

# Belangenvereniging Langstraat e.o.

## Verslag bijeenkomst & schouw verkeerssituatie 16 februari 2016

### Aanwezig namens

**Gemeente:** Casper Moerkerk, beleidsadviseur Verkeer en Wegen, en Lilian Kreemer, medewerker Wijk-Buurt-Kerngericht Werken

**Bewoners** Hans Has, Gudy Schouten (voor Cor Visbeen) en Marina Steijn

**Bestuur** Piet Leroy (penningmeester) en Annemieke Lemaire (secretaris, verslag)

### Agendapunten

- Voor- en nadelen van de verschillende voorkeurs- en alternatieve routes
- Het vrachtverkeer in de kern (en het negeren van de huidige verplichte rijrichting vanuit Achthuizen) - dit hangt samen met de instelling van overige voorkeursroutes
- De te hoge snelheid van verkeer in de kern
- Eventuele andere problemen/verbeterpunten

### Vooraf besproken

- We hebben nogmaals ons standpunt toegelicht: we gaan uit van gezamenlijke belangen als bewoners, ondernemers en verkeersgebruikers. Kern van het probleem: de bedrijvigheid neemt toe en brengt meer verkeer met zich mee. Niet alleen qua aantallen, maar ook met grotere (bredere) en zwaardere voertuigen. De infrastructuur is hier niet op ingericht en moet aangepast worden.
- Over het verwerken van de verplichte rijrichting in de navigatiesoftware: alle verkeersbesluiten die zijn opgenomen in de Staatscourant zouden door alle bedrijven die kaarten maken voor navigatie moeten worden opgepakt. (Zie verderop in dit stuk aanvullende informatie).
- Onduidelijk is of bij vergunningsaanvragen voor uitbreiding van bedrijvigheid het waterschap wordt geraadpleegd om te beoordelen of de infrastructuur terplekke geschikt is.
- Het is erg jammer dat het Waterschap weigert aan te sluiten in het overleg. Zo blijven we met de gemeente pingpongen

### Conclusies n.a.v. de Schouw m.b.t. de routes

#### **Route Achthuizen - Ondernemers Langstraat - Verplichte rijrichting vrachtverkeer**

M.b.t. het geplaatste bord voor verplichte rijrichting zijn er verschillende omstandigheden die bijdragen tot het niet opmerken dan wel negeren van het bord:

- Gebrekkige zichtbaarheid:
  - Pal vóór het bord staat vaak een zeecontainer opgesteld en staan verschillende voertuigen geparkeerd. Deze belemmeren het vrije zicht op het bord, zeker op het onderbord dat de relevantie voor vrachtverkeer signaleert.
- Veel de aandacht afleidende zaken:
  - Net buiten de bebouwde kom van Achthuizen is vrij veel fiets- en voetgangersverkeer, mensen laten honden uit en bezoeken het 'dierenparkje'.
  - Ter hoogte van het bord is de weg visueel smaller door overhangende takken aan beide zijden van de weg.

- De weg wordt hier ook daadwerkelijk smaller door een ‘inham’ in het asfalt aan de linkerkant van de weg, precies waar aan de rechterkant altijd een hele rij met vrij grote voertuigen geparkeerd staat.
- Keuze van de chauffeurs:
  - Hoewel het blauwe bord met de witte pijl met daaronder het vrachtwagenteken wel degelijk een verplichte rijrichting van één zijde aangeeft, is toch de vraag of het dezelfde zeggingskracht/waarschuwingsfunctie heeft als het verbodsbord (met de rode rand, dit geldt alleen voor een tweezijdig inrijverbod).
  - De verplichte rijrichting wordt niet weergegeven in zelfs recente updates van de navigatiesoftware (zie alinea verderop in dit document). Chauffeurs concentreren zich op het feit dat de software aangeeft dat ze nog maar een klein stukje verwijderd zijn van hun bestemming.
  - Zeker buitenlandse chauffeurs hebben soms maar heel summiere informatie over het bedrijf waar ze moeten zijn en daarom huiverig om van de aangegeven route af te wijken (wat ook terecht is, aangezien na het verkeersbord geen verdere informatie op de route is aangebracht).
- Omleiding alleen effectief komende vanuit Achthuizen (wat ook al een ongewenste route is):
  - Onduidelijk is waarom indertijd voor een éézijdige oplossing is gekozen. Waarschijnlijk was het een kostenkwestie, of - net als nu - het principe dat het Waterschap gewoon zo weinig mogelijk borden wil plaatsen.
  - Vanuit de richting Oolgensplaat (Grote Bloksedijk/Galathesdijk) én komende vanaf de Kruisweg komt het vrachtverkeer geen borden tegen.

### V. Oorschot/vVught (kassen) - Blokseweg - Kruisweg - Voorkeursroute

- Hoewel de T-splitsing Blokseweg-Kruisweg erg ruim lijkt, is uit de sporen naast het asfalt op te maken dat vrachtverkeer de berm meeneemt om de draai te kunnen maken. Dat illustreert het formaat van de combinaties.
- Partijen zijn het er over eens dat De Kruisweg te smal is voor het verkeersaanbod. Dit wordt geïllustreerd door het feit dat de berm aan weerszijden van de weg zo’n 80 cm zijn stuk gereden.
- De bocht Kruisweg > Langstraat (op weg naar Heijntjesweg) is onoverzichtelijk doordat de wagen in een hoek staat, door het hellende wegdek en door de hoge haag aan de linker kant. Deze laatste is noodzakelijk (ook op die hoogte) om privacy te geven aan tuin van de bewoners. Een rechte opgang zoals de kruising Achthuisensedijk-Heintjesweg zou de situatie een stuk overzichtelijker en veiliger maken.
- Op één punt - t.h.v. Langstraat 4 - kan een probleem ontstaan als er langs de weg (ter hoogte van de leibomen) een auto geparkeerd staat. Het probleem ontstaat echter niet zo zeer door de geparkeerde auto, maar vooral door de beperkte breedte van de weg op dit punt. Aan de weilandkant is te zien dat vrachtwagens inderdaad regelmatig naast het asfalt komen, wat aangezien de dijk hiernaast erg steil afloopt, een reëel risico oplevert. Gezien het feit dat chauffeurs willens en wetens de nog smallere doorgang in Langstraat zelf trotseren, en het feit dat hier maar incidenteel overdag een auto geparkeerd staat, snappen we niet helemaal hoe dit punt frequente klachten op zou kunnen leveren, van chauffeurs die hier daadwerkelijk vast zijn

## Belangenvereniging Langstraat e.o.

komen te staan (als gesignaleerd door één van de ondernemers). Iets verderop (Langstraat 1-3) kan overhangend groen voor vrachtverkeer een belemmering vormen als er tegelijk een tegenligger is, maar ook dit is geen obstakel waardoor een vrachtwagen vast zou komen te staan. Ook hier moet bedacht worden dat het 'smaller maken' van de weg door parkeren en minder ijverig te snoeien manieren zijn waarop bewoners zichzelf en hun huizen beschermen tegen te snel rijdend (vracht)verkeer.

### **Dogterom/Breesnee - Blokseweg - Grote Bloksedijk - Langstraat - Galatheseweg**

- De Blokseweg en de Grote Bloksedijk leveren geen problemen op.
- Langstraat is in eerste instantie redelijk overzichtelijk en breed. Dat levert als nadeel op dat er al snel te hard gereden wordt ter hoogte van LS 70-76.
- De bocht ter hoogte van LS 68 is erg onoverzichtelijk en onveilig vanwege een combinatie van steile bocht, bomen en hagen langs de kant van de weg, geparkeerde auto's en de aanwezigheid van de vork dijk/onderlangs.
- De afrit van de Langstraat naar de Galatheseweg loopt af naar de zijkant. Hier is al eens een beladen wagen gekanteld.

### Voorgesteld alternatief bewoners 'Langstraat zuid'

Via Langeweg - Waardersweg - Oudelandsdijk - Galatheseweg vv

Grootste bottleneck is de Waardersweg met beperkte gelegenheid tot het realiseren van een passerstrook/-haven en de bocht de Oudelandsdijk op. De oversteek over de Oudelandsdijk is wel weer vrij recht. Waarschijnlijk gebruikt vrachtverkeer dat V. Oorschot vandaan komt deze route al, aangezien daarvandaan weinig verkeer terugkomt de Kruisweg op.

Als alternatief zou een éénrichtingsroute kunnen worden ingesteld, zodat verkeer een rondje kan maken. Heen over de Blokseweg, terug over de Waardersweg - Langeweg. Omgekeerd kan ook, maar op deze manier kan voor alle bedrijven één route worden aangegeven vanaf de Schaapsweg.

### Tweede alternatief bewoners 'Langstraat zuid'

Een tweede alternatief dat na de schouw nog is aangebracht, is de weg die jaren geleden door het waterschap als 'eigen weg' is overgedragen aan S. Breure. Deze weg - de Sluisweg - loopt van de Galatheseweg tussen Breesnee/Breure en Dogterom naar de Galathesedijk. Mogelijk is deze weg in gezamenlijk beheer te nemen door de ondernemers. Vanaf de Galathesedijk kan de route terug worden geleid naar de Grote Bloksedijk.

### **Overige knelpunten aangekaart tijdens de schouw**

- De onoverzichtelijke en dus onveilige situatie die ontstaat als in Achthuizen pal op de hoek van de Achthuisensdijk en de Bommelsedijk wordt geparkeerd (en regelmatig zelfs óp het zebrapad).
- De situatie van de fietspaden op de kruising van de N59 en de Schaapsweg. Op de Schaapsweg richting Den Bommel ligt aan de linkerkant van de weg een tweezijdig fietspad. Fietsers vanuit Achthuizen en Oude-Tonge worden echter gedwongen om eerst helemaal over de rechterkant van de kruising te rijden, omdat alleen daar een drukknop aanwezig is

voor de stoplichten. De achterliggende gedachte is dat zo het verkeer op het fietspad waar dat de A59 kruist wordt gescheiden, maar zeker omdat het fietspad een grote bocht maakt achter het busstation langs en over het parkeerterrein, is dit een verre van ideale oplossing.

- De Schaapsweg van de N59 richting Achthuizen is overal op de grens van weg en fietspad aangesmeerd met glad bitumen. Dit is precies de lijn die motorrijders moeten aanhouden als ze in de bocht moeten uitwijken voor tegenliggende auto's/bussen. Bij nat wegdek levert dit zeer gevaarlijke situaties op.
- T.b.v. het beperken van de snelheid van overig verkeer in de kern zou het goed zijn als de visuele wegversmalling aan de ingang van de bebouwde kom (beide zijden van de kern) wordt gerenoveerd (noord) / wordt aangebracht (zuid).
- Het zou fijn zijn als de maximale snelheid op Langstraat-Zuid kan worden beperkt, maar dat is momenteel alleen mogelijk met medewerking van het waterschap. Volgens de Wegenverkeerswet stelt de gemeenteraad de grenzen van de bebouwde kom vast, maar hier zal ook wel een financieel plaatje aan vast zitten (kopen van de grond door de gemeente, en opnemen van deze wegdelen in de begroting van de gemeente).
- Later aangekaart n.a.v. de schouw: de minirotonde ('punaise') op de kruising van de Langstraat en de Beatrixstraat is indertijd aangebracht om deze kruising zichtbaarder te maken. Deze signaalfunctie voldoet prima, maar de verhoging van de punaise zorgt er echter voor meer dat de omwonenden meer overlast ervaren als deze overreden wordt (trillingen in de dijk). Aangezien de verhoging te beperkt is om verkeer tot een lagere snelheid te bewegen, valt te overwegen om hem helemaal gelijkvloers te maken.
- We willen toch blijven inzetten op meer 'zachte' signaleringen: herhaling van de 30 km borden in de vorm van stickers op klinkers e.d., plaatsen van verkeersmaatjes en andere borden om bestuurders eraan te herinneren dat het gaat om een leefgebied met kippen, katten en kinderen. De gelijktijdige toepassing van tijdelijke radarborden t.b.v. snelheidsmeting in de Langstraat en op de Kruisweg zouden deze actie kunnen ondersteunen.

### Besluiten/vragen n.a.v. de Schouw

- De gemeente zal zorgen dat de visuele wegversmalling aan het begin van de bebouwde kom opnieuw wordt aangebracht.
- We zouden graag meer inzicht krijgen in de verhouding gemeente-waterschap bij het beoordelen van vergunningsaanvragen. Wordt het waterschap proactief benaderd, of moeten zij n.a.v. de afgegeven vergunningen net als andere partijen bezwaar indienen?
- Het blijft cruciaal dat het waterschap inziet dat zij ook een actieve rol moeten spelen bij het oplossen van de problemen, dat zij hun verantwoordelijkheid nemen en actief participeren in het overleg. Zowel gemeente als bewoners (via bestuur Belangenvereniging) zullen het waterschap hier nogmaals toe proberen te bewegen. Pas als dit gelukt is, kunnen alle routes inhoudelijk worden besproken, inclusief de benodigde aanpassingen (ook als geen gebruik wordt gemaakt van alternatieven).

### Gesprek met een chauffeur van De Ruiter Transport (Benthuizen)

Op vrijdag 19 februari stond ik aan het begin van de middag achter een betonwagen, die zich vast had gereden in Langstraat. Ik ben deze wagen hierna gevolgd tot zijn bestemming: Galathesdijk 22. Daar ben ik in gesprek gegaan met de chauffeur en de mensen op de bouwplaats. Het gesprek bevestigde dat het niet (alleen) gaat om koppige lokale chauffeurs en onwetende internationale. In dit geval had men op de bouwplaats er alles aan gedaan om te zorgen dat leveranciers op de hoogte waren van de voorkeursroute over de Blokseweg/Bloksedijk. Deze chauffeur had nog mondelinge aanwijzingen gekregen van een medewerker van de betoncentrale in Rotterdam. Die aanwijzingen waren echter niet helemaal duidelijk geweest, zodat de chauffeur bij de Agritank toch op de Schaapsweg terecht was gekomen i.p.v. op de Provincialeweg.

Vervolgens had hij het bord met verplichte rijrichting totaal gemist. Hij kon zich achteraf de situatie helder voor de geest halen: het verlaten van de bebouwde kom, de geparkeerde auto's aan de rechter kant van de weg, de weg van links en dat de weg daar smaller werd. Hij herinnerde zich ook het andere verkeer dat hij hier gepasseerd had, maar bij dit alles bleef het bord dus onopgemerkt. De chauffeur had - toen hij in het dorp moest wachten tot de weg vrij was gemaakt - nog zijn TomTom gecontroleerd om te kijken of er echt geen melding was dat deze route voor vrachtverkeer gesloten was. Hij was zelf ook absoluut niet gelukkig met deze route, vanwege het reële risico voor zijn wagen dat deze kan omslaan op wegen met een hellend wegdek.

Ik heb contact gezocht met zijn werkgever en heb van De Ruiter bevestiging gekregen dat zij netjes iedere drie maanden updaten en nu werken met de TomTom versies: 11.71.4773 / 6.4.4692. Zowel chauffeur als werkgever geven zelf overigens al aan dat de navigatie natuurlijk maar een hulpmiddel is, en de eigen verantwoordelijkheid niet wegneemt.

### Vragen m.b.t. Verkeersbesluit 2012

De gemeente geeft aan dat alle Verkeersbesluiten die in de Staatscourant worden gepubliceerd, automatisch door de producenten van kaartmateriaal worden opgenomen in nieuwe versies. Echter, op basis van bovenstaande informatie van De Ruiter, lijkt het erop dat dat met 'ons' verkeersbesluit niet goed is gegaan.

Ik wilde TomTom benaderen over hun leverancier van kaartmateriaal, maar daarbij wilde ik verwijzen naar het relevante artikel in de Staatscourant. Op basis van de informatie over het verkeersbesluit van het WSHD (Waterschap Hollandse Delta) VB2012-06 in onze nieuwsbrief van januari 2013 ben ik gaan zoeken op Overheid.nl, maar ik kan helemaal niets vinden. Ook de beide pdf's waarnaar in ons artikel wordt verwezen, zijn niet meer beschikbaar.

Ik heb daarom 28/4/16 het waterschap gemaild met het verzoek om na te gaan of dit verkeersbesluit wel is gepubliceerd en dan wel het registratienummer van die publicatie te sturen, dan wel zo snel mogelijk alsnog zorg te dragen voor publicatie.

Na rappel is hierop op 11 mei een reactie gekomen van de heer Kerkhof, adviseur verkeersveiligheid van het Waterschap. Het Waterschap geeft aan het verkeersbesluit indertijd wel te hebben gepubliceerd en dat onduidelijk is waarom het besluit niet terug te vinden is in de archieven van de Staatscourant. Het Waterschap zal de contactpersoon van Navtec alsnog inlichten over het besluit, zodat de kaarten kunnen worden aangepast.