

Van: " " <@mobycon.nl>
Verzonden: maandag 19 januari 2026 08:24
Aan: " " <@barendrecht.nl>; " " <@mobycon.nl>;
" " < >
Cc: " @barendrecht.nl>; "
@barendrecht.nl>
Onderwerp: Re: Schetsontwerp

Goedemorgen ,

Bedankt voor je mail. Ik begrijp je argumentatie en kan daarin meekomen.

We gaan op korte termijn studie doen naar de knip en dit onderbouwen, zodat we richting de bewoners sterk staan. zal zich hierover buigen. Over het vrachtwagenverbod zullen we ons ook buigen voorafgaand aan de bewonersavonden.

en , laten we dit meenemen in onze voorbereidingsoverleg van a.s. donderdag.

Met vriendelijke groet,

Projectmanager



Stationsplein 18
5211 AP 's-Hertogenbosch
T 073
M 06
www.mobycon.nl

Van: <@barendrecht.nl>

Datum: vrijdag, 16 januari 2026 om 15:40

Aan: <@mobycon.nl>

CC: <@mobycon.nl>, <@barendrecht.nl>, <@barendrecht.nl>, <@barendrecht.nl>

Onderwerp: RE: Schetsontwerp

Hallo ,

Fijn dat nagenoeg alle informatie is verwerkt. Grotendeels kan ik mij vinden in de beantwoording. Over een aantal onderwerpen heb ik nog wel vragen.

Knip

Je geeft aan dat de kwalitatieve onderbouwing volgt in stap 4. Dit zal eerder met de projectleiders besproken zijn dat dit de volgorde is, maar logisch klinkt dat niet. De input van het onderzoek kunnen we namelijk goed gebruiken om tot een schetsontwerp te komen. Nu is het andersom, een omgekeerde volgorde lijkt me. Ik verwacht ook niet dat we tot een andere uitkomst komen, maar richting de bewonersavond zou het fijn zijn als we die onderbouwing alvast hebben. De vragen over de 'knips' komen op de bewonersavond ongetwijfeld weer aan bod. Als we op deze bewonersavond aantonen dat 'knips' onverstandig, niet realistisch zijn etc., staat dat sterk en voorkomt dat onrust.

Vrachtwagenverbod

Een bebordingsplan hoort niet tot deze fase van het ontwerp, maar het weren van vrachtwagens op grote delen van de Noldijk (en het op sommige stukken *we/* toestaan van bestemmingsverkeer vrachtwagens) is iets dat we wel mee moeten nemen richting de bewonersavond. Eerder heb ik aangegeven dat we hier wel echt over moeten nadenken hoe we dit exact voor ons zien, ook in deze fase. Als we dit al expliciet kunnen laten zien, scheelt dit veel gedoe op de bewonersavond.

Middengeleider

Mijn opmerking over de middengeleider is meer een aandachtspunt. In de gemeente Ridderkerk is de Prui Mendijk een aantal jaar geleden heringericht. Ook hier is een middengeleider toegepast, maar na een half jaar is deze over de gehele dijk verwijderd. Dit had te maken met het geluid dat deze middengeleider veroorzaakte, vooral in de avond- en nachturen hinderlijk voor bewoners.

Uiteraard snap ik dat een middengeleider meer geluid veroorzaakt dan een plak asfalt, maar over welke toepassing van een middengeleider kunnen we natuurlijk alvast wel nadenken.

Groet,

<[redacted]@mobycon.nl>

Verzonden: maandag 12 januari 2026 15:36

Aan: [redacted] <[redacted]@barendrecht.nl>

CC: [redacted] <[redacted]@mobycon.nl>; [redacted] <[redacted]@barendrecht.nl>; [redacted] <[redacted]@barendrecht.nl>; [redacted] <[redacted]@barendrecht.nl>; [redacted] <[redacted]@barendrecht.nl>

Onderwerp: Re: Schetsontwerp

Goedemiddag [redacted],

Bedankt voor je bericht met vragen en opmerkingen over het ontwerp. Hieronder vind je puntsgewijs onze onderbouwing en beantwoording.

Separaat aan deze e-mail stuur ik je het bijgewerkte schetsontwerp toe, waarin de respons van stap 3.4 (aanleveren reacties op schetsontwerp) is verwerkt. Op die gewijzigde versie kan nog inhoudelijk gereageerd worden.

- *In het ontwerp mist het stukje Noldijk nr. 45 – nr. 82.*
 - *Dit nemen we mee in de aanpassing van het ontwerp (stap 3.5).*
- *Er is alleen voor de Noldijk gekozen voor een smalle rijloper van 2,40m. Op de overige omliggende wegen niet, zoals de Ziedewijdsdijk. Is hier bewust voor gekozen en zo ja, waarom zouden we het niet op andere wegen ook toepassen?*
 - *Hiervoor is gekozen omdat de Noldijk ons inziens een andere functie heeft dan de zijwegen, ondanks dat het beiden erftoegangswegen zijn.*
 - *De Noldijk heeft namelijk een sterkere recreatieve functie met recreatieve voorzieningen eraan. Om die reden hebben fietsers een nadrukkelijke plek gekregen op de Noldijk. Dat is aangeduid met de "suggestiestroken". Dit geeft het onderscheid tussen de wegen onderling beter weer.*
- *Op sommige locaties hebben we parkeerplaatsen op de rijbaan gepositioneerd. Dit zou op meer locaties kunnen, maar hier was een volgens mij een reden voor, nietwaar? We moeten scherp hebben waarom we dit op sommige locaties wel doen en op andere locaties niet. Deze keuze zal namelijk tot vragen leiden.*
 - *Er is nu voor gekozen dit niet te veel op de rijbaan te faciliteren met parkeerplaatsen. Reden daarvoor is dat er dan veel versmallingen van de rijbaan plaatsvinden, de rijbaan is over het algemeen al smal met 4,80 meter voor tweerichtingsverkeer.*
 - *Met te veel van dit soort versmallingen wordt de fietser nadelig beïnvloedt. Dat is iets wat voorkomen moet worden. Op alle/ zo veel mogelijk plekken waar parkeren naast de rijbaan kan plaatsvinden is dit gefaciliteerd. Daardoor wordt het al beter dan in de bestaande situatie. Gezien de parkeercijfers is nog niet alles gefaciliteerd.*
 - *Willen we dit wel, is er inzicht nodig waar exact die voertuigen geparkeerd stonden zodat het ook op de juiste plaats gefaciliteerd wordt. Anders heeft het geen voordelig effect. Dat gaat om secties 1510 en 2250.*
- *In het midden van de rijloper komt een elementen(achtig) verharding. Een aandachtspunt is hierbij het geluid. Ik kan mij voorstellen dat dit extra geluid oplevert. We moeten dit wel beperkt zien te houden.*
 - *Het is logisch dat een patroon van elementen meer geluid produceert dan nieuw strak asfalt. Maar of er daadwerkelijk meer (ervaren) overlast zal zijn, hangt af van verschillende factoren:*
 - ☐ *De slechte staat van het huidige asfalt geeft dermate veel geluid of trilling dat dit mogelijk gelijk staat aan een patroon van elementen.*
 - ☐ *Diverse onderzoeken wijzen een verschil uit tussen het ervaren van overlast en de werkelijke overlast.*
 - ☐ *De verkeersintensiteit: een continue stroom van verkeer heeft een ander effect dan bijvoorbeeld een enkel groot voertuig wat voorbijrijdt.*
 - ☐ *De maximumsnelheid wordt met 30km/u verlaagd. Dit heeft van zichzelf al een positief effect op de geluidsproductie van banden op de weg.*

- ◻ Omdat alleen de middenrijloper wordt uitgevoerd met een klinkerpatroon zal er geen constant geluidseffect optreden. Op de smalle stukken van de Noldijk wordt er zelfs alleen over de zijlopers van asfalt gereden omdat een gemiddelde personenwagen breder is dan de middenrijloper op die plekken.
- Om het effect objectief te kunnen beoordelen zou een onderzoek gedaan kunnen worden. Dat valt echter buiten de scope van deze opdracht en zou kunnen betekenen dat de planning wijzigt omdat de doorlooptijd toeneemt.
- Het bebodingsplan komt in een later stadium, maar over sommige borden is het, ook richting de bewonersavond, al wel goed om over na te denken. Er komen visuele plateaus en er komen echte drempels van 12 cm. Komen er bij alle drempels borden te staan of alleen bij de echte drempels
 - In het kader van zo min mogelijk bebording adviseren we geen bebording bij de (visuele) plateaus te plaatsen. Bovendien worden die al voldoende en duidelijk aangeduid met de pianomarkering.
 - Daarnaast zorgen we ervoor dat de (visuele) plateaus op een locatie liggen die binnen de verwachting en zichtlijn ligt van de bestuurder. Dus niet onverwacht na een onoverzichtelijk bocht.
- Hoe denken we over herhalingsborden op zo'n lang stuk dijk? Dus op sommige punten misschien 30 km/h-borden. Extra borden is in de basis niet wenselijk, maar kan op zo'n dijk wellicht van toegevoegde waarde zijn.
 - Dit zou kunnen op strategische locatie bij zijwegen. Een bebodingsplan zit nu niet in de opdracht en is niet van toepassing in de fase van SO.
- Als we het over bebording hebben dan zijn de borden voor verbod op vrachtwagens belangrijk voor de bewoners. Het lijkt mij goed om hier aandacht aan te besteden.
 - Op het zuidelijke deel (voor de tunnel) geldt al een vrachtwagenverbod m.u.v. bestemmingsverkeer. Daar zal niets veranderen.
 - Het is te overwegen dit ook door te trekken op het noordelijke deel. Zo haal je het "sluipverkeer" eruit, want de verwachting is dat er altijd vrachtverkeer moeten kunnen komen, gezien de voorzieningen aan de Noldijk die bevoorrading nodig hebben.
 - Het gaat meer om beeldvorming richting bewoners, namelijk dat hun melding serieus genomen wordt.
 - Belangrijk zijn de vooraankondigingen bij de rotondes die attenderen op het vrachtwagenverbod. Zo voorkom je dat ongewenst verkeer de Noldijk op rijdt; als dit verkeer eenmaal op het wegvak, zit heeft het geen mogelijkheid om te keren.

Aansluitingen woningbouwontwikkelingen op de Noldijk

- Ruimte-voor-ruimte bij nr. 5: dit is eigen terrein. Hier hoeft geen plateau toegepast te worden.
 - Verwerken we in de aanpassingen (stap 3.5)
- Aansluitingen bij Parq Waal (bij Ziedewijdsdijk): deze wegen lijken op gemeentegrond te komen. Dat houdt in dat de plateaus hier kunnen blijven liggen. Ik heb dit nog wel even nagevraagd bij de projectleider van Parq Waal. Daar kom ik nog op terug.
 - Duidelijk.

En als laatste: we gaan nu uit van deze situatie. Echter, hebben we in de uitvraag ook scenario's staan waarin we pollers toepassen op de Noldijk (en eentje op de Gebroken Meeldijk die weggehaald wordt). Over het algemeen gaat dit niet tot grote veranderingen leiden, maar hier en daar wel. Zijn hier al resultaten van?

- We zouden dan uitgaan van een harde knip. Naast de impact die dit heeft voor hulpdiensten, is het ook goed te beseffen wat de nadelige gevolgen zijn van een dergelijke harde knip, die naar verwachting meer ongewenste en onveilige situatie oplevert.
- Dan doelen we met name op vrachtverkeer dat over de Noldijk rijdt. Op de Noldijk zijn geen keermogelijkheden, dus moet dat vrachtverkeer hele stukken achteruitrijden. Dat wil je voorkomen.
- In stap 4 onderbouwen we de effecten van een knip, maar wat bovenstaande al laat doorschemeren, is dat een knip een nadelige impact heeft. Dit zal nog kwalitatief onderbouwd worden.

Met vriendelijke groet,


Projectmanager



Van: <>@barendrecht.nl>

Datum: vrijdag, 2 januari 2026 om 15:10

Aan: <>@mobycon.nl>, <>

CC: <>@mobycon.nl>, <>@barendrecht.nl>, <>@barendrecht.nl>

Onderwerp: RE: Schetsontwerp

Goedemiddag <> en <>,

Over het algemeen prima ontwerpen. Hieronder heb ik wat vragen/aandachtspunten.

- In het ontwerp mist het stukje Noldijk nr. 45 – nr. 82.
- Er is alleen voor de Noldijk gekozen voor een smalle rijloper van 2,40m. Op de overige omliggende wegen niet, zoals de Ziedewijdsedijk. Is hier bewust voor gekozen en zo ja, waarom zouden we het niet op andere wegen ook toepassen?
- Op sommige locaties hebben we parkeerplaatsen op de rijbaan gepositioneerd. Dit zou op meer locaties kunnen, maar hier was een volgens mij een reden voor, nietwaar? We moeten scherp hebben waarom we dit op sommige locaties wel doen en op andere locaties niet. Deze keuze zal namelijk tot vragen leiden.
- In het midden van de rijloper komt een elementen(achtig) verharding. Een aandachtspunt is hierbij het geluid. Ik kan mij voorstellen dat dit extra geluid oplevert. We moeten dit wel beperkt zien te houden.
- Het bebodingsplan komt in een later stadium, maar over sommige borden is het, ook richting de bewonersavond, al wel goed om over na te denken. Er komen visuele plateaus en er komen echte drempels van 12 cm. Komen er bij alle drempels borden te staan of alleen bij de echte drempels?
- Hoe denken we over herhalingsborden op zo'n lang stuk dijk? Dus op sommige punten misschien 30 km/h-borden. Extra borden is in de basis niet wenselijk, maar kan op zo'n dijk wellicht van toegevoegde waarde zijn.
- Als we het over bebording hebben dan zijn de borden voor verbod op vrachtwagens belangrijk voor de bewoners. Het lijkt mij goed om hier aandacht aan te besteden.

Aansluitingen woningbouwontwikkelingen op de Noldijk

- Ruimte-voor-ruimte bij nr. 5: dit is eigen terrein. Hier hoeft geen plateau toegepast te worden.
- Aansluitingen bij Parq Waal (bij Ziedewijdsedijk): deze wegen lijken op gemeentegrond te komen. Dat houdt in dat de plateaus hier kunnen blijven liggen. Ik heb dit nog wel even nagevraagd bij de projectleider van Parq Waal. Daar kom ik nog op terug.

En als laatste: we gaan nu uit van deze situatie. Echter, hebben we in de uitvraag ook scenario's staan waarin we pollers toepassen op de Noldijk (en eentje op de Gebroken Meeldijk die weggehaald wordt). Over het algemeen gaat dit niet tot grote veranderingen leiden, maar hier en daar wel. Zijn hier al resultaten van?

Groet,

<>@mobycon.nl>

Verzonden: maandag 15 december 2025 10:18

Aan: <>@ridderkerk.nl>; <>@barendrecht.nl>;

<>@ridderkerk.nl>; <>@ridderkerk.nl
<>@barendrecht.nl>; <>@barendrecht.nl>

CC: <>@mobycon.nl>; <>

Onderwerp: Schetsontwerp

Goedemorgen <>, <>, <>, <> en <>,

Bijgevoegd het schetsontwerp dat we morgenmiddag op locatie zullen bespreken.

Zojuist hebben het ontwerp intern besproken en geconcludeerd dat we nog enkele wijzigen zullen doorvoeren. Dat doen we echter pas na stap 3.3: dat is effectiever, want dan nemen we gelijk jullie feedback mee.

Stap 3.2 (kwalitatief beschrijven afwegingen en keuzes voor de gekozen en niet gekozen maatregelen) pakken we op na stap 3.3. Zit nu vooral nog 'in het hoofd', maar wordt uiteraard zorgvuldig vastgelegd op papier. Ook daarvoor geldt dat we dit in een keer doen, wanneer jullie feedback op het ontwerp gegeven hebben, dus na stap 3.3.

Tot ziens morgenmiddag op de Noldijk.

Met vriendelijke groet,


Projectmanager



Stationsplein 18
5211 AP 's-Hertogenbosch
T 073 
M 06 
www.mobycon.nl