

Aan

De heren B.C.M. Stam en R. Portier
van fracties Fractie Van Waardhuizen en SP
p/a raadsgriffie@dordrecht.nl

Datum 29 augustus 2023
Ons kenmerk 2023-0125371
Betreft Beantwoorden artikel 40-vragen inzake Verkeerssituatie Staart-Oost

Gemeente Dordrecht

Spuiboulevard 300
3311 GR DORDRECHT

T 14078

www.dordrecht.nl

Contactpersoon

K.A.P. Ottenheim

T (078) 4975

E

kap.ottenheim@dordrecht.nl

DOSSIER

Afschrift:

- MO/BMO, EG Imthorn

SK Dordrecht 704

- raadsgriffier t.b.v.

raads- en burgerraadsleden

Geachte heren,

Bij brief van 16 juni 2023, bij ons ingekomen op 22 juni 2023, heeft u op grond van artikel 40 van het Reglement van Orde van de gemeenteraad namens resp. fractie Fractie Van Waardhuizen en SP vragen gesteld inzake Verkeerssituatie Staart-Oost. Wij beantwoorden uw vragen als volgt.

Vraag 1. Wat maakt dat de wethouder niet geïnformeerd c.q. op de hoogte is/was van de kritische geluiden tijdens en na de informatiebijeenkomst dan wel zich daarover niet heeft laten informeren blijktend uit zijn mondelinge beantwoording op de vragen van fractie Van Waardhuizen terwijl de meeste mensen die op deze informatiebijeenkomst waren reeds bezwaren ingediend hebben op papier?

Antwoord Het project bevindt zich nog in de voorbereidingsfase. Vervanging van de riolering is de eerste opgave. Bij de aankondiging daarvan is op de bewonersavond ook verkennend een schetsontwerp getoond aan bewoners met daarin het voornemen om mogelijk éénrichtingsverkeer in te voeren. Na de vele (tegen-) reacties is/wordt allereerst ambtelijk heroverwogen wat dit betekent voor het voorlopige (schets-)ontwerp.

Vraag 2. Tijdens de informatiebijeenkomst op 5 april werd gezegd dat het doel was om de snelheid uit het verkeer te halen daar de weg in de optiek van een enkele bewoner als racebaan wordt gebruikt. Vervolgens gaf wethouder Van der Linden in de mondelinge beantwoording aan dat de 50 km aangehouden wordt op een eenrichtingsbaan met fietspad ernaast waar verwacht wordt dat ook de scootmobiel daar gebruik van gaan maken.

a. Deelt de wethouder/het college onze mening dat een apart fietspad absoluut niet nodig is, omdat het veel beter zou zijn het bestaande fiets- en voetpad aan het Generaal Spoorpad te verbeteren en aantrekkelijker te maken voor zowel fietsers als voetgangers? Zo nee, waarom niet?

b. Deelt de wethouder/het college onze mening dat een tweerichtingsfietspad juist een prachtige sluiproute is voor auto's die niet de hele wijk rond willen rijden? Zo nee, waarom niet?

02Datum 29 augustus 2023

Ons kenmerk 2023-0125371

- c. *De snelheid op de Haringvlietstraat wordt in de huidige situatie reeds behoorlijk afgeremd door de onoverzichtelijke bochten en de wegversmalling ter hoogte van het Hoendiep, omdat men weet dat er een tegenligger kan tegenkomen. Deelt de wethouder/het college onze mening dat bij eenrichtingverkeer men geen reden meer heeft om vaart te minderen en het juist een racebaan wordt omdat men geen tegenliggers meer verwacht? Zo nee, waarom niet?*

Antwoord

- a. Bij een gebiedsontsluitingsweg waar 50 kilometer per uur gereden mag worden moet de inzet altijd zijn dat fietsers een veilige en van auto's gescheiden plek in het wegprofiel krijgen. Dit wordt als voorwaarde gezien om een weg Duurzaam Veilig in te richten en staat beschreven in de landelijke richtlijnen voor het inrichten van wegen. Gelet op het in de in de gebiedsvisie beschreven STOMP-principe (waarbij bij een weginrichting Stappen en Trappen prioriteit krijgen) en de ambities om de stad verkeersveiliger te maken en fietsen aantrekkelijker willen maken, vinden we het belangrijk om op de Haringvlietstraat het kwetsbare langzaam verkeer te scheiden van het snelle verkeer (busjes, lijnbus, auto's en brommers). Ook vinden we het belangrijk dat de herinrichting zoals voorgesteld de kans biedt om aan deze wijk extra groen en veel bomen aan het straatbeeld toe te voegen. Er wordt in de vraag een tegenstelling gemaakt tussen het Generaal S.H. Spoorpad en de Haringvlietstraat die er volgens ons niet is. Een investering in de Haringvlietstraat sluit de verbetering van het Generaal S.H. Spoorpad niet uit. Het onderhoudsproject op de Haringvlietstraat-Wielingenstraat biedt nu kans en gelegenheid om de inrichting van de weg, die nu aan geen enkele richtlijn voldoet, goed in te richten met een veilige plek voor de fiets. Er is nu geen project op het Generaal S.H. Spoorpad.
- b. Nee, het voorlopige ontwerp nodigt niet uit om hierop te rijden met een auto. Dit kan door maatregelen ook onmogelijk worden gemaakt.
- c. Tijdens bewonersbijeenkomsten zijn door de gemeente signalen ontvangen dat er te hard wordt gereden bij de huidige inrichting. Het effect van tegemoetkomend verkeer op de snelheid is op de Haringvlietsstraat beperkt. De weg is door het ontbreken van fietsstroken zo breed (6,5 meter) dat bij tegemoetkomende verkeer er voldoende ruimte is om gewoon door te kunnen rijden. In het voorlopig ontwerp met eenrichting worden verschillende maatregelen genomen om de snelheid te minderen. De weg wordt versmald naar 3,5 meter. Bochten moeten daardoor preciezer aangesneden worden. De naastgelegen groenstrook met bomen zorgt voor optische versmalling en andere beleving van de gereden snelheid. Ook het aanbrengen van snelheidsremmers in de vorm van drempels op langere rechtstanden en meer verkeersintensiteit heeft naar verwachting een remmend effect.

02Datum 29 augustus 2023

Ons kenmerk 2023-0125371

Vraag 3. In de plannen zoals gepresenteerd tijdens de informatiebijeenkomst zou de bussluis aan de Grevelingenweg gaan fungeren als toegangsweg voor de wijk. En als er nu druk verkeer was, maar het is een extreem rustige wijk met alleen bestemmingsverkeer, en 50% van de bewoners is bejaard tot hoogbejaard. Als er 3 auto's achter elkaar in dezelfde richting langskomen, vraagt de hele wijk: 'waar is het feestje'?

- a. Deelt de wethouder/het college onze mening dat de bussluis Grevelingenweg volkomen ongeschikt als toegangsweg voor de wijk, aangezien er regelmatig een file staat voor het afvalbrengstation, waardoor op zaterdag zelfs de Hunzeweg al onbereikbaar is, en de Adjudant Kosterstraat als toegangsweg voor de hele wijk moet fungeren? Zo nee, waarom niet?*
- b. Deelt de wethouder/het college onze mening dat als er een ongeluk gebeurt op de hoek Hunzeweg-Baanhoekweg de wijk Staart-Oost in de voorgestelde situatie onbereikbaar wordt omdat men niet meer via de H.P. Kosterweg de wijk in kan? Zo nee, waarom niet?*
- c. Omdat de bewoners van de 3 flats aan de Haringvlietstraat, die nu maar enkele tientallen meters de wijk in hoeven te rijden, bij eenrichtingverkeer het hele rondje over de Haringvlietstraat moeten omrijden, langs ALLE woonerven betekent dit een vervelvermindering van de verkeersbelasting. Deelt de wethouder/het college onze mening dat dit een gigantische verhoging van het aantal verkeersbewegingen over de Haringvlietstraat en extra sluipverkeer over de Diepen met zich meebrengt? Zo nee, waarom niet?*
- d. Deelt de wethouder/het college onze mening dat met eenrichtingverkeer, waardoor veel mensen ineens de hele wijk rond moeten rijden, een rustige straat ongewenst verandert in een drukke straat? Zo nee, waarom niet?*
- e. Tijdens de informatiebijeenkomst werd ook gezegd dat de vaart uit het verkeer gehaald wordt als er meer verkeer door de straat rijdt. Deelt de wethouder/het college onze mening dat dit niet bijdraagt aan het terugdringen CO2 uitstoot en fijnstof als men meer km moet maken om thuis te komen? Zo nee, waarom niet?*

- Antwoord**
- a. Ja, dit is een potentieel knelpunt wanneer de Grevelingenweg als toegangsweg voor de wijk gebruikt wordt. Daarom onderzoeken we de alternatieven om de Hunzeweg als toegangsweg te gebruiken.
 - b. Ja, zie voorgaand antwoord.
 - c. In het voorlopig ontwerp wordt gestuurd op een goede verdeling van het verkeer. We zien nu dat de intensiteit op de Wielingenstraat, een woonstraat waar 30 km/u de maximum snelheid is, hoog is. Terwijl de intensiteit op de Haringvlietstraat als wijkontsluitingsweg, met 50 km/u als maximum snelheid, juist laag is. Uitgangspunt is om ervoor te zorgen dat verkeer zo veel mogelijk over wijkontsluitingswegen rijdt t.b.v. de woonkwaliteit (rust) in woonstraten. Verkeerssimulaties wijzen uit dat door eenrichtingsverkeer in te stellen het verkeer gestuurd en goed verdeeld wordt naar de juiste wegcapaciteit. Dit zorgt niet voor een gigantische verhoging van het verkeer op de Haringvlietstraat. Het verkeersmodel toont aan dat de intensiteiten nog altijd laag zijn voor de wegcapaciteit van een eenrichtingsstraat.

02Datum 29 augustus 2023

Ons kenmerk 2023-0125371

Voor een beperkt stuk Haringvlietstraat is de extra omrijdtijd nihil. We verwachten ook niet dat bewoners de lus door de Diepen gaan afsnijden. Deze routes hebben veel bochten en snelheidsremmers en kosten veel moete ten opzichte van rijden op de Haringvlietstraat (daar heb je voorrang op alle zijwegen) en beiden geen significante tijdwinst. Wij delen dus de mening dat de inrichting een gigantische verhoging van het aantal verkeersbewegingen op de Diepen zal leiden niet.

De toename van intensiteiten op de Haringvlietstraat is ook beperkt omdat veel heen en weer verkeer verdwijnt en nog maar in één richting langs komt.

- d. Van extra verkeersdrukte is op wijkniveau geen sprake. Op straatniveau kan het soms toenemen. Zo kan de Haringvlietstraat drukker worden omdat het verkeer met het nieuwe ontwerp juist hierop ontsloten wordt. Hoewel verkeer in het voorlopig ontwerp slechts van één kant komt in plaats van twee. Echter past een eventuele toename van het verkeer bij de functie en het karakter van een wijkontsluitingsweg. Verkeersmodellen tonen aan dat de intensiteiten aan de ondergrens zitten van de wegcapaciteit.
- e. Nee, er wordt juist een betere doorstroming gecreëerd door het verkeer te verdelen op de juiste wegen. Bovendien brengt deze weginrichting volgens het STOMP-principe de fiets in een betere concurrentiepositie ten opzichte van de auto. Naast het maken van een veiligere en groenere weg is uiteindelijke doel van deze herinrichting (en verbetering van het Generaal S.H. Spoorpad) dat meer bewoners de fiets als alternatief kiezen voor hun verplaatsing in plaats van de auto. Dat draagt positief bij aan het terugdringen van CO2 en fijnstof.

Vraag 4. De voorgestelde situatie zou betekenen dat de vuilniswagen ook via de bussluis de wijk in moet rijden. In plaats van heen en weer alle diepen langs te gaan zoals nu in de huidige situatie gebeurt, moet de vuilniswagen in de voorgestelde situatie VIER keer hetzelfde rondje over de Haringvlietstraat rijden om alle Diepen langs te kunnen gaan en daarna nog een keer de wijk uit en via de Baanhoekweg en de bussluis de wijk weer in om het vuilnis van de Wielingenstraat op te kunnen halen. Plus het risico dat de vuilniswagen tijdens een van zijn overbodige rondjes achter de bus komt te rijden, die op dat stuk 3 haltes heeft: Boterdiepstraat, Haringvlietstraat (t.h.v. Woonzorgcentrum De Merwelanden) en Zijldiep. Deelt de wethouder/het college onze mening dat dit een vreselijk omslachtige manier van vuilnisophaal zou zijn en de huidige situatie beter gehandhaafd kan worden? Zo nee, waarom niet?

Antwoord De vuilnisophaalroutes kunnen goed ingepast worden zonder overbodige rondjes te rijden. In de praktijk weten voertuigen zoals bussen en vuilniswagens elkaar altijd wel te passeren. In het voorlopig ontwerp zijn veel uitritten waar gepasseerd kan worden.

02Datum 29 augustus 2023

Ons kenmerk 2023-0125371

Vraag 5. *Als er een ambulance of bluswagen in de wijk moet zijn, moet die in de voorgestelde situatie ook omrijden via de bussluis, en loopt ook het risico achter de bus te komen rijden, zonder de mogelijkheid tot passeren, of in de file voor het afvalbrengrstation terecht te komen.*

- a. *Deelt de wethouder/het college onze mening dat het niet ondenkbaar is dat hulpdiensten in geval van nood tegen het verkeer in gaan rijden en dit extra gevaar oplevert omdat men op een eenrichtingsweg geen tegenliggers verwacht en er geen uitwijkmogelijkheid is? Zo nee, waarom niet?*
- b. *Deelt de wethouder/het college onze mening dat in de voorgestelde situatie hulpdiensten sowieso kostbare tijd zullen verliezen omdat zij in principe ook moeten omrijden via de bussluis? Zo nee, waarom niet?*
- c. *Deelt de wethouder/het college onze mening dat in de voorgestelde situatie hulpdiensten ook kostbare tijd kunnen verliezen wanneer zij achter de bus komen te rijden of in de file voor het afvalbrengrstation terecht komen? Zo nee, waarom niet?*

- Antwoord**
- a. Zie voorgaand antwoord. Aanvullend is het schetsontwerp afgestemd met de hulpdiensten.
 - b. Ja, dit is een potentieel knelpunt wanneer de Grevelingenweg als toegangsweg voor de wijk gebruikt wordt. We onderzoeken alternatieven voor ontsluiting via de Hunzeweg.
 - c. Zie voorgaande antwoorden

Vraag 6. *De wethouder gaf in de mondelinge beantwoording aan dat het 'midden' vergroend moet worden. Volgens bewoners is er voldoende groen in het middengebied. Dit zijn in de huidige situatie echter perken met louter struiken en driehoekige grasvelden met bomen op de hoek van de erven met de Haringvlietstraat -zie ter illustratie enkele foto's in de bijlage.*

- a. *Deelt de wethouder/het college onze mening het groen in de huidige situatie weinig functioneel is voor de buurt? Zo nee, waarom niet?*
- b. *Deelt de wethouder/het college onze mening en de wens vanuit de buurt dat als deze perken een grasveld met veldbloemen, een olifantenpaadje, een bankje, een speeltoestel, een paar bomen en plantsoentjes met bijvoorbeeld rozenstruiken zouden worden, ze een functionele groene oase zouden vormen op het woonerf? Zo nee, waarom niet?*

- Antwoord**
- a. Het middengebied valt buiten de scope van dit project. Echter willen we stadsbreed zorgen dat er meer (functioneel) groen komt in de woonwijken.
 - b. Zie antwoord op a.

Vraag 7. *Welke actie gaat de wethouder/het college ondernemen nu bekend is dat er een succesvolle petitie loopt in de wijk?*

- Antwoord**
- Er wordt aan een 2e schetsontwerp gewerkt met daarin een smalle rijbaan, twee-richtingsverkeer en aan twee zijden een fietsstrook. Er wordt getoetst of dit voldoet aan gemeentelijk beleid én voldoende veilig is.

02Datum 29 augustus 2023

Ons kenmerk 2023-0125371

N.a.v. mondelinge vragen van fractie Van Waardhuizen zoals gesteld tijdens het vragenhalfuur van 9 mei 2023

Vraag 8. *In hoeverre is naar mening van het college/de wethouder sprake van een formeel participatietraject? Zo ja, wat is de formele status van dit participatietraject? En worden naast bewoners ook nog andere doelgroepen meegenomen, zoals bijvoorbeeld hulpdiensten?*

Antwoord Hulpdiensten zijn en blijven betrokken bij de (voorlopige) ontwerpen. Wanneer er een nieuw schetsontwerp ligt zal dit opnieuw op een bewonersavond worden toegelicht en getoetst bij bewoners en belanghebbenden.

Vraag 9. *Welke aanleiding ziet het college/de wethouder om eenrichtingsverkeer op Staart-Oost als serieuze herinrichtingsoptie te verkennen?*

Antwoord Het voorlopig ontwerp is gebaseerd op de integrale uitgangspunten die zijn vastgelegd in het beleid en op het wijkonderzoek dat is gedaan in opdracht van de Opgave Groenblauwe Stad, opgeleverd in januari 2022. Hieruit is naar voren gekomen dat éénrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer op de Haringvlietsstraat ruimte kan maken voor wensen uit de buurt. Dit heeft geleid tot een voorlopig ontwerp waarin ruimte wordt gecreëerd voor de fiets, groen en bomen door de brede trottoirs te versmallen naar meer standaardmaten en éénrichtingsverkeer.

Vraag 10. *Acht het college/de wethouder de alternatieve voorzieningen voor autovervoer op Staart-Oost van dien aard niveau dat het reëel zou zijn eenrichtingsverkeer in combinatie met een vrij liggend fietspad daadwerkelijk te realiseren?*

Antwoord Veiligheid bij het wegontwerp staat voorop. Bij een ontsluitingsweg hoort idealiter één of meer vrij liggende fietspaden zodat het gemotoriseerd verkeer gescheiden wordt van het langzame verkeer. Daarnaast zou een fietspad aan de Haringvlietstraat juist het fietsgebruik kunnen stimuleren.

Vraag 11. *In vergelijking met andere Dordtse wijken is de wijk Staart-Oost héél groen. Welke ambities worden hier door het college/de wethouder nagestreefd, mede met het oog op parkeren in de wijk?*

Antwoord Bij iedere herinrichtingsmogelijkheid kijken we naar meer groeninpassing. In dit voorlopig ontwerp heeft parkeeronderzoek aangetoond dat er geen effect is op de mogelijkheid om te parkeren in de wijk.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Het college van Burgemeester en Wethouders

C.H.W.M. Post
secretaris

A.W. Kolff
burgemeester