

Onderzoek landbouwverkeer Hoeksche Waard

Eindrapport

25 januari 2018



Hoeksche Waard

Vastgesteld door de Regionale Projectgroep
Verkeersveiligheid Hoeksche Waard op 1 februari 2018

TRIDÉE
ADVISEURS IN DUURZAME MOBILITEIT

Documentbeschrijving

Titel	Onderzoek landbouwverkeer Hoeksche Waard
Ondertitel	Eindrapport
Aantal pagina's	33
Publicatienummer	1794
Datum	21 december 2017
Auteurs	Koos Louwerse, Benjamin Schaipp
Opdrachtgever	Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid Hoeksche Waard
Contactpersoon	Mv. D.L.U. van Oss; Mw. A.Kooij-Vermeer

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
2	Regionaal netwerk landbouwroutes.....	6
3	Knelpunten landbouwverkeer	9
	3.1 Inventarisatie knelpunten	9
	3.2 Typen knelpunten en oplossingsrichtingen:	9
	3.3 Knelpunten op het regionale netwerk	15
4	Prioritering	29
5	Procesvoorstellen en vervolg.....	30
6	Bijlage.....	31
	6.1 Overzichtstabel regionale knelpunten.....	31
	6.2 Lokale knelpunten buiten het regionale netwerk	32
	6.3 Documenten.....	35

1 Inleiding

De Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid Hoeksche Waard (RPV HW) heeft in september 2017 opdracht verleend aan het adviesbureau TRIDÉE om de belangrijkste routes waarvan het landbouwverkeer gebruik maakt te inventariseren en de knelpunten met het landbouwverkeer in de regio te onderzoeken. Het betreft een project uit het Meerjaren Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2017-2019 (MPV).

Bij landbouwverkeer gaat het enerzijds om de belangen van de agrarische sector bij een goede bereikbaarheid van agrarische bestemmingen, met (van oudsher en nog steeds) een grote economische betekenis voor de Hoeksche Waard. En anderzijds om de belangen van de bewoners in het gebied (zowel in de kernen als in het buitengebied) en van de andere weggebruikers (fietsers, automobilisten, vrachtverkeer, OV), zowel binnen als buiten de bebouwde kommen. Kortom, het gaat om (soms complexe) afwegingen tussen bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Afwegingen waarbij ook nog eens verschillende wegbeheerders betrokken zijn, met elk hun eigen belangen.

Het is dan ook mooi dat de RPV HW nu het voortouw neemt om dit onderzoek samen met alle partijen op te pakken en ook nadrukkelijk alle belangen een stem en een passende plek te geven in het project. Zorgen voor een zo breed mogelijk draagvlak - consensus over problemen en oplossingsrichtingen - zien wij nadrukkelijk als een belangrijk doel van het project.



2 Regionaal netwerk landbouwroutes

De eerste stap is het inventariseren van de routes die het landbouwverkeer het meest gebruikt. Het gaat om het in kaart brengen van een regionaal netwerk van routes die gebruikt worden voor doorgaand landbouwverkeer: verplaatsingen met landbouwvoertuigen (voor agrarische doeleinden of anderszins) door loonwerkers en agrariërs over grotere afstanden binnen de regio. Het gaat dus niet om de alle wegen die worden gebruikt voor de lokale verplaatsingen van agrariërs van en naar hun percelen.

Het doel van het opstellen van een regionaal netwerk landbouwverkeer is om:

- het doorgaand landbouwverkeer te concentreren op een beperkt aantal routes, waarop deze verplaatsingen met landbouwvoertuigen vlot en (en voor alle weggebruikers) veilig kunnen worden afgewikkeld
- het gebruik van deze routes door de landbouwbranche te stimuleren
- de knelpunten op dit netwerk zoveel mogelijk op te lossen (inspanning wegbeheerders) en tot die tijd daar op een gepaste manier op te anticiperen (inspanning landbouwbranche)

In de Hoeksche Waard bestaat geen overzicht van de routes die agrariërs en loonwerkers gebruiken voor het landbouwverkeer. Om die routes te inventariseren, organiseerden we een tweetal bijeenkomsten: een over het landbouwverkeer in het gebied ten oosten van de A29 en een over het gebied ten westen van de A29. Hiervoor werden, in nauw overleg met de brancheorganisaties LTO en CUMELA en Plattelandsjongeren Eurodelta, telkens een aantal agrariërs en loonwerkers uitgenodigd die het gebied goed kennen. Daarnaast namen ook vertegenwoordigers deel namens de wegbeheerders in het gebied (gemeenten, waterschap, provincie). ook werd een vertegenwoordiger namens de politie uitgenodigd.

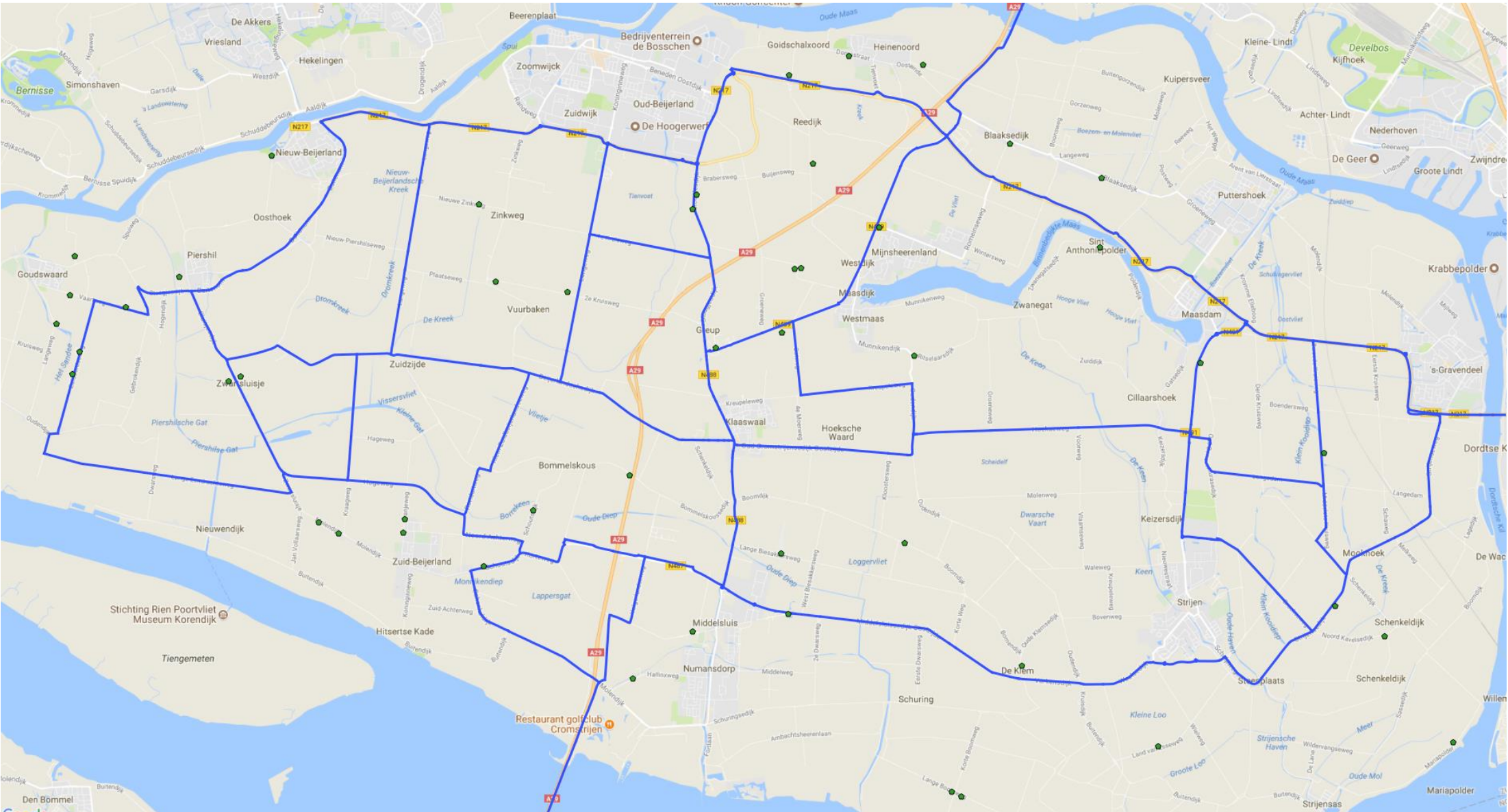
Tijdens deze sessies werkten we op een grote kaart van het gebied op tafel en tekenden samen de belangrijkste routes in, alsook de belangrijkste herkomsten en bestemmingen. Daarna inventariseerden we ook de knelpunten die er in het gebied (incl. grensoverschrijdende routes) worden ervaren door de landbouwsector en door de wegbeheerders en politie. Bij ieder knelpunt vroegen we ook alvast naar suggesties voor mogelijke oplossingsrichtingen.

Aansluitend op deze sessies werden in nauw overleg met de gemeenten ook een drietal bijeenkomsten voor inwoners en vertegenwoordigers van relevante lokale maatschappelijke organisaties (waaronder dorpsraden) georganiseerd: een voor de gemeente Binnenmaas, een voor Strijen en Cromstrijen samen, en een voor Oud-Beijerland en Korendijk samen. Tijdens de bijeenkomsten inventariseerden we de knelpunten die bewoners en weggebruikers ervaren en noteerden ook suggesties voor mogelijke oplossingsrichtingen.

Het geïnventariseerde netwerk hebben we vervolgens beoordeeld op regionale maaswijdte en consistentie. Het resultaat is de netwerkkaart die wordt getoond op de volgende pagina. Het betreft routes die nu al intensief gebruikt worden en die



tevens de wensroutes zijn voor de toekomst (tenzij uit het Onderzoek Vorkenstructuur 2018 alternatieve routes naar voren komen).



Regionaal Netwerk Landbouwroutes Hoeksche Waard 2018 (groene punt: grote bedrijven en bestemmingen met veel landbouwverkeer)



3 Knelpunten landbouwverkeer

3.1 Inventarisatie knelpunten

Zoals in het voorgaande hoofdstuk al is uitgelegd hebben we zowel de twee sessies met agrariërs, loonwerkers en vertegenwoordigers namens wegbeheerders en politie, als de drie bewonersbijeenkomsten benut om de knelpunten te inventariseren die worden ervaren met landbouwverkeer.

Het resultaat van deze inventarisatie zijn 41 knelpunten die zijn gelegen op het regionale netwerk van landbouwroutes. Deze behandelen we in paragraaf 3.3, waarbij we ook oplossingsrichtingen schetsen. Daarnaast zijn er ook nog 14 lokale knelpunten opgetekend; knelpunten die dus niet op het regionale landbouwroutenetwerk liggen. Deze behandelen we in paragraaf 3.4. Maar eerst geven we in paragraaf 3.2 een algemene beschrijving van de 11 typen knelpunten waar het om gaat en van de meest voor de hand liggende mogelijke oplossingsrichtingen per knelpunttype.

3.2 Typen knelpunten en oplossingsrichtingen:

I. Landbouwverkeer op dijken met woningen

Knelpunt:

De bewoners van de historische dijken ervaren overlast van snel rijdend en zwaar vracht- en landbouwverkeer. Aan deze dijken staan niet-onderheide dijkwoningen die deels in de dijk zijn gegraven en een geheel met het dijklichaam vormen, waardoor ze gevoelig zijn voor trillingen en schokken, met als gevolg scheuren, verzakkingen en lekkages. De voorgevels met ramen en deuren grenzen pal aan de weg, waardoor passerend verkeer voor de bewoners overlast geeft: geluidshinder, stank en luchtverontreiniging. Aangebrachte niveauverschillen (zoals verkeersdrempels, geultjes, richels, putjes, e.d.) en achterstallig onderhoud (zoals slecht wegdek of een afgesleten deklaag, gaten in het wegdek of de oneffen afwerking daarvan met bijv. klinkers) verergeren de problemen. Bovendien zijn deze dijkwegen ter hoogte van de bebouwing vaak zodanig smal dat de bewoners een voetpad missen en passerende fietsers een adequate fietsvoorziening (fietspad of fietsstrook), hetgeen regelmatig leidt tot verkeersonveilige situaties.

Oplossingsrichtingen:

1. Op korte termijn:

- Effectieve snelheid reducerende maatregelen en verkeersveilige inrichting in overleg met de bewoners, vertegenwoordigers van de branche (CUMELA, LTO en plattelandsjongeren) en VVN (evt. buurtgerichte actie).
- Afspraken met de branche over aanhouden van een snelheid van 25 km/u door landbouwvoertuigen ter hoogte van de bebouwing op dijkwegen.

2. Op langere termijn:

- Alternatieve route realiseren voor landbouwverkeer, incl. afspraken met loonwerkers en agrariërs over het gebruik daarvan.
- Afspraken over betere handhaving op snelheid (tijdelijk en na eventuele herinrichting), zodra kentekening van landbouwvoertuigen een feit is.

II. Landbouwverkeer door dorpskernen

Knelpunt:

Bewoners van sommige wegen in de dorpskernen ervaren overlast (geluid, trillingen) die samenhangt met de inrichting van de weg. Op sommige plekken ervaren voetgangers of fietsers onveilige situaties, omdat adequate voorzieningen voor voetgangers of fietsers ontbreken.

Oplossingsrichtingen:

1. Op korte termijn:

- Effectieve snelheid reducerende maatregelen en verkeersveilige inrichting in overleg met de bewoners, vertegenwoordigers van de branche (CUMELA, LTO en plattelandsjongeren) en VVN (evt. buurtgerichte actie).
- Afspraken met de branche over aanhouden van een snelheid van 25 km/u door landbouwvoertuigen ter hoogte van de bebouwing op dijkwegen.

2. Op langere termijn:

- Alternatieve route realiseren voor landbouwverkeer, incl. afspraken met loonwerkers en agrariërs over het gebruik daarvan.
- Afspraken over betere handhaving op snelheid (tijdelijk en na eventuele herinrichting), zodra kentekening van landbouwvoertuigen een feit is.

III. Landbouwverkeer op smalle wegen met veel fietsers

Knelpunt:

Het landbouwverkeer heeft oponthoud en leidt tot risicovolle onveilige situaties door het passeren van fietsers en van tegemoetkomende auto's, vrachtauto's en andere landbouwvoertuigen. Ook worden de bermten kapot gereden.

Oplossingsrichtingen:

1. Op routes van het regionaal netwerk landbouwverkeer met veel fietsers moeten bij voorkeur vrijliggende fietspaden worden aangelegd.

2. Waar dit niet kan, moet het landbouwverkeer twee naast elkaar rijdende fietsers of tegemoetkomend autoverkeer of vrachtverkeer veilig kunnen passeren. De 60 km/u wegen van het regionaal landbouwrouthenetwerk moeten daarom minstens 5,5 meter breed zijn. (Zie CROW Handreiking Landbouwverkeer, pag. 54.) Ook verdient het aanbrengen van 0,6 meter bermverhardingselementen aan weerszijden aanbeveling, zodat ook twee landbouwvoertuigen elkaar kunnen passeren zonder de bermten kapot te rijden.

IV. Landbouwverkeer op overige smalle wegen

Knelpunt:

Het landbouwverkeer heeft moeite met het passeren van tegemoetkomende auto's en andere landbouwvoertuigen. Dit leidt tot oponthoud en risicovolle onveilige situaties. Ook worden de bermten kapot gereden.

Oplossingsrichtingen:

1. Landbouwverkeer op de routes van het Regionaal Net Landbouwverkeer moet tegemoetkomend autoverkeer of landbouwverkeer veilig kunnen passeren. De 60 km/u wegen van het regionaal landbouwrouthenetwerk moeten daarom minstens 5,5 meter breed zijn, of bij lage intensiteit bermverharding en voldoende passeerplaatsen. (Zie CROW Handreiking Landbouwverkeer, pag. 54.) Ook verdient het aanbrengen van 0,6 meter bermverhardingselementen aan weerszijden aanbeveling, zodat ook twee landbouwvoertuigen elkaar kunnen passeren zonder de bermten kapot te rijden.

2. Waar dit niet kan, moet de weg zoveel als mogelijk worden verbreed, met aan weerszijden bermverhardingselementen en moeten op redelijke afstand van elkaar passeerplaatsen worden aangelegd.

V. Landbouwverkeer op 80 km/u wegen

Knelpunten:

1. Onveilige situaties door oprijdend en afslaand landbouwverkeer vanaf landbouwpercelen met rechtstreekse aansluitingen op een 80 km/u weg.
2. Onveilige situaties door inhalen van landbouwverkeer op een 80 km/u weg.

Oplossingsrichtingen:

1. Weghalen perceelaansluitingen (zorgen voor perceelaansluitingen via andere zijde van het perceel) of ontsluiten percelen via aanleg parallelweg langs 80 km/u weg of verbreden in/uitritten van percelen of aanleg invoegstroken (zodat het landbouwvoertuig bij op/afrijden geen gebruik hoeft te maken van de andere weghelft).
2. Aanleggen van passeerstroken, waar landbouwvoertuigen gebruik van kunnen maken, zodat ander verkeer hen kan inhalen.

VI. Voor landbouwverkeer onveilige en/of lastige punten: onoverzichtelijke kruispunten, krappe bochten of versmallingen, e.d.

Knelpunt:

Onveilige situaties en lastige manoeuvres voor landbouwverkeer door onoverzichtelijke kruispunten, krappe bochten of versmallingen e.d.

Oplossingsrichtingen:

- onoverzichtelijke kruispunten: verwijderen obstakels die zicht belemmeren; plaatsen spiegel(s)
- krappe bochten: bocht verruimen, eventueel met bermverhardingselementen en/of verwijderen obstakels die zicht belemmeren
- krappe versmallingen: iets minder krap maken (maar dienen ook voor snelheidsremming overig verkeer) of vervangen door andere vorm van snelheidsremming
- steile drempels: iets verlagen (maar dienen ook voor snelheidsremming overig verkeer) of vervangen door andere vorm van snelheidsremming

VII. Achterstallig onderhoud aan wegen en bermen

Knelpunt:

Wegen met slecht wegdek, gaten of andere oneffenheden veroorzaken ter plaatse van bebouwing overlast voor bewoners langs bebouwde dijken of wegen in dorpskernen en (ook op weggedeelten zonder bebouwing) voor overlast en onveiligheid voor alle weggebruikers. (N.B. Is niet specifiek voor landbouwverkeer.)

Oplossingsrichtingen:

1. Scherpere controle op de kwaliteit van wegen door wegbeheerders en snellere actie om knelpunten vanwege achterstallig onderhoud te voorkomen en op te lossen, met prioriteit voor weggedeelten met bebouwing langs dijken en in dorpskernen en voor weggedeelten met veel fietsers.
2. Deugdelijke reparatie van het wegdek, zonder oneffenheden en met een goede afwatering, vooral in de nabijheid van bebouwing.

VIII. Snelheidsovertredingen door landbouwverkeer op bebouwde dijken en in dorpskernen

Knelpunt:

Te snel rijdend landbouwverkeer (o.a.) veroorzaakt overlast voor bewoners op bebouwde dijken en in dorpskernen en onveiligheid voor weggebruikers, in het bijzonder op smalle wegen met veel fietsers.

Oplossingsrichtingen:

1. Op korte termijn:

- Aanbrengen van effectieve snelheid reducerende maatregelen, in overleg met bewoners en branche
- Afspraken met loonwerkers en agrariërs over naleving van snelheidsregels, vooral op weggedeelten met bebouwing langs dijken en in dorpskernen en op weggedeelten met veel fietsers

2. Op lange termijn:

- Afspraken over betere handhaving op snelheid (tijdelijk en na eventuele herinrichting), zodra kentekening van landbouwvoertuigen een feit is.

IX. Achtergelaten modder door landbouwverkeer

Knelpunt:

Modder van landbouwvoertuigen die op de weg achterblijft en niet zo snel mogelijk wordt verwijderd veroorzaakt onveilige situaties voor weggebruikers. Ophoping langs de weg zorgt voor extra onveiligheid voor weggebruikers. Spuiten op de dijkwegen laat de modder in de woningen en garages lopen.

Oplossingsrichtingen:

1. Met agrariërs en loonwerkers worden (via de brancheorganisaties LTO en CUMELA) afspraken gemaakt over te gebruiken schoonmaakmethoden.
2. De jaarlijkse campagne "Slik op de weg" wordt geïntensiveerd.
3. De wegbeheerders communiceren opnieuw het meldpunt aan de weggebruikers en zorgen voor voldoende capaciteit (controleurs) voor snelle actie naar agrariërs. Waar nodig wordt de politie gewaarschuwd (handhaving).

X. Gevoerde verlichting door landbouwvoertuigen

Knelpunt:

Landbouwvoertuigen zijn soms slecht verlicht; dat zorgt voor gevaarlijke situaties.

Oplossingsrichtingen:

1. Korte termijn:

- Jaarlijkse voorlichting over voeren van goede verlichting, eventueel gecombineerd met de fietsverlichtingscampagne in het najaar.

2. Lange termijn:

- Afspraken over betere handhaving op verlichting, zodra kentekening van landbouwvoertuigen een feit is.

XI. Onhandige locatie loonwerk- of agrarische productverwerkingsbedrijven

Knelpunt:

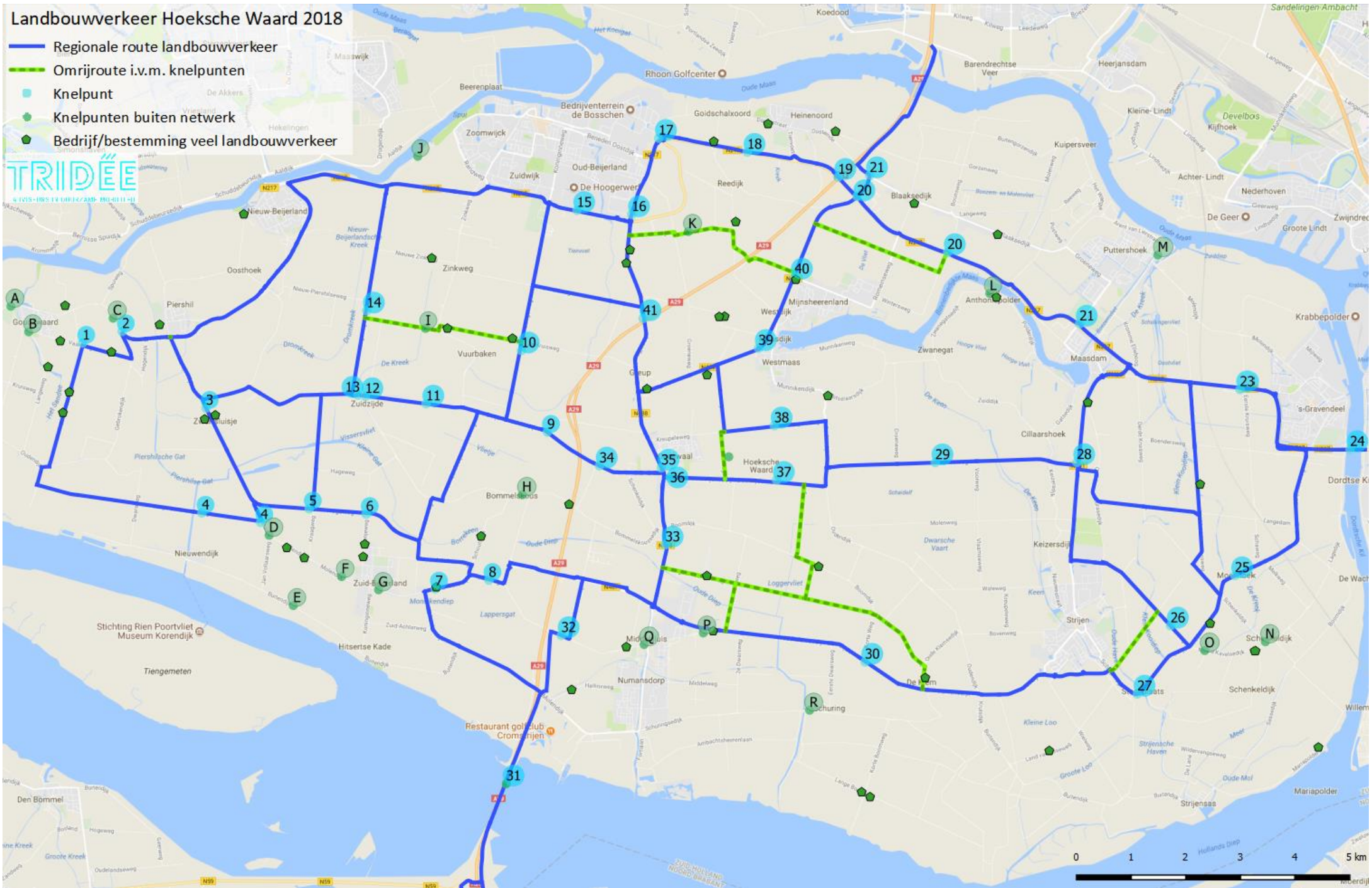
Sommige grote loonwerkbedrijven of agrarische productverwerkingsbedrijven hebben een aanrijroute naar het regionale landbouwnetwerk via dorpskernen, wat op sommige wegen zorgt voor overlast voor bewoners (geluid, trillingen) en onveiligheid voor voetgangers en fietsers (zie knelpunt II).

Oplossingsrichtingen:

Actief ruimtelijk beleid dat ervoor zorgt dat toekomstige vestigingen van dit type bedrijven voortaan zo dicht mogelijk bij de regionale landbouwroutes worden gerealiseerd, zonder dat zij overlast veroorzaken voor dorpskernen.

Landbouwerkeer Hoeksche Waard 2018

- Regionale route landbouwerkeer
- Omrijroute i.v.m. knelpunten
- Knelpunt
- Knelpunten buiten netwerk
- Bedrijf/bestemming veel landbouwerkeer





3.3 Knelpunten op het regionale netwerk

Hieronder volgt een overzicht van de geïnventariseerde knelpunten, van west naar oost genummerd en gegroepeerd naar type knelpunten. Waar sprake is van een combinatie van verschillende knelpunten, nemen we die gelijk mee. Voor de omschrijving van het knelpunt en mogelijke Oplossingsrichtingen: zie de vorige paragraaf. Soms geven we locatie-specifieke aanvullingen.

Knelpuntnummering - locatieaanduiding

Zie de kaart op vorige pagina voor locatieaanduiding per knelpuntnummer.

Type knelpunten

- I.** Landbouwverkeer op dijken met woningen
- II.** Landbouwverkeer door dorpskernen
- III.** Landbouwverkeer op smalle wegen met veel fietsers
- IV.** Landbouwverkeer op overige smalle wegen
- V.** Landbouwverkeer op 80 km/u wegen
- VI.** Voor landbouwverkeer onveilige en/of lastige punten: onoverzichtelijke kruispunten, krappe bochten of versmallingen, e.d.
- VII.** Achterstallig onderhoud aan wegen en bermen
- VIII.** Snelheidsovertredingen door o.a. landbouwverkeer
- IX.** Achtergelaten modder door landbouwverkeer
- X.** Gevoerde verlichting door landbouwvoertuigen
- XI.** Onhandige locatie van loonwerkbedrijven of agrarische productverwerkingsbedrijven

Wegbeheerders:

PZH=Provincie Zuid Holland, **WS**=Waterschap Hollandse Delta, **Gem**=Gemeente, **RWS**=Rijkswaterstaat. (bron: www.rijkswaterstaat.nl/kaarten/wegbeheerders.aspx)

I. Landbouwverkeer op dijken met woningen

3. Zwartsluisje-Sluisjesdijk (WS/Gem). Knelpunttypen: I; VI; VII; VIII; IX.



Onveilig en overlast door (hard rijdend) landbouw-/ verkeer tussen de parkerende auto's; weinig snelheid remmende wegelementen; sommige bewoners parkeren

bewust de auto op de weg, waardoor landbouwverkeer soms niet kan passeren, met conflicten tot gevolg.

Oplossingsrichtingen:

- Integrale ontwerpogave, waarbij effectieve snelheidsremming en verkeersveilige inrichtingen worden onderzocht, samen met bewoners en branche.
- Snelheidsafspraken met branche.
- Alternatieve route Onderzoek Vorkenstructuur 2018.

7. Schoutdijk, Zuid-Beijerland (WS/Gem). Knelpuntypen: I; VI.



Oplossingsrichtingen: Heroverwegen landbouwroute Schenkeldijk-Molendijk na herinrichting Korteweg (fietspad) en openstelling Provincialeweg voor landbouwverkeer. Als de Schoutdijk-Schenkeldijk route blijft:

- Integrale ontwerpogave, waarbij effectieve snelheidsremming en verkeersveilige inrichtingen worden onderzocht, samen met bewoners en branche.
- Snelheidsafspraken met branche.
- Alternatieve route Onderzoek Vorkenstructuur 2018.

13. Zuidzijdsedijk, Zuidzijde (Gem). Knelpuntypen: I; VI.



Smalle Dijkweg, slechte zicht en moeilijk passeren door bochten, bomen en parkeervakken (deze zijn al krap ontworpen en er wordt vaak ernaast geparkeerd).

Oplossingsrichtingen:

- Ontwerp parkeervakken (en overige snelheidsremmers) onderzoeken met bewoners en branche en aanpassen
- Snelheidsafspraken met branche.

27. Steenplaats (Gem). Knelpuntype: I.



Smalle bewoonde dijkstraat, druk, veel parkeren, versmallingen, trillingen.

Oplossingsrichtingen:

- Alternatieve route onderzoeken in het kader van Alternatieve route (WSHD): Moricaansegweg-Broeksegweg (nu smal, veel fietsers, zie knelpunt 26 Broeksegweg).
- (Smalle wegvakken met Parkeervakken in de 30 zone zijn samen met bewoners en branche onderzocht en er is geen overeenstemming bereikt)
- Snelheidsafspraken met branche

32. Middelsluissedijk Westzijde, Numansdorp (WS). Knelpunttype: I.



Smal stuk tussen Derde Dwarsweg en Volgerlandsegweg met bomen, geparkeerde auto's, heg dicht op weg, fietsers

Oplossingsrichtingen:

- Overleg met bewoners en branche over parkeersituatie.

II. Landbouwverkeer door dorpskernen

35. Molendijk, Klaaswaal (Gem). Knelpunttype: II; III.



Smalle bebouwde weg, veel verkeer en fietsende scholieren, passeren lastig i.v.m. parkerende auto's (vooral westkant) en wachtrij bij file.

Oplossingsrichtingen:

Korte termijn: (afhankelijk van de planning randweg):

- Beperking snelheid en doorgaand sluipverkeer samen met bewoners en branche.
- Snelheidsafspraken met branche.

Lange termijn: varianten randweg Klaaswaal worden onderzocht in het Onderzoek Vorkenstructuur 2018.

36. Oud Cromstrijensedijk Oostzijde in de kern, Klaaswaal (Gem). Knelpunttype: II; VI.



Smalle weg met versmallingen (wachtrijen op de weg).

Oplossingsrichtingen: Korte termijn: heroverweging/herontwerp snelheidsremmers (pollers noordkant) i.v.m. filevorming, samen met bewoners

en branche, snelheidsafspraken met branche. Lange termijn: ontlasting kruispunt door randweg (Onderzoek Vorkenstructuur 2018)

III. Landbouwverkeer op smalle wegen met veel fietsers

8. Korteweg, Zuid-Beijerland (WS). *Knelpunttype: III; VI.*



III. Veel fietsers, fietsvoorziening ontbreekt. VI. Zicht vanuit Schoutsdijk beperkt door 1 wilg op de hoek en wilgenrij (staatkanten worden afwisselend om het jaar geknot) (foto's boven). Krappe bochten bajonet naar parallelweg Provincialeweg lastig inrijden (foto's beneden).

Oplossingsrichtingen:

- Korte termijn: zicht verbeteren, kappen wilg in de bocht onderzoeken en alle wilgen op de snelle wegen jaarlijks knotten;
- Korte termijn: aanleg fietspad;
- Provincialeweg wordt weer open gesteld voor landbouwverkeer (volgens WS rond 2018/2019)
- Lange termijn: onderzoek gestrekte Noord-Achterweg (Onderzoek Vorkenstructuur 2018).
- Snelheidsafspraken met branche.

18. N217 Provincialeweg (parallelweg) (PZH). *Knelpunttype: III.*



T.h.v. de steile drempels ontstaan onveilige situaties met fietsers (veel scholieren/forensen/racefietsers) die het landbouwverkeer deels inhalen of krap achter de voertuigen rijden (uit de wind).

Oplossingsrichtingen: drempels opnieuw bekijken en evt. afvlakken/aanpassen.

19. N217 Provincialeweg viaduct (fietspad)/A29 (PZH). Knelpuntype: III:



Landbouwverkeer op fietspad met veel fietsers, te smal.

Oplossingsrichtingen: korte termijn waarschuwingsborden op het fietspad; lange termijn: variantenonderzoek: verbreding parallelweg door herindelung rijbanen; of openstellen N217 voor landbouwverkeer op het viaduct in westelijke richting.

21. Reedijk/Blaaksedijk West (WS) Knelpuntype: III; VI.



Gevaarlijke bocht voor fietsers, omdat de fietsstrook in de bocht begint, waar brede landbouwverkeer de bocht ruim moeten nemen.

Oplossingsrichting: onderzoeken of fietspad tot na de bocht kan worden verlengd. Eventueel volledig vrij liggend fietspad richting de tunnel.

37. Oud Cromstrijensedijk Oostzijde buiten de kern, Klaaswaal (WS).

Knelpuntype: III.



Smalle weg met fietsers op de rijbaan; ontbrekende bermverharding.

Oplossingsrichtingen:

- aanleg vrijliggend fietspad
- verbreding van de weg evt. met fietsstroken 2.00 meter

41. Stougjesdijk, Westmaas (WS). Knelpuntype: III.

Smalle fietsstroken op smalle weg op drukke schoolfietsroute Klaaswaal-Oud-Beijerland, bij hoge snelheid verkeer.

Oplossingsrichtingen:

- aanleg vrijliggend fietspad
- verbreding weg evt. met fietsstroken 2.00 meter

IV. Landbouwverkeer op overige smalle wegen

1. Vaartweg, Goudswaard (WS). *Knelpuntype: IV.* (Kruispunt Langeweg, zie 6.1)



Oplossingsrichting: verbreden weg tot 5.50 meter, met bermverhardingselementen 0.60 meter aan weerszijden. Anders passeerplaatsen op redelijke afstand.

4. Lange Eendrachtweg, Zuid-Beijerland (WS). *Knelpuntype IV:*



Opmerking: en betere inrichting met veilig passeren ontlast ook Zwartsluisje
Oplossingsrichting: verbreden weg tot 5.50 meter, met bermverhardingselementen 0.60 meter aan weerszijden. Anders passeerplaatsen op redelijke afstand.

5. Hogeweg en Kraagweg, Zuid-Beijerland (WS). *Knelpuntype: IV; VII.*



Opmerking: Op de Kraagweg rijdt ook een bus en veel auto's die Zuidzijde mijden.
Fietsers klagen over de hoge snelheid op Hogeweg.

Oplossingsrichting: verbreden weg tot 5.50 meter, met bermverhardingselementen 0.60 meter aan weerszijden. Anders passeerplaatsen op redelijke afstand.

10. Langeweg, Oud-Beijerland (WS). *Knelpuntype: IV.*



Oplossingsrichting: verbreden weg tot 5.50 meter, met bermverhardingselementen 0.60 meter aan weerszijden. Anders passeerplaatsen op redelijke afstand.

14. Langeweg, Nieuw-Beijerland (WS). Knelpuntpunttype: IV.



Oplossingsrichting: verbreden weg tot 5.50 meter, met bermverhardingselementen 0.60 meter aan weerszijden. Anders passeerplaatsen op redelijke afstand.

26. Broekseweg, Strijen (WS). Knelpuntpunttype: IV.



Naast de beperkte breedte is ook het kruispunt met de Strijensedijk onoverzichtelijk. (foto 2)

Oplossingsrichting: verbreden weg tot 5.50 meter, met bermverhardingselementen 0.60 meter aan weerszijden. Anders passeerplaatsen op redelijke afstand. Zicht en bochtstralen op het kruispunt onderzoeken. Dient als alternatieve route voor Steenplaats.

31. Haringvlietbrug parallelweg (RWS/WS/Gem). Knelpuntpunttype: IV.



Smalle parallelweg; niet te passeren bij tegenverkeer (veel sluipverkeer in elke spits en andere drukke momenten). Er zijn bloktijden voor voertuigen >2,5m, maar ook dan staat het vaak vast.

Oplossingsrichtingen: variantenonderzoek om sluipverkeer te weren en vastlopen LBV te beperken (RPV/SOHW neemt contact op met RWS).

38. Kreupeleweg, Klaaswaal (WS). Knelpuntpunttype IV.



Oplossingsrichting: verbreden weg tot 5.50 meter, met bermverhardingselementen 0.60 meter aan weerszijden. Anders passeerplaatsen op redelijke afstand.

V. Perceelaansluitingen op 80 km/u wegen

15. N217 Kwakscheweg, Oud-Beijerland (PZH). Knelpuntpunttype: V.



Perceelaansluitingen op 80 km/u weg. Hoge auto-intensiteit 10-20.000voertuigen/etm.; in mindere mate ook op de Groeneweg en Ruisscheweg 5-10.000mvt./etm.

Oplossingsrichtingen: Variantenonderzoek:

- Weghalen perceelaansluitingen en zorgen voor perceelaansluitingen via andere zijde van het perceel.
- Aanleggen parallelweg langs 80 km/u weg.
- Langere wegopritten (rechtsaf), evt. gecombineerd met inhaalstroken.

VI. Voor landbouwverkeer onveilige en/of lastige punten: onoverzichtelijke kruispunten, krappe bochten of versmallingen, e.d.

2. Molendijk/ Steegjesdijk, Goudswaard (WS): Knelpuntpunttype: VI.



Krappe bocht voor landbouwverkeer.

Oplossingsrichting: bocht verruimen, eventueel met bermverhardingselementen.

4. Lange Eendrachtsweg/Zwartsluisje (WS): Knelpuntype: VI.



Geen zicht naar rechts (privé heg).

Oplossingsrichtingen: Afspraken WSHD met eigenaar over plicht heg <0,75m te snoeien; eventueel plaatsen spiegel(s).

6. Oranjeweg/Hogeweg, Zuid-Beijerland (WS) Knelpuntype: VI.



Geen zicht naar rechts (privé heg).

Oplossingsrichtingen: Afspraken WSHD met eigenaar over plicht heg <1,50m te snoeien; eventueel plaatsen spiegel(s).

12. Zuidzijdsedijk/Noorddijk, Zuidzijde (WS). Knelpuntype: VI.



Regelmatig parkeren op de bocht ten noorden van het parkeervak waardoor passeren onmogelijk/schade.

Oplossingsrichtingen: afspraken met omwonenden over vrij houden kruispunt.

16. Stougjesdijk/Polderlaan (Gem) Knelpuntype: VI.



Versmalling erg krap.

Oplossingsrichtingen: Evalueren, evt. meer landbouwvriendelijke herinrichting, maar wel snelheidsremmend voor overige verkeer.

**17. N217 Provincialeweg (parallelweg)/J.v.d.Heidenstraat (WS, Gem.,PZH)
Knelpunttype: VI.**



Oversteek lastig i.v.m. smalle middenberm en hoge intensiteit op oversteek (richting Oud-Beijerland)

Oplossingsrichtingen: evalueren oversteek (hoe vaak is dit een probleem?)
herinrichting zoals bredere opstelstrook zou hoge kosten vergen).

20. N217 Provincialeweg (parallelweg) / Reedijk (parallelweg) en /Vrouwe Huisjesweg (PZH/WS) Knelpunttype: VI.



Oversteek lastig, krappe bocht/opstelruimte/borden (fietspad soms bezet) en korte groentijd.

Oplossingsrichtingen: onderzoek naar bochtstralen en opstelruimte en haalbaarheid langere groentijd oversteek.

**22. N217 Rondweg (parallelweg) /Sportlaan, Puttershoek (PZH/Gem.)
Knelpunttype: VI.**



Oversteek lastig omdat de rotonde en de Sportlaan druk zijn (verkeer Puttershoek).

Oplossingsrichtingen: evalueren intensiteit en daadwerkelijke wachttijd, evt. vervallen.

25. Mookhoek (Gem). Knelpuntype: VI.



Versmallingen/pollers worden regelmatig kapot gereden en de overblijvende eilandjes/varkensruggen zijn slecht te zien (vooral voor fietsers gevaarlijk).
Oplossingsrichtingen: effectieve snelheidsremmer aanbrengen; Aanbrengen reflectoren/verlichting op eilandjes/varkensruggen

28. Trambaan/Hoekseweg/Cillaarswegje, Cillaarhoek (PZH/WS) Knelpuntype: VI.



Kruispunt ook na reconstructie (2016) lastig. Voorrang onoverzichtelijk, smalle bocht op fietspad (dode hoek).

Oplossingsrichtingen: evaluatie met branche: eventueel verruimen bocht en opstelruimte vanuit Cillaarswegje.

33. Rijksweg, Numansdorp (PZH) Knelpuntype: VI.



Onoverzichtelijke krappe S-bocht.

Oplossingsrichting: ruimer herinrichten i.s.m. randweg Klaswaal vorkstructuur.

34. Oud-Cromstrijensedijk Westzijde/ Korteweg-West, Klaaswaal (WS) Knelpuntype: VI.



Kruispunt krap, parkeren dicht op het kruispunt.

Oplossingsrichting: onderzoek parkeervakken beperken en bocht half verharderen.

**39. N489 parallelweg Smitsweg/Van Koetsveldlaan, Mijnsheerenland (PZH/WS)
Knelpunttype: VI.**



Oversteek van/naar kruispunt lastig.

Oplossingsrichtingen: wordt aangepast i.v.m. reconstructie N489.

40. N489/Doesburgerweg (PZH/WS) Knelpunttype: VI.



Aansluiting krap.

Oplossingsrichtingen: wordt rotonde i.v.m. reconstructie N489.

VII. Achterstallig onderhoud aan wegen en bermen

9. Beijerlandschedijk/Oud-Cromstrijensedijk Westzijde (WS) VII.



Smalle weg, bomen dicht op de weg en soms laag gesnoeid, waardoor brede voertuigen in het midden rijden of omrijden via Bommelskousedijk (onwenselijk).

Oplossingsrichtingen: regelmatig snoeien; nieuwe bomen met grotere afstand planten.

11. Zuid-Beijerlandsedijk, Zuidzijde (WS). Knelpunttype: VII, (III)



Fietspad slecht onderhouden, veel fietsers rijden (daarom?) op de dijkweg, die te smal is om veilig te passeren.

Oplossingsrichtingen: onderhoud fietsroute na onderzoeken oorzaken.

29. Hoekseweg, Cillaarshoek (WS) VII:



Veel hobbels, berm onverhard.

Oplossingsrichting: wordt afgewaardeerd naar 60km/u. Snelheidsremmende voorzieningen worden onderzocht.

30. Middelsluisdijk Oostzijde, Numansdorp (WS) (+alternatieve route Lange Biesakkersweg) VII:



Bomen dicht op de smalle dijk en te laag gesnoeid, passeren gevaarlijk.

Oplossingsrichtingen:

A) alternatieve wensroute Lange Biesakkersweg (groene stippellijn) onderzoeken (smalle stukken) en optimaliseren. Deze zou beter geschikt zijn i.v.m. minder woningen en bomen.

B) nieuwe bomen met meer afstand tot de weg (>1,5m) en snoeipatroon onderzoeken (4,5m hoog, regelmatig); evt. passeerstroken op zichtbare afstanden onderzoeken.

Overig

23. N217 Maasdamseweg (PZH).



Geen landbouwvoorziening op drukke provinciale weg (10-20.000mvt./etm.), hoge snelheid door langgerekte stukken, gevaarlijk inhalen van landbouwvoertuigen door autoverkeer; geen bermverharding, uitwijken lastig.

Oplossingsrichtingen: Onderzoek hoe vaak dit gebeurt, evt. variantenonderzoek inhaalstroken/vakken/bermverbreding

24. N217 Kiltunnelweg (PZH).



Voor autoverkeer onverwacht landbouwverkeer in de tunnel, bij korte zicht en hoge snelheid. Waarschuwbord en snelheidsverlaging werkt vaak niet en niet in oostelijke richting.

Oplossingsrichting: onderzoek nieuwe techniek waarschuwbord-/snelheidsbord, verlichting rechter rijstrook verbeteren. Meenemen in grootschalige renovatie Heinenoordtunnel

4 Prioritering

Een prioritering van de boven genoemde knelpunten helpt de wegbeheerders bij het efficiënt en doelgericht uitvoeren van verbeteringen. De prioritaire knelpunten zijn in de tabel in de bijlage van hoofdstuk 6 gemarkeerd.

We stellen voor om de **knelpunten in de categorieën I t/m III** (13 knelpunten) met prioriteit nader uit te werken, omdat hier de hoogste urgentie ligt voor kwetsbare verkeersdeelnemers, namelijk in woonkernen en op drukke fietsroutes. Vier van deze knelpunten kwamen ook naar voren in een overzicht van ongevalcijfers van **de politie**: Knelpunt 3 (Zwartsluisje/Sluisjesdijk), Knelpunt 20 (N217/N489), Knelpunt 8 (N487 t.h.v. A29), Knelpunt 35 (Klaaswaal N488/N489). Deze zouden daarmee een extra prioriteit verdienen.

De **knelpunten in categorie VI** betreffen specifieke kleine locaties, deze kunnen in veel gevallen als mogelijk 'quick wins' worden aangeduid (10 knelpunten).

Verder hebben **branchevertegenwoordigers** tijdens de werksessies de volgende meest urgente knelpunten aangegeven: 3, 8, 13, 15, 19, 27, 35, 37, 38. Hiervan vallen alle punten in de boven genoemde prioritering, behalve **knelpunt 15** (kavel afritten N217) en de **knelpunten 37-38** (deze kunnen in samenhang met 35 Klaaswaal worden beschouwd).

Welke **kosten** er globaal gemoeid zijn met het aanpakken van de geïnventariseerde knelpunten kan pas worden berekend als er voor de knelpunten oplossingsrichtingen zijn gekozen en daar een eerste verkenning voor is uitgevoerd.

5 Procesvoorstellen en vervolg

1. **Vaststellen netwerk:** de RPV stelt het regionale landbouwnetwerk vast en dit wordt opgenomen in toekomstige gerelateerde regionale plannen op het gebied van mobiliteit of ruimtelijke ordening.
2. **Vaststellen knelpunten:** de RPV stelt de knelpuntenlijst vast; wanneer er een regionaal fietsnet is vastgesteld is het nuttig om de netwerken op elkaar te leggen en te kijken of dit nog tot aanpassingen in de knelpuntenlijst leidt.
3. **Jaarlijks overleg:** de voortgang van uitvoering van knelpunten wordt jaarlijks besproken in de RPV, waarbij ook vertegenwoordigers van de branche worden uitgenodigd.
4. **Onderzoek/monitoring:** voordat knelpunten worden aangepakt kan het nodig zijn om een beter inzicht te krijgen in het aantal landbouwvoertuigen dat van een bepaalde route gebruik maakt (onderzoek); na aanpak van een knelpunt kan het nuttig zijn om het effect van de gekozen aanpak te meten (monitoring).
5. **Participatief ontwerp:** bij herinrichtingen van infrastructuur worden branche en bewoners betrokken.
6. **Communicatie netwerk:** het vastgestelde netwerk en de gedragsregels, met name in de woonkernen en op fietsroutes, worden door de branche organisaties (CUMELA, LTO, Plattelandsjongeren) aan de leden gecommuniceerd.

6 Bijlage

6.1 Overzichtstabel regionale knelpunten

Nr.	Straat/kruispunt, kern	Wegbeheerder	Type knelpunt	Prioriteit	Quick win
1	Vaartweg, Goudswaard	WS	IV		
2	Molendijk/ Steegjesdijk, Goudswaard	WS	VI		x
3	Zwartluisje-Sluisjesdijk	WS, Gem	I; VI; VII; VIII; IX	x	
4	Lange Eendrachtweg, Zuid-Beijerland	WS	IV; VI		
5	Hogeweg en Kraagweg, Zuid-Beijerland	WS	IV; VII		
6	Oranjeweg/Hogeweg, Zuid-Beijerland	WS	VI		x
7	Schoutsdijk, Zuid-Beijerland	WS, Gem	I; VI	x	
8	Korteweg, Zuid-Beijerland	WS	III; VI	x	
9	Beijerlandschedijk/Oud-Cromstrijensdijk Westzijde	WS	VII		
10	Langeweg, Oud-Beijerland	WS	IV		
11	Zuid-Beijerlandsedijk, Zuidzijde	WS	VII (III)		
12	Zuidzijdsedijk/Noorddijk, Zuidzijde	WS	VI		x
13	Zuidzijdsedijk, Zuidzijde	Gem	I; VI	x	
14	Langeweg, Nieuw-Beijerland	WS	IV		
15	N217 Kwakscheweg, Oud-Beijerland	PZH	V	x	
16	Stougjesdijk/Polderlaan	Gem	VI		x
17	N217 Provincialeweg (parallelweg)/J.v.d.Heidenstraat	WS, Gem, PZH	VI		
18	N217 Provincialeweg (parallelweg)	PZH	III	x	
19	N217 Provincialeweg viaduct (fietspad)/A29	PZH	III	x	
20	N217 Provincialeweg (parallelweg) / Reedijk (parallelweg) en /Vrouwe Huisjesweg	PZH, WS	VI		x
21	Reedijk/Blaaksedijk West	WS	III; VI	x	
22	N217 Rondweg (parallelweg) /Sportlaan, Puttershoek	PZH, Gem	VI		x
23	N217 Maasdamseweg	PZH	overig		
24	N217 Kiltunnelweg	PZH	overig		
25	Mookhoek	Gem	VI		x
26	Broekseweg, Strijen	WS	IV		
27	Steenplaats (altern. route zie 26)	Gem	I	x	
28	Tambaan/Hoekseweg/Cillaarswegje, Cillaarshoek	PZH, WS	VI		x
29	Hoekseweg, Cillaarshoek	WS	VII		
30	Middelsluissedijk Oostzijde, Numansdorp	WS	VII		
31	Haringvlietbrug parallelweg	RWS, WS, Gem	IV		
32	Middelsluissedijk Westzijde, Numansdorp	WS	I	x	
33	Rijksstraatweg, Numansdorp	PZH	VI		x
34	Oud-Cromstrijensdijk Westzijde/ Korteweg-West, Klaaswaal	WS	VI		x
35	Molendijk, Klaaswaal	Gem	II; III	x	
36	Oud Cromstrijensdijk Oostzijde (in de kern), Klaaswaal	Gem	II; VI	x	
37	Oud Cromstrijensdijk Oostzijde buiten de kern, Klaaswaal	Gem	III	x	
38	Kreupeleweg, Klaaswaal	WS	IV		
39	N489 parallelweg Smitsweg/Van Koetsveldlaan, Mijnsheerenland	PZH, WS	VI		
40	N489/Doesburgerweg	PZH, WS	VI		
41	Stougjesdijk, Westmaas	WS	III	x	

6.2 Lokale knelpunten buiten het regionale netwerk

Dit betreft lokale knelpunten die niet regionaal met alle wegbeheerders worden afgestemd. Deze worden aan de wegbeheerders overgedragen voor de lokale afhandeling.

- A. **Westdijk/Achterweg**, Goudswaard (WS/Gem): stoep ontbreekt. Is doorgegeven aan de gemeente



- B. **Vaartweg/Langeweg**, Goudswaard (Gem): krappe bocht, als is deze verruimd, worden de paaltjes er nog regelmatig uit gereden



- C. **Sluisjesdijk/Kade**, Piershil (Gem): smalle dijkweg, veel geparkeerde auto's, kruispunt krap; vooral seizoen uien (augustus)



- D. **Molendijk/Jan Vollaarsweg**, Zuid-Beijerland (WS): groot snelwegbord geplaatst, beperkt de zicht op het kruispunt

- E. **Buitendijk**, Zuid-Beijerland (WS): veel fietsverkeer (o.a. Tiengemeten) en landbouwverkeer, smalle berm vaak dicht begroeid



- F. **Molendijk**, Zuid-Beijerland (WS/Gem): veel modder op de weg (vroeger vaker geruimd)



- G. **Dorpstraat** Zuid-Beijerland (Gem): veel overlast (knelpunten en oplossingsrichtingen zie Sluisjesdijk)



- H. **Noorddijk-Bommelskousedijk** (WS): smalle dijk met veel woningen, parkeren, privé heggen, overlast woningen, deels afkorting/alternatief voor Zuidzijdsedijk.



- I. **2^e Kruisweg – Plaatsweg**, Vuurbaken (WS): smalle weg en krappe bocht, zomers ook camping bezoekers. Wordt gereden als alternatief voor de route door Zuidzijde i.v.m. knelpunt daar



- J. **Spuijweg**, Oud-Beijerland (WS): sluipverkeer op smalle weg en veel fietsers (provinciale hoofdfietsroute Piershil-Oud-Beijerland)



- K. **Buijenseweg**, Oud-Beijerland (WS): veel fietsende scholieren, smal passeren lastig, route wordt gebruikt i.v.m. knelpunten langs de N217



- L. **Polderdijk, Antoniepolder**, Maasdam (WS): nieuw opslagpunt gepland, zorg voor te veel landbouwverkeer; stiltegebied en veel wielrenners; weg slecht onderhouden en smal. Op de Polderdijk in Maasdam wordt erg hard gereden o.a. door landbouwverkeer



M. **Molendijk-Schouteneinde en -Nassaulaan**, Puttershoek (Gem): (zie onderzoek en voorstel bewoners) overlast veel landbouwverkeer en vrachtwagens, die o.a. afkorten vanuit bedrijventerrein in 's-Gravendeel (i.p.v. via de N217).



N. **Schenkeldijk**, Schenkeldijk (Gem.): drie krappe kruispunten in de bocht i.c.m. geparkeerde auto's:



O. **Noordkavelsedijk-Kooilandsedijk**, Schenkeldijk (WS): smalle bocht, onoverzichtelijk



P. **Energieweg/Middelsluisdijk-Oostzijde**, Numansdorp (WS): op-/afrit Middelsluisdijk-O. krap, waardoor landbouwverkeer via straten met woningen naar de Energieweg omrijdt.



Q. **Middelsluisdijk-Westzijde**, Numansdorp (Gem): smal voor landbouwverkeer en divers verkeer.

R. **Schuringsedijk**: veel landbouwverkeer met seizoen piek, passeren lastig en overlast t.h.v. woningen. Op het kruispunt met de Schuringse Havenkade is de bocht krap en lopen landbouwvoertuigen soms vast.



6.3 Documenten

- Kaart wegbeheerders: www.rijkswaterstaat.nl/kaarten/wegbeheerders.aspx
- Stand van zaken studie Regionale Vorkstructuur Hoeksche Waard, PZH 08/2017
- RVVP Hoeksche Waard, Samenwerkingsorgaan Hoeksche Waard 2013
- Rapport Verkeersonveilige situatie Sluisjesdijk 17-44, VVN 2011 (opdracht bewoners)
- Onderzoek naar de ervaren verkeersoverlast Zwartsluisje/Sluisjesdijk te Korendijk, bewoners 11/2016
- NOTA Verkeersoverlast op bewoonde dijken in de HW, bewonerscomités Piershil en Zuid-Beijerland 11/2017
- Vrachtverkeer op de Sluisjesdijk/Zwartsluisje, Gemeente Korendijk 6/2016
- Vracht- en landbouwverkeer Puttershoek

Overige ontvangen informatie

- E-mails van bewoners uit Puttershoek
- E-mails van bewoners uit Zwartsluisje
- Verder zijn diverse aangedragen knelpunten verwerkt en besproken

