

Aan: College van Burgemeester en Wethouders van Dordrecht

T.a.v. Dhr R van der Linden



GD1

21.07.2015

0261

**Betreft: Reactie op invoering 30 kilometergebied in het gebied 19<sup>e</sup> eeuwse schil, fase 1, zaaknummer 1443790**

Dordrecht 15 juli 2015

Geachte heer van der Linden,

Bij deze ontvangt u de reactie van de ondergetekende bewonersorganisaties op het voornoemd plan. Na een voorbereiding van 15 jaar zijn wij zeer verheugd dat de Schil-oost eindelijk tot 30 km gebied wordt benoemd. Er wordt rekening gehouden met de kwetsbare funderingen.

Excuus voor het "laat" inzenden van onze reactie. Maar op de inloopavond is ons toegezegd dat wij onze reactie i.v.m. de korte voorbereidingstermijn enige dagen na de sluitingsdatum mochten inzenden.

Na het zorgvuldig bestuderen van het plan hebben wij een aantal tekortkomingen geconstateerd. Het lijkt er op dat er vanuit gegaan wordt dat iedereen zich netjes aan de nieuwe verkeersregels gaat houden zodra de 30 km zone wordt ingevoerd. In de praktijk zal dit echter niet het geval blijken.

Veel verkeersproblemen in onze buurt worden veroorzaakt door het talrijke sluipverkeer. Het sluipverkeer heeft maar een doel en dat is tijdwinst. De in Nederland, algemeen aanvaarde normen voor veilig straatontwerp bieden de mogelijkheid om, ook met een sobere inrichting, 30km zones voor sluipverkeer onaantrekkelijk te maken. Zolang deze aanbevelingen in het plan slechts beperkt en selectief worden toegepast, blijven de straten gevaarlijk. De politie zal in dergelijke straten de maximumsnelheid niet handhaven.

Onze bezwaren zijn samen te vatten in een aantal hoofdpunten (gedetailleerde informatie is te vinden in de bijlage), te weten:


- **Te weinig aandacht voor de fietser:** gevaarlijk smalle fietsstroken (soms zelfs in strijd met de wet) en ruim baan voor de auto. Naast elkaar fietsen wordt op belangrijke fietsroutes praktisch onmogelijk.
- **Gevaarlijke kruisingen:** voorrangsvoorzieningen worden opgeheven voordat de kruisingen opnieuw zijn ingericht
- **Het ontbreken van snelheid beperkende maatregelen:** hard rijden en sluipverkeer wordt niet tegengegaan. Sommige maatregelen werken juist snelheid verhogend.
- **Zebrapaden dreigen te verdwijnen en oversteekmogelijkheden worden ernstig beperkt:** voetgangers verdienen door tekortkomingen in dit plan extra bescherming. De plannenmakers vertrouwen er ten onrecht op dat sluipverkeer door enkele 30km borden een voorbeeldige weggebruikers worden.

In de bijlage hebben wij een aantal punten specifiek onder de loep genomen. Naast de constatering en de toelichting van de bezwaren hebben wij ook praktische, eenvoudige en zonder noemenswaardige extra kosten uitvoerbare oplossingen voorgesteld. Wij zijn gaarne bereid om onze reactie nader toe te lichten. Wij vinden het jammer dat de gemeente geen contact met de bewonersorganisaties heeft opgenomen tijdens het uitwerken van fase 1 van dit plan. Wij hopen dan ook dat er in fase 2 voorafgaande overleg mogelijk is met de betrokken bewonersorganisaties.

Hoogachtend,

**Namens Bewonerscomité Hallincqlaan**

Dhr. L. A. Timmer  
Hallincqlaan 25  
3311 SC Dordrecht  
078-6135318



**Namens Bewonerscomité Groenedijk-Hallincqhof**

Dhr R. Brand  
Groenedijk 46  
3311DB Dordrecht  
078-6314215  
info@groenehal.nl



**Bewonerscomité Hoogstraaten Singel**

Dhr H. Krielaart  
Singel 73  
3311PB Dordrecht  
078-6134232  
verkeersplan@hanskrielaart.nl



Bijlage

cc. Gemeenteraad van Dordrecht

## **Bijlage bij de brief dd 15-07-2015 reactie op invoering 30 kilometergebied in het gebied 19<sup>e</sup> eeuwse schil, fase 1, zaaknummer 1443790**

De ons beschikbare informatie bestaat uit de kaarten met de korte schriftelijke toelichting die de gemeente digitaal beschikbaar heeft gesteld en de mondeling verstrekte toelichting op de inloopavond d.d. 2-7-2015. De plannen zijn getoetst, aan de in Nederland algemeen erkende richtlijnen en de aanbevelingen voor veilige 30 km straten. In deze toetsingsnormen is de gunstige verandering van het rijgedrag door de lagere maximumsnelheid en een daaraan aangepaste straat reeds verdisconteerd. Afwijkingen gaan ten koste van de met een 30 km zone beoogde veiligheids- en leefbaarheidswinst.

Bij onze beoordeling hebben wij een bijzondere aandacht besteed aan de positie van kwetsbare verkeersdeelnemers.

### **1 Wegvakken**

De streefbreedte van de straten in de Schil-oost is 5,90 meter voor de calamiteitenroute (Maes-, Bol-, van Hoogstraten- singel, Hallincqlaan, Groenedijk en Stooplaan). De Hallincqlaan heeft over de helft van zijn lengte reeds de definitieve breedte. In de overige straten is de beschikbare rijbaanbreedte 6,50 meter (Maessingel 7 meter). De beoogde smalle rijbaan kan pas in combinatie met andere werkzaamheden gerealiseerd worden. Een te brede rijbaan kan snelheid verhogend werken. Kwetsbare funderingen en de status van de calamiteitenroute beperken de mogelijkheden voor het plaatsen van snelheid remmende voorzieningen. Fietsers en voorrangregelingen zullen de snelheid van de auto moeten beperken.

#### **1.1 Fiets als snelheidsremmer**

In 30 km zones is de fiets een rijdende wegversmalling. Op 30 km straten met langsparkeren maar zonder fietsmarkering, neemt een alleen rijdende fiets 125 cm van de rijbaanbreedte in beslag. Bij twee naast elkaar rijdende fietsers neemt het ruimtebeslag toe tot 250 cm. Auto's bewaren op een 30 km straat gemiddeld 85 cm afstand bij het passeren van fietsers (ontwerpwijzer fietsverkeer, blz 113). Naast elkaar rijdende fietsers zijn dus een formidabele wegversmalling.

Ook onder het bestaande 50 km regime beperken fietsers de snelheid van het autoverkeer. Dit blijkt vooral op het smalle gedeelte van de Hallincqlaan en op de schoolroutes naar de drie basisscholen in onze kinderrijke buurt. Ouders fietsen bij voorkeur naast hun jonge kinderen. Op de route Stooplaan - Hallincqlaan – Sint Jorisweg is naast elkaar fietsen een veel voorkomend verschijnsel. De Groenedijk is een belangrijke schakel op de schoolroute tussen de halte van de waterbus en het leerpark. De scholieren fietsen bij voorkeur breeduit. Na opening van de bioscoop zal het fietsverkeer via de Groenedijk toenemen. Na de opening van het Energiehuis deed zich op de Singel en de Groenedijk een vergelijkbare ontwikkeling voor.

Naar ons is medegedeeld, wil men, met de inrichting van de 30 km straten, de fietsers aanmoedigen om dichterbij de weg te rijden, om hun snelheid remmende werking te bevorderen. Deze veelbelovende strategie vereist fietsers die de hun toebedachte rol kunnen en durven uitvoeren. De plannen dienen derhalve geen elementen te bevatten die het de fietser bemoeilijkt om een comfortabele plaats op de 30 km straten op te eisen.

## 1.2 Stroken als snelheidsremmers

Het plan voorziet op een aantal straten in fietsstroken om de rijbaan visueel te versmallen. Men hoopt zo de rijnsnelheid van de auto te verminderen.

Stroken worden slechts bij uitzondering in 30 km straten geplaatst. Het betreft straten waar het i.v.m. de verkeersveiligheid gewenst is om fietsers met een eigen plaats op de rijbaan te beschermen. Stroken worden soms ook toegepast om zeer brede rijbanen optisch te versmallen.

De veilige strook waarlangs wordt geparkeerd is 2 – 2,25 meter breed (ontwerpwijzer fietsverkeer V15, V18). Langs verreweg de meeste geprojecteerde stroken wordt geparkeerd. Deze breedte geldt zowel voor de beveiligingsstroken als voor de optische versmallingsstroken. De autobestuurder kan immers niet zien welk type strook hij passeert. Hij gaat er vanuit dat de wegbeheerder de strook ruim genoeg ontwerpt. De autobestuurder heeft nauwelijks begrip voor fietsers die buiten een strook rijden. Op straten met afgescheiden fietsruimte op de rijbaan wordt met een groter ruimtebeslag gerekend dan op de gebruikelijke 30 km straten zonder stroken.

Bij de verdeling van de op de rijbaan beschikbare ruimte blijkt men vooral de belangen van het autoverkeer te behartigen. De fietser moet zich maar redden op hetgeen er overblijft. De meeste fietsstroken zijn, gemeten vanaf de stoeprand  $\pm 1,25$  meter of bijna  $\pm 1,5$  meter. Brede auto's staan door de smalle parkeerhavens vaak ook in de goot geparkeerd. De werkelijke beschikbare breedte is dus veelal nog geringer.

In alle drukke straten met langsparkeren worden fietsers veroordeeld tot het gebruik van fietsstroken die volgens de algemeen erkende ontwerprichtlijnen voor veilige straten veel te smal zijn. Op de van Hoogstraten- en de Ferdinand Bolssingel, in de Hallincqlaan en op de Dubbeldamseweg en een deel van de Sint Jorisweg zijn de stroken zelfs voor alleen rijdende fietsers te smal. Een scootmobiel of een brede bakfiets met kinderen zijn niet veilig op de reststrookjes. De strookjes van  $\pm 1,5$  meter zijn veilig genoeg voor een alleen rijdende fietser aan de onevenzijde van de Stooplaan.

Naast elkaar rijden wordt door de stroken ernstig bemoeilijkt.

### 1.2.1 Fietsstroken

De stroken krijgen de status van verplichte fietsstrook. Fietsers zijn verplicht om ook de smalste fietsstrook te gebruiken. De rest van de rijbaan is voor fietsers verboden. Dordrecht krijgt de primeur van een 30 km zone waar het op veel fietsroutes de facto verboden wordt om naast elkaar te fietsen.

Voor het instellen van een verplichte fietsstrook is een verkeersbesluit vereist. De wet vereist een minimale breedte van 1,5 meter. Een deel van het plan is in strijd met de wet. De ontwerpwijzer fietsverkeer (V15) vereist voor stroken met langsparkeren een extra breedte van 0,5 – 0,75 meter.

Het is verboden om op of naast een verplichte fietsstrook stil te staan. Wie even snel bij een adres aan een getroffen straat moet zijn is, indien aanwezig, op een (betaalde) parkeerplaats aangewezen.

Auto's mogen op een fietsstrook van het voorgestelde model rijden mits ze fietsers niet hinderen.

## 1.2.2 Fietssuggestiestroken

Tijdens de inloopavond is gesuggereerd dat men d.m.v. fietssuggestiestroken de te smalle stroken alsnog kan doorzetten. Men laat het fietssymbool in het strookje weg en is niet meer aan de wettelijke minimumbreedte gebonden. De algemeen geldende normen voor de veilige breedte van veilige fietssuggestiestroken zijn dezelfde. Als de gemeente ze met een list negeert dan laat ze duidelijk zien dat de veiligheid van de fietser geen prioriteit heeft.

Gebruik van een fietssuggestiestrook is voor een fietser weliswaar niet verplicht maar naast de strook fietsen is alleen veilig als er weinig autoverkeer is. Medegebruik door autoverkeer is toegestaan.

## 1.3 Een beter plan

Een verkeersplan behoort de verkeersveiligheid te bevorderen. De fietsers worden door het plan naar de rand van de rijbaangedrongen waar hen slechts een gevaarlijk smal strookje rest. Door de verbanning naar de rand van de rijbaan zijn de fietsers veel minder dan tot nu toe in staat om door hun aanwezigheid op de rijbaan de rijsnelheid van het autoverkeer te beperken. Het fietsersgedrag dat de gemeente beweert te willen bevorderen wordt met de stroken zonder redelijke grond bestreden. Tijdens de inloopavond werd met een verwijzing naar de Vrieseweg-zuid getracht om ons gerust te stellen. Het autoverkeer is in deze straat zo sterk afgenomen dat de verkeerssituatie niet vergelijkbaar is met de straten waar nog geen reststroken zijn.

In Dubbeldam blijkt dat stroken nauwelijks de rijsnelheid verminderen. Dit was reeds tijdens het ontwikkelen van het plan bekend. Tijdens de inloopavond werd niet helder waarom men in de Schil toch weer voor stroken heeft gekozen. Er is een goed alternatief (punaise) voor stroken.

Door het snelheidsverhogende effect van gevaarlijk smalle stroken blijft de buurt aantrekkelijk voor sluijverkeer. Eventueel tijdverlies op de kruispunten wordt op de wegvakken gecompenseerd.

Door de tekort schietende straat inrichting zal de zal de politie de maximumsnelheid niet handhaven.

In onze brief aan het college van Burgemeester en Wethouders d.d. 18-3-2013 hebben wij in par. 3.4.1.1 een punaise op de rijbaan aanbevolen (trillingvrije snelheidsremmer) die de fietsers zonder beperking de rijsnelheid van het autoverkeer laat afremmen en die ook effectief is als er geen fietsers zijn.

Indien men wenst te volharden in het gebruik van stroken dan moeten ze voldoen aan de veiligheidsnormen. In de straten met langsparkeren zijn fietsstroken met een breedte van 2 meter vereist (Ontwerpwijzen fietsverkeer V18). Indien het volstrekt onmogelijk is om deze vanzelfsprekende veiligheid aan fietser te bieden dan kan bij uitzondering worden teruggevallen op een iets ouder norm met een minimumbreedte van 1,75 meter (ASVV 2004 16.2.24). omdat de parkeerhavens in de buurt smaller dan 2 meter zijn is een smallere strook volstrekt onverantwoord. In situaties zonder langsparkeren volstaat een fietssuggestiestrook van 1,5 meter breed (Ontwerpwijzer fietsverkeer V18).

Het deel van de rijbaan, dat visueel beschikbaar is voor de auto wordt bij een veilige fietsvoorziening smaller. De rijsnelheid van het autoverkeer zal, zoals de gemeente zegt te willen bevorderen, vaker door fietsers worden bepaald. Bij calamiteiten blijft de volledige breedte van de rijbaan beschikbaar voor gemotoriseerd verkeer. Medegebruik door gemotoriseerd verkeer neemt weliswaar toe maar ook in de huidige plannen is medegebruik onvermijdelijk.

## 1.4 Streefstraat Hallincqiaan

Bij het voorbereiden van de plannen is verzuimd om de Hallincqiaan volledig op te meten. Het is de plannenmakers ontgaan dat de Hallincqiaan over de helft van de lengte 5,90 meter breed is. De straat heeft reeds deels zijn streefbreedte. Het is ondenkbaar dat fietsstrookjes van minder dan 1,25 meter het toekomstperspectief van Schil-oost zijn. Het is zinloos om op een rijbaan die reeds zijn definitieve breedte heeft, geld te verspillen aan tussenoplossingen. Binnenkort wordt in het kader van groot onderhoud door aanpassing van de uitritten aan de oneven zijde de rijbaan visueel aanzienlijk versmald zonder risico voor fietsers. Het plan dient zodanig te worden aangepast dat er, in overleg met de bewoners, rechtstreeks aan de definitieve inrichting van de rijbaan wordt gewerkt. Als de plannenmakers nog geen idee hebben waar ze uiteindelijk naar streven, is het vermeden van de maximumsnelheid op de rijbaan een beter gebruik van de wegenverf.

Tijdens de inloopavond is beweerd dat, ondanks de herhalingsborden aan het begin van de straat, in het smalle gedeelte van de Hallincqiaan de strookjes zouden voorkomen dat de autobestuurders denken dat ze weer in een 50 km straat rijden. Het is opvallend dat men op de brede Groenedijk (Hallincqiaan – Sumatraplein) het herhalingsbord wel voldoende vindt.

## 1.5 Extra visuele versmalling van Hoogstratensingel

In de langgerekte parkeerhaven tussen nr. 78B en nr. 80 is het noodzakelijk om met één of meer uitstulpingen van de trottoirband tot aan de rijbaan een effectieve visuele versmalling te realiseren. De huidige situatie creëert de illusie van een extra rijbaan en is daarmee in grote mate snelheid verhogend, wanneer de parkeervakken deels ongebruikt zijn. Het onderbreken van dit langgerekte karakter op minimaal 1 maar wenselijk 2 plaatsen, brengt de werkelijke rijbaan breedte beter onder de aandacht.

## 1.6 Zebra's kruising Sint Jorisweg en Hoogstraten/Schalckensingel

Tegenover Sint Jorisweg 85 en Schalckensingel 78 bevinden zich kanalisatiestrepen. Het plan voorziet zonder nadere toelichting in het verwijderen van deze strepen. Door de voorgenomen opheffing van de voorrang op het kruispunt Singel/Sint Jorisweg en de Singel/Hallincqiaan wordt oversteken bemoeilijkt. I.v.m. de nabijheid van Park Merwestein en de Kunstmin zou een extra bescherming gerechtvaardigd zijn. Een opwaardering van de kanalisatiestrepen tot zebrapad heeft een snelheid remmende werking die versterking verdient. De toevoeging van een zebrapad direct tegenover de entree van het Merwesteinpark, doet een groter beroep op de oplettendheid van de autobestuurder en verhoogt de snelheid remmende werking van overstekende voetgangers. Naar de letter van de wet zou er weliswaar geen ruimte zijn voor zebrapaden maar de zebra's op het kruispunt Singel/Vrieseweg worden terecht gehandhaafd. In de binnenstad liggen er zebrapaden op de Vest. Op het kruispunt Voorstraat/Boomstraat is er na de benoeming tot 30 km zone ook een zebrapad aangelegd.

## 1.7 Zebra Hoogstratensingel/Berckepad

Bij de herinrichting van het Berckepad is met de bewoners overeengekomen, dat de aansluiting met de Hoogstraten singel wordt opgepakt in dit beoogde plan. De openstaande wens is hier een zebrapad ter hoogte van nr 99. Dit ter ondersteuning van de vele voetgangers die de Berckepad-route kiezen door het Merwesteinpark. Hiermee wordt een wederkerend zebra-patroon ondersteund, en wordt een groter beroep op de oplettendheid van de autobestuurder gedaan. Het draagt bij aan een, in een 30km-zone gewenste, variatie in het straatbeeld.

## 2 Kruispunten en voorrang

De wetgever gaat er van uit dat in een goed ingerichte 30 km zone slechts op onoverzichtelijke, bijzonder gevaarlijke, kruispunten voorrangregelingen mogen blijven. In de Schil-oost zijn door de bebouwing langs de weg en de inrichting een aantal kruispunten zo onoverzichtelijk dat, voorrangregelingen en verkeerslichten noodzakelijk zijn. Goedwillende, oplettende, automobilisten passen hun snelheid aan en respecteren de voorrangregels. Ook oplettende autobestuurders maken inschattingfouten. Het opheffen van de voorrangregelingen op zeer onoverzichtelijke kruispunten verhoogd dit risico. Bovendien rijden er bovengemiddeld veel lieden door onze buurt die, in hun jacht op tijdwinst, voorrang bij voorkeur nemen.

Een aantal gevaarlijke kruispunten kan door een grondige herinrichting minder onveilig worden. Het programma voorziet in de toekomst in de verbetering van een aantal kruispunten. De verstandige volgorde is dat eerst de fysieke oorzaken van het gevaar worden weggenomen en dat daarna de voorrang op het kruispunt wordt aangepast. Het plan voorziet in het opheffen van de voorrangmaatregelen voor de herinrichting omdat "direct duidelijk moet worden dat er iets verandert". Men gaat ervan uit dat de verlaging van de maximum snelheid en de strookjes op de rijbaan het rijgedrag bovengemiddeld verbeteren, zodat er geen gevaar dreigt. Waarom de kruispunten in de tweede fase alsnog worden verbeterd is in dit verband niet duidelijk. De meest voor de hand liggende volgorde is om de voorrangmaatregelen pas na de herinrichting opnieuw te beoordelen.

Zich belemmerende bebouwing blijft ook na de herinrichting aanwezig. Niet alle voorrangmaatregelen kunnen worden gemist. In de binnenstad zijn er na de benoeming tot 30 km zone nog steeds voorrangmaatregelen van kracht. Op het kruispunt Vest/Vriesebrug is er zelfs later een voorrangmaatregel genomen. In de Schil-oost willen de plannenmakers, ondanks de wettelijke mogelijkheden, geen enkel kruispunt met een voorrangmaatregel beveiligen. Men wil op alle kruispunten een identieke voorrang. Bij maatwerk zou van de autobestuurder te veel oplettendheid worden gevergd. Dit past bij een 50 km straat. In een 30 km gebied moet met variatie de oplettendheid worden gestimuleerd (sobere inrichting van 30- en 60km gebieden blz.9). Wie gedwongen is om op te letten rijdt minder snel.

Er zijn 2 methode om zeer gevaarlijke kruispunten met een voorrangregeling te beveiligen:

- Stopgebod; bord B7 + stopstreep  
Dit bord mag in 30 km gebied worden toegepast. De wetgever heeft voorzien dat voor sommige kruispunten herinrichting niet voldoende is.
- Voorrang; bord B6 + haaiantanden  
Volgens de letter van de wet niet in 30 km gebied toepasbaar maar de gemeente heeft er in de binnenstad geen enkel bezwaar tegen.

Tot de gevaarlijke kruispunten door herinrichting worden verbeterd kan het geen probleem zijn deze voorrangmaatregelen tijdelijk te handhaven. De kruispunten zullen immers reeds in 2016 worden verbeterd.

### 2.1 Hallincqiaan/Groenedijk/Stooplaan

Het verkeer dat uit de Stooplaan het kruispunt oprijdt heeft nauwelijks zicht op het verkeer dat van rechts het kruispunt oprijdt. Op de Groenedijk is door het vele sluipverkeer in de richting van de

Hallincqiaan de rijsnelheid hoog. Ook voor goedwillende bestuurders vanuit de Stooplaan wordt het lastig om de aanstormende voorrangsnemers tijdig op te merken.

Slechts met zorgvuldige herinrichting is het kruispunt voldoende te beveiligen. Herinrichting wordt bemoeilijkt door het onregelmatige kruispuntvlak en de helling van de Hallincqiaan. Het plaatsen van fysieke trillingvrije, snelheidsremmers in de toeleidingstraten zal de herinrichting van het kruispunt sterk vereenvoudigen. Een effectieve bestrijding van sluipverkeer is de meest effectieve beveiliging van het kruispunt. De huidige voorrangmaatregel is c.a. 40 jaar geleden ingevoerd. Op het kruispunt hebben zich vele ongevallen voorgedaan. De laatste jaren zijn er vooral veel bijna-ongevallen. Bij het opheffen van de voorrangmaatregel is grote voorzichtigheid vereist. Voortijdig opheffen riskeert terugkeer naar de oude gevaarlijke situatie.

## **2.2 Singel/Hallincqiaan**

Singel nr 72 belemmert in zeer sterke mate het zicht. De voorgestelde fietsstrookjes duwen het autoverkeer uit de Hallincqiaan nog dichter naar dit visuele obstakel. De groeiende fietsstroom op de Singel richting Noordendijk wordt later zichtbaar. Na een dodelijk ongeval met een fietser is in de Hallincqiaan een stopgebod ingesteld. Het aantal ongevallen is sindsdien duidelijk afgenomen. Het stopgebod werkt ook als een trillingvrije snelheidsremmer. Het is een obstakel voor sluipverkeer.

Het kruispunt ligt ingeklemd tussen bebouwing en de tuin van de Kunstmin. De mogelijkheden om het zicht te verbeteren zijn beperkt. Het stopgebod heeft draagvlak in de buurt. Dagelijks voelen fietsers zich beschermd. Opheffen van het wettelijk geoorloofde stopgebod is vragen om problemen.

## **2.3 Singel/Vrieseweg**

Het zicht op de Vrieseweg-noord is zo slecht dat het kruispunt al meer dan 60 jaar door verkeerslichten wordt geregeld. Niet alleen bebouwing maar ook weelderig begroeide tuinen belemmeren het zicht op alle takken van het kruispunt. De Vrieseweg is een belangrijke fietsroute naar de binnenstad. Dankzij de verkeerslichten is bij het oversteken slechts het goed zichtbaar tegemoetkomende verkeer van belang. Zodra de verkeerslichten buiten werking worden gesteld komt de fietser tijdens drukke uren in een onoverzichtelijke, gevaarlijke, verkeerssituatie terecht waarin op nauwelijks zichtbare verkeersstromen moet worden gelet. Het kan toch niet de bedoeling zijn fietsers slechts lopend via het zebrapad veilig de Singel kunnen oversteken.



GEMEENTERAAD VAN DORDRECHT

STADSWINKEL  
Ingekomen  
d.d.: 17 JULI 2015

Bewonerscomité Hallincqiaan

Hallincqiaan 25

3311 SC Dordrecht