

Schriftelijke vragen aan het college (op basis van artikel 16 of artikel 55 Reglement van Orde)

Datum: 4 oktober 2025
Zaaknummer: 1254993
Steller van de vragen: B. Snoek
Politieke partij: VVD Molenlanden
Onderwerp: Kaders nieuwe brug
Portefeuillehouder: Maarten van Helden
Behandelend ambtenaar: Jan Duijm, Paul van Berkel-Stam
Toelichting: In het Rv wordt een bijna onlosmakelijke verbinding gelegd tussen de ontwikkeling van de nieuwe woonwijk in West en de realisatie van een nieuwe brug in Oost. VVD Molenlanden mist in dit dossier een afweging tussen het voorliggende plan en de combinatie van de ontwikkeling van de nieuwe woonwijk zonder nieuwe brug en gebruik makend van de bestaande oeververbinding in het centrum. Volgens de bijgevoegde stukken heeft eerder verkeerstechnisch onderzoek aangetoond dat aanpassingen mogelijk zijn (bestaande infrastructuur optimaliseren) zonder dat het verkeer en de mogelijke groei daarvan in de toekomst, op piekmomenten de aanvaardbare norm overschrijdt. Adviseur Goudappel kwalificeert deze optie echter als een onacceptabele belasting. Hier manifesteert zich mogelijk een verschil van inzicht bij de diverse adviesbureaus.
Vraag 1: Kunt u de eerdere verkeersonderzoeken delen met de raad of aangeven op welke plaats deze stukken beschikbaar zijn? <i>Antwoord 1:</i> <i>De betreffende verkeersonderzoeken zijn ter informatie bijgesloten.</i> Vraag 2: Wat is de reden dat het college voorbij is gegaan aan het sec nader laten uitwerken van de optie om de nieuwe wijk in West te ontwikkelen met gebruikmaking van de bestaande oeververbinding in het centrum van het dorp?

Antwoord 2:

Bij het onderzoek van Goudappel in 2024 is de optie om gebruik te blijven maken van de bestaande oeververbinding wel degelijk onderzocht (zie 4.2 in het rapport). Waar het onderzoek van Goudappel uit 2022 nog aangaf dat de bouw van een woonwijk nog mogelijk was met aanpassingen aan de brug bleek uit later onderzoek dat de intensiteit veel hoger was dan verwacht.

Uit de onderzoeken van Goudappel komt naar voren dat de verkeersveilige capaciteit van de brug 4000 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm) is. In 2022 zat de intensiteit daar net onder met 3750 mvt/etm. Met de toevoeging van 90 extra woningen komt de intensiteit uit op 4468 mvt/etm. Bij het onderzoek in 2024 is gebruik gemaakt van een geactualiseerd verkeersmodel. Toen bleek de intensiteit echter al flink hoger te liggen. In het laatste rapport is men daarom voor de bestaande brug uitgegaan van een huidige intensiteit van 4900 mvt/etm. Zonder toevoeging van de extra woningen in Bleskensgraaf West zal de intensiteit in 2040 toenemen tot 5400 mvt/etm. Met de toevoeging van de nieuwe wijk gaat de intensiteit in 2040 naar de 6000 mvt/etm. Dat is fors hoger dan de verkeersveilige capaciteit van 4000 mvt/etm. Ook met aanpassingen aan de bestaande brug zal de capaciteit niet toereikend zijn. Om een toekomstbestendige situatie te creëren is de toevoeging van een 2^e oeververbinding onvermijdelijk. Het verkeer in Bleskensgraaf wordt dan veel beter verdeeld.

Vraag 3:

Wat zijn de aard en de omvang van de ingrepen op het bestaande wegennet (en op de brug) als wij, blijvend, uitgaan van 1 oeververbinding in het centrum van Bleskensgraaf?

Antwoord 3:

De wegen van en naar de bestaande brug worden nog meer belast. Met name op piekmomenten zal dat merkbaar zijn. Dit betekent een toename van onveilige situaties door de menging van verschillende soorten verkeersdeelnemers op wegen die een beperkte capaciteit hebben. Ook de capaciteit van de Melkweg wordt overschreden en daardoor onveiliger. Concreet betekent dit dat de bestaande brug moet worden verbreed met betere scheiding tussen verkeersdeelnemers. Daarnaast zal in ieder geval de Kerkstraat moeten worden heringericht tot aan de kruising met de Zevenhovenstraat. Dit gaat ten koste van parkeerplaatsen in het centrum. Verder zal ook de nu al drukke ontsluitingsroute Kerkstraat-Burg. Dekkingstraat overbelast raken in de toekomst.

Vanwege de toename van verkeer is het nog noodzakelijker de Melkweg te herinrichten en geldt hetzelfde voor de Dorpsstraat en Hofwegen.

En, dat geldt voor zowel vraag 2 als vraag 3, met de nieuwe brug wordt het dorp voor een belangrijk deel ook ontlast van zwaar verkeer. Daarnaast biedt de brug een betere ontsluiting van het achtergelegen agrarisch gebied en kan het helpen de Vuilendam te ontlasten van zwaar verkeer.



Kortom, een nieuwe brug heeft een veel breder oplossend vermogen.