

BELANGENVERENIGING LANGSTRAAT E.O.

VERSLAG GESPREK VERKEERSITUATIE LANGSTRAAT

28 DECEMBER 2016

AANWEZIG

- Dick Kerkhof (Waterschap)
- Casper Moerkerk en Lilian Kreemer (Gemeente GO)
- Dirk Bal en Annemieke Lemaire (Langstraat)

1 ACHTERGROND EN UITGANGSPUNTEN

ACHTERGROND VERKEERSPROBLEMATIEK

1. Zwaar (vracht- en agrarisch) doorgaand verkeer door de kern van Langstraat, met overlast, gevaarlijke situaties en schade aan woningen, straatmeubilair en geparkeerde auto's tot gevolg. Dit verkeer neemt toe in frequentie, gewicht en omvang.
2. De huidige borden die de verkeersstromen moeten reguleren, zijn om diverse redenen niet effectief.
3. De wegen op de verschillende alternatieve routes zijn ook niet geschikt voor deze verkeersstromen.
4. Te hoge snelheid van overig verkeer door de Langstraat.
5. Onoverzichtelijke kruising Langstraat-Beatrixstraat.

UITGANGSPUNTEN OVERLEG

- De omgeving en de infrastructuur worden gedeeld door ondernemers, bewoners, forensen, toeristen, kinderen, volwassenen en nog heel veel belanghebbenden. Deze partijen hebben naast individuele, ook gedeelde belangen.
- We wonen in een agrarische omgeving en bewoners hebben respect en begrip voor het feit dat dit behalve voordelen ook bepaalde nadelen met zich meebrengt.
- Groei van de bedrijvigheid is in beginsel gunstig, maar als dit onevenredige ongewenste neveneffecten met zich meebrengt, moeten hiervoor via communicatie en overleg tussen alle betrokken partijen duurzame oplossingen worden gevonden.

3 VERSLAG GESPREK

De heer Kerkhof heeft voor de vergadering een plattegrond meegenomen van het hele relevante gebied, met daarop aantekeningen met de meest recente en eerdere metingen. Wij hebben gevraagd om een kopie van deze kaart.

TECHNIEK METINGEN

- De meetapparatuur maakt op basis van wielbasis onderscheid tussen licht (personenverkeer), middel (kleine vrachtwagens) en zwaar verkeer. Tractoren en ander landbouwverkeer valt in de categorie 'overig'. Deze laatste categorie is door het waterschap niet meegenomen, terwijl deze categorie vooral op het zuidelijke deel van de Langstraat (op de traverse Bloksedijk - Galatheseweg) voor aanzienlijke overlast zorgt.

BELANGENVERENIGING LANGSTRAAT E.O.

- Er zijn vaste meetpunten aanwezig op de Bloksedijk tussen de kruisingen met de Langstraat en de Galathesedijk, en op de Galatheseweg.
- De tijdelijke meetpunten waren geplaatst aan de noordkant van De Langstraat en op de Kruisweg.

We hebben het waterschap verzocht met de overige informatie ook de exacte locaties te laten weten van de vaste en tijdelijke meetpunten, en de tijdspanne waarin is gemeten.

RESULTATEN METINGEN

Op basis van de tellingen (van-tot, details) zou blijken dat het vrachtverkeer door de kern van Langstraat voor het overgrote deel afkomstig is van de Kruisweg: 30 wagens per etmaal, tegenover 2 uit de richting Achthuizen.

De belangenvereniging zet vraagtekens bij deze resultaten. Hoewel de overlast groot is, wordt het aantal van 30 vrachtwagens betwist, terwijl uit observaties van bewoners blijkt dat wel degelijk het nodige vrachtverkeer vanuit de richting Achthuizen de kern binnenrijdt. Om deze reden is (opnieuw) gevraagd om details van de meetresultaten. De beperkte hoeveelheid verkeer uit de richting Achthuizen kan verklaard worden door het feit dat gedurende een relatief korte tijd gemeten is, terwijl er geen specifieke (oogstgerelateerde) activiteiten waren. De achtergrond van de voor ons verrassende meting (of de daaraan verbonden conclusies) m.b.t. het vrachtverkeer Kruisweg-Langstraat is onduidelijk.

Omdat op het moment van het gesprek geen andere informatie voorhanden was, is toch gekeken naar oplossingen op basis van de opgegeven aantallen.



VOORGESTELDE OPLOSSING

Voorgesteld wordt een verbodsbord voor vrachtverkeer te plaatsen onderaan de opgang vanaf de Kruisweg richting Langstraat, met een vooraankondiging bij de ingang van de Kruisweg vanaf de Blokseweg.

De belangenvereniging is geïnteresseerd te horen van welke tekst dit bord voorzien zal worden. De bedrijven Van Vugt (Kruisweg) en Van Oorschot (Heintjesweg) moeten immers bereikbaar blijven via deze route.

Vanuit de belangenvereniging wordt aangedrongen op een extra bord op de Langstraat zelf (vlak vóór de afrit naar de Kruisweg), om verkeer komende uit de richting Achthuizen dat de omleidingsroute negeert alsnog af te buigen. Dit op grond van het feit dat onze waarnemingen niet in lijn zijn met de meetresultaten en/of de daaruit getrokken conclusies. Recentelijk zijn dergelijke borden geplaatst t.b.v. het vervangen van de glasbak in de kern, deze hadden een direct merkbaar en positief effect op de ervaren overlast.

De belangenvereniging spreekt haar zorg uit over de gevolgen van de voorgestelde oplossing ter hoogte van 'Langstraat zuid' (de traverse Bloksedijk-Galatheseweg). Aan het begin van de Galatheseweg zit een aantal bedrijven die zorgen voor een aanzienlijke verkeersstroom heen en weer (met extra gangen van en naar de nabijgelegen weegbrug). Als de verkeersstellingen correct blijken zou deze verkeersstroom sterk toenemen, terwijl op het moment al sprake is van overlast door de te hoge snelheid van het passerende (landbouw)verkeer, de onoverzichtelijke bocht ter hoogte van Langstraat 68 en het te grote afschot van de afrit naar de Galatheseweg.

BELANGENVERENIGING LANGSTRAAT E.O.

Gemeente en waterschap argumenteren dat op dit moment alleen gemeten overlast aangepakt kan worden en dat het genoemde voorstel hiervoor de beste oplossing biedt.

De belangenvereniging legt zich hierbij neer, op basis van de volgende toezeggingen van de andere partijen:

- Vooraf zal het waterschap een 0-meting doen op het traject 'Langstraat zuid', zodat het aantal verkeersbewegingen vóór en na wijziging van de verkeerssituatie objectief kan worden vastgesteld. De belangenvereniging wil graag betrokken worden bij de timing van deze metingen, zodat deze plaatsvinden in een periode met een representatieve verkeersdruk.
- Zodra de wijziging van kracht wordt, zal ook een 'smiley-bord' worden geplaatst, waarmee bestuurders geattendeerd worden op hun snelheid. Deze borden leggen helaas niet het aantal overtredingen vast, maar hebben een bewezen positief effect op het gedrag van weggebruikers.
- Indien uit de 0-meting blijkt dat het aantal verkeersbewegingen de door de bewoners ervaren overlast onderbouwt en/of na de aanpassingen blijkt dat het aantal verkeersbewegingen significant toe is genomen, zullen partijen opnieuw met elkaar in overleg gaan. Dan kan ook opnieuw gekeken worden naar de mogelijkheid om een éénrichtingsroute in te stellen, zodat dezelfde verkeersstroom niet 2x passeert (of vaker, als het gaat om bezoeken aan de weegbrug).

STAPPENPLAN

Aangezien de borden op grondgebied van het waterschap staan, is dit de partij die uitvoering gaat geven aan de gemaakte afspraken.

1. Opstellen verkeersbesluit
2. Adviesaanvraag politie (positief advies gewenst, maar niet noodzakelijk)
3. Publicatie verkeersbesluit (o.a. in de Staatscourant; het moment waarop de wijzigingen beschikbaar zijn voor gebruikers van navigatiesystemen kan variëren)
4. Bezwaartermijn (6 weken)
5. Indien geen bezwaar wordt gemaakt/eventuele bezwaren ongegrond worden verklaard is het verkeersbesluit na die periode definitief.
6. Communicatie naar bewoners en bedrijven
7. Plaatsing van de borden - plaatsing van een 'smiley-bord'
8. Nieuwe verkeerstellingen

Uiteraard wordt de belangenvereniging graag op de hoogte gehouden van de voortgang en om onze verwachtingen te managen zouden we graag een planning ontvangen van de verschillende stappen van het project.

SNELHEID OVERIG VERKEER & ONOVERZICHTELIJKE KRUISING

Een ander punt op de agenda was de te hoge snelheid van het overige verkeer in de kern en de onoverzichtelijkheid van de kruising Langstraat-Beatrixstraat.

Maatregelen van gefrustreerde bewoners om het verkeer tot een lagere snelheid te brengen leveren in sommige gevallen onveilige situaties op. De gemeente heeft dan ook recentelijk bij de bewoners aangedrongen op het afdoende snoeien van aan de weg gelegen groen.

BELANGENVERENIGING LANGSTRAAT E.O.

De minirotonde ('punaise') die indertijd is geplaatst als snelheidsremmende maatregel én om de aanwezigheid van de kruising aan te duiden. Het eerste doel wordt niet bereikt, terwijl de oneffenheid juist zorgt voor meer resonantie (trillen van de dijk) bij passerend verkeer.

Besloten is om even af te wachten hoe de situatie zich ontwikkelt na de afgesproken acties t.b.v. het vrachtverkeer. Daarna staat de gemeente open voor een gesprek met de bewoners hoe de kruising eventueel verbeterd zou kunnen worden. Het idee om een spiegel te plaatsen wordt op inhoudelijke gronden afgewezen. In Melissant heeft het plaatsen van een spiegel in een soortgelijke situatie op korte termijn geleid tot ongevallen. Weggebruikers vertrouwen 'blind' op de spiegel en als ze dan wat missen, zijn de gevolgen door de hogere snelheid ook direct ernstiger. Bijv. kinderen kunnen door hun kleinere formaat makkelijk over het hoofd gezien worden, evenals fietsers. Hoe vervelend ook: de onoverzichtelijkheid van het kruispunt maakt deze wel veiliger.

Eerder had de gemeente al toegezegd de op het wegdek aangebrachte visuele wegversmalling aan de ingang van de bebouwde kom te zullen renoveren en de bijbehorende paaltjes weer recht te zetten. Dit is kort na het overleg ook gebeurd. De belangenvereniging verzoekt nog wel eenzelfde markering aan te brengen aan de andere kant van de kern.

NIET BESPROKEN/GEHONOREERD

Helaas zijn in het gesprek een aantal zaken niet afdoende diepgaand besproken, dan wel niet gehonoreerd, die wat de belangenvereniging betreft wel aandacht verdienen:

1. Bij behandeling van vergunningaanvragen voor uitbreiding van bedrijvigheid toetst de gemeente alleen tegen het bestemmingsplan, de situatie van de infrastructuur wordt niet meegewogen. Ook vindt in dit kader geen overleg plaats tussen gemeente en waterschap. Dit hiaat wordt erkend, maar onduidelijk is of op bestuursniveau maatregelen genomen gaan worden om deze situatie te wijzigen.
Het is niet onredelijk dat ondernemers bijdragen aan aanpassingen van de infrastructuur. Een goed voorbeeld is Ikea. Bij uitbreiding van filiaal Duiven nam het bedrijf een kwart van de kosten van de aanpassingen aan de infrastructuur voor zijn rekening.
2. De fysieke toestand van de verschillende wegen op dit moment blijft een punt van zorg. De Kruisweg is ook op het huidige verkeersaanbod niet berekend. Verkeer kan elkaar niet passeren en zeker fietsers vormen een kwetsbare groep. Ook op veel andere wegen is het asfalt langs de berm stuk gereden, zeker in de bochten.
Onduidelijk is wie verantwoordelijk is voor de grasbetontegels die zijn geplaatst in de bocht van de Galtheseweg naar de zandweg. Veel andere bochten en uitwijkplaatsen op de omringende wegen zouden ook gebaat zijn bij plaatsing van deze tegels en berm-/schrikblokken.
Zo'n punt is ook de Langstraat ter hoogte van nummer 4. De rand naast het asfalt is daar zo diep dat een (vracht)wagen die iets te ver uitwijkt serieus risico loopt van de weg af te raken en de dijk af te rijden.
3. In verband met de werkzaamheden aan de N498 is een omleiding aangegeven voor vrachtverkeer in de richting van verschillende met name genoemde bedrijven. De belangenvereniging vindt het jammer dat een dergelijke bewegwijzering niet als vaste oplossing wordt overwogen. Deze route gaat over de Langeweg (richting Ooltgensplaat), via de Fittersweg en een klein stukje Oudlandsedijk naar de Galathesedijk en de Bloksedijk. Van daaruit gaat een deel via Langstraat zuid naar de Galtheseweg en een deel rijdt door naar de Kruisweg/Heintjesweg.

BELANGENVERENIGING LANGSTRAAT E.O.

Geconstateerd wordt echter dat ook het nodige vrachtverkeer de weg naar de noordelijke ingang van de Galatheseweg (vanaf de Oudelandsedijk) weet te vinden (de Heintjesweg is dan via de Zandweg te bereiken).

4. De belangenvereniging zou ook graag zien dat niet-bestemmingsverkeer wordt geweerd vanaf de zuidkant van Langstraat (de Bloksedijk), aangezien verkeer vanuit Ooltgensplaat/Sluishaven door de navigatie door Langstraat wordt geleid. Momenteel staat op de kruising al een bord met 'Langstraat/Achthuizen' en 'Andere richtingen'. Dat bord lijkt niet het gewenste effect te sorteren. 'Doorgaand verkeer' is wellicht duidelijker.
5. Het is jammer dat nog steeds geen gezamenlijk overleg met de diverse ondernemers plaats heeft gevonden. Duidelijkheid over de behoeftes (nu en in de toekomst) van de verschillende bedrijven helpt bij het ontwikkelen van goede oplossingen. Een voorbeeld is de vraag hoe verkeersstromen nu precies gegenereerd worden. Wat gaat naar waar? Welke rol spelen de weegbruggen hierin? Zorgt de sluiting van de weegbrug aan de Blokseweg (Van Reijen) bijvoorbeeld voor extra verkeersbewegingen rond Langstraat naar/van de overgebleven weegbrug aan de Heintjesweg (Van Oorscot)?
6. De belangenvereniging had het waterschap eerder gevraagd om informatie over de belastbaarheid van de verschillende wegen, in het bijzonder de Langstraat. Wij hopen deze informatie alsnog te ontvangen.
7. De rol van navigatiesoftware bij de bestaande problematiek.
Het verkeersbesluit van 2012 m.b.t. de verplichte rijrichting voor vrachtverkeer ter hoogte van de Heintjesweg is voor zover het zich laat aanzien nooit gepubliceerd in de Staatscourant. De belangenvereniging heeft het waterschap gevraagd of zij kunnen bevestigen dat dat nu wel gebeurd is en ook juist zal gebeuren met komende wijzigingen. Het waterschap geeft aan dat dit tegenwoordig een nogal ondoorzichtig proces is, maar betwijfelt ook het nut van de exercitie. Het waterschap geeft hiervoor een aantal redenen:

- Niet alle chauffeurs gebruiken navigatiesoftware, het gaat vaak ook om lokaal verkeer
- Degenen die dat doen gebruiken vaak navigatiemateriaal voor personenvervoer, of verouderde versies
- Chauffeurs negeren de navigatie-aanwijzingen als zij weten dicht bij het doel te zijn
- Uiteindelijk moet men de borden volgen, niet de aanwijzingen

De belangenvereniging is een andere mening toegedaan en ziet wel degelijk voordelen, zeker nu vaker gebruik wordt gemaakt van 'live' navigatie als Google maps. Bovendien voorkomt het discussies van bewoners met chauffeurs als de situatie wél correct in de nieuwste software is opgenomen.

Google maps wordt geüpdatet op basis van Feedback berichten van gebruikers. Aangenomen mag worden dat verzoeken van overheidsorganen, ondersteund door on-line verkeersbesluiten, snel verwerkt worden. Enige informatie over het proces Verkeersbesluit > wijziging Navteq topografische database > update navigatiesysteem is te vinden op http://www.gps.nl/uit_productie/navtech_-_navteq.html.

De belangenvereniging dringt er dan ook op aan dat het waterschap het proces afrondt door te bevestigen dat genomen verkeersbesluiten ook daadwerkelijk zijn verwerkt door de bedrijven die de topografische informatie leveren t.b.v. navigatiesoftware.

