

**Bewonerscomité
Hallincqiaan**

Nieuwsbrief Bewonerscomité Hallincqiaan

Geachte bewoners van de Hallincqiaan

Sinds onze vorige nieuwsbrief zijn er weer nieuwe ontwikkelingen rond het verkeersplan. Bovendien is er nieuws over het onderhoud aan de Hallincqiaan.

Een nieuwe Hallincqiaan ?

Zoals u heeft gemerkt is de herbestrating van de trottoirs en de parkeerhavens en de aanpassing van de uitritten aan de oneven zijde vertraagd. De gemeente heeft de kwaliteit van het asfalt en de stabiliteit van de wegfundering onderzocht. De uitslag van het onderzoek is nog niet beschikbaar. De talrijke scheuren in het asfalt doen vermoeden dat vervanging noodzakelijk is. Als ook de wegfundering wordt afgekeurd dan wordt de Hallincqiaan over de volle breedte opnieuw aangelegd. Dat biedt mogelijkheden voor een beter straatontwerp. Het is niet zeker of het zover zal komen maar de gemeente verwacht nu al dat we onze wensen kenbaar maken. Tijdens een recent overleg met de met de gemeente moest ondergetekende opeens de wensen m.b.t. de toekomstige Hallincqiaan melden. Dit onderwerp is te belangrijk om geen ruggespraak met de bewoners te houden.

Als de wegfundering wordt vervangen dan is er uiteraard meer mogelijk dan bij herasfaltering. Toch moeten we alle wensen op tafel leggen om te voorkomen dat de gemeente achteraf beweert dat we te laat dat we te laat zijn met onze voorstellen of dat we niet om de door ons gewenste voorzieningen hebben gevraagd.

Het is belangrijk dat de Hallincqiaan zo veel mogelijk op een echte 30km straat gaat lijken. Behalve door de reeds toegezegde aanpassing van de uitritten kan dit worden bereikt met:

--Smalle rijbaan

De rijbaan van onze straat is al over meer dan de helft van de lengte 5,9m. breed. De gemeente zegt voor alle belangrijke straten in de buurt naar deze breedte te streven omdat een smalle rijbaan de snelheid beperkt. Het is dus redelijk om de gehele rijbaan tot 5,9m. te versmallen.

--Klinkerbestrating

Als de fundering van de rijbaan wordt vervangen dan kan de nieuwe fundering geschikt worden gemaakt voor klinkers. De Hallincqiaan krijgt dan meer het uiterlijk van een woonstraat. Dit werkt snelheidsverlagend. Klinkers veroorzaken iets meer verkeerslawaaï dan asfalt maar dit blijkt de rijnsnelheid enigszins te verminderen. Het is technisch moeilijk om snelheidsverhogende strookjes op klinkers aan te brengen.

--Snelheidsremmers

Kruispuntplateaus en verkeersdrempels zijn niet geschikt voor onze kwetsbare funderingen. In onze vorige nieuwsbrief heeft u gelezen dat er een voor de Hallincqiaan geschikte, trillingsarme, snelheidsremmer bestaat. Deze z.g.n. punaise lijkt op een grote eierkoek die in klinkers op de rijbaan wordt gelegd. Hij is buiten Dordrecht vooral te zien op kruispunten maar hij is ook bruikbaar op de straat tussen kruipunten.

Het bewonerscomité kan meer gedetailleerde informatie geven. Voor de Hallincqlaan zijn de kruispunten met de Singel en de Groenedijk voor de hand liggende plaatsen voor een punaise. In de straat is een punaise op ongeveer gelijke afstand van de beide kruispunten de beste plaats om de snelheid te verlagen.

--30 op de rijbaan

In Dubbeldam wordt op 30km straten met een snelheidsprobleem 30 op de rijbaan aangebracht. Dit is zowel in straten met asfalt als met klinkers mogelijk.

--Geen misleidende strookjes

Door de smalle fietsstrookjes lijkt de Hallincqlaan straks op een 50km straat. In een smalle 30km straat horen ze niet thuis.

Als u nog meer suggesties heeft voor een betere Hallincqlaan dan horen wij dat graag. U kunt hiervoor het bijgevoegde reactieformulier gebruiken. Ook als u sommige ideeën van het bewonerscomité niet zo goed vindt of het met ons eens bent dan is het belangrijk dat u dit laat weten. Met behulp van de binnengekomen reacties maakt het bewonerscomité een toekomstvisie voor de Hallincqlaan die als ontwerp-aanwijzing naar de gemeente wordt gezonden. Het is belangrijk dat wij nu van ons laten horen. Als de gemeente eenmaal zelf iets heeft ontworpen dan zijn de mogelijkheden om iets te veranderen beperkt. In een pas aangelegde straat wordt slechts in zeer bijzondere gevallen iets aangepast.

Het verkeersplan op de verkeerde weg

Wij hebben de pech dat enkele ambtenaren die verantwoordelijk zijn voor de invoering van de 30km zone in 2011 hebben geprobeert om de Hallincqlaan, Groenedijk, Singel, Sint Jorisweg en Stooplaan buiten de 30km zone te houden. De gemeenteraad heeft hun poging om ons te benadelen in 2013 definitief onmogelijk gemaakt door de Hallincqlaan en de rest van de buurt tot 30km zone te benoemen. De betrokken ambtenaren blijken slechte verliezers.

Ze ontkomen er niet aan om de wettelijk verplichte 30km borden op te hangen. Verder heeft men geen boodschap aan de in Nederland algemeen aanvaarde normen voor veilige 30km straten. Hun wil is belangrijker dan onze veiligheid. Niet alleen in de Hallincqlaan maar ook op de Groenedijk, Singel, Sint Jorisweg en de Stooplaan probeert men zoveel mogelijk kenmerken van een 50km straat toe te passen als de wettelijke bepalingen voor 30km straten toelaten. Alle in 30km straten aanbevolen voorzieningen die niet wettelijk verplicht zijn worden uit deze straten geweerd. Men kan zich niet op het plan uit 2011 beroepen. De onwetend geachte bewoner wordt dus verondersteld de meest ongeloofwaardige argumenten te geloven. Men neemt het hierbij niet zo nauw met de waarheid. De elementen waaraan een 50km straat wordt herkend zijn in onze buurt opeens onmisbaar in 30km straten.

Lachen met de gemeente

De argumenten van de gemeente zijn soms komisch.

--30 op de rijbaan

Dit zou niet mogelijk zijn omdat de Hallincqlaan beschermd stadsgezicht is. Bij navraag bleek dat verkeerstekens niet onder de welstandsregels vallen. Vervolgens beweert men dat het onbetaalbaar zou zijn. Het blijkt mogelijk om in Dubbeldam voor slechts 30.000 euro op tal van plaatsen de rijbaan van 30 te voorzien. Bij herbestrating van de Hallincqlaan zijn een paar van deze afdrucken slechts een fractie van de totale kosten.

--Punaise

Bij calamiteiten op het spoor zijn de Hallincqlaan en de Singel mogelijke omrijroute. Volgens de gemeente mag er dus geen enkele snelheidsremmer op de rijbaan. Bij een dergelijke omleiding moeten er 16.000 auto's per dag door de Hallincqlaan. Bij meer dan 8.000 auto's per dag treedt filevorming op. De punaise is pas effectief bij een snelheid van meer dan 30km. De verkeersdeskundige moest toegeven dat zijn argument niet sterk was. Hij heeft nog geen nieuw bezwaar verzonnen.

De fietsstrook die geen fietsstrook is

De gemeente heeft het probleem van de smalle fietsstrookjes "opgelost". De strookjes worden geen centimeter breder. De fietssymbolen vervallen en de markeringsstrepen worden verder uit elkaar gezet.

De strookjes heten opeens een optische markering. Volgens de gemeente is het doel van deze stroken „de fietsers te verleiden om een comfortabele plek op de weg in te nemen gesteund door een andere plaats op de weg van het gemotoriseerd verkeer". De gemeentelijke verkeersdeskundige beweert dat de auto's dankzij de strookjes midden op de rijbaan rijden zodat de fietsers meer ruimte zouden krijgen.

De auto's mogen nog steeds over de strookjes rijden en de strookjes zijn veel te smal om veiligheid te bieden aan een fietser. De verkeersdeskundige ziet geen probleem. De strook is immers geen fietsstrook zodat de fietser hem kan negeren. Deze redenering is ontleend aan de ontwerprijrichtlijnen voor 60km plattelandswegen. De smalle stroken die u op dergelijke wegen langs de rand van de rand van de rijbaan ziet hebben meestal geen functie voor fietsers en de autobestuurders houden daar rekening mee.

De Hallincqlaan krijgt weliswaar het dwarsprofiel van een 60km plattelandsweg maar hij ligt midden in de stad. Binnen de bebouwde kom zijn in de rest van Dordrecht en in Nederland stroken naast de rijbaan altijd fietsstroken. De autobestuurder gaat er van uit dat de gemeente de fietsstrook breed genoeg ontwerpt. Een fietser die buiten de strook fietst wordt als een indringer beschouwt en behandelt. De gemeente veronderstelt dat autobestuurders die door de Hallincqlaan rijden begrijpen dat ze zich midden in de stad moeten gedragen alsof ze zich op het platteland bevinden. Ook de fietsers kunnen onbezorgd rijden als in de polder.

De gemeente wil niet meer reageren op verzoeken van bewonersorganisaties om meer ruimte voor fietsers. Er zijn volgens de gemeente immers geen fietsstroken. De mogelijkheid dat de "optische versmalling" in de praktijk als een te smalle fietsstrook gaat werken is voor de gemeente onbespreekbaar.

De strookjes hebben in werkelijkheid niets met versmalling te maken. Uit beantwoording van de inspraak blijkt dat de gemeente strookjes in de smalle Hallincqlaan plaatst omdat het een doorgaande route zou zijn. Met doorgaande route wordt doorgaans een 50km straat aangeduid. In een 30km zone hoort dit begrip niet thuis.

Op de Vrieseweg bij school Mührling ligt een strook met de nieuwe markering. U kunt zelf oordelen of hij op een fietsstrook lijkt. In de Hallincqlaan worden de stroken veel smaller.

Kruispunt Hallincqlaan/Singel

De gemeente heeft besloten om het stopgebod dat dit kruispunt al 50jaar beveiligt op te heffen. De wet laat een dergelijk stopgebod ook in een 30km zone toe. In verschillende inspraakreacties is de gemeente op deze mogelijkheid gewezen. Op dergelijke reacties heeft de

gemeente niet inhoudelijk of zelfs helemaal niet geantwoord. Men heeft blijkbaar geen goede reden waarom men de mogelijkheid om het zeer gevaarlijke kruispunt te blijven beveiligen niet gebruikt. Als de gemeente met zoveel woorden verklaart dat het kruispunt ook zonder het stopgebod veilig is dan kan dit gevolgen hebben voor de aansprakelijkheid bij te verwachten ongevallen.

De gemeente gaat zelfs zover dat de voorrangsregeling in het gepubliceerde verkeersbesluit verkeerd wordt omschreven. Het stopgebod is volgens de gemeente opeens een voorrangsregeling als op het kruispunt met de Groenedijk. De regeling op de Groenedijk past niet in een 30km zone. Door bij de Singel eenzelfde regeling te vermelden doet men alsof de gemeente geen keuze had bij het opheffen van het stopgebod. Onbedoeld geeft de gemeente zo een extra mogelijkheid om bezwaar te maken tegen het verkeersbesluit waarin het stopgebod wordt opgeheven.

Bezwaren tegen het verkeersbesluit worden behandeld door een onafhankelijke commissie. Het bewonerscomité is geen rechtspersoon en kan dus niet namens de bewoners bezwaar maken. Aan deze nieuwsbrief is een standaardbezwaarschrift gehecht waarmee u zelf bezwaar kunt maken. Tijdens de behandeling van het bezwaarschrift kan ondergetekende desgewenst namens u het woord voeren. De bezwaarsprocedure staat los van de inspraakronde van afgelopen zomer. Degenen die vanwege de vakantie niet in staat waren om voor hun belang op te komen krijgen een nieuwe kans. De bewoners die bij eerdere inspraak voor handhaving van het stopgebod hebben gepleit moeten hun bezwaar in deze nieuwe procedure herhalen.

Tot dusver zijn onze inspraakreacties steeds beoordeeld door de ambtenaren die de plannen hebben ontwikkeld. Nu hebben we eindelijk de kans om ons bezwaar aan een onafhankelijke commissie voor te leggen. Het besluit is zo in strijd met het gezond verstand dat bezwaar een redelijke kans maakt.

Als het stopgebod verdwijnt dan komen niet allen de fietsers op het kruispunt in gevaar. Het stopgebod is ook een trillingsvrije snelheidsremmer dat misschien wel om deze reden moet verdwijnen. In dat geval rijden de auto's sneller door onze straat. Het fietsen en oversteken in de Hallincqlaan wordt bemoeilijkt. Ook het gebruik van onze uitritten wordt lastig.

Het bezwaarschrift moet uiterlijk op 12 november bij het college van Burgemeester en Wethouders zijn ontvangen. Het bewonerscomité kan desgewenst voor verzending zorgen mits uw bezwaarschrift ruim op tijd bij ons is ingeleverd. Bij de ondersteuning van de bezwaarsprocedure is het van belang om te weten wie er al dan niet bezwaar maakt en wie ondergetekende namens hem hem woord laat voeren. U kunt dit op het reactieformulier aangeven.

Kruispunt Hallincqlaan/Groenedijk

De gemeente heeft geen idee hoe ze het kruispunt kan verbeteren. De praktische suggesties van het bewonerscomité kunnen helpen.

De Hallincqlaan helpt zichzelf

Zonder eerst de risico's te onderzoeken negeert de gemeente de aanbevelingen voor veilige 30km straten. Aan de hand van de ongevallen en de klachten kijkt men over een jaar over er aanpassingen nodig zijn. Met een overzicht van de waargenomen (bijna)ongevallen en klachten staan we dan sterk. Het stopgebod kunnen we nu al redden met bezwaarschriften.

Met vriendelijke groeten
namens Bewonerscomité Hallincqlaan

Bart Timmer
Hallincqlaan 25
078-6135318