

30 km gebied Schil

Reactie op ontvangen vragen en opmerkingen Sinusdrempels en overige aanpassingen

Na eerdere besluitvorming door de gemeenteraad is de 30 km/h-zone in november 2015 van toepassing geworden. Gefaseerd zijn de afgelopen jaren in het gebied wijzigingen uitgevoerd. Met diverse vertegenwoordigers van buurtcomités en wegvakken heeft verschillende keren overleg plaatsgevonden.

Op 8 maart 2018 is aan alle bewoners van de relevante delen van de Singel en van de Sint Jorisweg, Hallincqlaan, Stooplaan en Groenedijk een brief verzonden (nr. 2035260). In die brief is informatie gegeven over de in het kader van 30 km in het gebied Schil beoogde infrastructurele wijzigingen. Het gaat o.a. om de aanleg van sinusdrempels, wijziging van bochten bij punaises, versmalling van wegvakken en verwijdering van markering. Alle bewoners zijn uitgenodigd voor de bijeenkomst op 22 maart 2018. Tijdens die bijeenkomst is twee maal een presentatie/toelichting gegeven op alle aspecten. Daarnaast zijn algemene vragen beantwoord en heeft overleg over individuele vragen plaatsgevonden.

Tijdens en een aantal weken na de bijeenkomst konden reactieformulieren met opmerkingen, tips en suggesties (positief dan wel kritisch) worden ingediend. Onderstaand een overzicht van de samenvatting van de ontvangen opmerkingen (linkerzijde van de tabel) met een gemeentelijke reactie (rechterzijde). Bij een aantal vragen is gebruik gemaakt van de knowhow en input van 4Risk!

Sommige bewoners hebben ook opmerkingen gemaakt die geen relatie hebben met de mogelijke of beoogde wijzigingen in het kader van 30 km Schil. Die opmerkingen zijn in dit overzicht niet opgenomen. In onderstaand overzicht is een onderscheid gemaakt in algemene opmerkingen (onder A1 t/m A6 en J) en de verschillende wegvakken (B t/m I). Op de laatste pagina's is een overzicht opgenomen van de (gewijzigde) locaties voor sinusdrempels.

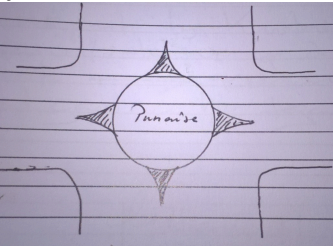
A. <u>Algemeen</u>	
<u>A1 - Drempels</u>	
Is de aanleg van sinusdrempels de meest geschikte maatregel? Is dat algemeen aanvaard? Waaruit blijkt dat? Geldt dat ook voor asfaltwegen? Is daar onderzoek naar gedaan?	De Singel, Hallincqlaan, Stooplaan en Groenedijk zijn aangewezen als calamiteitenroute. Dat wil zeggen dat deze wegen in geval van een calamiteit, bijvoorbeeld op de B. de Raadsingel, de Oranjelaan of het Sumatraplein, het verkeer van de centrumroute moeten kunnen overnemen. Dit betekent dat de wegen hiervoor voldoende breed (5,9 meter) moet blijven. Versmallingen zijn daarom niet mogelijk. Bij een calamiteit zou het verkeer in de spits meteen vastlopen bij een versmalling omdat dit de capaciteit van de weg te veel beperkt.

	Daar komt bij dat een versmalling als snelheidsremmende maatregel maar een beperkt effect heeft op de snelheid. Immers, ook een versmalling moet een minimale breedte hebben om bijvoorbeeld de vuilniswagens van HVC en de brandweerwagens te kunnen laten passeren. Die breedte is meer dan voldoende voor een personenauto. Voor het verlagen van de snelheid van personenauto's is een versmalling is dan eigenlijk alleen effectief als er voldoende tegenliggers zijn. Op het grootste deel van de dag is dit in het Schilgebied niet het geval. De enige effectieve oplossing die kan worden toegepast, is dan een snelheidsremmer in de hoogte. Op de vierarmige kruisingen zijn al punaises toegepast. Op de rechte wegvakken is het voornemen een totaalpakket sinusdrempels te plaatsen. Dat is de meest effectieve, herkenbare en technisch best maakbare (integraal asfalt met oog op verkleinen kans op trillingen) verticale snelheidsremmer die er is. Deze snelheidsremmer werkt niet alleen in drukke spijstijden, maar ook als het (heel) rustig is en dus gedurende 24 uur per dag en 7 dagen per week.
Waarom niet eerst andere maatregelen: verkeersborden, 30 km op de rijbanen, wegversmallingen (door paaltjes) zoals op de Bankastraat. Uw stelling dat men dan gaat slommen is in het algemeen en ook op de Bankastraat uit de lucht gegrepen. Andere alternatieven: het plaatsen van een snelheidsdisplay, een wegversmalling (zonder verhoging), handhaving of het plaatsen van een flitspaal. Of slingers aanleggen, bijvoorbeeld door middel van bloembakken.	Zie ook het antwoord bij de vorige vraag. Bij alle overgangen van 50 naar 30 km gebied is bij de invoering het 30 km-regime door middel van bebording, belijning en markering etc. op de rijbaan het 30 km-regime duidelijk gemaakt. Technisch is het mogelijk extra markeringen aan te brengen. Maar om te veel borden en aanduidingen te voorkomen wordt in zijn algemeenheid terughoudend omgegaan met het plaatsen van borden en markeringen. Specifiek is die terughoudendheid in het gebied Schil van toepassing omdat juist daar extra markeringen niet passing binnen het historische karakter van het gebied (stedenbouw en Beschermd Stadsgezicht). Het is overigens sterk de vraag of het aanbrengen van extra 30 km-markeringen het gewenste effect, een lagere snelheid, tot gevolg heeft omdat weggebruikers ook nu weten dat sprake is van 30 km zone. Het aanleggen van slingers moet gelet op de benodigde breedte (zie antwoord vorige vraag) met vloeiende lijnen. Daardoor is nauwelijks sprake

	van een snelheidsverlagend effect en heeft het een negatief effect op het aantal parkeerplaatsen. Daarnaast zijn slingers vanuit stedenbouwkundig oogpunt en rekening houdend met het historische karakter van dit deel van het Beschermd Stadsgezicht niet gewenst. Eerder heeft permanente bloembakplaatsing elders in Dordrecht niet tot positieve resultaten geleid. Wegversmallingen, bijvoorbeeld door paaltjes, leiden in de praktijk op (beperkte) drukke momenten tot lagere snelheid, maar op rustige momenten juist tot extra gas geven om eerder door een versmalling te gaan. Bijkomend nadeel is dat de verkeersveiligheid achteruit gaat, in het bijzonder voor fietsers. Snelheidsdisplays hangen al in het gebied op een drietal (wisselende) plaatsen. Structurele versmalling van rijbanen is één van de mogelijke maatregelen die beoogd wordt tot stand te brengen. Voor het plaatsen van flitspalen wordt verwezen naar de vierde vraag onder A6 (handhaving).
Tijdens de informatieavond is door de gemeente aangegeven dat de locaties nog niet "vast" staan. Betekent dat, dat naar leiding van de resultaten van het aanvullende onderzoek eerst nog nader overleg met de bewoners zal plaatsvinden over de definitieve locaties?	De locaties stonden inderdaad nog niet 'vast' en naar aanleiding van de binnengekomen reacties van bewoners etc. is bekeken of aanpassing van de plannen wenselijk en/of nodig is. Voor alle wegvakken (behalve voor de Stoop- en de Hallincqlaan) is gevraagd om meer sinusdrempels. Dat heeft geleid tot planaanpassing. Uiteraard volgt communicatie over de gewijzigde plannen, nieuwe locaties en de vervolgstappen.
Moeten automobilisten afremmen voor een drempel of kan een constante snelheid worden gereden?	De beoogde drempels zijn 30 km drempels, die voldoen aan de geldende richtlijnen in Nederland. Dat betekent dat verkeer met ongeveer die snelheid over de drempels kan rijden. Dan hoeft geen sprake te zijn van optrekken en afremmen en kan een constante snelheid gereden worden. Door het beoogde pakket van diverse drempels in het gebied Schil en de beperkte onderlinge afstand daartussen wordt gestreefd naar het rijden van een meer constante snelheid. Met andere woorden: de drempels en andere snelheidsremmende situaties volgen elkaar zo snel op dat flink optrekken en weer afremmen niet veel zin heeft.

Steeds optrekken ná de drempel is toch niet goed voor het milieu/de akoestische situatie?	Door de introductie van 30 km is in het gebied Schil is in zijn algemeenheid sprake van verbetering van de milieusituatie. Dat betekent dat ook de geluidbelasting minder is, onder meer doordat de intensiteiten op de verschillende wegvakken dalen en de snelheid afneemt. Indien de weggebruiker een constante snelheid rijdt van ongeveer 30 km/u hoeft niet voor de drempel afgeremd te worden. De akoestische effecten van personenauto's die iets afremmen en daarna weer optrekken rond sinusdrempels is verwaarloosbaar klein (zie ook Reken- en meetvoorschrift geluid 2012). Volgens dit voorschrift heeft vooral het remmen en optrekken door zwaarder vrachtverkeer akoestisch enige invloed. Uit de laatst uitgevoerde verkeersmeting blijkt dat het aandeel zwaar verkeer in dit gebied minder dan 1% is. Rond de sinusdrempels zal de lagere geluidsbelasting door incidenteel afremmen en weer optrekken iets minder zijn dan elders. Het maken van sinusdrempels heeft tot gevolg dat de snelheid verder moet dalen, hetgeen verdere positieve akoestische effecten heeft.
Als een fietser over een sinusdrempel kan rijden, kan een auto dat ook. Misschien niet met 100 km/uur maar wel met 70 km/uur ...	Een fietser kan goed over de sinusdrempel rijden. Dat geldt ook auto's met een normale snelheid. Maar de drempels hebben echt een snelheidsremmende werking en voorkomen dat auto's er hard overheen gaan; van "met 70 km over de drempel gaan" zal geen sprake zijn.
Eerder is toegezegd dat geen verkeersdrempels geplaatst worden.	Een dergelijke toezegging is geheel onbekend. Direct bij de introductie van 30 km in het gebied Schil zijn -naast andere aanpassingen- alle overgangen van 50 naar 30 km/h fysiek ondersteund door een inritconstructie of een (bus- of sinus)drempel.
Er wordt te weinig rekening gehouden met fietsers.	In een 30 km zone rijden alle verkeersdeelnemers op dezelfde rijbaan. Zie daarvoor ook de factsheet die eerder is verspreid en nu op de website staat. Bij de nu beoogde maatregelen is terdege rekening gehouden met fietsers. Zo heeft de Fietzersbond bijvoorbeeld de beoogde sinusdrempels beproefd en akkoord bevonden. En is het mede t.b.v. de fietsers de bedoeling te komen tot aanpassing van de bochten rond de punaises op de kruisingen.

A2 - Onderzoek 4risk!	
De gemeente heeft de intentie om op termijn klinkers in plaats van asfalt aan te leggen. Gelden de metingen uit het rapport van IFCO ook daarvoor en wat gebeurt er dan met de drempels?	Van de aanleg van klinkers in plaats van asfalt is op dit moment en/of in het kader van dit project geen sprake. Los daarvan: de metingen in het rapport hebben betrekking op trillingen die worden veroorzaakt door verkeer over een drempel. Verschil tussen klinkers en asfalt is in deze niet van toepassing en is ook niet nader in een prognose te beschouwen.
Is de methode IFCO-prognosegrafiek (bijlage 4 van de rapportage) wetenschappelijk onderbouwd, als zodanig algemeen geaccepteerd en is die ook geschikt voor deze situatie?	De IFCO-prognosegrafiek is een gemiddelde en gebaseerd op diverse trillingsmetingen bij min of meer vergelijkbare omstandigheden. Zie ook hoofdstuk 6 van het rapport.
De gemeente is voornemens een proefvak met sinusdrempels aan te leggen en metingen worden gedaan om te kijken of voldaan wordt aan SBR-A en SBR-B richtlijnen. Dat vind ik een goed idee. Hoe bent u voornemens om te bepalen of aan de SBR-B richtlijnen wordt voldaan?	Tijdens het eerder door 4Risk! uitgevoerde onderzoek is nagegaan of voldaan wordt aan de SBR-richtlijn A. Het onderzoek naar trillingen kon echter niet 100% worden afgerond, omdat daarvoor een meting op vergelijkbare locatie met vergelijkbare omstandigheden nodig is. Zo'n plek met een drempel is er in het gebied Schil nog niet. De aanwezige drempels zijn immers van beton en liggen ofwel op grotere afstand van bebouwing ofwel naast relatief jonge gebouwen. Om vooraf maximale zekerheid te krijgen, kunnen na aanleg van drempels trillingsmetingen in aangrenzende woningen worden uitgevoerd. Deze gemeten trillingen kunnen vervolgens worden getoetst aan de streefwaarden in SBR-richtlijn B.
Omdat sinusdrempels worden geplaatst om de gemiddelde en V85 snelheid te verlagen moet ook gemeten worden of de geplaatste drempels het beoogde effect hebben, wat pas na een tijdje het geval is. Pleidooi: meet gedurende langere periode om te voorkomen dat in andere drempels geïnvesteerd wordt zonder dat zeker is dat deze effect hebben.	In de AC singel moeten nog werkzaamheden worden uitgevoerd. De aanleg van sinusdrempels kan daarmee gecombineerd worden en door het uitvoeren van metingen kunnen de effecten bekeken worden. Het gaat daarbij om een meting vooraf –nulmeting- en achteraf. Hier moet bij worden opgemerkt dat het totaalpakket van drempels in de Schil tot gevolg zal hebben dat de Singelroute minder als doorgaande route zal worden gebruikt met als gevolg: lagere intensiteiten en snelheden. Los van deze metingen vindt periodiek onderzoek plaats naar de verkeersintensiteit op een aantal wegen; daarbij worden ook de gemiddelde snelheid en de V85 bepaald.
A3 - Aansprakelijkstelling	
Op voorhand aansprakelijkstelling voor mogelijke trillingschade, funderingsschade, schade als gevolg van gederfd woongenot, gezondheidsschade, schade als gevolg van waardedaling van het huis en/of overige.	Als iemand van mening is dat sprake is van schade als gevolg van gemeentelijk handelen kan de gemeente aansprakelijk gesteld worden. Voor meer informatie en de manier waarop aansprakelijkstelling mogelijk is, zie de website www.dordrecht.nl , zoekterm 'aansprakelijk'.

A4 - Punaises Handig om snelheid te beperken en goede verbetering, maar is tegen gevaarlijke situaties voor fietsers als gevolg van autoverkeer dat er omheen rijdt niet iets te doen door belijning (zodat verkeer rechtdoor rijdt)?	Nee, door middel van belijning of geleidedrempels is dit niet mogelijk. Een van de kenmerken en inrichtingsuitgangspunten van een 30 km-zone is het zo min mogelijk markering/verdeelde ruimte te hebben. Bovendien mogen auto's ook nog afslaan. Op dit moment is er rondom de aangelegde punaises nog relatief veel ruimte aanwezig. Hierdoor kunnen auto's rond een punaise rijden en de fietsers 'verdrücken'. Als mogelijke toekomstige maatregel is voorgesteld de trottoirs te verbreden en daardoor het kruisingsvlak rondom de punaises te beperken en daarop zijn tijdens deze inspraakronde geen negatieve reacties ingekomen. Na realisatie van deze wijzigingen worden automobilisten meer geleid om over een punaise te rijden.
Voer de punaisekruispunten zodanig uit dat het erom heen rijden moeilijker wordt. De automobilisten weten niet wat fietsers moeten doorstaan met deze acties. Uitvoering zou zo kunnen zoals de tekening laat zien en het erom heen rijden vervelend wordt/is: 	Ook eerder in dit proces is een schets van rijbaanverhogers op kruisingen die van punaises zijn voorzien, ontvangen en beoordeeld. Dergelijke voorzieningen kunnen niet aangebracht worden. De verhogers kunnen er voor zorgen dat een auto meer in de originele lijn (rechtdoor) gaat rijden, maar tegelijk bestaat de kans dat fietsers ingeklemd raken tussen auto's en de verhogers. Daarnaast bestaat het risico dat de verschillende weggebruikers de verhogers niet, onvoldoende of op een laat moment zien. Zeker 's avonds of 's nachts of bij slecht weer. Ten slotte leveren verhogingen problemen op gelet op de breedte en (grote) draaicirkels van grote voertuigen.
A5 - Communicatie Inspraak en overleg zijn slechts een formaliteit om aan de gemeenteraad bewonersinvloed te kunnen melden. Tot op heden geen wijziging van plannen voor de Hallincqlaan. Wens: adequaat en persoonlijk geïnformeerd over de vervolgstappen.	Het tegenovergestelde is het geval: het overleg met de verschillende buurtcomités en inloopbijeenkomsten over wijzigingen in het kader van 30 km gebied Schil hebben gedurende de afgelopen periode tot diverse aanpassingen en wijzigingen geleid. Dat geldt ook voor deze inspraakronde. Zie voor de plannen Hallincqlaan onder punt F en de begeleidende brief. Iedere inspreker ontvangt een reactie op de naar voren gebrachte opmerkingen. Daarnaast volgt communicatie over de gestelde vragen, antwoorden en planwijzigingen.

A6 - Handhaving	
Is in Dordrecht binnen het driehoeksoverleg (burgemeester, OM en Politie) de gezamenlijke lijn voor verkeersveiligheid en handhaving bepaald en heeft dat geleid tot een handhavingsplan of –programma en kan dat beschikbaar worden gesteld?	Over het aspect handhaving vindt periodiek bestuurlijk overleg plaats tussen de gemeente en de Politie in het kader van de Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid. In regulier overleg tussen politie en burgemeester komt het onderwerp snelheidshandhaving ook aan de orde. Daarnaast heeft onlangs over de verkeersveiligheid en de inzet van de Politie daarbij, overleg tussen de burgemeester, de verantwoordelijk wethouder verkeer en de Politie plaatsgevonden. Dit leidt in Dordrecht tot extra handhaving op door de Politie in overleg met de gemeente gekozen hotspots.
Klopt het dat handhaving van de 30 km Schil pas mogelijk is als in de gehele Schil –naast bordplaatsing- sprake is van 30 km-richting?	Passend in het beleid van het OM onderneemt de Politie geen bijzondere acties m.b.t. de handhaving van de max. snelheid van 30 km zo lang de wegbeheerder (in casu de gemeente) de betreffende wegen niet 30 km ingericht heeft. In het Schilgebied vinden verdere aanpassingen en vervolgoverleg met de Politie plaats.
Graag z.s.m. handhaving van 30 km gebied Schil in het driehoeksoverleg aan de orde stellen zodat handhavingsbeleid kan worden heroverwogen. Als niet voor wijziging van beleid wordt gekozen, kan daar dan een argumentatie voor worden gegeven?	Zie de antwoorden op de vorige vragen.
Gemeente moet van tevoren afspraken maken met politie over handhaving flitspalen, mobiel flitsen etc.	Vooraf heeft overleg met de Politie plaatsgevonden; zie de eerdere antwoorden. In de lijn van het voorgaande is duidelijk dat het plaatsen van een flitspaal in het 30 km gebied Schil niet tot de mogelijkheden behoort. Plaatsing is in strijd met het Beleidskader Flitspalen van het OM (met o.a. het belangrijke criterium veiligheid) dat door het LPTV van het OM bij de toetsing van aanvragen om flitspalen wordt gehanteerd en de Politie zal niet positief adviseren. Het OM zal dus in dit soort situaties geen flitspaal plaatsen en de gemeente kan niet zelf tot plaatsing overgaan.
Er is ook geen sprake van handhaving boven de 50 km. Zelfs op dit niveau zijn er veel overtreders.	Zie voor structurele handhavingsacties bovenstaande antwoorden. Overigens kan de Politie te allen tijde, bijvoorbeeld bij een (extreme) situatie van 50+-snelheid "op heterdaad" verbaliserend optreden.

A-7 Klinkerbestrating Is het juist dat in de toekomst het asfalt door klinkerbestrating zal worden vervangen. Zo ja: blijven dan de sinusdrempels gehandhaafd? Als dat zo is: welk niveau van trillingen is van de drempels te verwachten? Is met het uitgevoerde trillingsonderzoek met klinkerbestrating rekening gehouden?	Voor de verschillende aanpassingen van het gebied Schil is een eindbeeld van toepassing met smallere rijwegen, bredere trottoirs, meer ruimte voor groen etc. en ook klinkerbestrating. Maar, ... van verwijdering van het bestaande asfalt en de aanleg van klinkerbestrating is de komende jaren naar verwachting geen sprake. Sowieso niet in het kader van het lopende project 30 km gebied Schil. Dat wil zeggen dat de gestelde vragen over handhaving van de sinusdrempels en mogelijke trillingseffecten nu niet van toepassing zijn.
B. <u>Wegvak Albert Cuypsingel</u>	
De sinusdrempel t.h.v. 268+273/275 ligt vanwege verschillende redenen te dicht bij de J. de Wittstraat. Verzoek om verschuiving van de drempel richting de kruising met de Beverwijkstraat.	Overeenkomstig de verzoeken is het aantal drempels in de AC Singel uitgebreid van twee naar drie en zijn deze verschoven: zie de overzichtstekening aan het einde van deze notitie.
Bij de panden 273/273A/275, 277/279 en 281/283 is nog geen funderingsherstel uitgevoerd en daar is sprake van slechte fundering. Is het gelet op het risicoprofiel wel slim om daar drempel te leggen t.h.v. 273. Alternatief: bij de panden 270 t/m 294, 285 t/m 301 en 303; deze zijn voorzien van een nieuwe fundering.	Eén en ander hangt af van de aansluiting van de palen met de funderingsconstructie. Zie opmerking 2 in hoofdstuk 6.6 van het rapport van 4Risk!. Maar los daarvan: ook overeenkomstig andere verzoeken is het aantal drempels in de AC Singel uitgebreid van twee naar drie en ook verschoven: zie de overzichtstekening.
Gelet op de mogelijk specifieke bodem- en funderingssituatie, bouwwijze en aangrenzende (overhellende) bebouwing t.p.v. Singel 306 wordt gevraagd om een grotere afstand tot de voorgenomen verkeersdrempel.	Zie vorige antwoorden.
De uitvoering van de drempel zodanig vorm geven dat de toegang tot het pand Singel 337 via de garagedeuren (voor laden en lossen van zware machines) mogelijk blijft (oprit verplaatsen naar zijkant drempel ?)	Zie vorige antwoorden.
Graag 4 sinusdrempels op de Albert Cuypsingel: bij Stationsweg, voor en na kruising Beverwijkstraat en bij Spuiweg.	Het aantal drempels in de AC Singel is uitgebreid van twee naar drie en ook verschoven: zie de overzichtstekening.
Graag aan beide zijden van de Beverwijkstraat een zebrapad omdat dat visueel sterk snelheidsremmend is.	De aanleg van zebrapaden is in principe niet nodig in 30 km gebieden omdat oversteken in zo'n gebied eigenlijk overal mogelijk moet zijn. Het bestaande zebrapad op de hoek Spuiweg/Singel is gehandhaafd. Eerder hebben bewoners aangegeven dat nabij de kruising met de Beverwijkstraat

	sprake is van een wooncomplex dat voornamelijk bedoeld is voor de huisvesting van ouderen. Toen is gebleken dat verschillende bewoners de aanleg van een zebrapad nabij deze kruising dringend wensten en is in het kader van de inmiddels uitgevoerde versmalling van de AC Singel afgesproken dat (gelet op de specifieke situatie aan de westzijde van de Beverwijkstraat en bij uitzondering) toch een zebrapad zal worden aangelegd. De werkzaamheden op de kruising zijn nog niet afgerond. Als alle beoogde maatregelen op de Singel en de omgeving zijn uitgevoerd zullen de intensiteiten naar verwachting nog verder afnemen (-1500 tot 2000 mvt/etmaal) en zal de gemiddelde snelheid verder dalen. Een zebrapad is dan eigenlijk niet meer nodig om goed te kunnen oversteken. In reactie op verzoeken tot aanleg van extra drempels wordt voorgesteld in plaats van 2 drempels in dit deel van de Singel 3 drempels tot stand te brengen waardoor al sprake zal zijn van extra snelheidsremming (zowel visueel als fysiek).
Verheugd dat er meer wordt gedaan tegen de snelheidsovertredingen door middel van drempels. Daar mag t.a.v. verschillende categorieën weggebruikers extra handhaving en verbalisering aan toegevoegd worden.	Periodiek overleg met de Politie vindt plaats en volgt.
Kunnen de verschillende bestaande grote enkele parkeerplaatsen worden omgevormd tot twee kleinere parkeervakken per locatie?	Dat is uitgezocht, maar blijkt niet mogelijk. De parkeervakken t.h.v. Singel 337 en 333 zijn –gemeten langs de trottoirzijde- 5.5 en 6 meter lang. Aan de rijbaanzijde zijn ze langer door de aanwezige "oortjes". Uitgangspunt voor langsparkeervakken is een minimale lengte 5,5 meter waardoor vaksplitsing niet mogelijk is. Het maken van een extra parkeerplaats is alleen mogelijk als de bestaande inrit t.h.v. 337/339 komt te vervallen hetgeen voor zover bekend niet aan de orde is.
C. <u>Wegvak Nicolaas Maessingel</u>	
De plannen zijn uitstekend, maar de punaise op de kruising Singel-Blekersdijk remt door omrij-bewegingen niet voldoende af. Daarom graag een extra sinusdrempel t.h.v. de CGK-kerk, Singel 192.	Voor een extra afremmende werking rond de punaise is het de bedoeling het kruisingsvlak te verkleinen door de bochten aan te passen. Zie daarvoor de eerdere informatie. Een (sinus-)drempel kan niet te dicht op de kruising (met punaise) worden aangelegd, in verband met mogelijke verwarring over de voorrangssituatie.

	Naar aanleiding van de verschillende inspraakreacties wordt de geplande oostelijke drempel in de NM Singel iets richting punaise geplaatst en worden in de F. Bolsingel twee drempels gebracht in plaats van een (zie overzichtstekening).
Drempel ter hoogte van Alpon Parket is lastig gelet op laden en lossen vrachtwagens (pompwagens moeten er overheen) en anders moeten vrachtwagens op de stoep en worden twee straten/ingangen geblokkeerd. Alternatief: bij nr. 195A zodat sprake is van lagere snelheid bij punaise en 2 ^e drempel halverwege om snelheid eruit te halen.	Zie vorige vraag.
Snelheid moet echt omlaag, vooral 's avonds en 's nachts. Een tweetal sinusdrempels zal de snelheid er uit halen en locaties zijn juist gekozen.	v.k.a.
Verzoek om sinusdrempel niet ter hoogte van Singel 209-211 te plaatsen i.v.m. geluidsoverlast slaapkamer begane grond voorzijde appartement. Alternatief: nabij het kruispunt t.h.v. 195A. En de tweede locatie t.h.v. 225.	Zie de eerste vraag onder C.
Is er over nagedacht de drempel dicht bij het verkeerslicht te plaatsen (evt. aan de andere kant van de kruising C. van Beverenstraat) waardoor minder last is voor het woongenot en de gebouwen van recentere datum zijn?	Ja, maar bewust is gekozen voor situering aan de oostzijde van de kruising met de C. van Beverenstraat. Dat is onder meer het geval omdat een sinusdrempel aan de westelijke zijde van de kruising nauwelijks remmende werking heeft omdat tussen de verkeerslichten en de C. van Beverenstraat al sprake is van een sinusdrempel (overgang 50-30). Daar komt bij dat na de Van Beverenstraat al afgeremd moet worden voor de verkeerslichten en dat een sinusdrempel aan de oostzijde van de Van Beverenstraat juist een afremmende werking heeft voor de kruising Singel/Van Beverenstraat.
Sinusdrempels zijn de enige manier om de snelheid 24/7 te beperken en naar het gewenste niveau van 30 km te krijgen. Hopelijk vallen de metingen met de drempels op de A. Cuypsingel gunstig uit en kunnen de tegenstanders overgehaald worden om in te stemmen met de aanleg ervan in de 19 ^e eeuwse schil.	v.k.a.
Liefst z.s.m. zoveel mogelijk verkeersdrempels en andere beperkende maatregelen. Niet eerst proefdrempel, maar ga iets doen. En regel de bijbehorende handhaving; nu horen we dat de gemeente Dordrecht daar geen geld/mankracht/ruimte/tijd of wat dan ook voor heeft Zorg voor snelheidscontrole en bekeuringen op de Nic. Maessingel, waar sprake is van hoge snelheden.	Gezocht is naar passende snelheidsremmers, zowel qua aard als qua vormgeving. Er moet ook sprake blijven van verkeersbewegingen. Vanuit een oogpunt van zorgvuldigheid is het de bedoeling eerst op het wegvak Albert Cuypsingel drempels aan te leggen en daar metingen uit te voeren, zodat veilige introductie aan de orde is. Als de metingen positief uitvallen blijven die drempels liggen en kan verdere uitrol van de overige drempels volgen.

	Wel/geen handhaving heeft niets te maken met 'geld/mankracht/ruimte/tijd of wat dan ook': zie voor handhaving onder punt A-6.
Positief over de proef met sinusdrempels. Dagelijks ervaren wij dat ons stuk Singel door automobilisten als racebaan wordt gebruikt. Dus alleen de bordjes met 30 km werken niet voldoende. Het voelt voor mezelf overigens ook 'onnatuurlijk' om 30 km te rijden op de Singel. De rijbaan geeft namelijk helemaal niet het idee dat het hier om een 30 km zone gaat. Laten we hopen dat de sinusdrempels een oplossing zijn !	Naast 'bordjes met 30 km' zijn de afgelopen periode diverse andere aanpassingen in het totale gebied tot stand gebracht. Het is nu de bedoeling om in de verschillende wegvakken een pakket van sinusdrempels tot stand te brengen. Daarnaast is bijvoorbeeld versmalling van verschillende rijbanen en bochten voorgesteld.
Blij met initiatief van de gemeente om sinusdrempels aan te leggen. Goed dat er voorafgaand onderzoek naar trillingen wordt gedaan. Dank voor deze zorgvuldige aanpak.	v.k.a.
Groot voorstander van snelheid beperkende maatregelen op de Singel. Maak kruising Singel/Blekersdijk overzichtelijk en zorg voor lage snelheden. Zodat verkeerssituatie –ook voor kinderen- overzichtelijk is.	Een van de beoogde maatregelen is het aanpassen van bochten op de kruising Singel/Blekersdijk/Dubbeldamseweg Noord waardoor deze kruising smaller en ook overzichtelijker wordt (ook voor kinderen).
Dank en complimenten voor de heldere informatieverstrekking over dit onderwerp. Eens met het aanbrengen van de voorgestelde sinusdrempels en de overige aanpassingen met het oog op de 30 km. Een en ander zal zeker leiden tot een beter leefklimaat/vermindering van geluidsoverlast, stank en agressief rijgedrag.	v.k.a.
Positief over de informatiebijeenkomst etc. Is een goede zet van de gemeente. Twee suggesties: a. voor een grotere veiligheid van fietsers: plaats bebording dat inhalen van een andere auto verboden is b. plaats om de zoveel meter een 30 km bord zodat het 30 km gebied duidelijker is.	Op dit moment is de Singel nog aan de brede kant en is het mogelijk om andere voertuigen in te halen. Doelstelling van de beoogde wijzigingen is een andere weginrichting. Dat zal aan de orde zijn na het realiseren van sinusdrempels en daarnaast na de versmalling van verschillende wegvakken (een van de overige maatregelen). Door deze wijzigingen zal, mede gelet op tegemoetkomend verkeer, inhalen minder mogelijk worden vanwege de kleinere snelheidsverschillen tussen voertuigen onderling. In het gebied Schil hangen al verschillende (fluorescerende) tijdelijke herhalingsborden 30 km.
Sinusdrempels en overige aanpassingen lijken ons een prima idee.	v.k.a.
Vanaf de J. de Wittstraat geen linksaf naar Nic. Maessingel.	Op dit moment is sprake van een verbod om op de J. de Wittstraat linksaf naar de Nic. Maessingel te slaan. De gemeenteraad heeft in 2013 besloten dat de linksaf-mogelijkheid pas tot stand gebracht wordt nadat wijzigingen in het gebied 30 km Schil zijn uitgevoerd. Op dit moment is dat nog niet aan de orde.

	Daarnaast moet –rekening houdend met nieuwe ontwikkelingen– op dat moment nog gezien worden of en hoe de linksaf tot stand gebracht wordt.
Woon- en leefklimaat is er met de maatregelen (incl. groenstrook) echt op vooruit gegaan. Wat een supergevaarlijk punt blijft is links afslaand verkeer vanaf de J. de Wittstraat op de NM Singel.	Op dit moment is links afslaan op de J. de Wittstraat naar de Nic. Maessingel niet toegestaan en als dat gebeurt is sprake van een verkeersovertreding. Zie ook het antwoord op de vorige vraag.
Kennis genomen van het onderzoek naar de staat van de panden. In het pand Singel 229-239 is sprake van lichte scheurvorming, indeling in cat. 2 en risico matig. Er is zorg om ergere scheurvorming door drempel in nabijheid.	Wanneer de trillingen voldoen aan de waarden uit SBR-richtlijn A is de kans op schade uiterst klein, ook wanneer al lichte scheurvorming aanwezig is. Scheurvorming door trillingen in de constructie treedt meestal pas op bij een zeer grote overschrijding van de richtlijn. Blijkens het onderzoek is daarvan geen sprake.
Voorstander van verminderen van verkeer op de Singel. Wat zijn de effecten van constant optrekken en afremmen van verkeer m.b.t. geluid en fijn stof? Zal sprake zijn van geluidsoverlast? Is daar onderzoek naar gedaan?	Door middel van een totaalpakket aan sinusdrempels en mogelijk later ook versmallingen van rijbanen, is het juist de bedoeling om de intensiteit en de algemene snelheid omlaag te krijgen. Zie ook de 4 ^e en 5 ^e vraag onder A1.
D. <u>Wegvak Ferdinand Bolsingel</u>	
Locatie sinusdrempel nabij Singel 147, 149 en 151 graag heroverwogen i.v.m. vrees voor zettingen en scheuren in pand a.g.v. trillingen door voertuigen die over de drempel rijden. Drempel ligt op minder dan 5 meter van het pand. Pand is gefundeerd op staal, daardoor extra kwetsbaar. De grondsituatie ter plekke is ook slecht zodat trillingen voortgebracht door zwaar verkeer ook plaatsvinden. De sinusdrempel is gesitueerd voor de uitrit pand Singel 151 wat verkeerstechnisch onwenselijk lijkt. Singel 153 is met houten palen gefundeerd die aan paalrot onderhevig zijn waardoor het a.h.w. tegen het pand Singel 151 aanleunt en zettingen geeft.	Zie de rapportage IFCO voor uitgangspunten en opmerkingen. Voor wat betreft de paalrot: als de paal geen of zeer weinig contact maakt met de funderingsconstructie, kan het als het ware als een pand op staal worden beschouwd. In andere inspraakreacties wordt gevraagd om meer drempels. Los van de aan de linkerzijde gemaakte opmerkingen heeft dat geleid tot aanpassing van het plan: in plaats 1 drempel komen er 2 in de F. Bolsingel (zie tekeningen op de laatste blz.).
Tijdelijke busdrempel t.h.v. Singel 162 lag er onaangekondigd en heeft grote trillinghinder tot gevolg; verwijdering moet snel plaatsvinden. Wij hebben nog geen actie tot het stellen van aansprakelijkheid ondernomen. Maar graag metingen doen i.v.m. deze trillingen.	Zie voor aansprakelijkheid onder punt A3. De tijdelijke busdrempel is op verzoek van de buurtcomités aangebracht. Het gaat dan om een rubberen (bus)drempel die op het bestaande asfalt is aangebracht. Door de duidelijke markering is de drempels goed zichtbaar. Bij dit soort drempels is aangegeven dat door de vorm en omdat er sprake is van een rubberen drempel nauwelijks sprake is van trilling- of geluidseffecten.

Het plaatsen van een drempel ter hoogte van de Bavinckschool kan ik in het kader van de inrichting van 30 km Schil en als geschikt middel om hard rijden tegen te gaan, alleen maar toejuichen.	De opmerking is duidelijk. Opgemerkt moet worden dat naar aanleiding van inspraakreacties het aantal en de ligging van de sinusdrempel(s) in de F. Bolsingel zijn gewijzigd: zie de vorige vragen.
Als de Ferdinand Bolsingel wordt versmald zou dat ook door middel van het verbreden van het parkeervak kunnen.	Naast de aanleg van sinusdrempels zijn de overige nog te nemen maatregelen in het gebied Schil genoemd. Een van de mogelijkheden is versmalling van de F. Bolsingel. De uitwerking van een concreet plan heeft –in afwachting van het resultaat van deze inspraakronde– nog niet plaatsgevonden. Er zijn geen negatieve opmerkingen gekomen t.a.v. versmalling van verschillende wegen, en dus ook niet t.a.v. de F. Bolsingel. De suggestie tot versmalling door verbreding van het parkeervak wordt bij het planontwerp betrokken.
E. <u>Wegvak Samuel van Hoogstratensingel</u>	
Enthousiast over de plannen van de gemeente. Complimenten voor de zorgvuldige communicatie vooraf naar de BC's en via de website en tijdens de inloopbijeenkomst 22/3 naar alle bewoners. Met alle bewoners van "ons" deel van de Singel die gesproken zijn, inclusief degenen die volgens planning een drempel voor hun huis krijgen, staan positief t.o.v. de plannen: het doel en de voordelen zijn duidelijk en wegen ruim op tegen mogelijke beperkte = acceptabele trillingen tgv passeren van autoverkeer over de drempel. We wachten een spoedige uitvoering af, eerst van de proefdrempel en hopelijk snel daarna de andere drempels en overige maatregelen.	v.k.a.
Positief t.a.v. de maatregelen die worden genomen. Graag ook een sinusdrempel op de van Hoogstratensingel, zo dicht mogelijk bij de St. Jorisweg zodat geen sprake meer is van verkeer wat met snelheid vanuit de St. Jorisweg komt.	Overeenkomstig het verzoek kan een drempel nabij de kruising met de Sint Jorisweg tot stand gebracht worden. De middelste in de Van Hoogstratensingel geplande drempel moet mede daardoor verschoven worden: zie de overzichtstekening.
Is gekeken naar de scheurproblemen in de huizen die ontstaan zijn door de bommen in de tweede wereldoorlog? Bij ons komen deze bijv. na reparatie terug en we willen er niet nog meer.	Nee, de panden in de rapportage zijn alleen vanaf de openbare weg beschouwd.
Dank voor plannen voor snelheidsverlaging; uit CROW-publicaties begrijp is dat toepassing van verticale remmers effectief is. Fijn dat de gemeente Dordrecht deze remmers wil toepassen.	Bij het bepalen van de locaties van de drempels hebben onder meer technische aspecten een rol gespeeld. Als ter plaatse van de locatie van een beoogde drempel sprake is van een kolk zal t.b.v. de waterhuishouding

Hoe wil de gemeente voldoen aan CROW-richtlijnen drempels, plateau's en uitritten en dan met name t.a.v. fundering, straatlaag en waterhuishouding?	aanpassing nodig zijn: op een aantal plekken moet voor een juiste afwatering een kolk verplaatst worden.
Waarom wordt gekozen voor afstand van ca 80 meter en niet 30 of 50 meter? Graag minimaal één extra verkeersdrempel op het Singeldeel tussen Vrieseweg en St. Jorisweg en dus op een afstand van 65 m.	In de CROW-publicatie staat dat "een drempelafstand tussen 50 en 100 meter gangbaar blijkt". Gelet op de karakteristiek en functie van de verschillende wegvakken in het 30 km gebied Schil is, overeenkomstig het standpunt van de Politie, een plan gemaakt voor een afremmende voorziening (drempels , punaises etc.) op een onderlinge afstand van ca. 80 meter. Als gevolg van de ontvangen inspraakreacties is het aantal en de locaties van de drempels veranderd, zie overzichtstekening.
Is combinatie van drempel met verkeersplateau mogelijk op T-kruising mogelijk?	Technisch is combinatie drempel en verkeersplateau mogelijk. Echter, de aanleg van plateau's vraagt veel aanpassingen en heeft hoge kosten tot gevolg. Maar belangrijker is, dat het afremmend effect van een sinusdrempel ten opzichte van een verkeersplateau veel groter is. Voor de gewenste snelheidsremming is het daarom beter solitaire sinusdrempels tot stand te brengen.
Graag plaatsing van de verkeersdrempel in de nabijheid van Singel 82 precies tussen nrs. 82 en 84 i.v.m. plaatsing precies voor het raam van de woning. Als verschuiving leidt tot verval van parkeerplaats is dat niet erg omdat die zelden gebruikt worden.	Het plan is gewijzigd. Tussen de punaise op de kruising Singel/Vrieseweg en de kruising Singel-St. Jorisweg kunnen drie drempels tot stand gebracht worden: één net ten westen van laatstgenoemde kruising, één ten westen van de kruising Singel/Berckepad en één daar tussenin.
Fijn dat er zo veel minder auto's rijden. Nog steeds zijn er elke avond randfiguren die gewoon met 50 km/uur of harder rondscheuren. Schorremorrie. Dus als de gemeente meer maatregelen heeft om de snelheid definitief naar 30 km/uur te brengen ondersteun ik dat van harte.	v.k.a.
Op basis van welke argumenten/criteria heeft de gemeente gekozen voor de verschillende locaties van de drempels en met name die van locatie 6?	Een van de uitgangspunten is een onderlinge afstand tussen snelheidsremmende voorzieningen van zo'n 80 meter. Daarnaast is rekening gehouden met verkeers- en civieltechnische aspecten.
Bezwaar tegen verkeersdrempels (zo) dicht bij woning en theekoepel Singel 87.	Zie ook de eerdere antwoorden. Bij sommige drempellocaties blijkt sprake van voorstanders, maar soms ook van tegenstander(s). Ten opzichte van het eerdere plan is de sinusdrempel dicht bij Singel 87 gesitueerd: zie overzichtstekening. Te zijner tijd volgt nader onderzoek naar de trillingseffecten.

Wij staan positief tegenover de door de gemeente in het 30 km gebied Schil te nemen maatregelen; de sinusdrempels (uiteraard wel op voorwaarde dat de met deze drempels te nemen proeven positief uitpakken) en de wegversmallingen. Zonder deze maatregelen zal het beoogde resultaat: de snelheid in het gebied van de Singel e.o. terugbrengen tot 30 km, niet bereikt kunnen worden.	v.k.a.
Waarom is monumentale woning en naastgelegen tuinkoepel Singel 87 niet meegenomen in bijlage III van de IFCO-inventarisatie? En hoe kan die woning (zonder inventarisatie) toch opgenomen zijn in de tabel ? Verzoek: ook woning en theekoepel c.a. betrekken in de inventarisatie.	Ten behoeve van de inventarisatie zijn in eerste instantie de panden op de kortste afstand tot de te realiseren drempels beschouwd. Op deze locatie zijn dat nr. 82 en 89 en dus stond nr. 87 niet in de inventarisatie. Om antwoord te geven op de destijds ontvangen vraag over het concept is nr. 87 ook opgenomen in de rapportage. Zoals aangegeven volgt t.z.t. nader onderzoek.
Is de kwalificatie van de woning Singel 87 en tuinkoepel als categorie 3 juist en geldt dat ook voor de afstand van 5 meter?	Categorie 3 is de strengste categorie, welke geldt voor monumentale panden en panden in een slechte bouwkundige staat. Voor de betreffende afstanden, zie rapportage.
Gemeente heeft aangegeven dat voorafgaand aan de plaatsing van de drempels eerst een bouwkundig nulmeting van de omliggende panden zal worden uitgevoerd. Kunt u mij schriftelijk bevestigen dat ook de woning en theekoepel Singel 87 daarbij betrokken worden?	Dat is op dit moment nog niet in detail bekend. Gelet op de reacties die zijn ingekomen op het voorstel zal eerst uitwerking en realisatie van sinusdrempels in het wegvak Albert Cuypsingel worden uitgewerkt en gerealiseerd. Na uitvoering worden alle resultaten op een rij gezet en beoordeeld en daarna wordt bezien op welke wijze verdere uitrol kan plaatsvinden. In antwoord op eerdere vragen is gemeld dat naar aanleiding van ontvangen reacties ook de plannen voor de beoogde sinusdrempels in de Van Hoogstratensingel zijn gewijzigd. Zorgvuldigheid is en blijft het uitgangspunt.
30 km wegen zijn wel aangewezen, maar niet als zodanig ingericht. Overeenkomstig de eerder gestelde vraag de 30 km zone met spoed als nog zodanig inrichten. Daarnaast samenwerking met de politie en het OM zoeken teneinde handhavend op te treden tegen snelheidsovertredingen en ander gevaarlijk weggedrag.	Uitwerking van verdere plannen tot inrichting van de 30 km-zone vindt plaats. Onder meer de uitgevoerde onderzoeken, overleg met buurtcomités, de brief die verspreid is, de informatie op de website, de inloopbijeenkomst en de verwerking van reacties maken daar alle onderdeel van uit. Communicatie daarover met de Politie vindt plaats.
Sinusdrempel staat gepland voor de woning Singel 98. Wat is de afstand tussen pand en drempel waarbij je geen risico op schade aan het pand mag verwachten?	1,5 m; zie rapportage.

Kruispunt bij Kunstmin staat bij grote regenval tot ver op de straat onder water. Dat is gevaarlijk; wat gaat u hier tegen doen?	Navraag heeft plaatsgevonden maar van wateroverlast/rioolproblemen op het kruispunt is niets bekend. Zodra dat opnieuw aan de orde is, kan dat via de wijklijn gemeld worden, zodat gezien kan worden welke actie nodig en mogelijk is.
F. <u>Wegvak Hallincqlaan</u>	
Er wordt te hard gereden, goed dat er snelheidsremmende maatregelen worden getroffen. Trillingschade door drempels moet worden voorkomen!	Onder A1 is aangegeven waarom het pakket van sinusdrempels gewenst is. Bij de totstandbrenging van sinusdrempels is een belangrijk uitgangspunt dat geen schade of onacceptabele trilling aan de orde mag zijn. Om die reden hebben onderzoeken plaatsgevonden en wordt het onderzoek met gecontroleerde aanleg op de Albert Cuypsingel vervolmaakt.
Het uitgangspunt van de gemeente dat alleen maatregelen met een 24-uurswerking (drempel) goed genoeg zijn delen wij niet. Andere verkeersremmende maatregelen zoals een "punaise" of een as-verschuiving werken overdag goed genoeg, wanneer er normaal verkeer is. Mogelijk heeft dit soort maatregelen in de nacht minder effect, maar voor de bewoners vormt dat geen groot bezwaar. Er is dan nl. nauwelijks verkeer, er zijn geen spelende kinderen en heel weinig overstekende mensen en de meeste bewoners slapen dan. Waarom is hier niet voor gekozen?	Een deel van snelheidsremmende maatregelen, zoals wegversmallingen door middel van paaltjes etc., heeft alleen effect als sprake is van tegenliggers. Als buiten spijtijden geen sprake is van tegenliggers hebben die snelheidsremmende maatregelen nauwelijks effect waardoor juist dan nog steeds harder gereden wordt. Dat positieve effect heeft een sinusdrempel wel. Van de aanleg van punaises is sprake op 4-armige kruisingen omdat daar de attendering van een kruisingssituatie uit voortvloeit. Zie voor asverschuiving het antwoord op de 2 ^e vraag bij A1. Ook in bijv. avonduren is sprake van mensen die fietsen, lopen, oversteken etc. Daarom is te hard rijden in de avond- en nachturen ook ongewenst. De gemeente ontvangt ook klachten van mensen over de avond- en nachturen. Zie ook de tekst over drempels en de calamiteitenroute onder A1.
Ook het uitgangspunt van de gemeente dat in de hele Schil-zone-30 km exact dezelfde maatregelen moeten worden genomen (drempels) ter wille van de herkenbaarheid voor de automobilist delen wij niet. Afwisseling houdt de bestuurder scherp en elke straat verdient maatwerk, zodat de beste oplossing voor de bewoners wordt gekozen.	Op de calamiteitenroute zijn de mogelijkheden voor het nemen van effectieve maatregelen beperkt. Daarom komen we uit op een relatief beperkt aantal verschillende maatregelen (drempels op wegvakken, punaises op 4-armige kruisingen, gelijkwaardige kruisingen, etc.). De locaties van de drempels is maatwerk per straat en eventuele aanpassingen van de trottoirs en beplanting eveneens.
Wij delen niet de conclusie uit het IFCO-rapport (pag. 14) dat de aanleg van een sinusdrempel in de Hallincqlaan geen negatieve invloed zal hebben m.b.t. trillingschade aan gebouwen. Vrijwel alle huizen aan de noordzijde	In de IFCO-rapportage staat niet dat panden in de Hallincqlaan geplaatst zijn in categorie 2, maar juist in categorie drie. Zie de pagina's 12 en 14 (vijfde alinea) van de rapportage.

van de Hallincqlaan zijn gemeentelijk monument en gefundeerd op staal. Volgens SBR-richtlijn A worden gebouwen met een monumentale status als extra veiligheid geplaatst in categorie 3, waarbij de verkeersdrempel i.v.m. mogelijke trillingschade niet binnen 16 meter afstand van belendende op staal gefundeerde huizen mag liggen. Dit betekent in de praktijk dat in verband met overlappende veiligheidszones een drempel in onze straat niet te realiseren is.	Maar het feit dat een pand wordt geplaatst in categorie 3, betekent niet automatisch dat de kans op schade groter is dan bij een pand in categorie 2. Wanneer puur gekeken wordt naar het aspect schade, dan kunnen voor een pand in een redelijke tot goede bouwkundige staat de trillingswaarden voor een pand in categorie 2 worden aangehouden. Daarnaast gekeken geldt voor de Hallincqlaan een afstand van 5 m. Op basis van de risicoanalyse en trillingsprognose is 4Risk van mening dat de aanleg van een sinusdrempel op de beschouwde locatie in de Hallincqlaan naar verwachting geen negatieve invloed met betrekking tot trillingsschade aan gebouwen zal opleveren.
Op pag. 10 van het IFCO-rapport wordt de relativerende opmerking gemaakt dat in de praktijk de bouwkundige staat van een monumentaal pand regelmatig gelijkwaardig is aan de bouwkundige staat van een pand dat geplaatst is in categorie 2 (veiligheidszone 1.5 tot 5m). Een degelijke fictieve plaatsing in categorie 2 kan echter voor vrijwel geen van de huizen aan de noordzijde van de Hallincqlaan opgaan. Immers, op dezelfde pagina wordt opgemerkt dat een slechte fundering de oorzaak kan zijn van eventueel zichtbare (zetting)schade aan een gebouw en dat in zo'n geval het gebouw veelal wordt geplaatst in categorie 3. Vrijwel alle op staal gefundeerde huizen aan de noordzijde van de Hallincqlaan, en zeker de panden 14 en 16 op 8 meter van de geprojecteerde drempel, hebben in meer of mindere mate last van zichtbare zettingsschade. Deze is veroorzaakt door overheidsmaatregelen in het verleden (zwaar busverkeer, lekkende rioleringen, aanleggen warmtenet, bouwverkeer Kunstmin). Onder deze omstandigheden gaat het absoluut niet aan om deze terecht in categorie 3 geplaatste huizen te behandelen als zouden het huizen zijn in categorie 2 en vervolgens te concluderen dat m.b.t. de mogelijke trillingschade is voldaan aan SBR-richtlijn A!	Zie het antwoord op de vorige vraag. Met slechte fundering wordt in het rapport bedoeld een slechte paalfundering. Het type fundering (op palen of op staal) is niet van invloed op de indeling van een pand in categorie 2 of 3.
Specifiek voor de panden Hallincqlaan 14 en 16 nabij de geprojecteerde drempel merken wij nog op dat 4Risk ten onrechte concludeert dat de staat daarvan op het oog redelijk tot goed is en dat deze panden daarom eigenlijk in categorie 2 geplaatst mogen worden met een drempelafstand van ten minste 5 meter, waarna toch aan SBR-richtlijn A wordt voldaan. De visuele inspectie van deze huizen is echter onvoldoende zorgvuldig geweest	Op basis van de beschouwing van de panden vanaf de openbare weg zouden deze volgens 4Risk kunnen worden geplaatst in categorie 2. Er is geen volledig visuele inspectie van de panden uitgevoerd. Zie verder de antwoorden op de twee vragen hiervoor.

en kan de conclusie dat het in feite categorie 2-panden betreft zeker niet dragen.	
De 16-meter gevarenzone wordt ten onrechte beperkt tot 5.33 meter door de bouwkundige staat relevant te vinden. De gemeente wijkt af van de algemeen aanvaarde normen voor het voorkomen van trillingschade. Daardoor ontstaat een verhoogde aansprakelijkheid voor de gemeente.	Op basis van de nu beschikbare informatie is de aanleg van drempels akkoord; zie de vorige antwoorden. Van wijziging categorie is geen sprake. Wel is 4Risk van mening dat gelet op de bouwkundige de kans op trillingsschade klein is. Voor wat betreft aansprakelijkheid wordt verwezen naar punt A6.
Gelet op de 16-meter risico-zones is het onmogelijk in de Hallincqlaan drempels aan te leggen omdat de objectieve wetenschap heeft aangetoond dat de Hallincqlaan ongeschikt is voor verkeersdrempels vanwege een onaanvaardbaar hoge kans op schade.	Het externe deskundige bureau 4Risk heeft onderzoek uitgevoerd en daarover een rapportage opgesteld. De door insprekers genoemde conclusie staat niet in de rapportage en is volgens 4Risk onjuist. Zie verder de antwoorden op de vorige vragen.
Er is sprake van Beschermd Stadsgezicht met niet onderheide woningen aan de even zijde en monumenten. Daar vloeit een zorgplicht voor bewoners en gemeente uit voort. Nu dreigt ernstige schade. Er is sprake van een onaanvaardbaar hoge kans op trillingschade als toch een verkeersdrempel op korte afstand van niet onderheid monumentenwoningen tot stand gebracht wordt.	In 1987 en 2013 zijn de historische binnenstad van Dordrecht respectievelijk een groot deel van de 19e-eeuwse schil aangewezen als beschermd stadsgezicht. Dat betekent dat de gemeente beoogt het historische karakter en de historische structuur van die gebieden te behouden en beschermen vanwege hun cultuurhistorische waarde. Binnen deze BS-gebieden is op diverse plaatsen sprake van monumenten. Het gaat om panden die daartoe zijn aangewezen 'wegens schoonheid, betekenis voor de wetenschap of cultuurhistorische waarde'. Ook daar vloeit bescherming uit voort. Onder meer om die redenen is onderzoek uitgevoerd waaruit niet gebleken is dat de aanleg van drempels onacceptabel is.
Tabel snelheidsgegevens 2012-2017 is onjuist en de nieuwe tellingen hebben plaatsgevonden op een rustig moment terwijl in september 2017 ook geen sprake was van werkzaamheden.	Midden 2017 is gepoogd inzicht te krijgen in de actuele verkeerssituatie. Het gaat daarbij om intensiteiten, snelheden en aard van het verkeer. In het gebied vonden destijds tal van werkzaamheden plaats (o.a. aan het Warmtenet). Om een zo goed en representatief/realistisch mogelijk onderzoek uit voeren is buiten de vakantieperiode gezocht naar een moment waarop in het gebied geen werkzaamheden plaatsvonden. Dit was de enig beschikbare week. Voor zover ons bekend is de tabel snelheidsgegevens 2012-2017 wel juist. Het betreft het resultaat van de metingen die in opdracht van de gemeente zijn uitgevoerd. Onduidelijk is wat de achtergrond/het kader is van de twee in de inspraakreactie aangegeven afwijkende cijfers.

	Los van dit alles: in beide gevallen is sprake van een daling van de relevante V85 (met een heel veel lagere intensiteit: i.p.v. 6.181 in 2012: 3.825 in 2017).
De gemeente wil perse een verkeersdrempel.	Tijdens het proces is geconstateerd dat de aanleg van een pakket van verkeersdrempels een heel goede en effectieve mogelijkheid zijn om te zorgen voor vermindering van snelheid. Zie ook de antwoorden onder A1.
Bewonersorganisaties hebben een onafhankelijk onderzoek naar trilling afgedwongen.	Daarvan is geen sprake. Al vanaf het begin af aan is door de gemeente aangegeven onafhankelijk onderzoek zou worden uitgevoerd. Wel is op verzoek van de verschillende bewonersorganisaties het proces veranderd: het externe onderzoek heeft plaatsgevonden voorafgaand aan de recent uitgevoerde communicatie over de locaties etc.
Gemeentelijke meldingen dat drempels er zeker komen.	Aangegeven is, dat drempels effectieve snelheidsremmers zijn. Zie ook de informatie onder A.
Richtlijn SBR-B is onomstreden representatief: dat betekent dat bij monumenten sprake is van inschaling in de hoogste risicoklasse.	Onduidelijk is waar dit vandaan komt. Bij SBR-B bestaat geen inschaling van een monument in een bepaalde klasse. Het gaat daarbij namelijk om hinder voor personen en dat heeft niets met de bouwkundige staat van een woning te maken.
Vanwege versleten en zwakke wegfundering kan drempel sinusvorm verliezen. Zeker ter plaatse van sleuf stadsverwarming waar nog steeds zettingen optreden. Door mogelijke afwijking van de standaard sinusvorm is er een nog grotere kans op trillingschade.	Na de zettingsperiode is de tijdelijke klinkerverharding vervangen door asfalt. In zijn algemeenheid probeert de gemeente te zorgen voor passend onderhoud. Dat is ook van toepassing na de aanleg van de beoogde drempels. Daarbij zijn afwijkingen in de sinusvorm met grotere kans op trillingschade niet realistisch.
Er wordt gekozen voor een asfaltdrempel vanwege de levensduur.	Vanwege diverse redenen is gekozen voor een asfaltdrempel. Niet in het bijzonder vanwege de levensduur, maar onder meer vanuit esthetisch oogpunt, en ook om te voorkomen dat materiaalverschillen rond een sinusdrempel negatieve effecten hebben (bijv. ribbels ter plaatse van asfalt/beton/klinkers).
Alternatieven: Maak in plaats van een sinusdrempel een goed werkende punaise die veel voordelen heeft en nauwelijks nadelen.	Punaises zijn in het gebied Schil geplaatst op de vierarmige kruisingen. In de praktijk functioneren deze goed, met dien verstande dat een deel van de automobilisten er probeert omheen te rijden. Om dat tegen te gaan is het de bedoeling de bochten aan te passen en daardoor de kruispuntvlakken te verkleinen.

○ Er staan al talrijke borden die aan 30 km herinneren ○ Uitritten doortrekken tot aan de rijbaan van de Hallincqlaan bij de komende herbestrating/herinrichting. ○ Verwijder de snelheid verhogende strookjes nu en niet pas na versmalling van de Singel.	Punaises worden op kruisingen en niet halverwege wegvakken tot stand gebracht. Juist het vermijddrag van automobilisten blijft punaises halverwege een wegvak aan de orde terwijl dat bij sinusdrempels onmogelijk is. Dat is correct: er is sprake van borden bij de overgangen van 50 naar 30 en er staan herhalingsborden. Overeenkomstig de wens van bewoners kan het doortrekken van uitritten aan de orde komen bij toekomstige plannen voor herbestrating/herinrichting. De in de diverse wegvakken uniform aangebrachte markering voor optische versmalling moet pas verwijderd worden als daadwerkelijke versmalling van de wegvakken heeft plaatsgevonden.
Uit de meegestuurde bijlage blijkt dat in 30 km geen uniforme inrichting nodig is, maar juist maatwerk en afwijking per straat of wegvak tot stand gebracht moet worden waardoor variatie in wegbeeld ontstaat.	Onder meer vanuit stedenbouwkundig en verkeerskundig oogpunt is een stuk uniformiteit in inrichting van wegvakken in een bepaald (verblijfs)gebied nodig. Zeker als sprake is van een Beschermd Stadsgezicht.
G. <u>Wegvak Stooplaan</u>	
Er is sprake van slappe ondergrond waardoor drempels niet kunnen worden aangelegd en later moeten worden verwijderd i.v.m. scheurvorming aan en geluidoverlast in de huizen.	In het door 4Risk! uitgevoerde onderzoek is de bodemsituatie meegenomen. Zie daarvoor hoofdstuk 6.4 van de rapportage.
Er zal bij het passeren van een drempel in de huizen sprake zijn van een hoor- en voelbare klap.	Net zoals in de bestaande situatie kan verkeer over de rijbaan hoorbaar geluid en voelbare trilling tot gevolg hebben. Om die reden wordt ten behoeve van trillingen het onderzoek naar de richtlijn SBR-B uitgevoerd.
Tegen de aanleg van de drempel in de Stooplaan omdat drempels het verkeer niet afremt en verkeersoverlast vermindert.	Verkeersdrempels hebben zich al jaren bewezen als een geschikte snelheidsremmer en dus overlast door te hard rijdende voertuigen vermindert.
Het niet willen aanbrengen van een ander soort maatregelen gecombineerd met het weghalen van de visueel versmallende lijnen zal de wegen opnieuw in (korte) racebaantjes veranderen, waardoor fietsers van de weg worden gereden.	Het invoeren van aparte fietspaden langs rijbanen hoort niet bij erftoegangswegen (30 km-zones), maar tot 50 km-wegen. In deze zones delen alle bestuurders dezelfde rijbaan. Zie daarvoor de factsheets op www.dordrecht.nl/30km. Bijvoorbeeld:

Alleen door remmende maatregelen te nemen waarbij auto's moeten wachten op elkaar en/of hun positie op de weg moeten verschuiven waarbij fietsers op hun eigen fietspad rechtdoor kunnen rijden krijgt de fietser bescherming.	30 km zone 19^e-eeuwse Schil Het gebied in de Schil is het afgelopen jaar steeds duidelijker herkenbaar als 30 km-zone. Aan de randen zijn bijvoorbeeld uitritconstructies gerealiseerd of als dit niet mogelijk was andere drempels als alternatief. In het gebied zijn punaises gekomen, die de gelijkwaardigheid van de vierarmige kruispunten benadrukken en er zijn snelheidsmeters geplaatst. Er is in de 19^e-eeuwse Schil een duidelijk onderscheid tussen de gebiedsontsluitingswegen 50 km/h (stromen van het verkeer straat voorop) en het verblijfsgebied 30 km/h (uitwisselen van het verkeer staat voorop): • 30 km/h: voor herkomst/bestemmingsverkeer. Alle verkeer op dezelfde rijbaan. Gelijkwaardige kruispunten, waar alle bestuurders van rechts voorrang hebben (ook fietsers). Menging van alle verkeer is mogelijk door beperkt snelheidsverschil. • 50 km/h: voor doorgaand verkeer. Gemotoriseerd verkeer en fietsers zijn gescheiden: fietsers fietsen op een rode fietsstrook of op een vrijliggend rood fietspad, het gemotoriseerde verkeer rijdt over een eigen rijstrook. Op de kruispunten is de voorrang geregeld. Scheiding van de verkeersoorten is noodzakelijk vanwege de grotere snelheidsverschillen.  30 km zone: o.a. Singel, Stooplaan, Hallincqalaan en Groenedijk 50 km 'centrumroute': Oranjelaan – Oranjepark – Burg. de Raadsingel Los van dit landelijk geldende beleidsinhoudelijke argument is het fysiek, vanwege het ontbreken van voldoende profiel (ruimte), onmogelijk om allerlei fietspaden of aparte rijbanen aan te leggen. En gescheiden rijbanen leiden juist tot hogere snelheden. Van racebaantjes-gedrag zal overigens vooral sprake zijn als gemotoriseerd verkeer opzettelijk tegenhouden/ophouden wordt. Immers, automobilisten krijgen dan een 'lege' weg voor zich waardoor ze hard kunnen rijden en gevaar opleveren voor fietsers. Binnen 30 km gebieden rijden alle verkeersdeelnemers op dezelfde rijbaan.
De oplossing de weg tijdelijk smaller te maken wordt wel gebruikt in de Bankastraat, waarom dan niet in de Stooplaan? Er zijn voldoende manieren om op een veel betere wijze maatregelen te treffen.	Tijdens het lopende participatieproject in de Bankastraat is de aanleg van drempels een van de genoemde maatregelen. Het is nog niet duidelijk of een versmalling in de Bankastraat kan/zal worden aangelegd en ook daaraan kleven nadelen. De verschillende andere maatregelen werken niet 24/7. Omdat de Stooplaan onderdeel is van de calamiteitenroute moet deze overal ten minste 5,9 meter breed blijven. Dat is op de Bankastraat niet aan de orde.
Snelheidsbeperking is essentieel en sinusdrempels zijn dan een uitkomst. Maar maak ook sinusdrempels op de Noordendijk en de Stooplaan zodat sluiproute door de stad minder en centrumroute meer gebruikt wordt.	De Noordendijk is een belangrijke ontsluitingsweg voor het oostelijk gedeelte van de Historische Binnenstad. Om die reden is de Noordendijk bijna tot de kruising met het Kromhout een 50 km-weg. Gemeentelijk

	uitgangspunt was de totstandbrenging van een pakket van drempels verspreid over het totale gebied en is voor de Stooplaan de totstandbrenging van één drempel beoogd.
Bij Stooplaan 14, 16, 18, 20 en 24 is wel funderingsherstel uitgevoerd en bij nr. 26 niet. De woningen 24, 26 en 28 zijn niet bestand tegen effecten van een drempel; daarom bezwaar tegen de aanleg van de drempel (omdat die een poosje later toch weer moet worden verwijderd?).	Zie eerdere opmerkingen over (slechte) funderingen.
Stooplaan 26 wordt ingedeeld in categorie 2. Dat moet categorie 3 zijn.	Op basis van de beschikbare informatie is het pand ingedeeld in categorie 2. Bij 4Risk is niet bekend waarom dit categorie 3 zou moeten zijn.
Verkeersintensiteit zal niet afnemen omdat geen alternatieve routes naar centrum of oostelijk deel van de binnenstad beschikbaar zijn (vooral vrachtverkeer) en juist toenemen door de nieuwe rotonde op het kruispunt Bankastraat, Oranjelaan en Stooplaan.	Uit een eerder uitgevoerd indicatief onderzoek is gebleken dat de verkeersintensiteit in 2017 aanmerkelijk is gedaald ten opzichte van 2012. In de Hallincqlaan was in 2012 sprake van 6.181 motorvoertuigen per etmaal en in 2017 3.825. Op termijn moet bezien worden wat de extra maatregelen voor positieve effecten hebben. Alternatieve routes van en naar de binnenstad kunnen inderdaad niet tot stand gebracht worden. Zoals aangegeven blijft er naar gestreefd worden naar dat doorgaand verkeer zo veel mogelijk op de Centrumroute blijft rijden. Het onaantrekkelijk maken van de route voor verkeer dat niet in het Schilgebied een bestemming heeft wordt onder meer beoogd door het aanleggen van de 12 - 16 sinusdrempels. Op het kruispunt Bankastraat-Oranjelaan-Stooplaan komt geen rotonde maar een verkeersplein.
Als (vracht) verkeer al remt, daarna weer optrekken. Remmen en optrekken geeft overlast van geluid, trillingen en uitstoot van uitlaatgassen en fijn stof.	Het is de bedoeling dat door een pakket van drempels en de relatief beperkte afstand tussen de drempels, het weinig zin heeft om op te trekken tussen de drempels. Juist als er geen drempel komt op de Stooplaan zal het verkeer hier vaart maken tot de volgende kruising. Bovendien wordt gestimuleerd dat (vracht)verkeer zo lang mogelijk op de centrumroute blijft rijden, waar geen sprake is van drempels e.d. Zie ook de antwoorden onder A1.
Ik zie graag een andere oplossing voor de huidige drempel. Het is wat mij betreft of 50 km/u op een weg zonder hobbels, of daadwerkelijk een effectieve drempel, waardoor het verkeer goed moet afremmen.	Het is de bedoeling de huidige tijdelijke busdrempel te verwijderen. En in plaats daarvan een wegbrede drempel tot stand te brengen die een groot remmend effect heeft (en dus effectief is). Anderzijds is het juist de bedoeling van de gemeente om te voorkomen dat overlast door trilling of

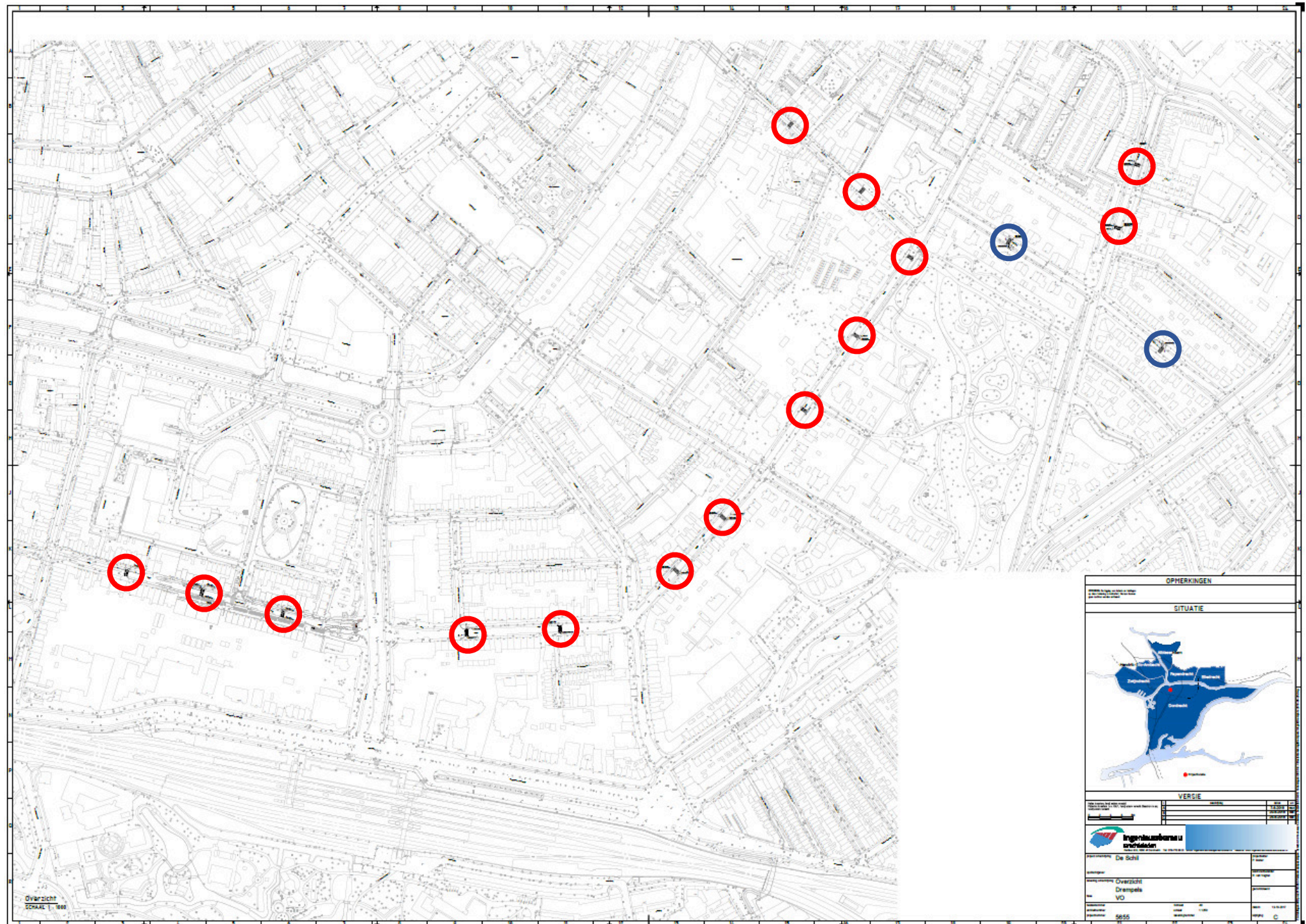
	schade ontstaat. Zo'n drempel wordt niet alleen beoogd in de Stooplaan maar verspreid over het hele gebied Schil, waardoor sprake zal zijn van minder sluipverkeer door het gebied. Een volwaardige inrichting van de Stooplaan als 50 km/u-weg is onmogelijk. Het profiel is daarvoor te smal en daardoor is er te weinig ruimte beschikbaar. Daarnaast heeft de gemeenteraad besloten tot aanwijzing van het gebied Schil (met o.a. de Stooplaan) als 30 km-gebied.
Wij voelen ons overvallen door de plannen en willen graag voortaan via een buurtcomité meepraten over toekomstige plannen.	Van definitieve besluitvorming is nog geen sprake. Na zorgvuldige voorbereiding en voorbereidende overleggen met onder meer buurtcomités is een uitgebreide brief gestuurd, informatie op internet geplaatst en een inloopbijeenkomst gehouden. Meepraten als vertegenwoordiging van een wegvak over toekomstige plannen: prima.
Opnieuw vragen wij of het mogelijk is betaald parkeren in te voeren, net zoals dat van toepassing is in de Hallincqlaan.	Het nieuwe college van B&W zal een standpunt moeten innemen over de mogelijke uitbreiding van gebieden met betaald parkeren en onder welke voorwaarden (parkeerdruk/draagvlak bewoners) en op welke manier dat kan worden aangepakt.
Voornemen wordt doorgezet zonder dat zorgvuldig onderzoek is afgerond.	Onderzoeken hebben plaatsgevonden. Verder onderzoek kon niet eerder plaatsvinden omdat vergelijkbare sinusdrempels in dit gebied niet voorkomen. Eerst heeft nu communicatie plaatsgevonden. Pas als praktijkonderzoek op de Albert Cuypsingel is afgerond wordt het voornemen wel/niet doorgezet.
Bochtverkrapping Groenedijk-Hallincqlaan: graag op fietsveilige wijze uitvoeren door versmallingen in de Hallincqlaan en Groenedijk.	Het aanpassen van de bocht voor het pand Groenedijk 49 op de kruising Groenedijk/Hallincqlaan/Stooplaan is één van de overige maatregelen die is voorgesteld. Bij uitwerking van het concrete ontwerp voor wijziging van de bocht zullen de gemaakte opmerkingen betrokken worden.
H. <u>Wegvak Groenedijk</u>	
Waar komt de drempel op de Groenedijk? Waar nu de plakdrempel ligt?	De totstandbrenging van de sinusdrempel op de Groenedijk is in de in maart 2018 getoonde plannen gedacht ter plaatse van de bestaande plakdrempel halverwege de helling van de Groenedijk naar de Noordendijk. Naar aanleiding van de ontvangen inspraakreacties wordt voorgesteld niet een maar twee drempels tot stand te brengen en daarnaast versmalling van de rijbaan tot stand te brengen door de bestaande parkeerplaatsen tussen het Van Neurenburgpad en de Noordendijk te verbreden.

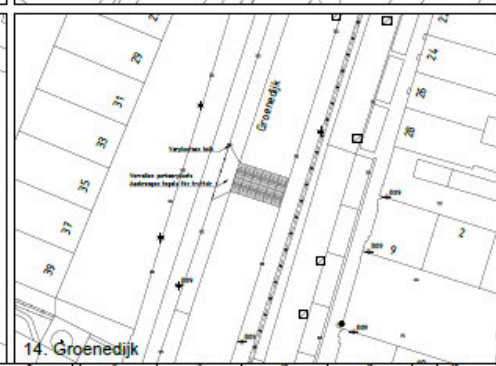
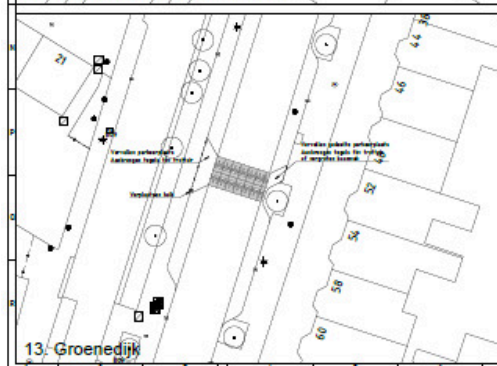
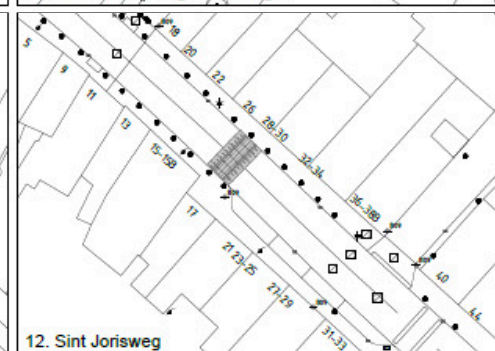
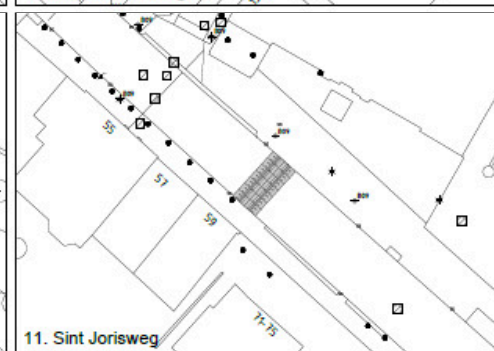
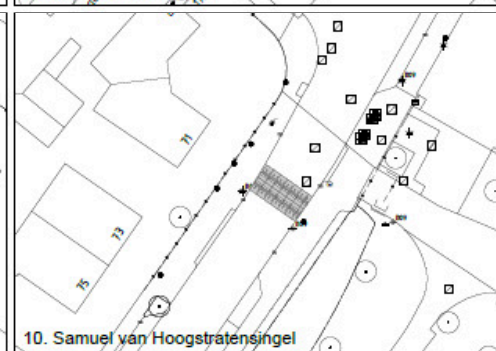
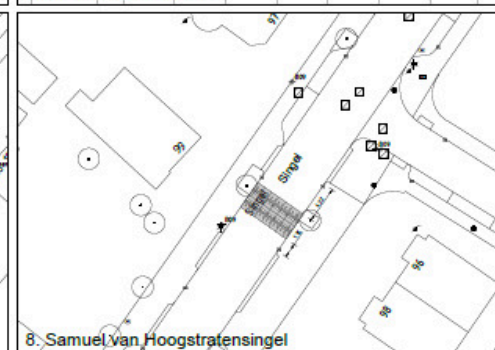
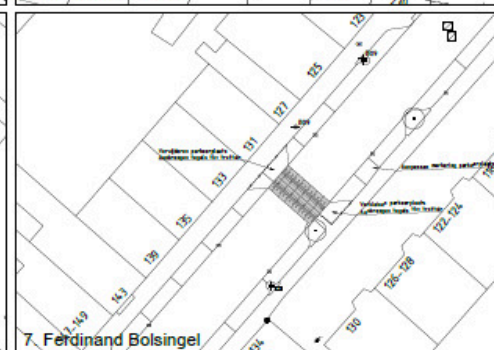
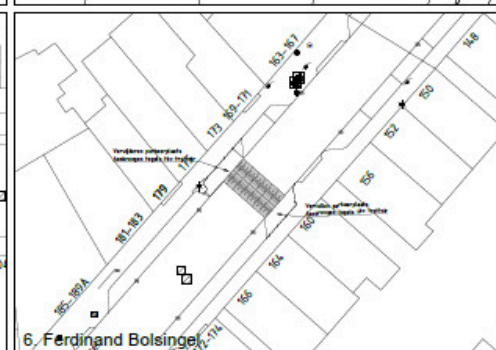
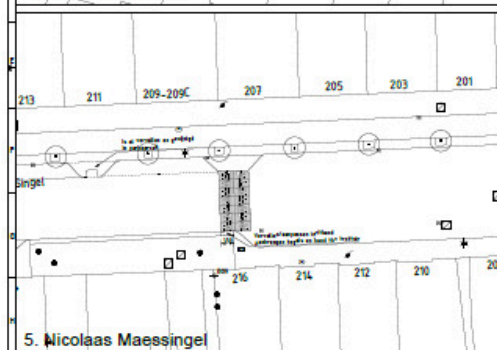
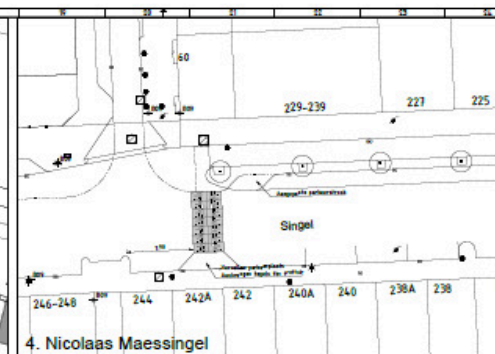
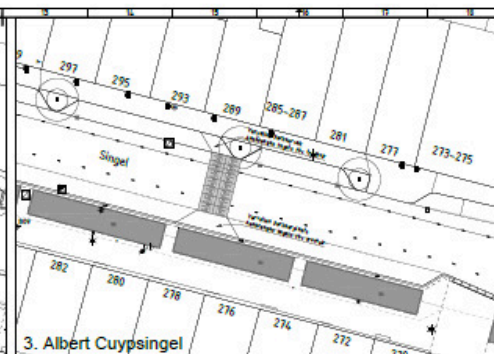
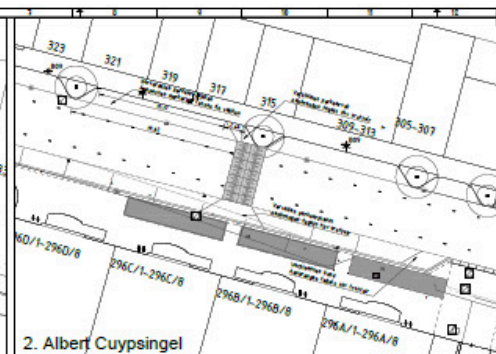
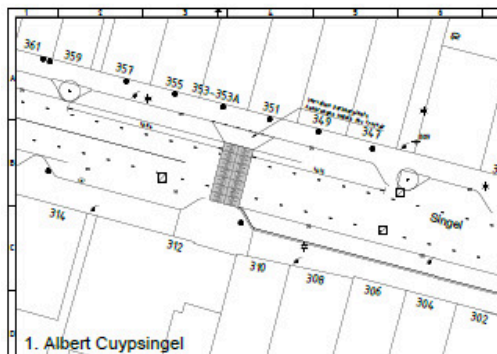
Blij dat er oog is voor de inrichting van de 30 km zone en ik zie de sinusdrempel als geschikt middel om hard rijden tegen te gaan. Kan de sinusdrempel i.p.v. ter plaatse van de huidige plakdrempel niet beter op of nabij de kruising Groenedijk-Van Neurenburgpad tot stand gebracht worden?	Een sinusdrempel op een kruising is verkeerstechnisch een veiligheidsoogpunt niet akkoord. Wel heeft verplaatsing van de drempel richting de aangegeven kruising plaatsgevonden: zie overzichtstekening.
De Groenedijk wordt richting Noordendijk breder. Is verbreding van het trottoir of het aan beide zijden plaatsen van parkeerhavens niet mogelijk ? (zou ook positief bijdragen aan de parkeerproblematiek i.v.m. het vergunning vrij parkeren in dit deel van de 19 ^e eeuwse schil)	Overeenkomstig het verzoek kunnen de parkeerplaatsen tussen het Van Neurenburgpad en de Noordendijk verbreed worden waardoor de breedte van de rijbaan kan worden teruggebracht tot de minimale maat van 5,90 m. (aan beide zijden van de rijbaan parkeerplaatsen is gelet op de breedte niet mogelijk).
Op Groenedijk tegenover Merwesteijnpark is sprake van geparkeerde auto's. De auto weet dat aan de fietser ruimte gegeven moet worden en dat heeft 30 km effect.	De Groenedijk-Zuid maakt geen deel uit van de calamiteitenroute. Daardoor is dit gedeelte in het kader van riool- en herbestatingswerkzaamheden versmald naar de minimale breedte van 4,80 meter. De Groenedijk-Noord maakt daarentegen wel deel uit van een calamiteitenroute. Hierdoor is het niet mogelijk het wegvak te versmallen tot 4,80 meter omdat de minimale maat 5,90 meter is. Door waar mogelijk te versmallen (zie het antwoord op de vorige vraag) wordt hetzelfde effect nagestreefd. De auto krijgt minder ruimte om fietsers in te halen.
Graag de Groenedijk ten noorden van de punaise net zo versmallen als zo keurig ten zuiden van de punaise is gedaan. Door versmalling is het gemakkelijker om de 30 km te handhaven en bij het zuidelijk deel is bijna geen sprake meer van tegenliggers.	Bij het zuidelijk deel van de Groenedijk was het vanuit technisch oogpunt noodzakelijk om hele infrastructuur te verwijderen en opnieuw aan te leggen. Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om zo veel als mogelijk te komen tot nieuwe 30 km-inrichting. Van zo'n noodzaak is bij het noordelijk deel van de Groenedijk geen sprake en financiële middelen om te komen tot een geheel nieuwe inrichting zijn niet beschikbaar. Zie ook het antwoord op de vorige vraag.
Goed dat er meer 30 km-inrichting komt. Aanvullend op de sinusdrempel graag extra maatregelen: 1. afsluiting van de Groenedijk tussen Van Neurenburgpad en kruising Hallincqlaan 2. inrichting van het Groenedijk-gedeelte tussen Stooplaan/Hallincqlaan en Noordendijk zoals het gedeelte van de Groenedijk tot aan de Oranjelaan.	Bewoners van niet alleen de Groenedijk maar ook van verschillende andere straten en wegvakken hebben (eerder) om afsluitingen gevraagd. Dat is niet mogelijk omdat dat verplaatsing van verkeersintensiteiten tot gevolg heeft waardoor het op andere wegen (ongewenst) drukker wordt. Daarnaast komen afsluitingen komen de leesbaarheid en bereikbaarheid niet ten goede en heeft de gemeenteraad in het kader van het VSP niet tot afsluitingen besloten. Gelet op de functie van de Groenedijk als calamiteiten- en hulpverleningsroute is afsluiting van dit wegvak overigens niet acceptabel/mogelijk. Zie de vorige antwoorden.

Groenedijk afsluiten d.m.v. bussluis ter hoogte van glasbak bij het Van Neurenburgpad.	Zie het vorige antwoord.
Alternatieven: • maak de kruising met de Groenedijk Beneden gelijkwaardig • maak gebruik van wegversmallingen • maak extra drempel op de Groenedijk tussen de Noordendijk en de kruising met de Stooplaan.	Eerder is al besloten tot het gelijkwaardig maken van de kruisingen Groenedijk-Van Slingelandtlaan en Groenedijk-Walsonstraat. Dat is ook van toepassing voor de verschillende kruisingen op de Sint Jorisweg. In de praktijk betekent dat, dat de bestaande inritsituaties daar worden verwijderd en een volwaardige gelijkwaardige kruising tot stand gebracht wordt, waar bestuurders van rechts voorrang hebben. De wegwerkzaamheden (verwijderen bestrating en maken asfalt) zijn voorbereid, maar kunnen pas plaatsvinden zodra de benodigde aanpassing van nutsvoorzieningen, waar nu aan gewerkt wordt, is afgerond. Zie de vorige antwoorden. Aan de opmerking is tegemoet gekomen: zie overzichtstekening.
Blij dat maatregelen getroffen worden zodat er langzamer gereden moet worden en om sluipverkeer te ontmoedigen. Maar geplande maatregelen zijn onvoldoende. Concrete vragen: - hoe kan kruising Groenedijk-Van Neurenburgpad veiliger gemaakt worden? Kruising is onoverzichtelijk en verkeer van rechts uit Van Neurenburgpad krijgt sporadisch voorrang. - er is voor verkeer op het gedeelte tussen van Neurenburgpad en Stooplaan/Hallincqalaan (beide richtingen) nog nauwelijks sprake van remmende voorzieningen.	De kruising Groenedijk-Van Neurenburgpad wordt veiliger door op de Groenedijk twee drempels/remmende voorzieningen aan te leggen en wel aan beide zijden van de genoemde kruising.
Waarom geen versmalling van de Groenedijk tot max. 5.90 m. breed? Bijvoorbeeld door de smalle parkeervakken op de Groenedijk (vooral tussen van Neurenburgpad en Noordendijk) en stoepen aan de overzijde te verbreden?	De bestaande parkeerstrook zal worden verbreed. Gelet op de minimale maat van 5,90 als calamiteitenroute is verbreding van de trottoirs niet mogelijk. Zie ook het antwoord op de volgende vraag.
Meer bomen of begroeiing langs de weg waardoor het smaller oogt. In ieder geval bomen terug op de plaatsen waar ze zijn weggehaald.	De Noordendijk en een gedeelte van de Groenedijk maken onderdeel uit van de primaire dijkkering en hebben dus waterkerende functie/liggen binnen de invloedssfeer van de waterkering. Uit die waterkerende functie vloeit voort dat bomen en meer begroeiing niet mogelijk zijn; er moet sprake zijn van gesloten verharding. Op grotere afstand van de Noordendijk ontbreekt gelet op de breedte van trottoirs en parkeerplaatsen naar verwachting ruimte om groen in de vorm van bijvoorbeeld hagen of bakken met (Griffioen)beplanting toe te voegen.

	Maar bij de concrete planuitwerking voor dit deel van de Groenedijk zal gezien worden welke mogelijkheden er zijn. Verwijdering van bomen is bijvoorbeeld bij ziekte aan de orde. En dan blijkt soms dat het plaatsen van vervangende bomen niet mogelijk is gelet op het aanwezige kabels- en leidingenpakket.	
Totstandbrenging van open bestrating.	Zie ook het antwoord op de vorige vraag. Er moet bij de waterkering sprake zijn van gesloten verharding. Dat betekent dus asfalt. Het aanbrengen van klinkerbestrating is niet zomaar mogelijk; "waterdicht" is voorwaarde.	
Verkeer vanaf de Noordendijk richting Hallincqlaan kan ongestoord hard blijven rijden aangezien er geen gelijkwaardige kruisingen zijn waar verkeer van rechts voorrang heeft. De weg is erg breed en de afstand tussen de geplande drempel en de kruising met de Hallincqlaan is te groot.	Zodra de werkzaamheden aan kabels en leidingen door de nutsbedrijven zijn afgerond kunnen de kruisingen van de Groenedijk met de Walsonstraat en Van Slingelandtlaan gelijkwaardig gemaakt worden en hebben bestuurders van rechts voorrang. Daarnaast is het plan nu twee sinusdrempels tot stand te brengen; zie de voorgaande antwoorden en de overzichtstekening.	
I. <u>Wegvak Sint Jorisweg</u>		
De snelheidsbeperkingen op de St. Jorisweg zijn er te weinig. Meer drempels zodat de snelheid over de totale lengte wordt geremd en gelijkmatig wordt (ook nodig als straks sprake is van gelijkwaardige kruisingen).	Overeenkomstig het verzoek kunnen twee drempels tot stand gebracht worden; zie overzichtstekening.	
Meer maatregelen nemen om te kunnen handhaven.	Vervolgoverleg met de Politie zal plaatsvinden.	
Bezoekers van het Geeltje maken veel verkeersovertredingen. Handhaving daarvan moet plaatsvinden.	Is gemeld bij de Politie.	
J. <u>Overige opmerkingen</u>		
VRI Oranjelaan – Noordendijk RA anders afstellen zodat verkeer meer op de Centrumroute blijft. Het verkeerslicht gaat nu voor rechts afslaand verkeer heel snel op groen.	Op dit moment is sprake van werkzaamheden aan de Oranjelaan. Na de zomervakantie 2018 zal op de kruising Noordendijk-Oranjelaan een nieuwe verkeersregelinstantie (VRI) geplaatst worden. Bij de realisatie van die VRI zal -overeenkomstig het verzoek- gezorgd worden voor een andere afstelling voor rechts afslaand verkeer.	

	Wel moet worden opgemerkt dat de Noordendijk ontsluiting is en blijft voor het oostelijk deel van de Dordtse binnenstad. Dus moet bij die nieuwe afstelling een balans gezocht worden tussen enerzijds het stimuleren van gebruik van de Centrumroute en ontmoedigen van sluipverkeer en anderzijds voldoende bereikbaarheid voor bestemmingsverkeer.
Verkeerslichten beter laten doorstromen, groene golf. Nu lange wachttijden bij de stoplichten.	Bij de instelling van de verkeersregelinstallaties op kruisingen wordt geprobeerd er voor te zorgen het verkeersaanbod van de diverse zijden zo snel mogelijk wordt afgewerkt. Maar als sprake is van drukte van alle zijden (auto's, fietsers etc.) is een wachtrij en een wachttijd onvermijdelijk. Het maken van een groene golf (in principe op een hoofdroute) is vaak niet mogelijk. Dat kan alleen als sprake is van een heel specifieke situatie. Dat betekent bijvoorbeeld dat zijwegen op onderling vergelijkbare afstanden moeten liggen en op het traject geen sprake moet zijn van andere zijwegen/kruisingen/rotondes die niet met verkeerslichten geregeld zijn, omdat die de werking van de groene golf frustreren. Onder meer vanwege deze redenen is de aanleg van een groene golf op het traject Merwedestraat – Oranjelaan – B. de Raadsingel niet mogelijk. De doorstroming zal daardoor juist minder worden hetgeen langere wachtrijen en wachttijden tot gevolg heeft. Met name verkeer vanaf de zijrichtingen zal hiervan verhoudingsgewijs veel nadeel van ondervinden. Het spreekt voor zich dat geprobeerd zal worden door goede afstelling van de VRI's te streven naar zo veel mogelijk doorstroming voor alle verkeerdeelnemers op alle rijrichtingen en in het bijzonder op de Centrumroute.





Naam volledige postcode 4201 AB 't Hart, 101, 102 en 103 van de Bovenste 10 4201 AB 't Hart, 101, 102 en 103 van de Bovenste 10		VERSIE 01 00000000 02 00000000 03 00000000 04 00000000		05 00000000 06 00000000 07 00000000 08 00000000	
 Ingenieursbureau u omgevingsdienst De Schil 101, 102 en 103 van de Bovenste 10		[Redacted]			
projectomschrijving De Schil		projectnummer 101, 102 en 103 van de Bovenste 10		projectomschrijving 101, 102 en 103 van de Bovenste 10	
draaierij 101, 102 en 103 van de Bovenste 10		draaierijomschrijving Draaierij		draaierijnummer 101, 102 en 103 van de Bovenste 10	
naam VO		draaierijomschrijving 101, 102 en 103 van de Bovenste 10		draaierijnummer 101, 102 en 103 van de Bovenste 10	
draaierijomschrijving 101, 102 en 103 van de Bovenste 10		draaierijnummer 101, 102 en 103 van de Bovenste 10		draaierijomschrijving 101, 102 en 103 van de Bovenste 10	
draaierijnummer 5615		draaierijomschrijving 101, 102 en 103 van de Bovenste 10		draaierijnummer 101, 102 en 103 van de Bovenste 10	