

Commissie Ruimte en Economie 26-8-04  
Wijkverkeersplan Schil

- Bewonerscomité Hallingclare
- Bewonersvereniging Rijk over den Dijk
- Vereniging van Eigenaren Noordendijk Zuid
- Buurtcomité Peter Kasperspadgebied
- Bewonerscommissie De Schareel
- Buurtcomité Stooplaan

|                        |                |
|------------------------|----------------|
| RAADSGRIFFIE DORDRECHT |                |
| Ontvangen: 26/8        | Griffier: 26/8 |
| Gemeenteraad           |                |
| Presidium              |                |
| Commissie              | REE inspectie  |
| Griffie                | 26/8 ontvangen |
| DIV team 2             | 27/8 RIS       |

INSPREKER L.A. TIMMER

Zoals u in de interimrapportage niet heeft kunnen lezen begon het proces voor het verkeersplan Schil op 28 juni 2001 met een bijeenkomst voor bewonersvertegenwoordigers, verkeersadviesbureau VIA en de gemeente in het Energiemuis. Nadat adviesbureau VIA, verantwoordelijk voor de meeste wijkverkeersplannen in Dordrecht, door de gemeente op straat is gezet zijn de bewoners voortdurend geconfronteerd met door de gemeente opgestelde documenten met ernstige gebreken. Ook dit rapport is helaas geen uitzondering. Het rapport werkt met verouderde gegevens en is op tal van plaatsen onvolledig of onduidelijk. Op een aantal punten is de tekst zo suggestief dat het aan misleiding grenst.

De verkeersproblemen in de Schil worden niet alleen veroorzaakt door maatschappelijke ontwikkelingen zoals toenemende autobezit. Door de woerklaarverkeerde plaats van enkele pollers in de binnenstad lijkt de Schil onder veel overbodige omrijverkeer. Bij de projecten in de binnenstad wordt tot dusverre opgeen enkele wijze

STADSWERKEN 144 PP. ER KUNNEN GOEDE REDENEN ZIJN VOOR DEZE BIJZONDERE SCHATTINGEN NAAR VERMELDING IN HET RAPORT ZAL DE KWALITEIT VAN DE BESLUITVORMING AANZIERLIJK VERBETTEREN.

MILIEU HET RAPORT MELDT OP BASIS VAN GEGEVENS UIT 1997 EN 2001 GROTE MILIEUPROBLEMEN OP DE ACHTERHAKKERS. SINDS DE INVOERING VAN HET VCP BINNENSTAD IS DE VERKEERSINTENSITEIT OP DE ACHTERHAKKERS MET 20% AFGENOMEN. DIT HEEFT ONGETWYFELD GEVOLGEN VOOR DE VERKEERSHINDER IN DEZE STRAAT DHR PRINCE ZAL DIERNA INGAAN OP DE MILIEUASPECTEN VAN HET RAPORT.

Gebruik wegstructuur Een etmaal heeft 24 uur. HET RAPORT GEEFT SLECHTS DE VERKEERSDRUK IN DE AVONDSPITS. DOOR HET INGEWIKKELDE PATROON VAN FORENZEN-, DETAILHANDELS- EN HORECAVERKEER IS ER NBETAL VOOR DE AVONDSPITS NIET EENVOUDIG OM TE REKENEN NAAR DE VOOR DE BEWONERS ZO BELANGRIJKE DAGELIJKSE VERKEERSDRUK. MET BRUK VAN HET VERKEERSMODEL ZIJN ER ZEER GEDETAILLEERD OVERZICHTEN MOGELIJK, VOOR DE BEWONERS EN UW COMMISSIE BIEDT DIT MEER DUIDELIJKHEID.

OP DE BEWONERSAVOND VAN 15-6 WERD ER EEN DUIDELIJK KARTJE MET DE SLUIPVERKEERSSTROMEN DOOR DE SCHIE GETOOND. HET IS JAMMER DAT DIT KARTJE IN HET RAPORT ONTBREEKT. DUIDELIJKHEID EN VOLLEDIGHEID ZOU DEN ER DOOR TOEVEMEN.

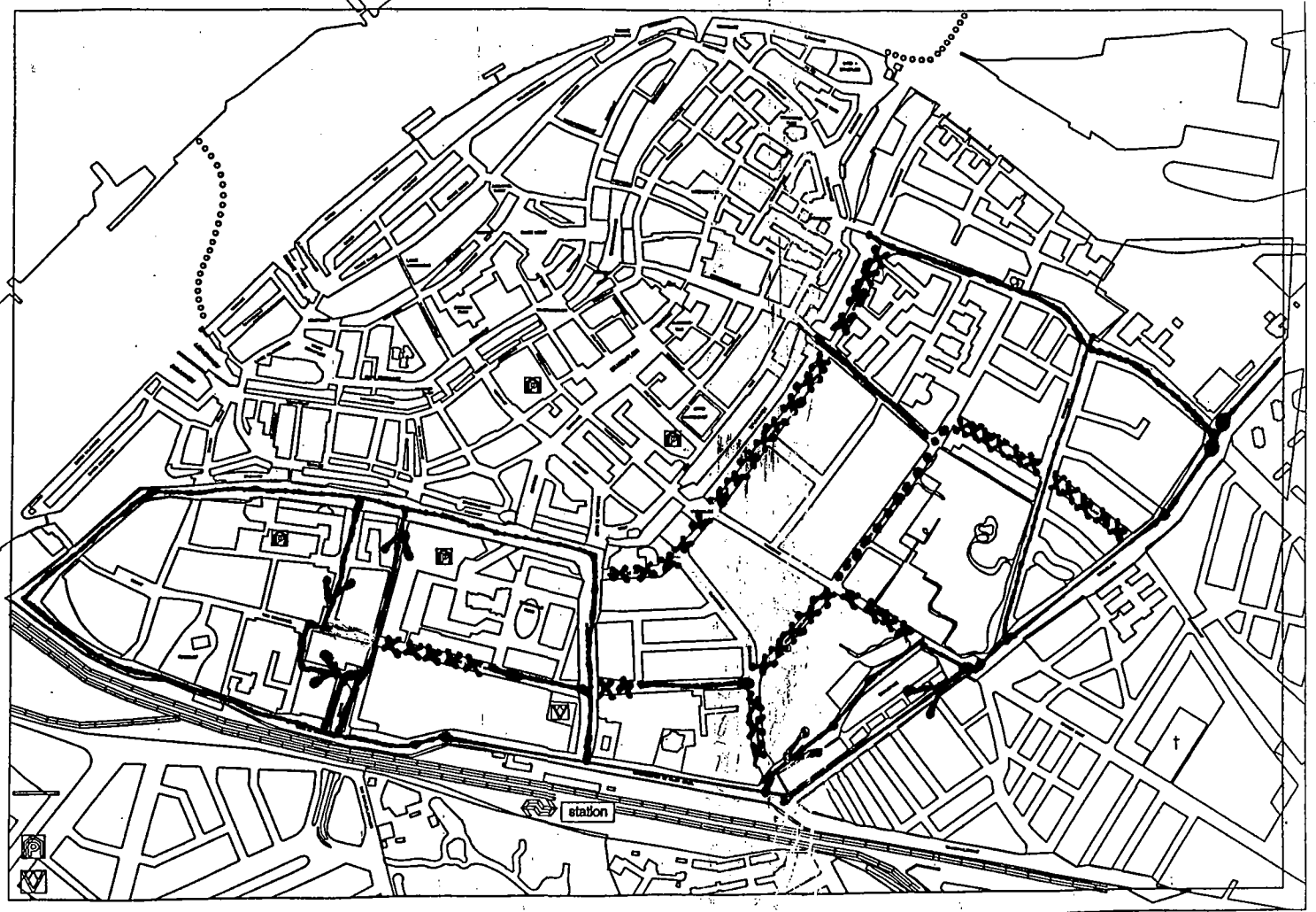
CONGESTIEKARTEN HET KAVIERSPUNT Noordenwijk/Oranjestaan IS ONTWERPEN TOEN AL BEKEND WAS DAT DE STADSWERKEN EN ANDERE PROJECTEN VEEL EXTRA VERKEER OP DIT PUNT GAAN VERROEPEKEN. NOG GEEN JAAR NA DE HERINRICHTING WORDT HET KRUISPUNT ALS TOEKOMSTIG KUAL NIET BESCHOUWD. DAT BLOEFT NIET VEEL GOEDS VOOR TOEKOMSTIGE

## AANPASSINGEN VAN DE INFRASTRUCTUUR.

De gevolgen van het basisscenario zijn reenvoudig te berekenen maar ze worden nergens vermeld. Ze zijn wellicht zo schadelijk dat inspraak en democratische besluitvorming zonder zicht op de effecten moet gebeuren. In het rapport wordt het plusscenario sumier vergeleken met het basisscenario zonder te vermelden dat het basisscenario al voor grote veranderingen zorgt. Als de verkeersdruk in de Hallingqlaan eerst met het basisscenario tot het niveau van de Joh. de Wittstraat, Spuiboulevard of Oranjestraat wordt opgevoerd dan zijn 900 auto's extra misschien relatief weinig maar voor de bewoners en gebruikers van de straat is het dagtotaal veel belangrijker. Volgens het persbericht van 8-6-04 zou de komst van het plusscenario onvermijdelijk zijn.

De hoofdzak Het gaat er niet in de eerste plaats om of de extra verkeersstroom via de Hallingqlaan - Stoorplan of de van Hoogstraaten en Sint-Vrieseweg rijdt. Het gaat er vooral om of we de hoofdstructuur intact laten of dat we de Joh. de Wittstraat <sup>en Stationsweg</sup> deels als stroegbouwkundig knutselhoerje gebruiken en het verkeer via de Sint Jorisweg door woonstraten leiden. Het gaat er vooral om of we de capaciteit van de brede, moderne, Noordendijk optimaal benutten of dat we het verkeer via de smalle Sint Jorisweg door de ongeschikte woonstraten van de Schil-oost plassen. Bij het oplossen van deze problemen biedt het rapport in zijn huidige vorm nauwelijks hulp.





Mogelijkheden om de straten van de Schiedam te richten als veilige 50km straat. Beoordeling d.d. 5-9-01 door verkeersadviesbureau VIA





- Geschikt als 50km straat
- > Geschikt als 50km straat met eenrichtingsverkeer
- ..... Geschiktheid als 50km straat twijfelachtig
- XXXXXX Niet geschikt als 50km straat

De goedkeuring van de Sint Jorisweg beruist op een bestuurlijke aanwijzing.



VIA bv, Topografische Dienst Emmen © Topografische Ondergrond

Legenda

-  GOW mogelijk
-  1-richting GOW mogelijk
-  GOW twijfelachtig
-  GOW niet mogelijk

19<sup>e</sup> EEUWSE SCHIL

Inpasbaarheid gebiedsontsluitingswegen  
op basis van fysieke mogelijkheden



projectcode: OD810  
datum: 29 juli 2002  
schaal: nvt

opdrachtgever:  
Stadsontwikkeling  
Gemeente Dordrecht