt zoveel mogelijk de beschikbare ruimte gebruikt. Waar mogelijk wordt de bestaande infrastructuur verbreed naar 3,5 meter. Helaas is dit niet overal mogelijk. Verder wordt een helder wegbeeld gecreëerd met de herinrichting van de weg (o.a. door eenduidige materialisatie en markeringen) en wordt rekening gehouden met zichthoeken. Deze aspecten verhogen de verkeersveiligheid. Wat betreft passeerplaatsen: er zijn al twee stuks aanwezig en we zien mogelijkheid om een derde passeerplaats toe te voegen ter hoogte van Rottedijk 10/10A. 2. Om op een efficiënte manier invulling te geven aan de ontbrekende schakel in het regionale fietsnetwerk is gekozen voor een heldere doorgaande route die de Rottedijk volgt tot aan het Bentwoud. Met de erven aan Rottedijk 23 en 24 en bijbehorende bedrijfsvoering is rekening gehouden in het ontwerp. 3. Op het deel van het tracé tot aan de keerlus (bestaande autoweg tot aan de paardenwei nabij Rottedijk 16) wordt de weg als autoweg ingericht met een maximumsnelheid van 30 km/u. Het deel van het tracé dat nieuw wordt aangelegd, wordt als fietspad ingericht (dus geen brommers). Dit gebruik wordt geborgd door middel van bebording waarmee de geldende wet- en regelgeving van toepassing is en op die manier gehandhaafd kan worden. De Rottedijk is geen doorgaande weg, dus sluijverkeer is niet aan de orde. De focus van dit ontwerp is het realiseren van een fietspad en zien wij het toegankelijk houden voor wandelaars als meekoppelkans voor het vervolg. De weg wordt ingericht als autoweg (bestaand deel) en fietspad (nieuw deel). Dit wordt door middel van bebording aangegeven

Naam	Postcode	Opmerking	Posternummer	Reactie
		5. Het behoud van deze keerlus is essentieel om te kunnen keren op de smalle Rottedijk. Dat is voor hulpdiensten, vuilniswagens, strooiwagens, bestelbusjes etc etc. anders onmogelijk.		<p>en versterkt door de materialisatie en markeringen van de weg. Omdat er geen stoep of voetpad is, mogen wandelaars de weg gebruiken.</p> <p>4. In het ontwerp zal een mogelijkheid voor keren opgenomen worden.</p> <p>5. Idem reactie op punt 4: In het ontwerp zal een mogelijkheid voor keren opgenomen worden.</p>
Dhr. Biemond	2751 CT/24	1. Waarom is bedrijf op nr 10A niet aangegeven?	3	1. Het ontwerp betreft uitsluitend het fietspad en belangrijke landschappelijke en cultuurhistorische elementen.
DH de Vries	2751 DJ/16	<p>1. Hoezo wandelen op eigen risico??? Hoe wordt hiervoor gewaarschuwd?</p> <p>2. Auto's te gast, hoe wordt dit geïmplementeerd? Alleen bestemmingsverkeer o.i.d?</p> <p>3. Snelheidsbeperking van 30 km/u, hoe wordt dit gehandhaafd?</p> <p>4. Dat westelijke kant als fietspad is afgefallen, laat mogelijkheid van wandelpad aan westkant toch open? Dit zou belang wandelaar en verkeersveiligheid fietsers en bestemmingsverkeer aan oostkant bevorderen. Is wandelpad aan oostkant bekeken/overwogen vanuit deze optiek? Denk aan fietspad ten zuiden A12 voor Molenviergang. Daar ligt een fietspad en een schelpenpad voor wandelaars op kruising Rottedijk.</p>	4 en 5	<p>1. De weg wordt ingericht als autoweg (bestaand deel) en fietspad (nieuw deel).</p> <p>2. Dit wordt door middel van bebording aangegeven en versterkt door de materialisatie en markeringen van de weg. Omdat er geen stoep of voetpad is, mogen wandelaars de weg gebruiken.</p> <p>3. De maximumsnelheid kan worden gehandhaafd volgens de geldende wet- en regelgeving. De verkeerssituatie wordt aangeduid en ingericht is als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom met een snelheidsregime van 30 km/uur. De inrichting ervan kenmerkt zich door een relatief smal profiel van de rijbaan met daarbij enkele uitwijkplaatsen. Deze situatie is wel als zodanig herkenbaar en vergt dat van weggebruikers verantwoordelijk gedrag mag worden verwacht (en dat ze dus goed rekening met elkaar houden).</p> <p>4. De focus van dit ontwerp is het realiseren van een fietspad en wij zien het realiseren van een wandelroute als meekoppelkans voor het vervolg (zie ook antwoord op vraag 1). De realisatie van een wandelpad aan de westzijde valt buiten de scope van deze opgave.</p>
Dhr. Biemond	2751 CT/24	<p>1. Waarom is opmerkingen over loslopende stieren niet opgenomen?</p> <p>2. Waarom is opmerking over bedrijfsschade door verminderde/onveiligere bereikbaarheid niet meegenomen?</p> <p>3. Welke argumenten zijn er gebruikt om het ene bedrijfsbelang wel te ontzien en het andere niet</p>	4 en 5	<p>1. Het is ons niet duidelijk welke opmerking hiermee wordt bedoeld. Hierover is niets terug te vinden in het 'Verslag bijeenkomst Verlengde Molengangenpad 11 april 2019'.</p> <p>2. Er is niet aangetoond, dat er sprake is van bedrijfsschade door verminderde bereikbaarheid.</p> <p>3. Er wordt zoveel mogelijk met alle belangen rekening gehouden.</p>
Mw. Villerius		<p>1. Waarom overweegt u een 30 km zone? Wat is hierbij belangrijk voor u? De Rottedijk ligt buiten de bebouwde kom. Is een 30 km zone door de politie dan handhaafbaar?</p> <p>2. De genoemde ontheffing voor het bestemmingsverkeer voor wie geldt dit? Alleen voor omwonenden? Zo ja, wat te doen met het andere gemotoriseerde verkeer zoals bezoekers, post bezorgers, diverse leveranciers zoals de AH of Jumbo, vuilnisophaaldiensten enz. ?</p> <p>3. De Rottedijk loopt op dit moment dood en is dus voor (snel) fietsverkeer totaal niet interessant/aantrekkelijk om er te zijn. Daarom fungeert de Rottedijk op dit moment als een rustig wandelgebied voor bewoners van Moerkapelle. Ook de ouderen van Beth San (in rolstoelen, scoot mobielen en driewielfietsen) en cliënten van de Eersteling maken hier graag gebruik van, juist vanwege het veilige karakter van deze dijk. Hoe houdt u, met de inrichting van het nieuwe fietspad, rekening met deze groep mensen?</p> <p>4. U overweegt een 30 km zone. Geldt dit dan ook voor de (race, e-bike en speed-pedelec) fietsers, brommers en scooters? Zo ja, hoe gaat men dit handhaven?</p> <p>5. Wat zijn de vereiste richtlijnen voor een veilig recreatief fietspad waar naar verwezen wordt?</p>	<p>Poster 4 Infra punt 7</p> <p>Poster 4 – Gebruik punt 6</p> <p>Poster 4 – Landschap- pelijke waarden punt 3</p>	<p>1. De verkeerssituatie wordt aangeduid en ingericht is als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom met een snelheidsregime van 30 km/uur. De inrichting ervan kenmerkt zich door een relatief smal profiel van de rijbaan met daarbij enkele uitwijkplaatsen. Deze situatie is wel als zodanig herkenbaar en vergt dat van weggebruikers verantwoordelijk gedrag mag worden verwacht (en dat ze dus goed rekening met elkaar houden). Dit gebruik wordt geborgd door middel van bebording waarmee de geldende wet- en regelgeving van toepassing is en op die manier gehandhaafd kan worden.</p> <p>2. Er is geen sprake van ontheffing voor bestemmingsverkeer.</p> <p>3. De focus van dit ontwerp is het realiseren van een fietspad en wij zien het realiseren van een wandelroute als meekoppelkans voor het vervolg. De weg wordt ingericht als autoweg (bestaand deel) en fietspad (nieuw deel). Dit wordt door middel van bebording aangegeven en versterkt door de materialisatie en markeringen van de weg. Omdat er geen stoep of voetpad is, mogen wandelaars de weg gebruiken.</p> <p>4. Zie antwoord hierboven.</p> <p>5. Het ontwerp is gebaseerd op de richtlijnen vanuit de CROW (https://www.crow.nl/overcrow).</p>

Naam	Postcode	Opmerking	Posternummer	Reactie
Mw. Villerius		<ol style="list-style-type: none"> 1. Wat is de juridische status van de wandelaar nu op de Rottedijk? 2. Wat wordt de juridische status van de wandelaar na aanleg fietspad op de Rottedijk? 	Poster 5 – Gebruik punt 3	<ol style="list-style-type: none"> 1. De huidige Rottedijk is een autoweg. De wandelaar heeft geen juridische status in de huidige situatie op de Rottedijk. 2. De weg wordt ingericht als autoweg (bestaand deel) en fietspad (nieuw deel). Dit wordt door middel van bebording aangegeven en versterkt door de materialisatie en markeringen van de weg. Omdat er geen stoep of voetpad is, mogen wandelaars de weg gebruiken.
DH de Vries	2751 DJ/16	“Fietsverbinding maakt verhaal Rotte beleefbaar” ONEENS – wandelaars die hier graag wandelen en rust/stilte waarderen krijgen het nakijken, terwijl zij het Rotte verhaal al wandelend veel intenser/bewuster beleven dan voorbij racende (race) fietsers.	6	De fietsverbinding maakt de Rotte beleefbaar in volle omvang en voor een bredere doelgroep. Over de beste manier van beleven kunnen de meningen verschillen.
Dhr. Biemond	2751 CT/24	<ol style="list-style-type: none"> 1. Fietspad is nergens 3 ½ m. breed, is dat veilig genoeg. Zeker t.o.v. de grote kosten en enorme impact. 2. Berm is op veel plaatsen bij lange na geen 1 m. breed, erg gevaarlijk. Zeker niet bij doorsnede 4 3. Voldoende passeerplekken op de beste plek, bv tegenover inritten. 4. Spiegels tegenover inritten 	7 of 8	<ol style="list-style-type: none"> 1. In het ontwerp wordt zoveel mogelijk geprobeerd de beschikbare ruimte te gebruiken. Waar mogelijk wordt de bestaande infrastructuur verbreed naar 3,5 meter. Helaas is dit niet overal mogelijk. 2. Overall wordt de minimale bermbreedte van 0,5 m. aangehouden wat nodig is vanuit verkeersveiligheid. Waar mogelijk is deze berm breder. Uitzondering wordt gemaakt ter hoogte van Rottedijk 10, waar de berm uit de huidige situatie wordt aangehouden, zodat een zo breed mogelijk fietspad mogelijk is. 3. In het verleden zijn al twee passeerplaatsen aangelegd, deze blijven behouden. In aanvulling daarop zien wij kansen voor een derde passeerplaats ter hoogte van Rottedijk 10/10A. 4. Spiegels plaatsen is onwenselijk, omdat deze schijnveiligheid bieden. In de praktijk werken deze alleen bij goed weer, de spiegels worden in het algemeen vaak beschadigd, staan scheef of zijn beslagen; ook is de afstand via een spiegel slecht in te schatten. Eventueel kan in overleg met bewoners bezien worden of inritten kunnen worden verbreed, zoals in de huidige situatie bij Rottedijk nr. 4. Verder is het vooral de inrichting (m.n. beplanting) van de particuliere terreinen die eventueel zicht op en van uitritten ontnemen, wat de verantwoordelijkheid van de particulieren zelf is.
Ton Overtoom (Bentwoud)	2731 HG	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kruising fietspad met weg Oostkade 8 daar mogen de fietsers niet zomaar inrijden. 2. Wat wordt het brugdek slip vast toch geen balken? Maar panelen 	9 of 10	<ol style="list-style-type: none"> 1. Het ontwerp van de brug inclusief de aansluiting op de bestaande infrastructuur wordt in het vervolgproces verder uitgewerkt 2. Het ontwerp van de brug wordt in het vervolgproces verder uitgewerkt. Uiteraard gaan we hier uit van een verkeersveilige keuze voor materialen en constructie.
Dhr. Biemond	2751 CT/24	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ik mis de parkeer/passeerplek bij nr. 14 2. Ik mis herplant van de daar verwijderde stuiken bij nr. 14 3. Waarom aan de westkant bij nr. 14 nieuw hek en aan de oostkant niet. 4. Hoe moet het met op het fietspad lopende stieren (bij recht) bij 14. 5. Ik mis een uitrit bij nr. 10A 6. Hoe zit het met de verminderde bereikbaarheid van het bedrijf op 10a en de daaruit vloeiende schade 	9 of 10	<ol style="list-style-type: none"> 1. De twee bestaande passeerplaatsen blijven behouden. In aanvulling daarop zien wij kansen voor een derde passeerplaats ter hoogte van Rottedijk 10/10A. Dit wordt verder onderzocht in de uitwerking van het ontwerp. 2. Herplant is onderdeel van het project en wordt nader gedefinieerd in het vervolgproces. 3. Aan de westkant is vanwege de herinrichting van de weg een nieuw hek nodig. Indien blijkt tijdens verdere uitwerking van het ontwerp dat ook verplaatsing en/of vernieuwing van hekwerk aan de andere zijde nodig is, dan wordt dat voorgesteld. Hierbij wordt rekening gehouden met de eigendom situatie. 4. Voor zover wij weten lopen deze stieren normaliter achter het hek en niet op de weg. 5. Deze uitrit is niet op de kaart aangegeven, in de uitwerking van het ontwerp wordt met deze uitrit uiteraard rekening gehouden. 6. Er is niet aangetoond, dat er sprake is van bedrijfsschade door verminderde bereikbaarheid.

Naam	Postcode	Opmerking	Posternummer	Reactie
Dhr. Biemond	2751 CT/24	De hoek (NO-hoek van volkstuincomplex) is levensgevaarlijk. Als je van de Moerkapelse zijde komt zie je zowel van links als rechts niets, zeker slecht verlichte fietsers bij donkers en regenachtig weer. En fietsers komen met grote snelheid van fietsbrug uit het westen.	9 of 10	Met de herinrichting van de aansluiting van de brug over de Rotte naar de Rottedijk wordt een overzichtelijk kruising gerealiseerd met een haakse aansluiting en lage bermbeplanting, zodat fietsers op de brug en de dijk elkaar goed kunnen zien. Wat betreft de grote snelheid en gebruik van verlichting van fietsers gaat het hier om het gedrag van fietsers waarmee we in de ontwerpen niet direct rekening mee kunnen houden. De snelheid is niet gemakkelijk aan te passen zonder dat hogere snelheden onmogelijk worden gemaakt. Als we dat zouden doen, betekent dat ook voor normale snelheden een minder veilig fietspad ontstaat, wat juist niet gewenst is.
CA vd Sterre	2665 HB	Kan er een passeerplaats bij nr 14 komen	11 of 12	De twee huidige passeerplaatsen (ook bij nr. 14) blijven behouden en we zien kansen voor een derde nabij nr. 10/10A. Dit wordt nader onderzocht in de uitwerking van het ontwerp.
DH de Vries	2751 DJ	<ol style="list-style-type: none"> 1. Volkomen mee eens; de enige passeerplaats voor R'dijk 14 verdwijnt, om begrijpelijke redenen voor Rottedijk 14 zelf, maar een alternatieve nieuwe passeerplaats ter vervanging van deze en ook extra verder zuidelijk ontbreekt. 2. Hoe willen jullie fietspad ter plaatse van Rottedijk 12b/ recreatiewoning tussen Rottedijk 12 en 14 combineren met parkeergelegenheid voor Rottedijk 12b (heeft geen eigen oprit, ligt onderaan de dijk) 	11 of 12	<ol style="list-style-type: none"> 1. De twee huidige passeerplaatsen (ook bij nr. 14) blijven behouden en we zien kansen voor een derde nabij nr. 10/10A. Dit wordt nader onderzocht in de uitwerking van het ontwerp. 2. Het creëren van parkeergelegenheid voor Rottedijk 12b is geen onderdeel van deze opgave.
C. Vellenga (Rottedijk 10)	2751 DJ	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tegenover nummer 10 is pas (eigen weg) over de Rotte richting gemaal aan de andere kant. Deze ingang moet vrij blijven. Nu proberen hier al veel auto's te keren of te parkeren, terwijl er groot NP staat! 2. Waar kunnen fietsers en auto's (Rottedijk 10a is kantoor) elkaar passeren? 3. Situatie voor aan de dijk: Om de dijk op te draaien is situatie gevaarlijk. Fietsers die van de brug komen hebben hoge snelheid 4. Visers rijden (met auto) de dijk op en zoeken een plek om te parkeren. 5. Oppassen dat de Rottedijk geen sluiproute wordt van auto's! 30 km op de dijk daar wordt al niet op gelet. Hoe hard rijden fietsers?? 6. Passeerplekken? Oppassen dat de berm niet helemaal kapot gereden wordt. 7. Wordt het hoge riet ook regelmatig afgeschoren? 8. Parkeerplekken? Bv 12b recreatiewoning. 	11 of 12	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ten noorden van deze plek zien wij kansen voor het realiseren van een passeerplek. Dit wordt verder onderzocht bij de verder uitwerking van het ontwerp. 2. Idem reactie op punt 1. 3. De verkeerssituatie wordt daar aangepast. Met de herinrichting van de aansluiting van de brug over de Rotte naar de Rottedijk wordt een overzichtelijk kruising gerealiseerd met een haakse aansluiting en lage bermbeplanting, zodat fietsers op de brug en de dijk elkaar goed kunnen zien. 4. In de nieuwe situatie gaan we het parkeren in de berm tegen door de rijbaan zo breed mogelijk te maken. Indien dit nodig blijkt, zal het parkeren op de rijbaan worden tegengaan met een parkeerverbod. 5. Rottedijk is geen doorgaande route. Sluipverkeer is niet aan de orde. 6. De twee huidige passeerplaatsen blijven behouden en we zien kansen voor een derde nabij Rottedijk nr. 10/10A. Dit wordt verder onderzocht in de uitwerking van het ontwerp. 7. Het riet wordt overeenkomstig het onderhoudsplan van het Hoogheemraadschap gemaaid. 8. Het creëren van parkeergelegenheid voor Rottedijk 12b is geen onderdeel van deze opgave.
Mw. Villerius		<ol style="list-style-type: none"> 1. Welke opgaande beplanting en bosschages moeten hier verwijderd worden? Is dit op privé terrein of is dit openbaar groen? 	Poster 12 – Landschappelijke inpassing	<ol style="list-style-type: none"> 1. Op deze locatie zal de bestaande bocht worden aangepast en eventueel aanwezige beplanting zal verwijderd worden. Indien de inrichting (m.n. beplanting) van de particuliere terreinen zicht op en van uitritten ontleemt, valt dat buiten de verantwoordelijkheid van het Recreatieschap en is dat een zaak van de particulieren zelf.
DH de Vries	2751 DJ/16	<ol style="list-style-type: none"> 1. Hoe wordt ontsluiting van R'dijk voor bewoners R'dijk 16 geborgd? R'dijk is 900 meter en als het een fietsroute wordt met veel fietsverkeer wordt het ondoenlijk om fatsoenlijk naar de Moerkapelse zijde te komen. 2,7 meter is al met 1 fietser en 1 auto ondoenlijk, laat staan met 2,3 of 4 fietsers naast elkaar zoals je in het Rottemerengebied regelmatig ziet met racefiets pelotons. 2. Waarom wordt hekwerk ter plaatse vervangen? 	14	<ol style="list-style-type: none"> 1. De ontsluiting van dit adres blijft mogelijk met de herinrichting van het fietspad. De breedte van het fietspad blijft gelijk of wordt breder en zal niet versmald worden. 2. Het hekwerk wordt vervangen om de minimaal benodigde bermen van 0,5 m. breed te kunnen realiseren naast het fietspad.

Naam	Postcode	Opmerking	Posternummer	Reactie
H. Nieuwenhuis	2665 LR	<ol style="list-style-type: none"> 1. Het tracé is getekend over de volle lengte van ons perceel onder aan de dijk. Al in beleving maakt het niet uit als het enkele meters wordt opgeschoven naar het oosten, over een kop eind van het akkerbouwland. Dit scheelt ook in kosten er is geen hekwerk nodig. 2. De bocht aan het begin van ons terrein (zuid) is dermate ruim dat er een onnodig grote nutteloze hoek ontstaat. Hierdoor wordt de dijk als perceel erg klein. 3. Aan de andere zijde worden de rechten de burens wel serieus genomen, i.t.t. die van ons. Dat is rechtsongelijkheid en kan wat mij betreft echt niet! 4. Aan de noordzijde wordt ook weer een lus gemaakt die m.i. onnodig veel onbenutte ruimte oplevert en ons ruimte kost. 5. Het gaas hekwerk zoals geschetst is niet voldoende, de houten hekwerken door te trekken is de enige optie om een duurzaam hekwerk te plaatsen. 6. In de praktijk rijdt er nu al veel sluipverkeer over ons terrein. Dit zal nog veel erger worden ben ik bang. 7. De ontsluiting van nummer 12 is over het zuiden. Dat wordt onmogelijk door de hekwerken en zal nu permanent over de oostzijde plaatsvinden. 8. Wij verwachten veel afval (zoals langs ieder fietspad te vinden is). Door het fietspad over het kopeinde van de akkers te situeren, zal er minder afval bij de paarden komen waardoor de kans op gewonde/zieke paarden i.i.g afneemt. 	13 of 14	<ol style="list-style-type: none"> 1. Het Verlengde Molengangenpad wordt een rechtstreekse verbinding over de Rottedijk vanuit het zuiden naar het Bentwoud. Met deze route wordt het verhaal van de Rotte en de Rottedijk verteld. Voor de continuïteit van het tracé is daarom de keuze gemaakt zo dicht mogelijk bij de kern van de Rottedijk te blijven. Op deze plek, ter hoogte van de paardenwei, wordt hierop een uitzondering gemaakt door het tracé onder aan de dijk te leggen in plaats van deze over de kruin door te laten lopen. Op deze manier wordt zoveel mogelijk ruimte voor de paardenwei behouden. 2. De bochten zijn ontworpen overeenkomstig de ontwerprichtlijnen van de ASVV-CROW. Hiermee voldoen we o.a. aan de beoogde verkeersveiligheid. 3. Er wordt zoveel mogelijk met alle belangen rekening gehouden. 4. Zie reactie op punt 2: De bochten zijn ontworpen overeenkomstig de ontwerprichtlijnen van de ASVV-CROW. 5. Wij zullen hier rekening mee houden. 6. Wij zullen in overleg bezien welke oplossingen hier mogelijk zijn. 7. Het is niet duidelijk wat hier bedoeld wordt. 8. Zie reactie op vraag 1.
Mw. Villerius		<ol style="list-style-type: none"> 1. Komende vanaf de Herenweg richting Anna's Hoeve (nu nog eigen weg?) Mag het autoverkeer dan linksaf de Rottedijk oprijden? Zo ja, wat is hiervan de reden? Zo nee, hoe gaat men dit tegen? Bebording gaat niet werken/ is niet te handhaven. 2. Komende vanaf de Herenweg richting Anna's Hoeve (nu nog eigen weg?) Mag het autoverkeer dan rechtsaf, het verlengde Molengangenpad oprijden? Zo ja, wat is hiervan de reden? Zo nee, hoe gaat men dit tegen? Bebording gaat niet werken/ is niet te handhaven. 	Poster 14 – doorsnee 10	<ol style="list-style-type: none"> 1. Nee, autoverkeer mag vanaf de Herenweg niet linksaf. De weg wordt ingericht als autoweg (bestaand deel) en fietspad (nieuw deel). Dit wordt door middel van bebording aangegeven en versterkt door de materialisatie en markeringen van de weg. De autoweg eindigt bij de keerlus. De Herenweg komt uit op het nieuwe deel: het fietspad. 2. Nee, autoverkeer mag vanaf de Herenweg niet rechtsaf. De weg wordt ingericht als fietspad. Dit wordt door middel van bebording aangegeven. Handhaving vindt plaats op grond van de geldende wet- en regelgeving.
Mw. Villerius		Hekken aan beide kanten van het fietspad lijkt ons zeer onwenselijk vanwege de veiligheid omdat dit voor een 2-richtingsverkeer fiets en auto geen uitwijkruimte biedt. Hoe ziet u hier de verkeersveiligheid?	Poster 14 – doorsnee 18	Dit is in de nieuwe versie van het ontwerp aangepast. Het fietspad wordt hier verbreed en bestaande hekken worden verplaatst.
D. Bac (eigenaar land thv land van Belofte dijk+akkerland	2751 DC	<p>Enkele opmerkingen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Fietspad kan in mijn optiek over de dijk verder in Noordelijke richting en pas veel later naar het akkerland oversteken. Dit heeft ook als voordeel dat de bochten wat scherper worden dus de snelheid, wat van vooral de wielrenners, zal beperken en dat is gunstiger als ze de weg over de dijk kruisen. 2. Verder wil ik pleiten voor een ongelijke kruising op de dijk. Ervaring leert dat dit tot zeer gevaarlijke situaties leidt. Om naar mijn land te gaan moet ik via de Noorddijk. De kruising Herenweg/Bentwoud is ook gelijkvloers en dit heeft al tot verschillende ongelukken geleid. Gelukkig nog niet met dodelijke afloop, maar dat dit is gebeurd is voor mij een kwestie van afwachten totdat... 	15	<ol style="list-style-type: none"> 1. De bochten zijn ontworpen overeenkomstig de ontwerpnormen van de ASVV-CROW, dat leidt ertoe dat ze juist flauwer moeten zijn. 2. We nemen deze ervaring mee in verder uitwerking van deze kruising.

Naam	Postcode	Opmerking	Posternummer	Reactie
Mw. Villerius		<ol style="list-style-type: none"> Bij doorsnede 11 staat te lezen.....ruime berm voor versterking beleving open landschap "maar niet breed genoeg om te picknicken ". Is het de bedoeling dan men mag picknicken op de bloemrijke akkerranden? Zo ja, wat wordt er dan gedaan om recreanten hun troep te laten opruimen? Zo nee, wat wordt er aan gedaan om dit te voorkomen? Hoe geluidsvriendelijk is deze brug? Wat wordt de status/bebording van de Rottedijk na aanleg van het fietspad over de Rottedijk? Wat wordt de status/bebording verlengde Molengangpad richting Land van Belofte? (Oudere) fietsers kunnen te maken hebben met verminderde cognitieve en lichamelijke functies die invloed hebben op het waarnemen, beslissen en handelen in het verkeer. Er zijn factoren die vooral bij de oudere fietser een rol kunnen spelen: <ul style="list-style-type: none"> - Door verminderd zicht en risicomijdend gedrag houden senioren een grotere afstand aan tot obstakels. De vrije ruimte speelt hierbij een rol. - De fietssnelheid van sommige senioren is traag. De vetergang kan daardoor oplopen tot zo'n 0.80 m. (normaal 0,25 m) - Senioren hebben soms meer moeite om verkeerssituaties in te schatten. Dit komt door verminderd zicht, minder flexibiliteit van de nek (vooral wanneer verkeer uit 2 richtingen komt) en een tragere informatieverwerking. Een oudere fietser heeft dus gemiddeld een groter profiel van vrije ruimte nodig. Het uitgaan van minimale waardes kan problemen opleveren. In hoeverre is er met de berekening van de breedte op de Rottedijk met bovenstaande rekening gehouden? In hoeverre is er voldoende rekening gehouden bij de berekening van de breedte op de Rottedijk met scootmobielen, gehandicapten-voertuigen, duo fietsen (ongeveer 1,2 m breed) en driewielers (1,5 m breed)? Hoe ziet men de verkeersveiligheid op het fietspad op drukke dagen (en dus nog meer andere gebruikers zoals bijv. skeelers en ruiters) in combinatie met overige functies zoals: <ul style="list-style-type: none"> • Geparkeerde auto's van bezoekers aan de bewoners van de molens • In – en uitritten (al dan niet in een hellingshoek waarbij niet veel overzicht is) • Hekwerken Wat is de lengte van de verbreding van resp. 0,40 m en 0,50 m? Hoe verhoudt zich dat op de totale lengte vanaf het begin van de Rottedijk tot aan Rottedijk nr. 16? Wat is het beoogde doel van de verbredingen? Uw ambitie is om een comfortabel (en doorgaande) fietsverbinding tot stand te brengen. Wat verstaat u onder comfortabel? 	<p>Poster 16</p> <p>Poster 16 – doorsnee 13</p>	<ol style="list-style-type: none"> Er komt geen picknickplek langs het tracé. Het ontwerp en de detaillering van de fietsbrug wordt nog uitgewerkt in de vervolgfase. De weg wordt ingericht als autoweg (bestaand deel) en fietspad (nieuw deel). De weg wordt ingericht als autoweg (bestaand deel) en fietspad (nieuw deel). Dit wordt door middel van bebording aangegeven en versterkt door de materialisatie en markeringen van de weg. Omdat er geen stoep of voetpad is, mogen wandelaars de weg gebruiken. Het tracé wordt aangelegd als autoweg/fietspad. In het ontwerp worden de CROW richtlijnen gehanteerd. Zie antwoord hierboven. In het ontwerp wordt zoveel mogelijk geprobeerd de beschikbare ruimte te gebruiken. Waar mogelijk wordt de bestaande infrastructuur verbreed naar 3,5 meter. Helaas is dit niet overal mogelijk. Doel van de verbredingen is om zoveel als mogelijk de, in de informatiebijeenkomst van 11 april 2019, veronderstelde verkeersonveiligheid weg te nemen. In het ontwerp worden de CROW richtlijnen voor het ontwerpen van infrastructuur zoveel mogelijk toegepast. Als gebruiker goed kan anticiperen op andere weggebruikers, de weg overzichtelijk is, dat er voldoende continuïteit is en er voldoende uitwijkmogelijkheden zijn. Daarnaast kun je ook aspecten van landschap meewegen bij het bepalen van het comfort.
Te Voet Mw. Trimp/Mw. Glerum		<ol style="list-style-type: none"> Kan er een wandelpad gerealiseerd worden aan de westelijke kant van de Rotte? In hoeverre worden er voorzieningen getroffen voor wandelaars? 		<ol style="list-style-type: none"> De focus van dit ontwerp is het realiseren van een fietspad aan de oostzijde van de Rotte. De realisatie van een wandelpad aan de westzijde valt buiten de scope van deze opgave. De weg wordt ingericht als autoweg (bestaand deel) en fietspad (nieuw deel). Dit wordt door middel van bebording aangegeven en versterkt door de materialisatie en markeringen van de weg en wij zien het realiseren van een wandelroute als meekoppelkans voor het vervolg. Omdat er geen stoep of voetpad is, mogen wandelaars de weg gebruiken.