

Aan de gemeenteraad van Zwijndrecht

Zwijndrecht, 6 juli 2025

Betreft: bewonersdraagvlak voor het initiatief raadsvoorstel afsluiting Blauwe Brug en Stationsweg (ter behandeling op 8 juli aanstaande).

Geachte leden van de gemeenteraad,

Wij waren blij verrast om kennis te nemen van het initiatief raadsvoorstel voor de afsluiting van de Blauwe brug als een manier om onnodig vrachtverkeer uit de bebouwde kom te weren. Wij willen als bewoners dan ook graag een aanvulling doen op dit voorstel opdat u weet dat er inderdaad veel draagvlak onder bewoners is voor dit voorstel. Ook willen wij graag reageren op de bedenkingen die de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling heeft in hun brief van 1 juli aan de raad (nr 2025-0064696) op dit initiatief raadsvoorstel.

### **1. Bewonersbelang**

Wij vertegenwoordigen diverse bewoners van de P. Zeemanstraat. Wij ervaren dagelijks overlast van het vrachtverkeer door de bebouwde kom van Zwijndrecht. Dit is inherent aan het wonen op deze locatie, dat klopt. Maar omdat het hier grotendeels onnodig vrachtverkeer betreft, doen we een beroep op de gemeenteraad om hier wat aan te doen. We realiseren ons dat vrachtverkeer niet compleet geweerd kan (of hoeft te) worden maar elke vrachtauto die midden in de nacht of in de uiterst vroege of late uren over de Blauwe Brug rijdt, doet dat niet in het belang van de bewoners van Zwijndrecht maar uitsluitend om het eigen bedrijfseconomisch belang.

### **2. Alternatief**

Het is belangrijk voor u als gemeenteraad te realiseren dat het vrachtverkeer van en naar de industrieterreinen aan de Lindtsedijk en de Geer een prima alternatief heeft om van en naar de A16 te komen. Dat hoeft echt niet door de bebouwde kom, dat kan er prima omheen. Een alternatief dus. De Zwijndrechtenaren hebben een dergelijk alternatief niet. De route tussen industrieterreinen en de A16 is meer dan de alleen de Burgemeester van 't Hoffweg, er zitten nog andere rotondes en wegen op. Deze route doorkruist schoolroutes, passeert het station en komt daarmee in nauw contact met diverse modaliteiten. De voetgangers en fietsers onderweg naar school, winkels of station hebben géén alternatief. Ze komen momenteel linksom of rechtsom altijd dit vrachtverkeer tegen. Kortom er is wél een alternatief voor het vrachtverkeer maar géén alternatief voor de bewoners. Wat is beter: een vrachtauto die een paar km moet omrijden of een veilig alternatief voor de bewoners op de héle route tussen industrieterrein en A16?

### **3. Onderzoek**

Wij hebben de onderzoeken naar fijnstof en de (on)veiligheid van de Burgemeester Van 't Hoffweg gelezen. Het is niet aan ons om op de uitkomst commentaar te hebben. Wel hebben we commentaar op de scope van de onderzoeken. Het is op zijn minste naïef om te denken dat de afsluiting van de Blauwe Brug en de Stationsweg alleen maar gevolgen heeft voor de

Burgemeester Van 't Hoffweg. Het doet ons vermoeden dat de onderzoekers niet de straat op zijn gegaan want elke professional die hier serieus onderzoek naar doet zou de kritische kanttekening moeten maken dat de onderzoeksvraag mogelijk te smal was. Immers de Burgemeester Van 't Hoffweg was toch nooit het probleem? De rest van de routes naar en van de A16, dáár zit het gevaar. Het is als bewoners niet te geloven dat er domweg alleen maar naar 1 heel klein stukje van de route is gekeken en alleen daar onderzoek naar gedaan is. Nog even los van het feit dat de Burgemeester van 't Hoffweg een stuk weg is waaraan zelf geeneens huisadressen zitten.

Voor wat betreft het fijnstof. Niemand hoeft raketgeleerde te zijn om te weten dat als er op een bepaalde route minder (vracht)verkeer rijdt, er per definitie ook minder fijnstof zal zijn. En dát is altijd beter voor de bewoners.

#### **4. Veiligheid**

De rotondes van de burgemeester Doumaweg (bij het verzorgingscluster), de Develsingel (bij het Develsteincollege, het Develpark en de Develhal) en de Pieter Zeemanstraat (bij het station en langs de F16) worden allemaal intensief gebruikt door alle modaliteiten, ook de kwetsbare. Deze rotondes staan bij u te boek staat als verkeersonveilige rotondes. Het komt de verkeersveiligheid altijd ten goede als u op deze drukke route verkeer kunt weghalen.

Wij kijken als bewoners uit op de rotonde van de P. Zeemanstraat en zien hier dagelijks ongelukken of bijna-ongelukken tussen (vracht)auto's en voetgangers of fietsers. Wij durven zonder meer te stellen dat deze bijna-ongelukken niet in uw cijfers terechtkomen omdat niet altijd politie of ambulance nodig is. Dat laat onverlet dat ze plaatsvinden en dat dit leed met zich meebrengt. Daar kunt u niet voor weggijken. Wat u wél kunt doen is het onnodige verkeer hier weghalen, namelijk door de Blauwe Brug en de Stationsweg af te sluiten voor vrachtverkeer.

#### **5. Kort of lang**

Uw afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling stelt in hun brief dat de routes over de Munnikesteeg of Ringdijk "vele malen langer" is. Het is langer, dat klopt. Vele malen impliceert een vooringenomenheid. Ook stellen ze dat het verkeer op deze route andere kruisingen kruist. Ja duh. Immers als men niet zó mag rijden (via Blauwe Brug of Stationsweg) dan moet men anders rijden. Open deur. Deze redenering volgend zou de gemeente nooit een verkeersbesluit kunnen nemen, immers het verkeer moet dan altijd naar andere kruisingen of oversteekplaatsen.

"Vele malen langer" suggereert bovendien dat hier iets groots aan de hand is maar het is echt niet veel. Zeker op de schaal van wat een gemiddelde vrachtauto op zijn route rijdt. Een voorbeeld: de route van knooppunt Ridderkerk naar Lindtsedijk 24 (ter hoogte van de Blauwe Brug) via de Munnikesteeg is 2,5 km langer dan rechtstreeks vanaf afrit 22. De gemeente heeft hier geen onderzoek naar gedaan maar oordeelt er wel over. Volgens [www.trans.eu](http://www.trans.eu) is een gemiddelde vrachtwagenrit tussen de 500 en 600 km (informeert AI ons). Dat maakt het een verschil van tussen de 0,4% en 0,5%. Natte vingerwerk maar in elk geval beter dan géén onderzoek.

#### **6. Economische effecten**

Voor ons komt de aap pas echt uit de mouw bij de opmerkingen over de economische agenda van de gemeente. Onze stelling is dat de economische effecten voor de bedrijven verwaarloosbaar klein zullen zijn, zie ook bovenstaande bierviltjes-berekening

Wat vooral opvalt is dat het juist de vermeende economische effecten voor de bedrijven zijn waar aandacht voor is, terwijl alle visies voor de toekomst van Zwijndrecht uitgaan van een groene tuinstad waar voorrang zou moeten worden gegeven aan fietsers en wandelaars. Dit staat in onze optiek haaks op elkaar en mag in de kwestie van de afsluiting van de Blauwe Brug en Stationsweg dan ook geen rol spelen. Bovendien zouden economische belangen nóóit mogen opwegen tegenover bewonersveiligheid en leefbaarheid.

## **7. Bewoners**

In geen enkel onderzoek of rapport hebben wij iets teruggelezen over de hoeveelheid bewoners langs de huidige routes. Toch wordt er wel een conclusie getrokken over de nadelige gevolgen voor de bewoners langs de eventuele omleidingsroute, de Munnikesteeg. Wij durven te stellen dat op de huidige routes tussen industrieterreinen en A16 er meer bewoners getroffen worden. Het is niet mogelijk of eerlijk om leed te vergelijken maar de redenering om een weg niet af te sluiten omdat een deel van de bewoners er last van krijgt, kan alleen als er ook een uitspraak gedaan wordt over de bewoners op de bestaande routes. En dat lezen we nergens. Dat deugt niet, wij tellen ook mee.

Bovendien staan de woningen langs de route van de Munnikesteeg op veel grotere afstand van de weg, en zelfs achter een natuurlijke barrière (een sloot en groen). Vanuit deze woningen is er geen rechtsreeks kruisend verkeer op deze route.

## **8. Munnikesteeg of Ringdijk**

Het valt ons op dat zowel Goudappel als uw afdeling Ruimtelijk Ontwikkeling, zonder daarin overigens specifiek te zijn, uitsprekt hoe erg het is dat vrachtverkeer bij de afsluiting van de Blauwe Brug en Stationsweg over de Munnikesteeg of Ringdijk moet rijden. En vervolgens volgt de conclusie dat dit de verkeersveiligheid zou kunnen schaden. Maar..... hoe denkt de gemeente dan over het vrachtverkeer dat daar nu al rijdt? Iedereen kan zien dat hier al vrachtverkeer rijdt. Sterker nog, de weg is er op ingericht en onlangs heeft de gemeente zelfs de rotondes aan de Munnikesteeg opgeknapt om de veiligheid en doorstroom te bevorderen. Hoe kunt u rechtvaardigen dat het op de route langs de bebouwde komen niet veilig is om vrachtverkeer te laten rijden terwijl het daar al rijdt. En hoe kunt u tegelijkertijd verklaren dat het wél veilig is om dit vrachtverkeer door de bebouwde kom en over intensief gebruikte rotondes te laten rijden?

## **9. Sluipverkeer en alternatieve routes**

Met een duidelijke hoofdroute voor het vrachtverkeer is er geen reden voor vrachtverkeer om alternatieven te zoeken. Bovendien kan de gemeente met eenvoudige maatregelen voorkomen dat vrachtverkeer onnodig in de omgeving van het gemeentehuis gaat 'dwalen'. Het is ons volstrekt onduidelijk waarom dit punt naar voren is gebracht en het maakt bovendien het ambigue karakter van de gemeente duidelijk: het wil geen vrachtverkeer door woongebieden maar doet juist met het openhouden van de Blauwe Brug en Stationsweg precies dat.

Het is inderdaad zo dat er geen alternatieve route is als de hoofdroute om een of andere reden niet beschikbaar is. Het staat de wegbeheerder echter altijd vrij om in geval van nood een tijdelijke verkeersmaatregel te nemen om hierin te voorzien.

Zowel het punt van de sluiproute als de alternatieve routes zijn in onze optiek overbelicht.

#### Conclusie

In onze optiek zijn er meer en zwaarderwegende argumenten om de Blauwe Brug en de Stationsweg af te sluiten voor het vrachtverkeer dan om deze open te houden. De maatregelen zou de belangen van de bewoners meer dienen dan ze nadelen opleveren voor de bedrijven.

Met vriendelijke groet,

Namens diverse bewoners van de P. Zeemanstraat