

Opvattingen van het college of burgemeester ex. artikel 33 Reglement van Orde. De griffie zorgt voor verspreiding. Beantwoording volgt zo snel mogelijk en in ieder geval binnen 4 weken.

Naam en fractie: Charles Wiss PvdA, Wouter van der Schaaf, lid steunfractie PvdA
Datum indiening: 23 maart 2020
Datum antwoord: 27 maart 2020
Onderwerp: Bruggen Oud Blaricummerweg

Inleiding

Het gesprek in de politieke kringen is al een paar jaar gaande. Soms leidend tot een besluit dat uiteindelijk niet de oplossing blijkt. Een paar jaar terug werd een half miljoen Euro vrijgemaakt om het verkeer - auto's en fietsers - verbeterd over de brug te leiden. Drie maanden lang werd de weg naar en over de brug afgesloten. Geen auto kon er door. Iedereen kon er mee leven. De automobilisten vonden probleemloos een alternatieve route. Na die drie maanden was het probleem nog even groot: de brug lag er nog even verwaarloosd bij als voorheen. Een half miljoen Euro publiek geld door het putje gespoeld.

Recent kwamen nieuwe plannen op tafel. Nu niet van een aannemer maar van een architect. Met als inzet het in ere herstellen van het cultuurhistorisch aspect van de brug met acceptatie en integratie van de in later jaren aangeplakte fietsbruggen. Totale (geschatte) kosten: bijna 2 miljoen Euro voor vernieuwde brug, met respect voor cultuurhistorische waarde (dus verlaagd wegdek) en met acceptatie van twee fietsbruggen.

Het is een moeizaam dossier zonder bevredigende oplossing. De reden van dat onbevredigende gevoel is dat wordt uitgegaan van een verkeerde invalshoek, te weten dat het huidige aanbod van 9000 voertuigen per etmaal als vaststaand gegeven wordt genomen.

Als we de discussie over de brug eens vanuit een ander perspectief zouden bekijken. Het perspectief dat het autoverkeer wordt teruggebracht naar het niveau van de maanden dat de brug gesloten was. Naar de tijd dat het autoverkeer andere routes zocht en vond.

Dat vereist dat de meest betrokken gemeenten - Gooise Meren en Huizen - de handen ineen slaan en een verkeerscirculatieplan ontwikkelen waardoor het aanbod naar de brug tot een minimum wordt teruggebracht (bv alleen bestemmingsverkeer), waardoor het mogelijk is om het autoverkeer over één baan over de brug te geleiden en de vrijgekomen ruimte beschikbaar komt voor het fietsverkeer. Dat alles binnen de breedte van de huidige stenen muren van het oorspronkelijke ontwerp van KPC de Bazel.

Het voeren van een discussie vanuit dit perspectief kent een aantal voordelen: geen -hoe je het ook wendt of keert - llijke fietsbruggen die per definitie het uiterlijk van de brug ontsieren; een substantiële reductie van verkeersaanbod waardoor ook de mogelijkheid ontstaat de prachtige laan naar de melkerij meer profiel te geven; een zeer, zeer substantiële kostenverlaging omdat de fietsbruggen niet hoeven worden gebouwd en de brug kan worden ingericht op verminderd verkeersaanbod, waaronder een mogelijk verbod op zware voertuigen.

Stel dat we de discussie over de Blaricummerbrug vanuit dit perspectief zouden opstarten, wat zouden dan de consequenties zijn? Het is zeker de moeite waard om de consequenties vanuit die gedachtegang te overwegen.

Vraag 1

Wat is uw oordeel over deze gedachtegang?

Antwoord

Ter voorbereiding op het raadsvoorstel is deze oplossingsrichting onderzocht. Los van de financiële voordelen van deze gedachtegang is dit met het huidige verkeersaanbod geen haalbare oplossingsrichting.

De Oud Blaricumerweg is een gebiedsontsluitingsweg 50km/u en blijft de hoofdverbinding tussen Huizen en Naarden en Bussum. Ook voor zwaarder verkeer zoals de Brandweer, Vuilnisauto en Bus blijft de Oud Blaricumerweg een hoofdroute. Afwaarderen naar een erftoegangsweg met 30 km/u is daarom geen optie. Vooral omdat het eerste alternatief, de Huizerstraatweg, nog minder geschikt is. Extra verkeer over de Huizerstraatweg heeft als neveneffect dat er waarschijnlijk meer doorgaand verkeer door de vesting gaat rijden. Het enige alternatief wat dan overblijft is de Crailoseweg (N527). Voor verkeer van en naar Naarden is dit geen logisch alternatief gezien de grote omrijdfactor.

Op een hoofdweg (GOW / 50 km/u) hebben de fietsers in principe een vrijliggend fietspad. Zeker op een drukke fietsroute als deze is het zeer gewenst dat de fietsers zijn eigen (geschieden) ruimte houdt. Daarom is het geen optie om de fietsers op de rijbaan te laten rijden. Over dezelfde brug, maar wel gescheiden kan wel, maar is niet haalbaar met de huidige 8m brede brug.

Vraag 2

Wij zouden graag de consequenties van deze gedachtegang in de overwegingen/het debat betrokken willen zien. Wat zijn de consequenties?

Antwoord

Zoals gesteld bij antwoord op vraag 1 is het grootste effect dat de alternatieven om van Huizen in Naarden en Bussum te komen meer verkeer te verwerken krijgen. Daar waar de Crailoseweg (N527), als provinciale weg, daar nog wel geschikt voor zou kunnen zijn, is dat voor de Huizerstraatweg onwenselijk.