

30 km gebied Schil (inspraakronde februari/maart 2019)

Reactie op ontvangen vragen en opmerkingen onderzoeken, wegversmallingen en bochtaanpassingen

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 30 januari 2019 is aan alle bewoners van de relevante delen van de Singel en van de Sint Jorisweg, Hallincqiaan, Stooplaan en Groenedijk een brief verzonden (nr. 2236565). In die brief is informatie gegeven over de verder in het kader van 30 km in het gebied Schil beoogde infrastructurele wijzigingen. Het gaat om de resultaten van de onderzoeken bij de eerste aanleg van de sinusdrempels in de AC Singel en om de concrete plannen tot versmalling van wegvakken en wijziging van bochten bij punaises (zie de beschrijving en de tekeningen op de website). Alle bewoners zijn uitgenodigd voor de bijeenkomst op 14 februari 2019. Tijdens die bijeenkomst is twee maal een presentatie/toelichting gegeven op alle aspecten. Daarnaast zijn algemene vragen beantwoord en konden individuele vragen worden besproken.

Tijdens en een aantal weken na genoemde 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). Ook nu is bij een aantal vragen gebruik gemaakt van de knowhow en input van het externe onderzoeksbureau 4Risk.

In deze ronde zijn geen algemene vragen gesteld. Daarnaast zijn geen opmerkingen ingekomen over de Nic. Maessingel, de St. Jorisweg en de Groenedijk. Vooraf is aangegeven dat de twee drempels in de Hallincqiaan en Stooplaan nu niet worden aangelegd. Vanwege de technische staat van de Hallincqiaan volgt immers herinrichting van deze weg en van de Stooplaan. Tijdens dat proces volgt communicatie met omwonenden. De vragen over de Hallincqiaan en Stooplaan zijn in onderstaand overzicht wel opgesomd en globaal van een antwoord voorzien, maar het zal duidelijk zijn dat in een later stadium bij de herinrichtingsplannen over het e.e.a. nader overleg en indien nodig nader onderzoek volgt.

In vervolg op het brede overleg heeft met bewoners van de Samuel van Hoogstratensingel en de Ferdinand Bolsingel in april 2019 nader overleg plaatsgevonden. Het resultaat daarvan is in het onderstaande verwerkt.

<i>Inhoud ontvangen opmerking</i>	<i>Reactie gemeente</i>
A. <u>Wegvak Albert Cuypsingel</u>	
Om fietsen op de stoep tegen te gaan en het voor fietsers veilig te maken: maak er een fietsstraat van. Met borden 'auto te gast' en 'fietsstraat'.	Fietsstraten zijn een goede manier om in verblijfsgebieden (30-zones) de veel gebruikte hoofd fietsroutes duidelijk, herkenbaar en comfortabel voor de fiets in te richten. Een belangrijk uitgangspunt en voorwaarde voor een fietsstraat is, dat de betreffende weg onderdeel uitmaakt van een veel gebruikte fietsroute en van een verder lopend fietsnetwerk. De Albert Cuypsingel maakt geen onderdeel uit van de hoofd fietsstructuur. Het aantal fietsbewegingen is te laag en het aantal autobewegingen te hoog.

Inhoud ontvangen opmerking	Reactie gemeente
	<p>We verwachten dat in de toekomst na aanpassing van de kruising Singel- Stationsweg-Johan de Wittstraat de aanleiding voor fietsers om langs de auto's over de stoep te rijden wordt weggenomen.</p> <p>Vooruitlopend daarop is -in het kader van het ontmoedigingsbeleid voor sluipverkeer door het Schilgebied- een andere afstelling van verkeerslichten bij bedoelde kruising nog niet mogelijk. Dat kan na kruispuntaanpassing wel; daardoor zal dan naar verwachting minder sprake zijn van een rij voor het verkeerlicht hetgeen de positie van de fietsers verbetert.</p>
<p>B. <u>Wegvak Ferdinand Bolsingel</u></p>	
<p>Geen vergelijkbare metingen bij de tijdelijke busdrempels en de drempel bij de ABN/AMRO. Deze laatste is veel effectiever in het reduceren van de snelheid. Punaises zijn zeer effectief.</p>	<p>Eerder zijn in het gebied Schil tijdelijke rubberen plakdrempels geplakt en geschroefd op het asfalt van onder meer de F. Bolsingel. Bij de ABN/Amro-bank is sprake van prefab sinusdrempels van beton. De vorm, het rubberen materiaal en de snelheidsvermindering van de smalle tijdelijke drempels is heel anders dan de nu beoogde permanente/definitieve sinusdrempels.</p> <p>De sinusdrempels worden in asfalt uitgevoerd, zijn wegbreed (langsheen rijden is dus niet mogelijk) en werken 24 uur per dag. Punaises zijn in het Schilgebied geplaatst op de kruisingen met 4 armen.</p> <p>Rond de aanleg van de sinusdrempels op de Albert Cuypsingel is uit de metingen gebleken dat sprake is van een goede remming van snelheid. Zie daarvoor de 'overzichten snelheid rond drempels' op www.dordrecht.nl/30km onder het tabblad "uitgevoerde onderzoeken naar snelheid, schade en trillingen".</p>
<p>Hoe smal worden de parkeervakken bij de wegversmalling? Passen de auto's daar nog in? Nu wordt er al regelmatig met 2 wielen op de stoep geparkeerd ter voorkoming van te veel op de rijbaan staan.</p>	<p>Het is de bedoeling de N.M. Singel, F. Bolsingel, S. van Hoogstratensingel en de Groenedijk over de volledige lengte te versmallen. Detailtekeningen zijn te zien op website onder punt 2 van het tabblad "Actuele werkzaamheden". In zijn algemeenheid streeft de gemeente bij aanleg van nieuwe of wijziging van bestaande parkeerplaatsen naar een standaardbreedte van 2 meter.</p> <p>De versmalling van de F. Bolsingel vindt plaats aan de zuidzijde van de rijbaan. De breedte van het trottoir aan de zuidzijde varieert dan iets; de parkeervakken zijn 2 meter breed. Uit de tekening blijkt dat ter hoogte van F. Bolsingel 146/148 sprake is van zowel een trottoir als parkeervakken met een breedte van 2 meter. Bij een parkeervakbreedte van 2 meter is parkeren op het trottoir met twee wielen niet nodig (en overigens formeel ook niet toegestaan).</p>
<p>Sinusdrempels zo snel mogelijk plaatsen op de F. Bolsingel</p>	<p>De gemeente streeft naar snelle verdere uitvoering van de plannen. Vlak voor de jaarwisseling 2018/2019 zijn de onderzoeksrapporten van 4Risk en IFCO ingekomen. Na beoordeling en bestuurlijke terugkoppeling van de onderzoeksresultaten heeft eind januari jl. overleg met bewonerscomités plaatsgevonden en is aansluitend de uitnodiging voor de inloopbijeenkomst van 14 februari jl. verzonden. Tot begin maart 2019 bestond de mogelijkheid te reageren op het plan voor de wegversmallingen en aanpassing van bochten. Ook konden vragen gesteld worden over de onderzoeksresultaten van 4Risk/IFCO.</p>

Inhoud ontvangen opmerking	Reactie gemeente
	<p>Vanaf begin maart kon verwerking van de inspraakreacties plaatsvinden. Gebleken is dat over enkele locaties nader overleg met belanghebbenden in de omgeving gewenst was. Dat heeft de afgelopen weken plaatsgevonden en is verwerkt in dit document met inspraakreacties.</p> <p>De ontvangen inspraakreacties en het antwoord daarop zijn voorgelegd aan het bestuur en nu kan planuitvoering volgen. Uitgangspunt is het gelijktijdig per wegvak tot stand brengen van sinusdrempels, wegversmalling en aanpassing bochten. Tijdens de aanbestedingsronde moet blijken wanneer uitvoering kan plaatsvinden. Bewoners worden voorafgaand aan de start van de werkzaamheden op de hoogte gesteld.</p>
<p>Bewoners zijn 90% tegen sinusdrempels. Graag hier rekening mee houden en communicatie hierover.</p>	<p>Met bewoners van het westelijk deel van de F. Bolsingel heeft op 1 april j.l. overleg plaatsgevonden over de sinusdrempelsituatie en het door Restaurant Ferdinands beoogde terras. In vervolg daarop hebben overleggen plaatsgevonden met de horecaexploitant en andere belanghebbenden in de omgeving. In verband met de mogelijke terrasexploitatie voor Ferdinands is de ligging van de westelijke sinusdrempel iets aangepast. Bewoners zijn van de situatie op de hoogte gebracht.</p>
<p>Er is onvoldoende rekening gehouden met de kwetsbaarheid van onze woning in bouwkundig opzicht, gelet op de ouderdom van de woning en het feit dat deze op staal is gefundeerd en de hoogte van het pand. Daardoor zou sprake moeten zijn van cat. 3-indeling, waardoor de drempel op ten minste 10 meter van de voorgevel moet blijven.</p>	<p>Door de aanleg en het gebruik van sinusdrempels mag in de omgeving geen schade aan bebouwing of onacceptabele hinder ontstaan. Dit was van het begin af aan een belangrijk gemeentelijk uitgangspunt. Om die reden heeft naar dit aspect eerst intern onderzoek plaatsgevonden. Bij verdere planuitwerking is vervolgens een deskundig extern onderzoeksbureau ingeschakeld. Dit bureau heeft een risicoanalyse en trillingsprognose uitgevoerd en daarover een rapportage uitgebracht. Uit de rapportages bleek dat naar verwachting zou worden voldaan aan de richtlijnen. De rapportages zijn te vinden op de website onder het kopje "Eerdere besluitvorming en inspraak".</p> <p>Vervolgens is op de Albert Cuypsingel een tweetal sinusdrempels tot stand gebracht. Zowel voor als na de aanleg van deze drempels hebben metingen plaatsgevonden naar drie aspecten: snelheid, schade en trilling. De rapportages van de onderzoeken zijn integraal opgenomen op de website onder het kopje "Uitgevoerde onderzoeken naar snelheid, schade en trillingen".</p> <p>Tijdens de werkzaamheden van het externe bureau is expliciet onderzoek gedaan en ingegaan op panden die op staal zijn gefundeerd; zie daarvoor de rapportages. Gelet op de ouderdom van de woning, het feit dat sprake is van fundering op staal en hoogte van het pand is geen sprake van een cat. 3-indeling. Het feit dat het pand op staal is gefundeerd is reeds in de prognose verwerkt (strengere factor op de prognoselijjn).</p> <p>Uit de verschillende onderzoeken blijkt dat de drempels een positieve invloed hebben op het verminderen van de snelheid. Wat betreft de kans op schade en trilling bestaat geen belemmering voor de aanleg van de drempels in de F. Bolsingel, ook niet bij panden op staal. Gegeven de onderzoeksresultaten is geconstateerd dat de aanleg van de geplande drempel in het westelijk deel van de F. Bolsingel kan plaatsvinden.</p>

Inhoud ontvangen opmerking	Reactie gemeente
	Vanwege de wens tot terrasexploitatie voor Ferdinands is de positie van de sinusdrempel iets aangepast: zie het antwoord op de vorige vraag.
C. <u>Wegvak Samuel van Hoogstratensingel</u>	
De aanleg van een drempel is gepland direct voor het Rijksmonumentale complex uit 1895. Vanwege de fundering moet de huidige situatie zo weinig mogelijk worden gewijzigd. Volgens de uitgevoerde onderzoeken is de kans op schade en trillingen dermate gering dat er geen belemmering is voor de aanleg van drempels. De bij het onderzoek gebruikte trillingsprognose is gebaseerd op de 'IFCO-prognosegrafiek'. Is deze methode wetenschappelijk onderbouwd en als zodanig geaccepteerd, en is die ook geschikt voor deze situatie? Zo ja waaruit blijkt dat?	De IFCO-prognosegrafiek is een gemiddelde en gebaseerd op diverse trillingsmetingen bij min of meer vergelijkbare omstandigheden. Omdat daar in hoofdstuk 6 van het rapport d.d. 8 maart 2018 nader op ingegaan is, wordt daarnaar verwezen. Dit rapport 4Risk staat op de website www.dordrecht.nl/30km onder het tabblad "eerdere besluitvorming en inspraak".
Bezwaar tegen plaatsing van verkeersdrempels zo dicht bij woning vanwege naar verwachting trillingschade, funderingsschade en/of overige hinder.	Nader overleg heeft plaatsgevonden. Tijdens dat overleg is onder meer gesproken over de eerdere maatregelen en de drie op stapel staande acties (sinusdrempels, wegversmallingen en bochtaanpassingen); door de versmalling van de Van Hoogstratensingel wordt de afstand van de drempel ten opzichte van bebouwing groter. De eerder uitgevoerde onderzoeken naar snelheid, trilling en schade en de resultaten daarvan (die op de website staan) zijn aan de orde geweest. Naar aanleiding van de resultaten van die onderzoeken ligt schade etc. niet in de lijn der verwachting. Na de eerder geplaatste drempels in de Albert Cuypsingel zijn van de bewoners uit de aangrenzende panden geen opmerkingen ingekomen. Zie ook het antwoord op de vijfde vraag onder B. Tijdens het overleg is bezien of een iets andere positionering van de sinusdrempel mogelijk is. Gebleken is dat het alternatief nadelen oplevert en dus ook geen soelaas biedt. Afgesproken is dat het op de website opgenomen ontwerp waarover communicatie heeft plaatsgevonden zal worden uitgevoerd.
Op voorhand wordt de gemeente aansprakelijk gesteld.	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 'aansprakelijkstelling'.
De gemeente heeft aangegeven dat vooraf bouwkundige nulmeting van omliggende panden zal worden uitgevoerd. Graag schriftelijk bevestigen dat dat van toepassing is voor rijksmonumentaal complex. Wanneer zal dat gebeuren?	Ook bij de eerdere aanleg van sinusdrempels in de Albert Cuypsingel heeft de gemeente bouwkundige vooropnames laten uitvoeren bij panden die direct grenzen aan de sinusdrempels. Voorafgaand aan de aanleg van nieuwe drempels in andere wegvakken, waaronder in de S. van Hoogstratensingel, zal de gemeente ook daar bij direct aangrenzende panden bouwkundige vooropnames door een extern bureau laten uitvoeren. Het is nog niet bekend wanneer die bouwkundige vooropnames plaatsvinden; dat is afhankelijk van het moment waarop die werkzaamheden gaan plaatsvinden. Voorafgaand aan de opname wordt door het onderzoeksbureau contact gelegd met de betreffende bewoners en een afspraak gemaakt.

Inhoud ontvangen opmerking	Reactie gemeente
	Net zoals vorige keer zullen de digitale rapportages die van de bouwkundige vooropnames worden gemaakt aan de betreffende pandeigenaren worden toegestuurd.
D. <u>Wegvak Hallincqiaan en Stooplaan</u>	
Wanneer volgt de start met uitwerking van het gebied Stoop- en Hallincqiaan?	Op dit moment worden de eerste voorbereidingen getroffen voor het maken van een herinrichtingsplan voor zowel de Hallincqiaan als de Stooplaan. Uitgangspunt is het maken van een plan in 2019 en uitvoering in 2020. Bewoners van beide straten zullen worden betrokken bij de herinrichtingsplannen.
Meetproeven voor de drempels hebben niet plaatsgevonden bij huizen die niet op palen staan, maar op staal zijn gefundeerd. Er zou toch een meetproef worden gehouden op een plaats waar alle soorten funderingen aanwezig waren? M.i. vraagt dat om terughoudendheid v.w.b. de uitkomsten van de meetproef voor wat betreft de Hallincqiaan, en in het bijzonder voor de op staal gefundeerde panden Hallincqiaan 14 en 16. Mijn bezwaar tegen een drempel voor de deur van Hallincqiaan 16 blijft dan ook onverkort van kracht. Het pand valt onder de norm van categorie 3 en kan op basis van een louter visuele inspectie vanaf de straat niet beoordeeld worden als in zodanig goede staat dat het als een pand uit categorie 2 kan worden aangemerkt.	In de verschillende rapportages van het externe onderzoeksbureau is ingegaan op fundering op palen en op staal. Uit de prognose rapportage blijkt dat Hallincqiaan 16 is geplaatst in cat. 3. Maar los daarvan: in de uitnodiging voor de bijeenkomst van 14 februari jl. en tijdens die bijeenkomst is aangegeven dat de twee drempels in de Hallincqiaan en Stooplaan nog niet worden aangelegd in afwachting van een herinrichtingsplan van die wegen. Over de situatie in deze twee wegen en alle in de reactie aangegeven aspecten volgt te zijner tijd nader overleg met bewoners.
Tijdens de bijeenkomst op 14 februari 2019 is gezegd dat het besluit tot aanleggen van drempels in de Hallincqiaan nog niet is genomen en dat eerst overleg daarover met de bewoners zal plaats vinden. Ik begrijp dat de gemeente sterke voorkeur heeft voor een sinusdrempel in de Hallincqiaan. Dat mag dan zo zijn, ik wil deze drempel niet voor mijn deur hebben i.v.m. trillingsgevaar voor mijn pand dat toch al vele scheuren vertoont door zettingen die hebben plaats gevonden door maatregelen of juist het achterwege blijven van overheidsmaatregelen waar ik geen invloed op heb kunnen hebben. Naar mijn mening – en die van vele bewoners van de Hallincqiaan – is een punaise in het midden van de laan de beste manier om het verkeer te remmen. Dat daarmee enig afbreuk wordt gedaan aan het uniforme beeld in de 19 ^e eeuwse Schil waarin punaises alleen maar worden aangelegd als ze op een kruising liggen vinden wij van minder gewicht.	Eerder is afgesproken dat van het totaalpakket van 16 sinusdrempels de twee drempels in de Hallincqiaan en de Stooplaan nog niet worden aangelegd. In beide wegen volgt vanwege de technische staat van de Hallincqiaan een herinrichtingsplan. Daarbij wordt ook de Stooplaan meegenomen. De komende tijd volgt hierover communicatie met bewoners. In de eind juni 2018 verstuurd verwerking van eerdere inspraakreacties is ingaan op vragen naar mogelijke andere maatregelen. Zie daarvoor de pagina's 1 en 2 van bedoelde notitie die op internet staat (zie onder het kopje "eerdere besluitvorming en inspraak"). In die notitie staat dat "de enige effectieve oplossing die kan worden toegepast, een snelheidsremmer in de hoogte is. 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."
De conclusie uit het rapport dat geen schade ontstaat aan niet onderheide monumenten vindt geen steun in de door IFCO gebruikte onderzoeks- en rekenmethoden en een meetproef bij panden die op staal zijn gefundeerd ontbreekt.	In de vijfde vraag onder punt B is ingegaan op de uitgevoerde onderzoeken, op de resultaten daarvan en op panden die op staal zijn gefundeerd. Naar die reactie wordt verwezen. Zoals is aangegeven in het antwoord op de eerste vraag onder punt D volgt met de bewoners van de Hallincqiaan en de Stooplaan nader overleg en komen ook de nu gemaakte opmerkingen verder aan de orde.
Wat is een veilige afstand? Er zijn nu 4 verschillende minimum afstanden (7, 10, 11,5 en 16 meter). Drempel blijft gevaarlijk voor panden Hallincqiaan 14 en 16.	Eerder heeft het externe bureau 4Risk/IFCO onderzoeken uitgevoerd. De rapportages van die onderzoeken staan integraal op de website 30 km Schil. In de laatste rapportage "aanvullend advies trillingen door verkeer over een verkeersdrempel – 30 km/h gebied Schil

Inhoud ontvangen opmerking	Reactie gemeente
	<p>Dordrecht" staat het advies met betrekking tot de afstanden. Zie daarvoor tabel 7.2 op pagina 5 van die rapportage: voor de categorieën 2 en 3 is aangegeven welke afstanden van toepassing zijn. De afstand is niet te bepalen door een eenvoudige rekenkundige bewerking.</p> <p>Uit de rapportage van het adviesbureau R17AD002.003B.PB_aanvullend advies blijkt dat het advies 10 meter is en niet het gemiddelde tussen de twee afstanden. Bij het bepalen van deze maat is rekening gehouden met de resultaten van de prognose en van de meetproef waarbij de afstanden uit de metingen meer maatgevend zijn.</p>
<p>Er is geen geloofwaardig bezwaar ingebracht tegen het gebruik van punaise als snelheidsremmer in Hallincqlaan.</p>	<p>Overeenkomstig landelijke uitgangspunten is gedeeld dat punaises niet op rechte wegvakken worden aangebracht maar wel op 4-armige kruisingen. Zie daarvoor ook de eerdere notitie van juni 2018: het is primair een attendering op een kruisingssituatie (nog los van o.a. de negatieve effecten die door een punaise op een recht wegvak voor fietsers ontstaan). Bij een punaise halverwege een wegvak kan een weggebruiker denken dat sprake is van een kruising hetgeen ongewenst is.</p> <p>Op de verschillende locaties in het gebied Schil zijn punaises aangebracht op de vierarmige kruisingen.</p>
<p>In de Stooplaan zijn bewoners tegen de aanleg van een sinusdrempel. De fundering van diverse panden is enkele jaren geleden niet gerepareerd waardoor het niet verantwoord is een sinusdrempel aan te leggen. Voor goede alternatieven staan we open.</p>	<p>Zoals aangegeven volgt in het kader van het herinrichtingsplan voor de Hallincqlaan en de Stooplaan overleg over de situatie en de aangegeven aspecten nader overleg met bewoners.</p>