

Stand van zaken Wantijbrug

Op 20 januari zijn de werkzaamheden aan de Wantijbrug gestart. De afsluiting van de brug heeft zoals verwacht grote drukte veroorzaakt op ons wegennet. In dit memo stellen wij u op de hoogte van de ontwikkelingen.

Wegbeeld

De eerste dagen zien we dat het verkeer zijn weg aan het zoeken is. Ondanks de omleidingen via A15 en A16 kiezen automobilisten er in eerste instantie vaak voor toch via de N3 te rijden, de afslag te nemen bij de Staart en vervolgens via Merwedestraat, Oranjelaan, Noordendijk of Reeweg-Oost de weg te vervolgen. Op basis van de monitoring zien we dat er een grote stroom bestemmingsverkeer is, maar zeker in de eerste dagen ook een grote stroom die zijn weg weer vervolgd van N3 door de stad naar N3. Een stroom die in feite dus niet in onze stad hoeft te zijn en voor onnodige extra drukte zorgt. Bovendien zijn zij langer onderweg: omrijden via A15 en A16 kost een automobilist namelijk 10 minuten extra reistijd en op het wegennet van Dordrecht kan het in de spits oplopen tot 30 minuten. We communiceren dit via alle kanalen. We zien dat deze ontwikkeling langzaam begint te stabiliseren, waarschijnlijk ook door de ervaring die weggebruikers de eerste dagen hebben opgedaan.

Ondanks de drukte zien we een duidelijke ochtendspits en een duidelijke avondspits. Dit geeft ons de ruimte om aanpassingen te doen aan de afzettingen die het verkeer tot nu toe hebben geleid. Die krijgen de komende week hun beslag, in nauw overleg met Rijkswaterstaat en de aannemer. De afzetting van de Bamendaweg wordt opgeheven. De toegang naar de Bankastraat vanaf het Halmaheiraplein wordt deels opengesteld. het verkeerspleintje bij Bankastraat/Oranjelaan/Stooplaan richten we anders in, waardoor we in de rustigere momenten het verkeer weer iets meer kunnen spreiden.

Daarnaast worden de verkeerslichten steeds weer aangepast aan het aanbod van auto's. Bij grote drukte wordt het verkeer gedoseerd door steeds een paar auto's door te laten, zodat we de stroom in beweging kunnen houden. Deze afstelling is vaak echt secundewerk. Elke minieme aanpassing heeft direct zijn effect op achterliggende verkeersstromen. Wachtrijen zijn onvermijdelijk gezien het vele extra verkeer, maar de afwikkeling verloopt door die flexibele inzet zo goed als mogelijk.

Aandachtspunten

Vrachtwagens op het wegennet

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 bevoorraad 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. 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. 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.

Gevaarlijke stoffen route

Vooraf in de eerste week hebben we een aantal vrachtwagens gezien met een gevaarlijke stoffen lading die niet op ons wegennet mag komen. Ook hier heeft Rijkswaterstaat extra gecommuniceerd en is de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) er bij betrokken om als bekeurende instantie actie te ondernemen. ILT heeft een aantal bekeuringen uitgedeeld, maar desondanks blijven we vrachtwagens zien die niet thuis horen in Dordrecht en Zwijndrecht. Samen met Zwijndrecht en de VRZHZ dringen we bij Rijkswaterstaat aan op een oplossing. ILT ziet daarvoor namelijk nog mogelijkheden.

Verkeersregelaars

U heeft ze ongetwijfeld gezien, de verkeersregelaars. De term *verkeersregelaar* dekt eigenlijk niet de lading, zij hebben diverse taken. Dit licht ik graag verder toe.

Verkeersregelaars worden tijdens dit project met name ingezet om de veiligheid van de fietsers te bevorderen. Als er een werkend verkeerslicht is, mag de verkeersregelaar niet het verkeer gaan regelen omdat dit een onduidelijke situatie oplevert. De verkeersregelaar is daarom niet heel actief bezig en dat geeft een vreemd beeld. Verkeersregelaars hebben echter nog andere taken. Zij geven signalen door aan hun teamleider via hun telefoon. En ze werken preventief: als er een verkeersregelaar naast het verkeerslicht staat, fiets je minder snel door rood.

Verkeersregelaars moeten volgens veiligheidsrichtlijnen werken en dat schrijft voor dat er soms veel regelaars op 1 plek moeten staan. Bovendien moeten zij gesteld staan om in actie te komen als de situatie daar om vraagt.

Op social media is nu het beeld ontstaan dat de verkeersregelaars niks staan te doen of op hun telefoon kijken. Daar waar dat echt zo is, hebben we deze feedback gegeven aan de organisatie die de verkeersregelaar heeft ingezet. Daarnaast hebben we in overleg met Rijkswaterstaat deze week de verkeersregelaars herverdeeld over de drukke plekken. Daar waar ze nu niet veel meer toevoegen, zijn ze op andere plekken ingezet. Over het algemeen vervullen de verkeersregelaars een goede taak en helpen ze op drukke plekken fietsers en voetgangers door het verkeer of houden ze een spoorwegovergang vrij.