

Nr.: 676968/1393595

RAADSVOORSTEL

Raadsvergadering: 15 oktober 2024

Onderwerp: Vervolgonderzoek naar mogelijke tweede brug Haastrecht

Portefeuillehouder: Pascal van der Hek

Datum: 10 september 2024

Korte samenvatting

De raad wordt voorgesteld om af te zien van een tweede brug in de kern Haastrecht en alternatieve maatregelen uit te werken en toe te passen om de veiligheid en leefbaarheid in Haastrecht centrum te verbeteren.

Voorgesteld besluit

De raad wordt voorgesteld om:

1. Af te zien van een tweede brug in de kern Haastrecht en niet verder te gaan met de ontwerpfase voor deze tweede brug;
2. Alternatieve maatregelen ter verbetering van de leefbaarheid en veiligheid in het centrum van Haastrecht uit te werken en hiertoe een participatietraject te volgen met belanghebbenden.

Inleiding

In de kern Haastrecht bevindt zich momenteel één brug over de Hollandsche IJssel. Er wordt al jaren gesproken over een tweede brug over de IJssel. De raad heeft in 2018 gevraagd om een onderzoek naar de haalbaarheid van een tweede brug in Haastrecht. In 2019 is er een verkeersstudie uitgevoerd om de noodzaak te bepalen en de beste locatie voor een tweede brug vast te stellen. Conclusie van dit onderzoek was dat een tweede brug voor de kern Haastrecht niet noodzakelijk is, maar wel wenselijk. Een tweede brug ter hoogte van Galgoord kan in meerdere opzichten een verbetering opleveren. Vervolgonderzoek werd nodig geacht om een definitieve beslissing te kunnen nemen over de daadwerkelijke aanleg van deze brug. Op 16 november 2021 heeft uw raad daarom besloten een onderzoekskrediet van €150.000 beschikbaar te stellen voor een vervolgonderzoek naar een tweede brug over de Hollandse IJssel in Haastrecht en voor het volgen van een participatietraject met belanghebbenden. Inmiddels zijn de onderzoeken afgerond en heeft er een participatietraject plaatsgevonden. Op basis van de onderzoeksresultaten en de uitkomsten van het participatietraject wordt er geadviseerd niet verder te gaan met de ontwerpfase voor een tweede brug in Haastrecht en in plaats hiervan alternatieve maatregelen uit te werken en toe te passen in het centrum om de veiligheid en leefbaarheid te verbeteren. Bij het ontwikkelen van alternatieve maatregelen dient er een participatietraject te worden gevolgd, dat bijdraagt aan het creëren van draagvlak in de omgeving en aan een optimale inpassing van de maatregelen.

Beoogd resultaat

Besluitvorming over de aanleg van een tweede brug in Haastrecht.

Argumenten

1.1 De tweede brug is voor wat betreft de verkeerscapaciteit niet noodzakelijk

Door ingenieursbureau Iv-Infra is nader onderzoek uitgevoerd naar de huidige verkeersstromen en de effecten van een tweede brug (ter hoogte van Galgoord) op deze verkeersstromen. Uit dat onderzoek is gebleken dat de huidige wegenstructuur en de bestaande brug geen doorstromingsknelpunten kennen tussen de noord- en zuidoever. De wachttijden zijn beperkt. De verkeerscapaciteit van de wegen is laag, maar ook de verkeersintensiteit is laag. Volgens de tellingen maken gemiddeld per etmaal 2.428 voertuigbewegingen gebruik van de huidige brug, waarvan 1.900 personenauto's, 459 lichte bedrijfswagens en 15 zware bedrijfswagens (inclusief het landbouwverkeer). Gedurende de gehele meetperiode van twee weken (26 augustus t/m 10 september 2023) zijn er totaal 23 landbouwvoertuigen en 12 landbouw aanhangers vastgelegd.



1.2. Rekenmodellen voor de toekomst laten zien dat de wegvakcapaciteit ook voor de toekomst voldoende is
De Omgevingsdienst Midden-Holland heeft de verwachte situatie in 2035 met betrekking tot verkeersstromen geanalyseerd door middel van een modelberekening. Hieruit blijkt dat de verwachte verkeersintensiteit zal toenemen, maar dat de capaciteit van de bestaande route door het centrum van Haastrecht nog steeds voldoet.

1.3 Een tweede brug leidt niet tot grote wijzigingen in de verkeersstromen

Uit de door Iv-Infra uitgevoerde verkeerseffectanalyse blijkt dat de aanleg van een tweede brug in Haastrecht niet zorgt voor een significante afname van het aantal verkeersbewegingen in het centrum. In het scenario waarbij een tweede brug wordt gerealiseerd bij De Kleine Betuwe, zal het verkeer dat momenteel door het centrum rijdt, met ongeveer 30% afnemen (inclusief het zware verkeer). Dit komt neer op een afname van circa 738 voertuigbewegingen per etmaal.

1.4 De trillingshinder is 'weinig tot matig'

Door Iv-Infra is in samenwerking met Cohere Consultants voor de duur van een week een trillingsonderzoek uitgevoerd bij vijf adressen verspreid over de Hoogstraat in het centrum van Haastrecht. Aangetoond is dat vrachtverkeer dat door het centrum van Haastrecht rijdt, voelbare trillingen veroorzaakt voor de bewoners langs de route door het centrum. Dit bevestigt het signaal wat vanuit het participatietraject duidelijk naar voren is gekomen. De optredende trillingen zijn gemeten en beoordeeld op basis van de SBR-richtlijn deel B 'Hinder voor personen in gebouwen'. Conform de hinderkwalificatie van de SBR-richtlijn is er bij drie adressen 'weinig tot geen' hinder geconstateerd en bij twee adressen 'matige' hinder. Uit het vorenstaande kan de conclusie worden getrokken dat de trillingen gevoelsmatig als hinderlijk worden ervaren maar dat uit objectieve berekeningen is gebleken dat de trillingen als aanvaardbaar kunnen worden beschouwd.

1.5 Geluidsnormen worden niet overschreden

Volgens het uitgevoerde geluidsonderzoek zijn de gemeten geluidswaarden niet grensoverschrijdend en worden deze als passend geacht bij deze locatie. De geluidsbelasting is ook afkomstig van andere geluidsbronnen dan van het wegverkeer. Naast het meten van het geluid is er door de Omgevingsdienst Midden-Holland op basis van het Regionaal Verkeersmodel Midden-Holland een berekening gemaakt van de geluidsbelasting zowel van de huidige situatie als de verwachte verkeerssituatie zonder tweede brug in 2035. Hieruit valt te concluderen dat zowel de actuele als de toekomstige situatie in 2035 op basis van de optredende verkeersintensiteit geen grensoverschrijdende geluidsbelasting zal veroorzaken.

1.6 Uit het participatietraject blijkt dat een relatief beperkte groep zich betrokken voelt bij een tweede brug in Haastrecht

Op basis van de hoeveelheid uitgestuurde enquêtes, afgezet tegen de hoeveelheid ingevulde enquêtes, kan worden gesteld dat een groot deel van de ontvangers zich niet betrokken voelt bij de kwestie rondom de tweede brug. Er zijn 920 bewonersbrieven met enquêtes uitgestuurd naar alle woningen in Haastrecht ten noorden van de N228 en daarop zijn 128 reacties ontvangen. Van de 128 reacties hebben 86 personen aangegeven voorstander van een brug te zijn terwijl 35 personen aangeven tegenstander van een tweede brug te zijn. Dit beeld is ook te zien in het aantal aanmeldingen voor de klankbordgroep; van de 920 verstuurd uitnodigingen zijn er 22 aanmeldingen ontvangen.

1.7 De concept uitwerking van de tweede brug bij Galgoord werpt veel knelpunten op wat betreft inpassing, waardoor de benodigde investering naar verwachting zal oplopen bij het verder uitwerken van het ontwerp
Het concept van het schetsontwerp van een brug bij De Kleine Betuwe genereert veel aandachts- en uitwerkpunten als resultaat van het getekende lijnenspel in combinatie met de beperkte ruimte en de hoogteverschillen. De verwachte investeringskosten worden ingeschat op een bedrag van minimaal €6 miljoen euro (prijspeil januari 2024). Het risico bestaat dat het investeringsbedrag met de verdere uitwerking hoger uit zal vallen.

1.8 De bestaande brugconstructie van de ophaalbrug voldoet aan de eisen en hoeft geen (gedeeltelijke) vervanging

Begin 2024 is er een technische inspectie en constructieberekening uitgevoerd van de huidige ophaalbrug door Ingenieursbureau Westenberg. Hieruit blijkt dat de brug constructief geschikt is voor het huidige toegestane gebruik en dus blijkt de huidige brug te voldoen.



1.9 Nood- en hulpdiensten achten een tweede brug voor de bereikbaarheid niet noodzakelijk

Naar aanleiding van gesprekken met de politie, brandweer, Veiligheidsregio Midden-Holland en Regionale Ambulancevoorziening Hollands Midden blijkt een tweede brug wenselijk, maar niet strikt noodzakelijk. Een tweede brug biedt de hulpdiensten weliswaar meer routemogelijkheden in geval van calamiteiten, echter zijn er geen signalen vanuit de betrokken instanties dat de huidige situatie ondermaats is.

2.1 Het toepassen van alternatieve maatregelen kan de leefbaarheid in Haastrecht centrum verbeteren

Mobiliteitsadviesbureau XTNT heeft een inventarisatie gedaan van maatregelen die de leefbaarheid en veiligheid van Haastrecht centrum kunnen verbeteren. Uit deze inventarisatie volgt een aantal aanbevelingen, zoals het herinrichten van de Hoogstraat en de Veerstraat naar een verblijfsgebied, het meer ruimte geven aan de voetgangers en fietsers en het inrichten van fietsstraten. De herinrichting van een gebied tot een verblijfsgebied met de nadruk op voetgangers en fietsers kan bijdragen aan de realisatie van een 'auto te gast' omgeving. Dit zorgt ervoor dat automobilisten zich bewust worden van hun rol in het verkeer en hun snelheid aanpassen aan de omgeving. Een verlaagde rijsnelheid zorgt voor lagere trillingshinder en een hoger (subjectief) veiligheidsgevoel. Bij een herinrichting kan gedacht worden aan: bredere trottoirs, visuele of fysieke versmallingen, het toevoegen van groenvoorzieningen en straatmeubilair en het opheffen van parkeerplaatsen. Het advies van XTNT dient verder uitgewerkt te worden in een bredere verkenning en een ontwerp van de openbare ruimte. Bij dit traject dient intensief geparticipeerd te worden, teneinde tot een kwalitatief goede oplossing te komen en om draagvlak te vergroten in de omgeving.

Kanttekeningen

1.1 De route door het centrum blijft in Haastrecht de enige ontsluiting tussen de N228 en de wijk Stein en de Steinsedijk

Voor de verkeersbewegingen over de Hollandsche IJssel van noord naar zuid en vice versa blijft de huidige route door Haastrecht centrum de enige beschikbare route. Het verkeersonderzoek heeft echter uitgewezen dat de verkeersintensiteiten niet grensoverschrijdend zijn ten opzichte van de wegvakcapaciteit. De alternatieve routes voor vrachtverkeer (via Gouda en Oudewater) kennen eveneens beperkingen als het gaat om maximaal voertuiggewicht; door het afgeven van ontheffingen kan desgewenst en indien noodzakelijk gebruik worden gemaakt van deze routes.

1.2. De Steinsedijk blijft de route voor zwaar verkeer

Voor alle mogelijke routes blijft onomstotelijk gelden dat het zware verkeer, afhankelijk van de bestemming, over de Steinsedijk zal blijven rijden. In zowel een situatie met als zonder tweede brug blijft de Steinsedijk de enige toegangsroute voor de bestemmingen langs de Steinsedijk.

1.3 Voor hulpdiensten is het wenselijk om meerdere aanrijdroutes te hebben

Voor de wijk Stein is de bestaande brug een belangrijke route. Alternatieve routes kosten te veel tijd. Om te voorkomen dat de brug wordt afgesloten voor het wegverkeer wanneer er een brandweer-, ambulance- of politiewagen overheen moet, communiceert de meldkamer met de brugbediening. Op dit moment kunnen de normen voor de minimale aanrijdtijden dan ook gehaald worden.

1.4 Er is op basis van de ingevulde enquêtes een relatief grote groep voorstanders voor een tweede brug

Uit de 128 ingevulde enquêteformulieren blijken er 82 personen voorstander van een tweede brug te zijn en 35 personen geen tweede brug te willen. De 11 overige personen geven aan neutraal te zijn als het gaat om de tweede brug. Er is in de communicatie meerdere malen benoemd dat het besluit niet wordt genomen door de klankbordgroep of door ge-enquêteerden, maar door de raad. Argumenten van voorstanders zijn onder andere de hinder in het centrum, verbetering van de leefbaarheid, schades aan bouwwerken, veiligheid van fietsers en voetgangers ter plaatse van de huidige brug en de extra ontsluitingsroute die een tweede brug biedt. Argumenten van tegenstanders van een tweede brug zijn: de baten wegen niet op tegen de lasten, verplaatsing van het probleem, drukte op de Steinsedijk, hoog investeringsbedrag.

1.5 De bereikbaarheid voor zwaar verkeer richting de Steinsedijk verbetert niet

De bestaande brug en de route door het centrum kennen een gewichtsbepijking voor voertuigen met een gewicht van meer dan 15 ton. Een tweede brug zou een goede ontsluiting bieden voor verkeer boven de 15 ton. Zonder tweede brug blijft de situatie gelijk. Zwaar verkeer ten behoeve van agrariërs en bedrijven aan de Steinsedijk rijdt voornamelijk via Gouda Goverwelle. Door het eventuele vrachtwagenverbod van de gemeente Oudewater dienen vervoerders van zwaar verkeer een ontheffing aan te vragen bij deze gemeente.



1.6 De huidige brug dient haar huidige functie en staat te behouden

Zonder een tweede brug zal het verkeer gebruik blijven maken van huidige ophaalbrug, wat daarmee in Haastrecht de enige verbinding blijft tussen de noord- en zuidzijde van de Hollandsche IJssel. De storingen van de brugbediening, waar het weg- en vaarverkeer incidenteel de nadelige effecten van ervaart in de huidige situatie, worden direct na het vaarseizoen van 2024 opgelost door het vervangen van de bedieningscentrale en -installatie van de huidige brug.

2.1 De effecten van de alternatieve maatregelen dienen nader inzichtelijk gemaakt te worden

Er dient onderzocht te worden welke alternatieve maatregelen het beste passen bij deze situatie. Deze verkenning en ontwerpfase dienen in combinatie met een participatietraject doorlopen te worden. Deze werkzaamheden vergen ambtelijke inzet en externe advieskosten.

Alternatieven

Indien de keuze wordt gemaakt om wél verder te gaan met ontwerpproces voor een tweede brug in Haastrecht op de locatie De Kleine Betuwe dient rekening te worden gehouden met een aanvullend benodigd krediet van €30.000,- om te komen tot een schetsontwerp. Als er op basis van een schetsontwerp een definitieve investeringsbeslissing wordt genomen, dient vervolgens qua realisatieplanning afgestemd te worden met de stabilisering van de Steinsedijk. Dit project is nog in de verkenningfase.

Financiën

Er is €20.000 van het krediet 'Vervolgonderzoek tweede brug Haastrecht' onbenut. Na besluitvorming door de gemeenteraad wordt het restant van het budget benut voor de planvorming van de alternatieve maatregelen. Daar waar de planvorming een verkeerskundig karakter heeft, kunnen de kosten gedekt worden uit het budget 'Verkeersveilige maatregelen'. Naast deze planvorming worden de daaraan gelieerde kosten, als het gaat om voorbereiding en realisatie van de maatregelen, in een volgend raadsvoorstel voorgelegd.

Juridische zaken

N.v.t.

Participatie en extern overleg

Zie het participatieverslag.

Bijlagen

1. Samenvatting onderzoeksresultaten
2. Verkeersanalyse
3. Trillings- en geluidsonderzoek
4. Haalbaarheidsstudie
5. Integrale overzichtstekening
6. Praatprent Brug De Kleine Betuwe
7. Verkenning alternatieve locaties
8. Inventarisatie alternatieve maatregelen
9. Participatieverslag

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van gemeente Krimpenerwaard,

de secretaris,

de burgemeester,

J. Hennip

ir. J. Beenakker



RAADSBESLUIT

De raad van de gemeente Krimpenerwaard,

Gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 10 september 2024 inzake het vervolgonderzoek naar een mogelijke tweede brug Haastrecht

Besluit:

1. Af te zien van een tweede brug in de kern Haastrecht en niet verder te gaan met de ontwerpfase voor deze tweede brug;
2. Alternatieve maatregelen ter verbetering van de leefbaarheid en veiligheid in het centrum van Haastrecht uit te werken en hiertoe een participatietraject te volgen met belanghebbenden.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 15 oktober 2024,

de griffier,

de voorzitter,

S. van Dijk

ir. J. Beenakker