

Beantwoording technische vragen VVD over afsluiting Wantijbrug

Geachte heer Van der Linden, beste Rik, (cc commissiegriffier Mark den Boer met verzoek om dit bericht te delen met de commissie Fysieke Leefomgeving),

Naar aanleiding van de overlast door werkzaamheden aan de Wantijbrug heeft onze fractie de volgende vragen:

1. Onnodig lange duur werkzaamheden

Recent is bekend geworden dat de werkzaamheden aan de Wantijbrug drie weken sneller kunnen worden afgerond als de werkzaamheden niet steeds worden onderbroken in de weekenden. Dit is eerder niet gedeeld met de raad. Vanwege de enorme overlast waar de Dordtenaren en onze Dordtse ondernemers momenteel onder lijden vindt de Dordtse VVD dat er alles aan moet worden gedaan om de werkzaamheden aan de Wantijbrug zo snel mogelijk af te ronden.

1a - Bent u het met ons eens dat er alles aan moet worden gedaan om de overlast te beperken, zowel in tijdsduur als in verkeersoverlast voor de stad?

Antwoord:

Om te beginnen zijn de werkzaamheden, planning en aansturing aannemer een verantwoordelijkheid van RWS. Zij zijn heel ervaren op dit gebied en hebben daarvoor de expertise in huis. De gemeente heeft meegedacht in de planning. Immers, zoals eerder met u gedeeld, in de oorspronkelijke planning zouden de werkzaamheden zes maanden in beslag nemen. Dat is zoveel als mogelijk terug gebracht naar de meest minimale periode passend binnen de kaders die hier gesteld staan. We hebben hiermee alles gedaan wat de overlast kan beperken maar hebben ons wel neer te leggen bij eisen die arbo technisch gelden en die met veiligheid van de mensen die aan het werk zijn te maken hebben.

Voor ons als gemeente is het belangrijkste dat de deadline van 3 april gehaald wordt. Hier hebben we de stad op voorbereid. Die deadline staat. RWS heeft eerder, in het AD op 18 januari 2020, aangegeven dat je pas echt weet wat je aantreft als het werk daadwerkelijk start. Met andere woorden: er is ondanks alle voorbereidingen altijd een eventueel risico op onverwachte situaties of bijvoorbeeld noodreparaties. In de planning zijn de weekenden bedoeld om vertraging die doordeweeks wordt opgelopen in te lopen. Dit alles om het risico op uitloop van het project te voorkomen. De aannemer werkt in ploegendiensten van maandag t/m vrijdag van 2x8 uur per dag, dat is 16 uur per werkdag. Dus van 7-23 uur wordt er gewerkt en omdat het niet wenselijk is dat er geluidsoverlast wordt veroorzaakt in de nacht wordt er dan niet gewerkt. Arbo-technisch is dat ook het maximaal haalbare geeft RWS aan. Dat er dit weekend niet gewerkt is, betekent dus dat ze gelukkig op planning lopen en er geen noodzaak was om in te lopen. Dat kan dus per weekend verschillen. Er kan dus wel gewerkt worden in weekenden als dat nodig is.

De kans op uitloop van het project is daarmee beperkt doordat er in de planning zekerheid is ingebouwd, voor zover dat kan. De periode is ingedikt waar kan, er is ons natuurlijk niets aan gelegen om dit (voor ons en onze stad) langer te laten duren dan nodig.

1b - Bent u voorafgaand aan de werkzaamheden geïnformeerd dat de werkzaamheden worden onderbroken in de weekenden?

Antwoord:

Wij waren hiervan op de hoogte en Rijkswaterstaat heeft dit ook toegelicht in het AD op 18 januari 2020:

Het gat voor de werklui en hun spullen komt aan de westkant van de brug. Zodra dat gat er is, staat de versterking van de zijwand en de onderkant van de brug (de liggers) als eerste op het programma.

Dat is nodig om de draagkracht weer terug te brengen op het oude niveau. Daarnaast moet om dezelfde reden ook het beton gerepareerd worden. Dat werk duurt naar verwachting tot en met vrijdag 3 april. „We hebben het zo gepland dat de kans op uitloop minimaal is. Maar op het moment dat je begint te hakken in het beton is het maar de vraag of je tegenkomt wat je dént dat je tegenkomt. In die tien weken hebben we in ieder geval iets vertraging ingebouwd.”

1c - Is er in voorbereidende afstemming gesproken over mogelijkheden voor het doorwerken in avonden en weekenden?

Antwoord:

Ja maar dat is afgewezen zoals bij antwoord 1a nader toegelicht is.

1d - Heeft de gemeente er alles aan gedaan om de doorlooptijd van de werkzaamheden te verminderen door door te werken in de weekenden?

Antwoord:

Ja maar dat is afgewezen zoals bij antwoord 1a nader toegelicht is.

2. Weren sluipverkeer groot vrachtvervoer

De Dordtse VVD ziet dat er sinds de werkzaamheden aan de Wantijbrug veel vrachtwagens door onze stad rijden die zo groot en lang zijn dat ze niet op een normale manier door onze straten kunnen rijden. Er zijn vrachtwagens die zo lang zijn dat ze over de stoep en andere rijbanen rijden en eerst moeten steken om bijvoorbeeld een rotonde te nemen. Op de rotonde van het Halmaheiraplein is hierdoor al schade ontstaan, bijvoorbeeld door het omverrijden van verkeersborden. Uit gesprekken met wegwerkers die dagelijks aanwezig zijn op het Halmaheiraplein, met omwonenden en uit eigen waarneming blijkt dat het veelal gaat om vrachtauto's met een buitenlands kenteken. Dit sluipverkeer veroorzaakt veel overlast voor het overige verkeer, juist in een periode waar er sowieso al veel verkeershinder is. Ook maken we ons zorgen over de verkeersveiligheid en de schade die dit kan veroorzaken voor onze wegen, stoepen en straatmeubilair.

2a - Welke mogelijkheden heeft de gemeente om dit hinderlijke sluipverkeer van zeer lange en grote vrachtauto's te weren uit onze stad? Heeft u bijvoorbeeld voorgesteld om op de rijkswegen ook borden in het Engels over de omleidingsroute te plaatsen zodat buitenlandse chauffeurs op doorreis weten dat ze de omleiding moeten volgen en niet door de Dordtse bebouwde kom moeten rijden?

Antwoord:

Rijkswaterstaat heeft in de voorbereiding op de afsluiting communicatie gericht op vrachtwagens opgesteld. Er zijn flyers verspreid in 8 talen en via Transport Logistiek Nederland zijn extra berichten gestuurd naar vrachtwagens dat de N3 afgesloten is. De omleidingsroute is via de A15 en de A16. Toch zien we veel vrachtwagens op ons wegennet die via sluiproutes proberen hun weg te vinden en hier soms vast komen te staan. Als gemeente kunnen we vrachtwagens niet verbieden op ons wegennet te rijden, er moeten ook bedrijven en winkels bevoorrad worden. Wel zijn we nu de kwetsbare straten zoals de Maasstraat aan het beschermen door het daar geldende verbod voor vrachtwagens (lengtebeperking) duidelijker te maken bijvoorbeeld door het inzetten van een verkeersregelaar die vrachtwagens via de Merwedestraat stuurt. Politie is daar ingezet om te bekeuren. En we onderzoeken samen met Rijkswaterstaat andere mogelijkheden om vrachtwagens beter te begeleiden via A15 en A16 onze stad in, omdat deze wegen daar wel op berekend zijn. Het beïnvloeden van navigatiesystemen van vrachtwagens en inzet van verkeersregelaars met speciale taken voor alleen vrachtwagens horen hier bij. We plaatsen bij de afritten van de N3 (Provinciale weg en Merwedestraat) omleidingsborden voor vrachtwagens terug naar A15 en A16. Op deze borden staat alleen het symbool van een vrachtwagen en de tekst A15 of A16 zodat internationale chauffeurs dit ook begrijpen.

Vanzelfsprekend hebben we oog voor bedrijven en winkeliers die afhankelijk zijn van de bevoorrading. Deze bedrijven worden indien gewenst bijgestaan door een logistiek adviseur die meedenkt over bevoorrading en routes.

2b - Is het college voornemens om hier alsnog actie op te ondernemen?

Antwoord:

Naast hier bovenstaande maatregelen overwegen we om bepaalde straten af te sluiten voor vrachtverkeer, waarmee we doorgaand vrachtverkeer proberen zoveel mogelijk uit de stad te weren. Dit is een rigoureuze maatregel die we goed moeten kunnen voorbereiden mede gezien de economische belangen van de stad. We verwachten hier de komende dagen een besluit over te kunnen nemen. Daarnaast overleggen we met Rijkswaterstaat welke andere 'out of the box' maatregelen nog getroffen kunnen worden. Ook de gemeente Rotterdam is om advies gevraagd aangezien zij meer ervaring hebben met grote afsluitingen.