



Belangenvereniging Langstraat e.o.
Secretariaat: Langstraat 62a
3256 AM Achthuizen
T 06 12426012
E secretariaat@langstraat-dekeet.nl

Waterschap Hollandse Delta

Langstraat, datum

Verkeerscirculatieplan Galathese polder

Beste heer Timmers,

Allereerst de beste wensen voor 2021 en onze complimenten voor het voorliggende concept. We zijn enorm blij dat er nu een concreet plan ligt. Het plan doet ook recht aan een groot aantal van de wensen die door bewoners en ondernemers zijn geuit.

We hebben na ontvangst van de plannen via een online enquête onze bewoners om input gevraagd, en de response was met bijna 50% zeker goed te noemen. Aangezien de overgrote meerderheid van de respondenten de verkeerssituatie als problematisch tot heel problematisch beoordeeld, is het zeker hoopgevend dat iets meer dan de helft van de respondenten het circulatieplan in de basis positief beoordeelt.

Dat neemt niet weg dat er uiteindelijk ook heel veel vragen en opmerkingen zijn, maar gezien de omvang en complexiteit van de situatie ligt het voor de hand dat niet alles in één keer volledig kan worden afgedekt.

Wij hebben alle reacties - zowel die van de verkeerscommissie als die uit de enquête - hieronder per traject/locatie op een rij gezet.

Algemene vragen en opmerkingen

1. In het plan is alleen structurele meting en evaluatie meegenomen ter hoogte van Langstraat-zuid. Wij vinden dat dat ook op de volgende locaties zou moeten worden ingepland:
 - a. Galatheseweg - afgezet tegen de meetresultaten op LS zuid effectmeting m.b.t. de gewenste éénrichtingsroute;
 - b. Langstraat 'centrum' - effectmeting inrijverboden;

- c. Traject Kruisweg-Heintjesweg - effectmeting toename verkeersbewegingen indien gekozen wordt voor verminderd gebruik van de Zandweg.
2. Mocht uit evaluatie blijken dat de in het plan opgenomen maatregelen samen niet het gewenste effect sorteren, dan moeten vormen van toezicht en (periodieke) handhaving mogelijk zijn om gedragsverandering af te dwingen. In het verleden werden verzoeken in deze richting afgewimpeld met verwijzing naar de autonomie van de politie. Dat is voor ons niet acceptabel.
 3. Een aantal wegen en dijken die gebruikt gaan/blijven worden voor de routing van zwaar verkeer, zijn hiervoor structureel niet of niet voldoende geschikt. Wij vinden het belangrijk dat:
 - a. de effecten op de wegen én de aanliggende woningen blijvend gemonitord worden;
 - b. de aanwonenden ook persoonlijk worden meegenomen in de plannen, en
 - c. huiseigenaren niet de rekening gepresenteerd krijgen. Op basis van 0-metingen (staat muren, mate van verzakking) moeten bewoners - bij aantoonbare en significante schade - aanspraak kunnen maken op enige vorm van compensatie.
 4. Op meerdere locaties dan de in het plan gespecificeerde is het wegdek erg slecht is en/of de berm kapotgereden (met als gevolg meer plassen, grind en modder op de weg, en onveiligheid bij uitwijkmanoeuvres). Is er een algemene planning voor het wegonderhoud? In het verlengde hiervan: er moet er helderheid komen over de structurele belastbaarheid van de diverse wegen. De te verwachte slijtage is een gevolg van de verhouding belastbaarheid/belasting. Hierop moet onderhoud worden ingepland en gebudgetteerd.
 5. Het plan ziet vooral op de routing van vrachtverkeer en de verordeningen gelden technisch gezien niet voor landbouwverkeer. Echter, ook zwaar landbouwverkeer maakt deel uit van de problematiek. Het plan lost een aantal problemen dan ook niet op als niet op de één of andere manier ook gekeken wordt naar de agrarische goederenstroom. Het is daarbij uitdrukkelijk onze bedoeling om op een prettige manier tot een werkbare oplossing te komen, samen met de agrarische bedrijven die vormgeven aan onze mooie polder.
 6. Zijn er 'best practices' voor de invoer van het voorgestelde 'havenbewegwijzeringsstelsel'. Het is een uitdaging om chauffeurs bebording voorrang te laten geven aan de GPS.
 7. Wij wijzen er opnieuw op dat het laatste verkeersbesluit inz. Langstraat (Z -17-76265 / 69656) onvolledig is aangeleverd bij de Staatscourant. De bijlage waaraan in het stuk gerefereerd wordt, ontbreekt (*het instellen van een inrijverbod voor vrachtauto's aan de Kruisweg te Achthuizen door middel van het verkeersbord C7 zoals aangegeven op de bijgevoegde situatietekening*). Dit heeft er mede toe geleid dat in ieder geval één van de grote kaartenmakers het besluit niet direct heeft opgenomen. Het oudere verkeersbesluit is helemaal nooit in de Staatscourant gepubliceerd. Dergelijke slordigheden ondermijnen de effectiviteit van de maatregelen en leveren eindeloze discussies op met transporteurs. Het is een kwestie van goed bestuur dat ook deze laatste stap in het proces zorgvuldig wordt genomen, en bewaakt!

Traject bedrijven Heintjesweg

1. Wij zijn verbaasd over het 'schrappen' van de Zandweg. Bewoners van de 'slinger' Langstraat/-Achthuizensedijk en de Kruisweg worden in het voorliggende plan geconfronteerd met een minimaal een verdubbeling aan passerend verkeer. Dat is gezien de situatie terplekke geen realistische oplossing. In het vorige overleg zijn twee alternatieven aangedragen die ook op veel steun van verschillende ondernemers konden rekenen. Zie de paragraaf 'Tenslotte' onderaan.
2. Nav 'Verbetering bocht' aansluiting Kruisweg-Langstraat zijn wij benieuwd naar de details: Wordt gedacht aan een ander type aansluiting (T ipv Y, zoals Langstraat-Heintjesweg, ivm

helling en onoverzichtelijkheid)? Hoe ver gaat de geplande verbetering in de richting van de Heintjesweg (ivm kapotte berm/ smalle weg, onoverzichtelijkheid)?

3. Traject Langstraat/Achthuisensedijk - wordt qua inrichting gedacht aan maatregelen om vrachtwagens - ook bij wegverbreding - voldoende afstand van woningen te laten houden?
4. Wij hebben eerder gevraagd om verbetering en (plaatselijke) verbreding van de Kruisweg ivm verkeersveiligheid op basis van de huidige verkeersdruk, niet bij verdubbeling. Deze weg moet in ieder geval snelheidsbeperkend worden ingericht, zowel ter hoogte van bebouwing als bij het passeren van andere weggebruikers.
5. De bedoeling van de aangegeven borden verboden voor vrachtverkeer (muv bestemmingsverkeer) op de Achthuisensedijk is ons niet duidelijk (locatie, richting).

Traject bedrijven Galatheseweg

1. Wij gaan ervan uit dat het verkeer op de 'kleine ring' in één richting wordt geleid. Hoe vindt vanaf de bedrijven bewegwijzering richting de 'afvoerroute' plaats?
2. Op de T-splitsing zou toch een duidelijk bord moeten komen voor alle verkeer komende vanaf de Galatheseweg met 'Doorgaand verkeer/N59' en 'Langstraat - '.
3. Er is geen wegverbetering gepland op de aansluiting Langstraat-Galatheseweg, maar deze afrit is nu al zwaar beschadigd. Het talud is kapotgereden en de betonblokken in de binnenbocht zijn grotendeels in de berm verzakt. Bij de aanliggende woningen veroorzaakt juist het over deze blokken stuiten van wagens trillingen en geluidsoverlast. Wij stellen daarom voor de blokken te verwijderen (op te schuiven) en deze bocht juist veel minder haaks te maken.
4. Op de Galatheseweg is de snelheid een probleem, doordat de weg voor het grootste deel recht en breed genoeg is. Het is belangrijk maatregelen te nemen om dit in de hand te houden - ter hoogte van bebouwing?

Traject bebouwde kom Langstraat

Het voorliggende plan ziet alleen op het weren van vrachtverkeer in de kern, maar er zijn nog een aantal andere problemen die daar spelen:

1. Ook landbouwverkeer en -of zoals recentelijk een aantal keren is gerapporteerd zwaar materieel voor weg- en wateronderhoud zorgen voor schade en overlast. Welke oplossingen zijn hiervoor te vinden? Bijv. heel de kern (net als nu de 'Onderberm') alleen toegankelijk maken voor bestemmingsverkeer van alle types (dus niet alleen vrachtverkeer). Dit weert als bijwerking ook de frequente rally-, oldtimer- en motortoertochten. (Ver)bouwwerkzaamheden van bewoners zullen altijd een bepaalde mate van zwaar bestemmingsverkeer genereren. Als de totale verkeersdruk afneemt en de snelheid wordt beperkt, kan ingezet worden op het daadwerkelijk verbreden van de weg door het terugdringen van berm, het snoeien van bomen en hagen, en in bepaalde gevallen het parkeren op eigen terrein. Een andere optie is het creëren van stopplekken aan weerszijde van de kern, van waaruit vrachtwagen(combinatie)s bouwmaterialen met de heftruck kunnen bezorgen.
2. De populariteit van (de botenhelling bij) Sluishaven in combinatie met het negeren van het bord 'doorgaand verkeer' vanaf Sluishaven/Ooltgensplaat, levert veel onnodige passanten op, waaronder auto's met botentrailers. Ons dringende advies zou zijn om Sluishaven ook een bedrijfsnummer te geven en daarnaar op de borden te verwijzen. De borden doorgaand verkeer zouden bijvoorbeeld een onderbord N59 kunnen krijgen.

3. Te hoge snelheid van personenvervoer levert gevaarlijke situaties op op de Langstraat en de Beatrixstraat, zeker in combinatie met de onoverzichtelijke kruising van beide. Een aantal bewoners suggereert fysieke maatregelen (wegversmallingen, drempels, spiegel), maar deze maatregelen hebben ook allemaal ongewenste bijwerkingen (plaatselijke snelheidsverhoging, trillingen, schijnveiligheid). We staan dus open voor echt innovatieve oplossingen.
4. De 'punaise' op de kruising Langstraat-Beatrixstraat zorgt voor extra trillingen (zeker ook door stuiten van aanhangers). Dit probleem is al jaren bekend en deze bult moet nu toch echt eens vervangen worden door een 'vlakke' vierkante markering van de kruising.
5. De huizen langs de 'onderberm' hebben de voordeuren en postbussen afwisselende aan de onderberm of langs de dijk. Pakketbezorgers rijden vaak zoekend op-en-neer en keren over de taluds. Wij adviseren informatieborden aan beide zijden van de ingang van de onderberm, voor welke huisnummer(reeksen) men onderlangs of bovenlangs moet zijn.
Keren over het talud aan de noordzijde moet met fysieke maatregelen worden ontmoedigd. De t-splitsing met de Galatheseweg moet worden aangepast (afgraven deel talud), zodat het makkelijk en veilig is om hier in één keer te draaien.
6. Wij zien een risico m.b.t. de bouwwerkzaamheden t.b.v. perceel Langstraat 60, waarvoor recentelijk een bouwvergunning werd verleend. Goede communicatie en overleg tussen bewoners, aannemer en overheden is nodig om dit project met een minimum aan overlast en gevaarlijke situaties te laten verlopen.

Tenslotte

Een aantal in de eerdere bijeenkomst geopperde alternatieven komt niet terug in het voorliggende plan. Wij begrijpen dat er altijd een afweging is: belangen van verschillende groepen bewoners, financiële overwegingen, planologische (on)mogelijkheden... Ter bevordering van de acceptatie van het plan - en om voortdurende discussies te voorkomen - vinden wij dat het goed als die zaken helder worden benoemd, en terugkoppeling wordt gegeven *waarom* die plannen het niet zijn geworden.

- a. De mogelijkheden om bepaalde 'eigen wegen' in te zetten voor het bereikbaar maken van bedrijven (zoals de Sluisweg voor de Galatheseweg).
- b. Verkeer voor de Heintjesweg aanvoeren via de Kruisweg en afvoeren via de Zandweg. Deze oplossing is in 2018 al ter tafel gekomen en werd gesteund door de diverse ondernemers. Zij hadden al land afgestaan om verbreding van deze weg mogelijk te maken. De weg zou ter hoogte van Achthuisen iets omgelegd worden om beter aan te sluiten op de Achthuisensedijk, en eventueel zelfs op de (door te trekken) Lageweg.
- c. Verkeer voor de Heintjesweg routeren via een nieuw te creëren aansluiting met de Blokseweg vanaf de Achthuisensedijk ter hoogte van de Heintjesweg. Deze weg zou de - al gedeeltelijk verharde - eigen weg volgen, achter de kassen van Van Vugt.
- d. Het ontlasten van de Kruisweg door verkeer vanaf de Heintjesweg weg te leiden via de Zandweg in de richting van de Galatheseweg.

Resumerend

Wij zijn blij dat er nu een ambitieus concept ligt waarmee veel pijnpunten worden aangepakt. Wij zien daarbij wel ruimte voor verbetering en aanvulling. Op één punt (traject bedrijven Heintjesweg) zijn wij van mening dat de geplande oplossing niet wenselijk is.

Met vriendelijke groet,

Belangenvereniging Langstraat e.o.
Verkeerscommissie

Annemieke Lemaire
Secretaris