



N3 van barrière naar duurzame verbinding

Milieudefensie werkt aan een schone en rechtvaardige wereld. Milieudefensie heeft 85.000 leden, 55 afdelingen en in de Drechtsteden meer dan 400 leden.

De **Fietsersbond** komt op voor de belangen van fietsers in Nederland en zet zich in voor meer en betere mogelijkheden om te fietsen. De Fietsersbond heeft 35.000 leden, 150 afdelingen, 1500 actieve vrijwilligers, verspreid over heel Nederland en in de Drechtsteden meer dan 400 leden.

Platform Duurzaam Dordrecht is een samenwerkingsverband van Drechtse Wind, Drechtse Stromen, Cirkellab, Stadslandbouw Dordrecht, Fietsersbond en Milieudefensie.

Auteur: Arij van der Stelt, m.m.v. Hein de Bruin, Frits Lakemeier, Bert Bohlander, Niek Fraterman, Monique Mol, Rien Val, Willem van Driel, William Nederpelt en Willy Verbakel.

Copyright Fietsersbond/ Milieudefensie 2017, januari

Overname van teksten is toegestaan met bronvermelding. Overname van ideeën wordt gestimuleerd.

Contactadres: Fietsersbond Drechtsteden

Makore 31

3315 TX Dordrecht

078 6198822

Websites

<http://drechtsteden.fietsersbond.nl>

<https://milieudefensie.nl/lokaal/drechtsteden>

<http://www.platformduurzaamdordrecht.nl/home>

E-mail

drechtsteden@fietsersbond.nl

drechtsteden@milieudefensie.nl

secretaris@platformduurzaamdordrecht.nl

Inhoud

Inleiding 6

1 Uitgangspunten 7

2 Ecologie 8

2.1 Verbindingszone 8

2.2 Dordtwijkzone 8

2.3 Dordtse Hout 9

3 Fietsroutes door de N3 10

3.1 Zuidendijkroute 10

3.2 Middelweg 10

3.3 Haaswijkweg West – Reeweg Oost 11

4 Fietsen langs de assen 12

4.1 Fietsen langs spoor en N3 12

4.2 Noord 12

4.3 Midden 13

4.4 Zuid 13

5 Aansluitingen 14

5.1 Wantijdijk en Wantijbrug 14

5.2 Papendrechtse brug 15

6 Flankerende maatregelen 16

6.1 Geluidschermen/ zonnepanelen 16

6.2 Schuilmogelijkheden 16

6.3 Wegdek 16

6.4 Verlichting 16

6.5 Snelheid 16

6.6 Water 17

6.7 *Bewegwijzering 17*

6.8 *Aanleg 17*

7 Kansen in de voorbereiding 18

7.1 *Fietsverbindingen 18*

7.2 *Bedrijfscampagnes 18*

7.3 *Werkgevers/ scholen en gemeenten 18*

8 Werk-met-werk 19

Bijlage Mobiliteitscijfers 20

Bijlage Omrijfactor fietsen 21

Bijlage Drukke op fietspad 22

Bijlage Bronnen 23

Inleiding

De Randweg of Rondweg in Dordrecht, de verbindingsweg tussen de A15 en de A16, of de N3, zoals ze verder in deze notitie wordt genoemd gaat op de schop. In 2019 zal er een nieuwe fundering worden aangelegd, wordt de Wantijbrug vervangen en wordt alles opnieuw geasfalteerd.

Deze grootschalige aanpak is voor een aantal organisaties, zoals de Fietzersbond, Milieudefensie en het Platform Duurzaam Dordrecht reden geweest om te analyseren op welke wijze de aanleg van de weg, de weg zelf en de onderliggende verbindingen zo kunnen worden gebouwd dat ze duurzamer zijn en vooral aanzetten tot meer fietsgebruik en wandelen. Temeer, omdat de N3 te veel wordt benut als onderdeel van het onderliggende wegennet, terwijl de N3 daar niet voor is aangelegd.

In het rapport staan zijn voorstellen opgenomen over de wijze waarop nu al kan worden begonnen met de duurzame aanpak van de grote renovatie.

1 **Uitgangspunten**

1. Lange verbindende lijnen, zoals rivieroeveren, spoorlijnen en provinciale/-rijkswegen, zijn van belang vanuit de ecologie. Bermen/taluds zijn inzetbaar als ecologische verbindingzones.
2. Rivieroeveren, jaagpaden, spoorlijnen en prov.-rijkswegen zijn tegelijk ook vaak blokkades in stedelijke en landschappelijke structuren. Zij onderbreken bijvoorbeeld verkeersroutes en landschapsstructuren.
3. Wenselijke maaswijdte van wandel- en fietsnetwerken worden gefrustreerd door blokkades.
4. Werk-met-werk maken is relatief voordelig.
5. Het buiten werking stellen van de N3 is het moment waarop relatief eenvoudig een wijziging van de modal split kan worden gerealiseerd. Deze kan nadien, bij een goede uitvoering, gedeeltelijk behouden blijven.
6. Investerings in fietsvoorzieningen zijn vele malen rendabeler dan die voor de auto.
7. Verkorting van fietsroutes, verbeteren van afstelling van verkeerslichten en snellere fietsroutes stimuleren juist het fietsgebruik (bijlage 1).
8. De N3 is voor veel fietsers van groot belang volgens de gegevens van de Fiets Telweek 2016

2 Ecologie

2.1 Verbindingszone

Aan te planten uitgekende beplanting en diversiteit van biotopen in de bermen van de N3 dragen bij aan een grote structurele verrijking van de ecologische hoofdstructuur. De mogelijkheid bestaat om mee te liften met plan Wilgenwende. Door dit over het gehele traject goed te borgen ontstaat er een mooie ecologische zone.



Afb. 1 Wilgenwende

2.2 Dordtwijkzone

De dwarsverbinding in de noord-zuid lopende Dordtwijkzone is van belang. Een gemeentelijke visie is daarvoor ooit uitgewerkt. Een faunadoorgang is gerealiseerd bij het verlengde van de Dubbeldamseweg Zuid.

Het verdient aanbeveling om alle onderdoorgangen ook in te richten als faunapassage.



Afb. 2 Faunapassage

2.3 Dordtse Hout

Meer naar het zuiden is een parkachtige structuur doorbroken. Het betreft de zone van de Oostkil in Sterrenburg III richting de kreken/natuur in de Dordtse Hout. Ook gedwarsboomd door de spoorlijn. Het water kent wel een (ondergrondse) verbinding.

Dit zou kunnen worden uitgebreid met een wandel- of fietsverbinding.



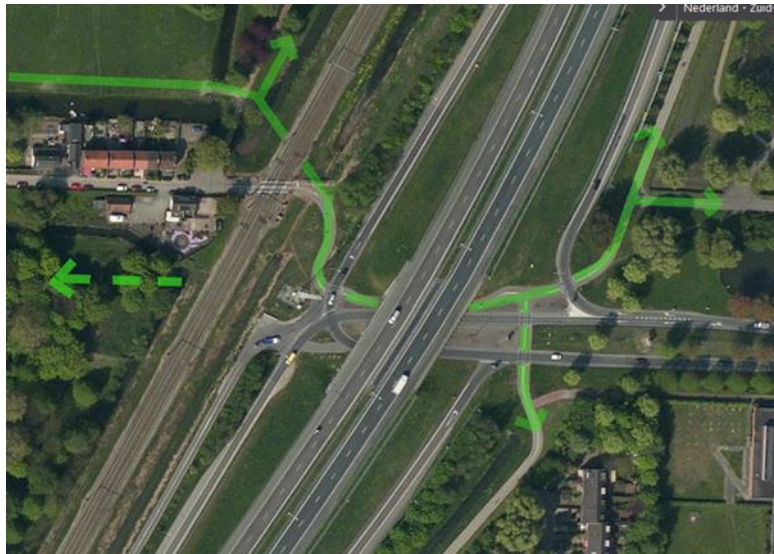
Afb. 3 Ecologische verbindingstrook

3 Fietsroutes door de N3

3.1 Zuidendijkroute

Er is een Zuidendijkroute mogelijk door een tunnel onder N3 (incl. uitvoegstrook) en de spoorlijn te leggen. Dit lost zeer veel problemen op.

Er zijn varianten mogelijk (minder en meer ongelijkvloerse oplossingen niet graven in Zuidendijk).



Afb. 4 Zuidendijkroute

3.2 Middelweg

Een goede optie is ook een tunnel die een mooie verbinding maakt tussen het Jeugddorp en Oudelandshoek en via de nieuwe Getijtafelbrug ook Plan Tij. Het zorgt voor een fijner netwerk tussen de Wantijdijk en de Noordendijk/ Groenezoom.



Afb. 5 Voorstel grit Plan Tij – Oudelandshoek- Jeugddorp

3.3 Haaswijkweg West – Reeweg Oost

De koppeling van de fietsroute aan de gebogen auto-aansluitingen bij de ongelijkvloerse kruising N3-Provinciale Weg betekent een onnodige verlenging van de fietsroute. De lengte van de autobocht wordt vooral bepaald door de wens om veel in- en uitvoeglengte te creëren. Daardoor wordt de fietsbocht bijna 2x zo lang als nodig. Bij een hellingspercentage van 1:30 is een lengte van een 140 m voldoende. Nu is ze 260 m. Bij een gedeeltelijk eigen, ingekort, grondlichaam wordt dit mogelijk gemaakt.



Een veel betere oplossing waar zowel het fiets- als autoverkeer uitermate van profiteren is het aanbrengen van een 3-tal ondertunnelingen (mogelijk Arco-duikers). Daarmee wordt de directheid van Haaswijkweg West met de Reeweg Oost, de oude stedelijke (fiets)route hersteld. En doordat er geen wachttijden meer zijn voor de fietsers wordt de ongezonde wachttijd naast auto's verminderd. De veiligheid wordt vergroot door het verwijderen van een aantal mogelijke conflictsituaties. Voor het autoverkeer vermindert ook de wachttijd. Er ontstaat meer ruimte voor het gemotoriseerd verkeer onder het huidige viaduct.



Afb 6 Haaswijkweg West, oostelijke zijde N3



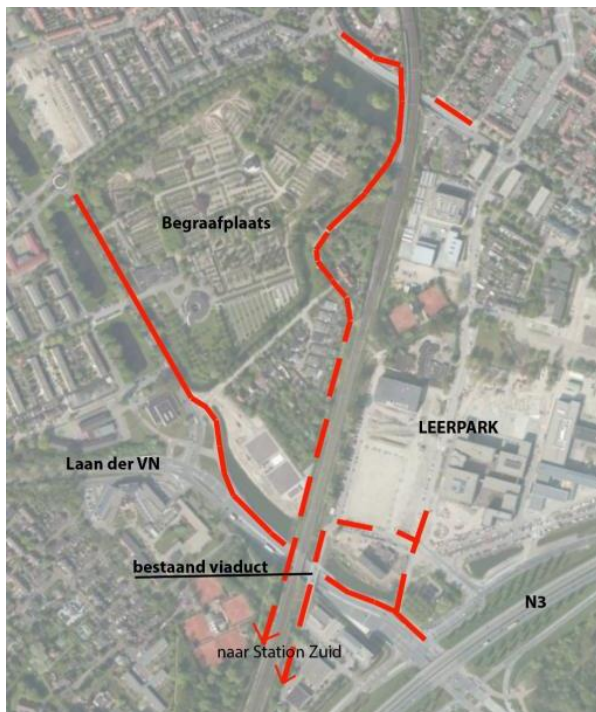
Afb. 7 Reeweg Oost Dordrecht westelijke zijde N3

4 Fietsen langs de assen

De N3 ligt in het zuidelijke deel voor een groot deel langs het spoor. Dit biedt weer extra mogelijkheden.

4.1 Fietsen langs spoor en N3

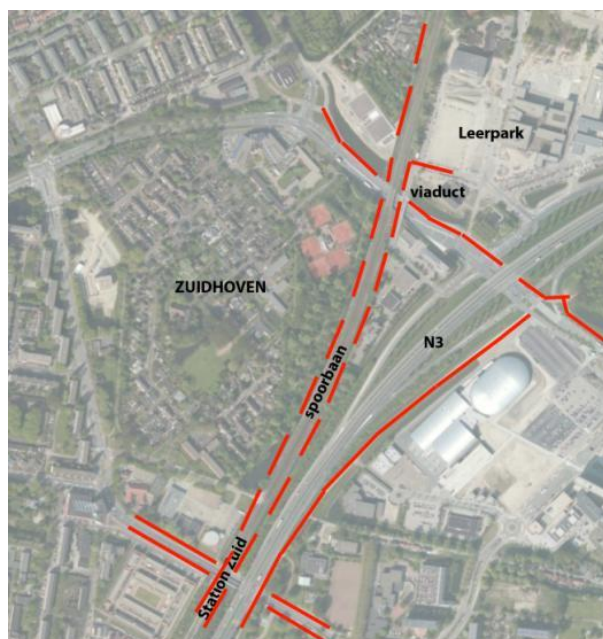
Uitgaande van een gerenoveerd ov-station Dordrecht Zuid ligt de optimalisering van het fietssysteem voor de hand. In de schetsen wordt een aantal opties aangegeven. Zowel ten westen als oosten van de spoorlijn kunnen mogelijkheden worden gecreëerd. Daarbij is er een hogere prioriteit voor de westzijde; die komt immers al voor een deel voor in het, unaniem door de gemeenteraad aangenomen plan Dordt Fietst Verder. De oostelijke zijde is ook aantrekkelijk. Het is een goede groene verkeersontsluiting van het oostelijke perron naar onder meer het Leerpark en iets verder de Sportboulevard en het Gezondheidspark. Doordat er al een viaduct over de Laan der Verenigde Naties ligt, dat nauwelijks wordt benut, een eenvoudig te realiseren verbinding.



4.2 Noord

Hier is de oostelijk van de spoorbaan gelegen groene route zichtbaar, gebruik makend van een daar aanwezig viaduct over de Laan der Verenigde Naties krijgt het Leerpark een prima verbinding met ov- station Zuid. Met de komst van de gratis ov-pas voor mbo-leerlingen wordt deze steeds belangrijker.

Aan de westzijde ter hoogte van de begraafplaats is een andere route getekend als mogelijke variant voor de Nieuweweg. Via het spoorviaduct kruist de westelijke route de Dubbeldamseweg Zuid en sluit daar op het stedelijk netwerk aan.



4.3 Midden

Ter hoogte van Crabbehof is aan de westzijde van de spoorlijn al een, nog niet befietsbare, calamiteitenroute aanwezig.

Aan de oostzijde spelen eigendomsverhoudingen van ProRail en Rijkswaterstaat een rol.

Bij een ondertunneling bij de Zuidendijk-kruising van de spoorlijn moet ten noorden of zuiden een nieuw tracé worden gekozen. Tenminste, indien geen ruimte voor een tunnelbak aanwezig is.

Ook is het van belang om de eisen van het waterschap voor de waterkerende functie hierbij te betrekken.



4.4 Zuid

Hier zijn geen directe relaties met de reconstructie van de N3 en het fietsroutenetwerk. Bij de Kilweg spelen lokale vraagstukken over het al of niet afsluiten. Automobilisten, die daarvan hinder ondervinden beweren dit vooral vanuit het open houden van hun (sluip)route om files op de N3 te vermijden. Een extra argument om bewoners juist te stimuleren om de fiets te gebruiken en daardoor niet oneigenlijk de hoofdautoroutes te belasten, maar de fietsverbindingen te optimaliseren.

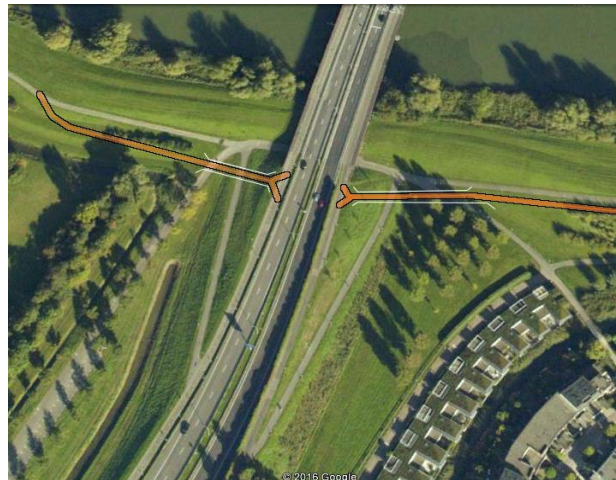


5 Aansluitingen

5.1 Wantijdijk en Wantijbrug

In de huidige situatie moet de fietser vanaf de Wantijdijk eerst afdalen naar het niveau van de onderdoorgang onder de N3. Om de Wantijbrug te bereiken moet daarna weer een extra hoogteverschil en ook nog eens over een afstand van 240 meter met een lastige klim en zeer scherpe bochten worden overwonnen.

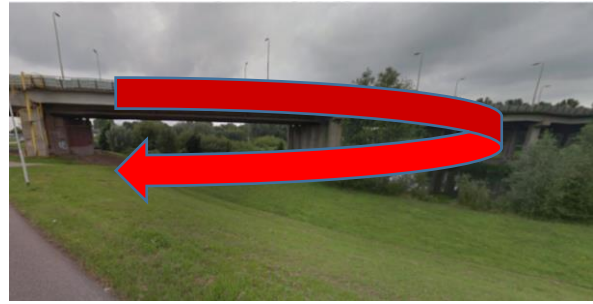
De hieronder geschetste maatregelen gaan uit van het vasthouden van de hoogte van de Wantijdijk, waardoor om op de brug te komen, een relatief klein hoogteverschil resteert. Dit is gedeeltelijk met grondlichamen te realiseren. Bij kruisingen met voet- en fietspaden kunnen korte overbruggingen worden aangelegd. Bijgaande impressies verduidelijken dit.



Afb. 6 aansluiting Wantijdijk

5.2 Papendrechtse brug

Vanaf de Papendrechtse brug in Papendrecht kan een verbinding worden gemaakt met de Visschersbuurt. Zo wordt voorkomen dat moet worden omgereden. Om immers van de brug onder de brug op de dijk komen moet er nu 1,3 km worden afgelegd. Deze verkorting past ook goed in de ambitie van de Drechtsteden om de oevers makkelijker bereikbaar te maken en beter te benutten. Voor wandelaars en fietsers wordt een route langs en over de brug aantrekkelijker. Uit de gevens van de Fiets Telweek 2016 wordt dit als een probleem geduid (bijlage omrijfactoren) .



Afb. 8 mogelijk fietsoprit



Afb. 7 Rode lijn is de huidige route. Geel is de gewenste route

6 Flankerende maatregelen

6.1 Geluidschermen/ zonnepanelen

Op het viaduct van de N3 over de Galileolaan, op de Papendrechts brug en op de Wantijbrug komt de wandel/ fietsroute zeer dicht langs de autoweg. Hier zijn (transparante) schermen zeer gewenst vanwege luchtkwaliteit, lawaai en spatwater. Plaatsing van schermen voorkomt ook verblinding van de fietsers door de koplampen van het autoverkeer.

Vergroten van het aantal meters geluidscherm. Zowel voor aangrenzende wijken als de parallelle fietsroutes is van belang. Juist waar er geluidschermen worden geplaatst kunnen ze worden gecombineerd met zonnepanelen. De energie die dat oplevert kan worden geleverd aan de nabij gelegen huizen en bedrijven.

6.2 Schuilmogelijkheden

Schuilmogelijkheden zelfs in combinatie met fietsverzamelplekken worden bepleit langs de langere routes, eventueel gecombineerd met geluidscherm. Door de dubbelfunctie van schuilen en verzamelen wordt het de kwaliteit van de route verhoogd.

6.3 Wegdek

Zonnepanelen kunnen ook worden gebruikt als wegdek. Hiermee is in Krommenie (NH) op een fietspad, en in Frankrijk op al ervaring mee opgedaan. Verder spreekt het voor zich dat er geluidsabsorberend asfalt wordt verwacht.

6.4 Verlichting

Net zoals op het Kors Monsterpad in Dordrecht kunnen de paden langs de N3 worden voorzien van slimme verlichting.

6.5 Snelheid

80 km zal de maximale snelheid moeten worden. Immers de weg heeft relatief veel afslagen, waardoor de hoeveelheid in- en uitvoegend verkeer nog steeds groot zal zijn. Dit zorgt voor veel remmen en optrekken van auto's. Dit heeft vooral bij verschillende snelheden juist een vergrote kans op kop-staart botsingen.

Verder gaat de weg ook nog eens door een dichtbebouwd gebied waardoor alle maatregelen nodig zijn die verband houden met de verlaging van de uitstoot van CO₂, fijnstof. Niet te vergeten daarbij is de slijtage van autobanden, wat ook een negatief effect heeft op de luchtkwaliteit en dus alle aandacht verdient.

6.6 Water

Water zal de komende jaren juist heel veel of weinig vallen. Bij de inrichting van de bermen is het daarom van belang dat de afvoer van overtollig water in eerste instantie via de groene bermen en pas in tweede instantie via kolken naar riolen wordt geleid. Op deze wijze wordt bereikt dat bij droogte er minder kans is op bermbranden, terwijl bij hevige regenval de afvoercapaciteit van de gemalen niet te veel op de proef wordt gesteld.

6.7 Bewegwijzering

Zoals uit de inleiding al bleek heeft de weg verschillende namen. Dit is zelfs op straat zichtbaar. Soms wordt op fietspaden de Randweg genoemd en soms de Rondweg. Het is goed om deze met de aanpak ook allemaal de juiste naam te geven. Randweg.

Bewegwijzering voor fietsers is daarnaast regelmatig niet betrouwbaar. Routes zijn vanwege kostenoverwegingen vaak zo bewegwijzerd dat er minder wegwijzers nodig zijn. Dit zorgt voor onnodig omrijden voor fietsers die onbekend zijn in de regio. Tegelijkertijd tast dat het vertrouwen in de bewegwijzering aan van hen die juist wel bekend zijn met de routes.

6.8 Aanleg

Gedurende de aanleg van de N3 worden er veel werktuigen gebruikt. Aan die werktuigen kunnen eisen worden gesteld m.b.t. de uitstoot en geluid. Het gebruik van tractoren voor het grondverzet wordt ontraden. Er gaat een maximumsnelheid van 40 km voor gelden, terwijl er geen rijvaardigheidseisen aan de chauffeurs worden gesteld.

7 Kansen in de voorbereiding

De afsluiting van de N3 zal vooral grote gevolgen hebben voor het lokale verkeer. Immers daarvoor wordt nu veelal nog gebruik gemaakt van de N3. Die mogelijkheid komt tijdelijk te vervallen. Dit is een uitgelezen kans om het fietsen en lopen uitdrukkelijk te stimuleren.

7.1 Fietsverbindingen

Fietsverbindingen kunnen in de planning eerder worden geoptimaliseerd. Op deze wijze worden inwoners gestimuleerd om nog eerder te fietsen of lopen.

Wanneer de Wantijbrug wordt vervangen zorgen voor een vervangende fiets- voetbrug, of pont.

7.2 Bedrijfscampagnes

Bedrijven kunnen fietsen aantrekkelijker maken en het gebruik van de auto te ontmoedigen door:

- Parkeerbeleid voor werknemers in te voeren. Kosten, plaats op het terrein.
- (E-)fietsen voor werknemers aan te schaffen.
- E-fietsen op proef te laten gebruiken.
- Een wedstrijd tussen werknemers, teams, bedrijven op te zetten.
- Beloningsinstrumenten in te zetten, zoals ring@ring.
- Reiskostenvergoedingen te koppelen aan het gekozen vervoermiddel.

7.3 Werkgevers/ scholen en gemeenten

Gemeenten, scholen en de grote werkgevers kunnen in hun mobiliteitsbeleid zorgen voor het goede voorbeeld.

8 Werk-met-werk

Het samenstellen van het hiervoor opgenomen overzicht van voorbeelden van investeringen die nu op een relatief eenvoudige wijze kunnen worden uitgevoerd heeft bij de betrokken organisaties duidelijk gemaakt dat er veel mogelijk is. En, dit overzicht is niet limitatief.

De Drechtsteden, die zich op het gebied van duurzaamheid voorstaan een voorbeeld te zijn voor anderen. Een gebied waar vernieuwing, innovatie en duurzaamheid hand in hand gaan, kunnen met een echt integrale aanpak de N3 ombouwen van scheidenden muur tot duurzame verbinding.

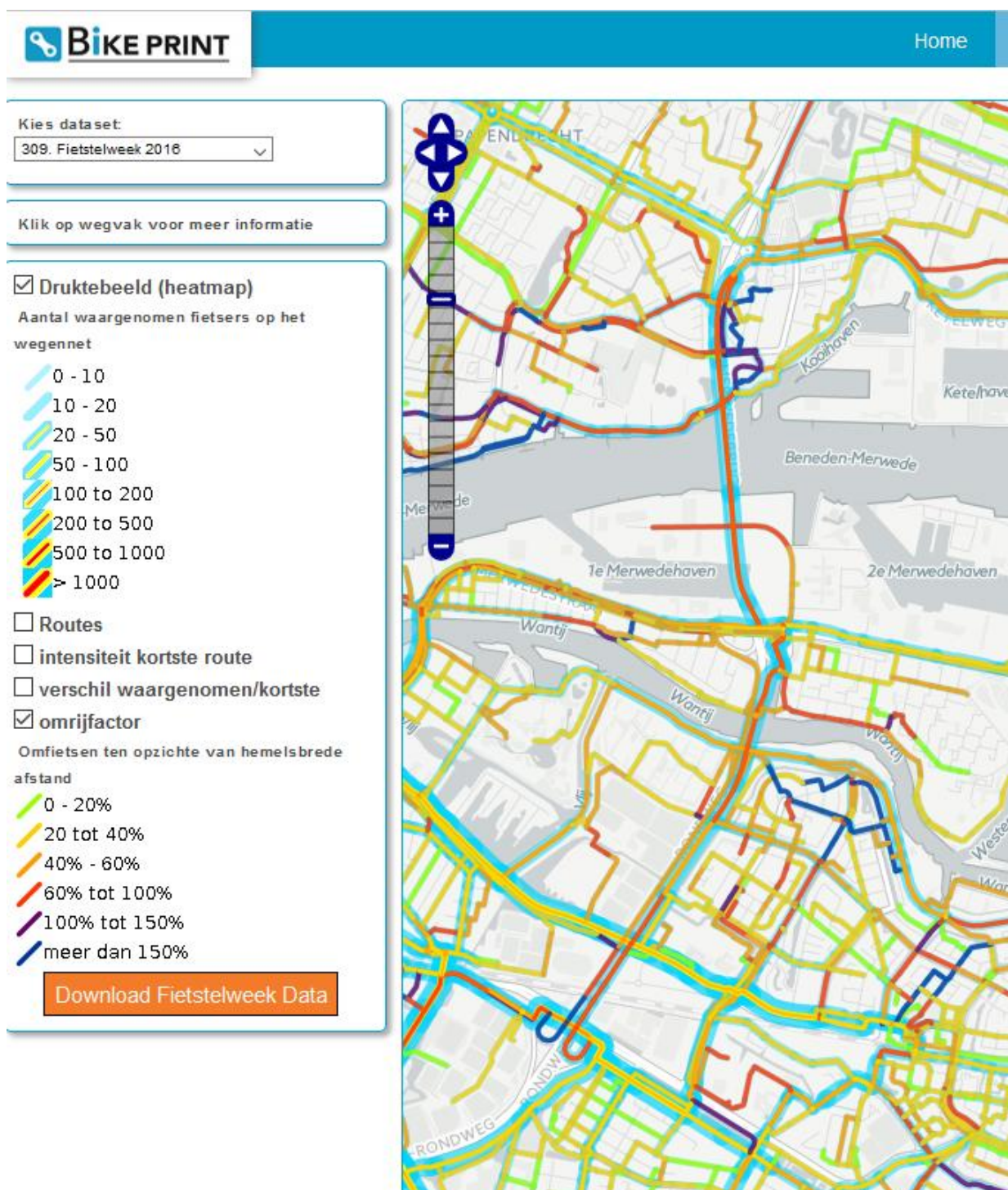
Veel maatschappelijke organisaties en bedrijven zijn bereid om hieraan mee te werken en helpen er graag bij zodat duurzame bereikbaarheid meer is dan dat men snel van A naar B kan.

Bijlage Mobiliteitscijfers¹

Aandeel vervoerswijze bij verplaatsingen Nederland (CBS OVG 1999-2001)										
Verplaatsings-afstand	Te voet			Fiets		Auto		Ander		Totaal per afstand
0 - 0,5 km	5,4%			1,3%		0,3%		0%		7%
0,5 - 1 km	5,1%			3,2%		1,3%		0%		9,6%
1 – 2,5 km	5,1%			10,4%		8,1%		0,9%		24,7%
2,5 – 3,7 km	1%			3,9%		5,5%		0,4%		10,7%
3,7 – 7,5 km	0,3%			4,3%		10, %8		1,6%		17%
Meer dan 7,5 km	0			2%		24,1%		3,9%		31%
Totaal per vervoermiddel	16,9%			25,1%		50,2%		6,9%		100%
CBS Personenmobiliteit West- Nederland; persoonskenmerken en vervoerwijzen (juli '16)										
	verplaatsingen									
	Aantal			Km			Minuten			
jaar	2013	2014	2015	2013	2014	2015	2013	2014	2015	
Fietser	0,7	0,76	0,71	2,51	2,82	2,55	12,3	13,75	12,71	
Auto- bestuurder	0,80	0,79	0,76	14,30	14,51	14,08	19,55	19,54	19,09	

¹ Hieruit kan de stelling worden afgeleid dat een verkorting van de reistijd en reisafstand tot een vergroting van het aandeel fiets en wandelen zal leiden.

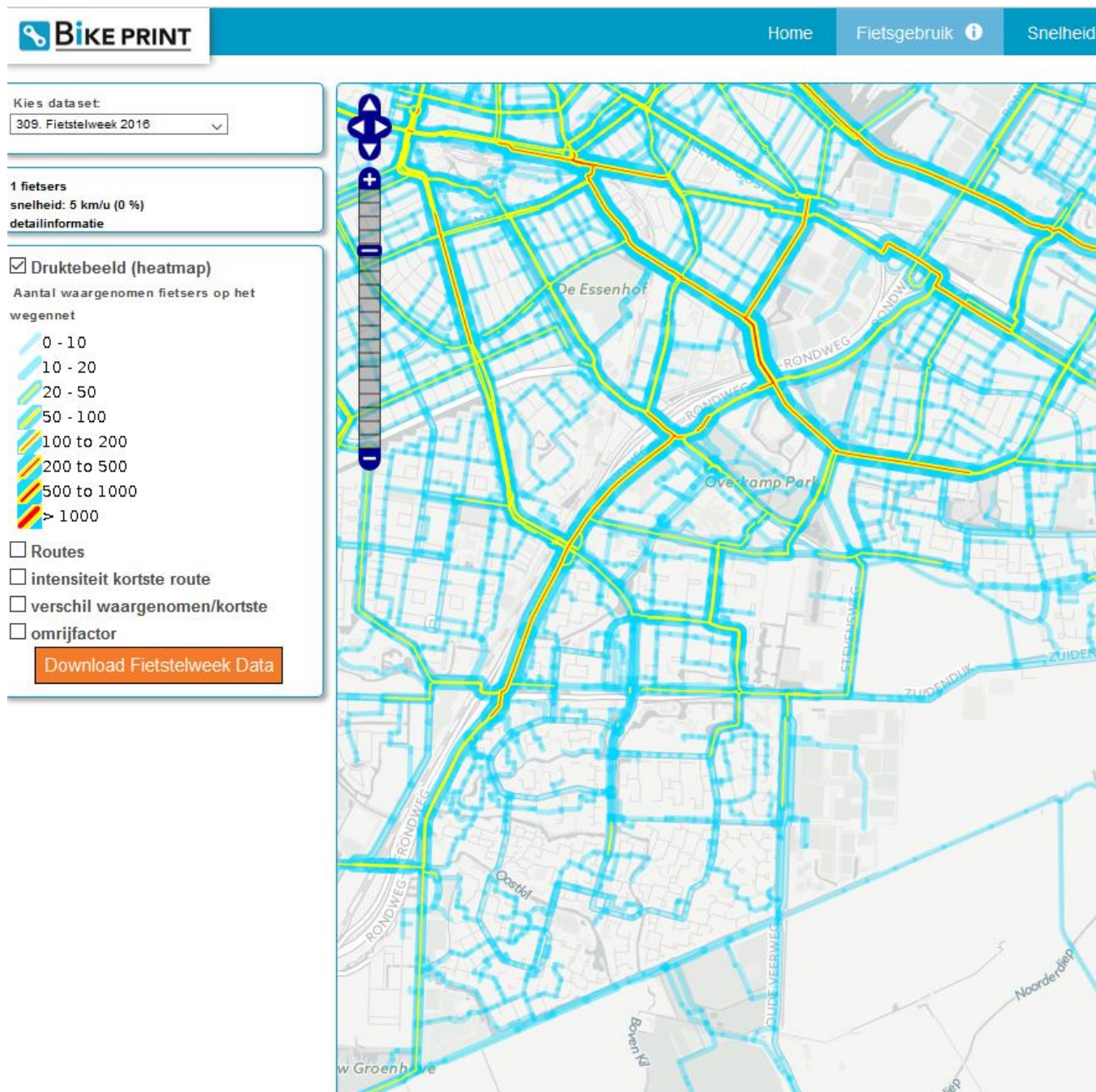
Bijlage Omrijfactor fietsen²



Kaart 1 Bron Bikeprint Fiets Telweek 2016

² Uit Dordrecht en Papendrecht hebben 387 fietsers meegedaan aan de Fiets Telweek in 2016.

Bijlage Drukke op fietspad



Kaart 2 Bron Bikeprint Fiets Telweek 2016

Bijlage Bronnen³

- Centraal Bureau voor de Statistiek
- Bikeprint (Fiets Telweek 2016)
- Decisio Kosten baten Fietsbeleid 2016
- Fietzersbond Drechtsteden Fietsbalans Dordrecht 2002
- Fietzersbond Zuid-Holland Fietsen met obstakel, Barrières in Zuid-Holland 2004
- Fietzersbond Routeplanner
- Gemeente Dordrecht Dordt Fietst Verder 2015
- Leen de Koning AD Dordtenaar 7 januari 2017
- Provincie Zuid-Holland Bermbeleid Zuid-Holland 2016
- RTV Dordrecht december 2016
- Drechtsteden Samen Bereikbaar
- Drechtsteden Energietransitie 2016
- Zonnepanelen op de weg

(Met linken naar de bronnen in de digitale versie)

N3

