

college van Burgemeester en Wethouders  
van de gemeente Dordrecht  
Postbus 8  
3300AA Dordrecht

Betreft: bezwaar tegen het besluit van het college van Burgemeester  
en Wethouders van Dordrecht d.d. 2 oktober 2015, Staatscourant  
jaargang 2015 nr. 32933

voor zover het betreft:

Het opheffen van de voorrangsregeling op de splitsing Hallincqlaan-  
Godfried Schalckensingel.

en

Het intrekken van het verkeersbesluit van 9 november 1965 waarin  
de splitsing Hallincqlaan-Godfried Schalckensingel aangewezen  
wordt als voorrangssplitsing.

en

Het verwijderen van de verkeersborden in de Hallincqlaan ten  
onrechte aangeduidt als B6.

en

Het verwijderen van het verkeersteken op het wegdek van de  
Hallinclaan ten onrechte aangeduidt als haaiantanden.

Het bezwaar berust op het volgende;

De voorrangsregeling op de splitsing is een stopgebod met een  
verkeersbord van het model B7 en een stopstreep. In de uitvoerings-  
voorschriften bij het besluit administratieve bepalingen inzake  
het wegverkeer wordt voor dit bord geen bijzondere beperking gesteld  
aan de toepassing in 30km zones zoals bij bord B6 wel het geval is.  
In de motivering van het besluit wordt dus ten onrechte gesteld dat  
er in een 30km zone geen enkele mogelijkheid bestaat voor een  
voorrangsregeling.

Voorafgaande aan en tijdens de inspraakprocedure m.b.t. de  
invoering van de 30km zone in de Schil is de gemeente nadrukkelijk  
gewezen op de door de wetgever geboden mogelijkheid om het  
stopgebod op de splitsing te behouden. Bij de beantwoording van de  
inspraakreacties is hierop niet inhoudelijk of zelfs in het geheel niet  
geantwoord. Aan sprekers die slechts op de gevaren van het opheffen  
van de voorrangsregeling wezen beriep men zich op het vermeende ont-  
breken van beleidsvrijheid.

Het stopgebod (bord B7) wordt toegepast op wegen waar het niet  
mogelijk is om tijdens het aanrijden, ongeacht de snelheid waarmee een  
kruispunt/splitsing wordt genaderd, de verkeerssituatie op een  
verantwoorde wijze te beoordelen. De splitsing Hallincqlaan-  
Godfried Schalckensingel is een goed voorbeeld van een dergelijke  
situatie. Bestuurders die vanuit de Hallincqlaan de splitsing  
naderen zien het verkeer dat via de Singel nadert pas op het  
laatste moment. Zoals op het meegezonden kaartje blijkt beneemt  
Singel nr. 72 vrijwel volledig het zicht. Aan de rechterzijde  
wordt het zicht beperkt door geparkeerde auto's en begroeiing.  
Wie met 30km vanuit de Hallincqlaan de Singel oprijdt en al  
rijdende de verkeerssituatie probeert te beoordelen heeft geen tijd  
om door tijdig anticiperen gevaarlijke situaties en ongevallen te  
voorkomen. Het stopgebod verplicht het verkeer uit de Hallincqlaan  
om de tijd te nemen om uit te kijken. Door de verplichte stilstand  
is er voor verkeer uit de Hallincqlaan altijd genoeg reactietijd.

De bestreden besluiten maken het geoorloofd om vanuit de Hallincqlaan zonder stoppen direct de splitsing op te rijden. Door de Hallincqlaan rijdt veel sluipverkeer dat de geboden kans op tijdwinst zal benutten. Bij het oprijden eist het verkeer van rechts alle aandacht. Verkeer van links wordt pas opgemerkt als het te laat is. Bij het sluipverkeer is de neiging sterk aanwezig om verkeer van links voortaan te negeren omdat men de voorrang niet krijgt maar neemt.

Het verkeer dat op de Singel in de richting van de Noordendijk rijdt moet door de bestreden besluiten voortaan voorrang verlenen aan het verkeer uit de Hallincqlaan. Er rijden vooral veel fietsers over dit deel van de Singel in de richting van de Noordendijk. Het gaat niet alleen om bewoners van Merwestein-noord maar ook om bewoners van de Lijnbaan en bezoekers van het Energiehuis. Na de opening van de bioscoop zal de stroom fietsers snel groeien. Het is ook een schoolroute (school Mührling, Bavinckschool, school Vest). Het zicht op het verkeer dat uit de Hallincqlaan komt wordt door Singel nr. 92 zeer sterk beperkt. Dit maakt het onmogelijk om vanuit een veilige positie het verkeer uit de Hallincqlaan waar te nemen.

Het stopgebod is een trillingsvrije snelheidsremmer die volgens het besluit moet verdwijnen. De gemeente wenst geen enkele snelheidsremmer op de rijbaan. Volgens de plannen moet het autoverkeer met smalle fietsstrookjes (zie het kaartje) naar het midden van de rijbaan, dus verder uit het gezichtsveld, gedrongen. Door de toegenomen rijnsnelheid en het slechte zicht is het noodzakelijk om zo ver mogelijk in de Hallincqlaan te kijken om verkeer van rechts tijdig te zien. Dit is alleen mogelijk vanaf de splitsing. Op de splitsing stilstaan om goed naar rechts te kijken is, zeker voor fietsers, niet veilig. Bovendien wordt de Hallincqlaan dan voor verkeer vanaf de Singel geblokkeerd. Het besluit dwingt degenen die over de Singel veilig in de richting van de Noordendijk willen rijden om artikel 14 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (verbod om kruispunt te blokkeren) te overtreden.

De toegenomen rijnsnelheid van het autoverkeer in de Hallincqlaan zal na het verdwijnen van het stopgebod het fietsen in deze smalle straat bemoeilijken. Ook het oversteken en het gebruik van de uitritten wordt gehinderd.

Het instellen van een 30km zone zou de verkeersveiligheid moeten bevorderen en de positie van de kwetsbare verkeersdeelnemers versterken. De bestreden besluiten bereiken het tegenovergestelde. Voor een geringe tijdwinst van het auto(sluip)verkeer wordt een grote groep fietsers blootgesteld aan gevaar waar het stopgebod hen tegen beschermt. De gemeente is als wegbeheerder verantwoordelijk voor de verkeersveiligheid op de door haar beheerde straten. Ze moet dus alles nalaten wat op de splitsing tot structureel onveilige verkeerssituaties kan leiden. Men heeft het niet nodig geacht om de gevolgen voor de verkeersveiligheid voorafgaande aan het besluit te onderzoeken. Blijkbaar vindt de afweging van de risico's pas achteraf plaats aan de hand van de ongevallen. Naast de gevolgen voor de slachtoffers kan dit besluit, dat geen enkel redelijk denkend mens ooit zou nemen, ook tot aansprakelijkheid van de gemeente leiden.

De nadelen van het verdwijnen van het stopgebod zijn duidelijk. Daartegenover staat dat er geen enkel algemeen belang redelijkerwijze mee gediend is. Het stopgebod moet derhalve behouden blijven.

Naam en adres:

Handtekening:

Telnr.