

**Aan**Gemeente Altena  
[REDACTED]  
[REDACTED]**Betreft**

Advies aansluiting Langestraat-Maasdijk in het kader van bestemmingsplan "Langestraat Wijk en Aalborg"

**Datum**

27 september 2022

**Van**

[REDACTED]

**Bijlage**

Details verkeerstellingen Langestraat september 2022

**Documentnummer**

120112.008-M03

## Inleiding

Bewoners van de Langestraat hebben in het kader van het voorontwerp bestemmingsplan "Langestraat Wijk en Aalborg" de vraag gesteld of de aansluiting van de Langestraat vanaf de Maasdijk volledig of alleen voor gemotoriseerd verkeer kan worden afgesloten.

Deze memo geeft antwoord op de volgende vragen:

1. welke knelpunten ervaren de bewoners?
2. in welke mate wordt de Langestraat nu als ontsluiting gebruikt vanaf de Maasdijk (inrijverbod)?
3. hoe veranderd die situatie bij realisatie van het bestemmingsplan?
4. leidt de toekomstige situatie tot onaanvaardbare knelpunten?
5. welke verkeersmaatregelen zijn noodzakelijk en haalbaar?

## Ervaren knelpunten

Bewoners van de Langestraat ervaren door de aansluiting van de Langestraat op de Maasdijk in de huidige situatie overlast en vrezan dat dit toeneemt bij realisatie van het bestemmingsplan. De overlast bestaat uit de volgende punten:

- er wordt op de Langestraat te hard gereden door de rechtstand en het ontbreken van verkeersmaatregelen;
- er wordt regelmatig geen voorrang verleent aan verkeer uit de Langestraat, ondanks dat bestuurders op de Maasdijk, komende vanuit oostelijke richting voorrang moet verlenen. Hierdoor zouden meerdere ongevallen zijn gebeurd. De volgende oorzaken worden aangegeven:
  - bestuurders vanaf de Langestraat zijn voor bestuurders op de Maasdijk (richting oost) lastig zichtbaar:
    - door het hoge gras in de bermen;
    - door de lagere ligging van de Langestraat (de Langestraat sluit met een helling aan op de Maasdijk);
  - hoge snelheid op de Maasdijk;
  - onbekendheid van veel verkeer met de plaatselijke verkeerssituatie;
- er ontstaan gevaarlijke situaties op en nabij het kruispunt, omdat de aansluiting (ondanks het inrijverbod voor gemotoriseerd verkeer vanaf de Maasdijk) wordt gebruikt door gemotoriseerd verkeer. De weg is niet ingericht voor verkeer in twee richtingen;
- kans op ongevallen neemt toe doordat de intensiteit bij realisatie van het bestemmingsplan fors zal toenemen.

## Huidige gebruik ontsluiting Langestraat

In september 2022 zijn verkeerstellingen uitgevoerd op de Langestraat. Daaruit blijkt dat het inrijverbod vaak en continu wordt overtreden en dat de Langestraat ook wordt gebruikt als ontsluiting van woningen en/of bedrijven die niet langs de Langestraat liggen. De gedetailleerde resultaten zijn opgenomen in de bijlage. Samenvattend:

- halverwege de Langestraat rijden ongeveer 440 motorvoertuigen per werkdag. Dit is meer dan op basis van het aantal woningen langs de Langestraat mag worden verwacht (ongeveer 200 motorvoertuigen, gebaseerd op 25 woningen met een verkeersproductie van 7,8 bewegingen per weekdag);
- dit is ongeveer 35% van het verkeer dat ook nog rijdt bij de aansluiting op de Polstraat/Kortestraat;
- bij de aansluiting van de Langestraat op de Maasdijk rijdt ongeveer dezelfde hoeveelheid verkeer (ongeveer 410 motorvoertuigen per werkdag);
- op weekenddagen rijdt er minder verkeer: ongeveer 300 motorvoertuigen per etmaal;
- per etmaal overtreden ongeveer 100 (werkdag) tot 70 (weekenddagen) motorvoertuigen het inrijverbod vanaf de Maasdijk;

- het verschil in overtredingen van het inrijverbod tussen een werkdag en weekenddag is beperkt (ongeveer 25 voertuigen). Daaruit blijkt dat de overtredingen nauwelijks gerelateerd zijn aan doorstromingsproblemen op rotonde Kromme Nol;
- de overtredingen vinden verdeelt over de dag plaats, met gemiddeld 3 tot 4 motorvoertuigen per uur, met tijdens de werkdagen uitschieters tot 10 tot 15 motorvoertuigen. Het aantal overtreders volgt grofweg het normale dag patroon en zijn dus niet afhankelijk van dal- of spitsuren.

## Toekomstig gebruik Langestraat

Met de realisatie van het bestemmingsplan “Langestraat Wijk en Aalburg” neemt de intensiteit op de Langestraat-noord toe tot ongeveer 900 motorvoertuigen per etmaal. Op de Langestraat-zuid neemt de intensiteit tot ongeveer 465 motorvoertuigen per werkdag, waarvan maximaal ongeveer 150 het inrijverbod zullen negeren.

De verwachting is dat er op de Langestraat-noord ongeveer 475 motorvoertuigen en op het zuidelijke deel ongeveer 55 motorvoertuigen bewegingen bij zullen komen. Uitgangspunt daarbij is de verkeersproductie van 533 verkeersbewegingen per dag, zoals opgenomen in het Verkeerskundig advies Langestraat Wijk en Aalburg (20 mei 2022). De inschatting is dat 10% van dit verkeer zich ontsluit richting het oosten (Amerzoden). De overige 90% van het verkeer zal van/naar de andere windrichtingen rijden, omdat:

- de meeste bestemmingen zijn te bereiken via de Polstraat-Kromme Nol (A27, A59) en de Kortestraat (Wijk en Aalburg);
- de infrastructuur van de nieuwe wijk wordt op het noorden gericht;
- de aansluiting van de Langestraat op de Polstraat-Kortestraat wordt verbeterd (directe aansluiting – zie Verkeersonderzoek Langestraat Wijk en Aalburg – Exante september 2022)
- de doorstroming op de rotonde Kromme Nol zal per 2024 verbeteren.

Maximaal de helft van de 55 extra motorvoertuigen op de Langestraat-zuid zullen mogelijk het inrijverbod vanaf de Maasdijk negeren.

## Toekomstige knelpunten

### Langestraat-noord

Een intensiteit op de Langestraat-noord van ongeveer 900 motorvoertuigen per etmaal past binnen de normen voor een erftoegangsweg/woonstraat. Er zijn weliswaar geen harde richtlijnen voor de maximale hoeveelheid verkeer op een erftoegangsweg, maar in het algemeen wordt aangenomen dat een intensiteit tot 5.000-6.000 motorvoertuigen per etmaal acceptabel is. Daarnaast blijft de intensiteit ook nog ruim onder een, inmiddels vervallen richtlijn van het CROW van 2.000 motorvoertuigen per etmaal.

Het wegprofiel en de snelheidsremmende maatregelen voldoen aan de richtlijnen. De Langestraat-noord krijgt een wegprofiel van 5.30 meter en een trottoir van 1.30 tot 1.50 meter. Dit is breder dan het minimale profiel volgens de richtlijnen van het CROW (11.2 Wegvakvoorzieningen op erftoegangswegen – ASVV2021). Daarnaast worden as-verspringingen aangebracht, zodat de rechtstand van de Langestraat wordt onderbroken. Daardoor wordt de snelheid van het verkeer in voldoende mate beperkt.

### Langestraat-zuid

De intensiteit op de Langestraat-zuid past, met minder dan 500 motorvoertuigen per etmaal weliswaar prima binnen de normen voor een (éénrichting) erftoegangsweg. Maar een continue overtreding van de rijrichting van ongeveer 150 motorvoertuigen per etmaal zal leiden tot onverwachte verkeerssituaties. Het inrijverbod is voldoende duidelijk aangegeven, dus vermoedelijk is de duur van de overtreding zo kort en daarmee de pakkans dermate klein, dat veel mensen het risico accepteren.

Daarnaast is het wegprofiel van de Langestraat-zuid onvoldoende voor tweerichtingsverkeer, waarvan met 150 motorvoertuigen per etmaal in de tegengestelde richting feitelijk sprake is. Dat is in de huidige situatie al het geval, maar neemt verder toe door realisatie van de nieuwe wijk. Voor tweerichtingsverkeer is een wegbreedte noodzakelijk van minimaal 4,80 meter. Terwijl de huidige en toekomstige wegbreedte 4,00 meter is (inclusief 0,50 meter grasbetontegels aan de westzijde).

De weg voldoet niet aan de minimale wegbreedte voor een eenrichtingsstraat met fietsers in twee richtingen. Weliswaar is de weg breder dan de minimale richtlijn van 3,85 meter, maar daarbij behoort een rij van 0,50 meter grasbetontegels. Deze tegels zijn niet geschikt voor fietsers om op uit te wijken, waardoor de effectieve breedte onvoldoende is.

De weg voldoet niet aan de ideale wegbreedte voor een eenrichtingsstraat die onderdeel uitmaakt van het interlokale fietsnetwerk. Daarvoor geldt een wegbreedte van 4,40 meter. Er rijden weliswaar slechts incidenteel fietsers over de Langestraat (ongeveer 80 per werkdag). Maar de Langestraat maakt wel onderdeel uit van het interlokale fietsnetwerk (Mobiliteitsvisie 2040 gemeente Altena). Dit betekent dat de verkeersveiligheid voor fietsers een belangrijk onderdeel is. En bij de wegbreedte er dus van dient te worden uitgegaan dat fietsers op een veilige en comfortabele wijze in twee richtingen moeten kunnen fietsen.

### Aansluiting Maasdijk

De vormgeving van de aansluiting van de Langestraat op de Maasdijk is voldoende verkeersveilig. Er zijn sinds 2014 ook geen ongevallen geregistreerd. De inrichting is volgens de richtlijnen:

- gelijkwaardig kruispunt, voorzien van een kruispuntplateau-markering;
- beide wegen hebben een maximumsnelheid van 60 km/uur;
- kruispunt is voldoende herkenbaar als zodanig door de aanwezigheid van kruispuntplateau-markering en de verplichte rijrichting-bebording;
- bestuurders vanaf de Langedijk zijn door de helling beperkt zichtbaar bij het aanrijden van het kruispunt, maar zijn wel goed zichtbaar als zij arriveren bij het kruispunt.

Wel staat de bebording van de verplichte rijrichting op de Maasdijk-oost lager dan de uitvoeringsvoorschriften BABW. Hierdoor zijn bestuurders op de Langestraat mogelijk een korte tijd niet zichtbaar.

### Verkeersmaatregelen noodzakelijk

Op de Langestraat-noord zijn geen andere verkeersmaatregelen noodzakelijk dan voorgesteld in de toelichting van het bestemmingsplan (as-verspringingen en trottoirs). Deze garanderen in voldoende mate de verkeersveiligheid op een erftoegangsweg.

Op de Langestraat-zuid zijn al knelpunten aanwezig. Deze worden versterkt door het extra verkeer vanuit de ontwikkeling. De beste oplossing is het afsluiten van de aansluiting Langestraat-Maasdijk met een verwijderbare paal. Deze oplossing is echter alleen haalbaar als de hulpdiensten daarmee instemmen.

Als een afsluiting niet haalbaar is, wordt een gefaseerde aanpak geadviseerd:

1. verbreed bij de realisatie van de wijk de Langestraat-zuid tot minimaal 3,85 meter, door aan weerszijden de berm te verharderen met een goed overrijdbare strook van minimaal 0,20 meter. En stel éénrichtingsverkeer in, tussen Langestraat huisnummer 32 en de Maasdijk;
2. monitor vervolgens het aantal overtredingen;
3. onderzoek de mogelijkheid tot een extra ontsluiting van de wijk op de Polstraat als het aantal overtreding significant blijft. Als een extra ontsluiting realiseerbaar is, kan de aansluiting van de Langestraat op de Maasdijk alsnog permanent worden afgesloten voor gemotoriseerd verkeer;
4. als een extra ontsluiting niet haalbaar is, rest geen andere optie dan het intensiveren van de handhaving. Eventueel ondersteunt met regelmatige voorlichting.

Extra maatregelen op het kruispunt Maasdijk-Langestraat zijn niet noodzakelijk. Wel wordt geadviseerd het bord "verplichte rijrichting" aan de oostzijde van het kruispunt hoger te plaatsen.

De bovenstaande en andere mogelijke maatregelen zijn op de volgende pagina omschreven.

### Afsluiten Langestraat-zuid alleen mogelijk in overleg met hulpdiensten of realisatie van een tweede ontsluiting

Een afsluiting voor gemotoriseerd verkeer ter hoogte van de aansluiting Maasdijk voorkomt dat verkeer via de Maasdijk de Langestraat inrijdt. Ook gemotoriseerd verkeer vanuit de noordkant wordt voorkomen (uitgezonderd incidenteel bestemmingsverkeer van de woningen).

De te realiseren wijk heeft echter geen tweede ontsluiting, waardoor de buurt voor hulpdiensten in het geval van een afsluiting slechts via één route is aan te rijden. Dit is niet acceptabel, omdat de wijk bij een blokkade van de enige ontsluiting niet meer bereikbaar is. Een mogelijk alternatief is een door de hulpdiensten verwijderbare paal. Of dat alternatief haalbaar is, dient in overleg met de hulpdiensten te worden bepaald.

In het geval een verwijderbare paal niet mogelijk is, is afsluiten alleen mogelijk als een tweede ontsluiting wordt gerealiseerd op de Polstraat. Of, waar en wanneer een tweede ontsluiting haalbaar is, dient nader te worden onderzocht.

De veiligheid van fietsers wordt met een afsluiting maximaal gegarandeerd. Bijkomend, maar niet noodzakelijk voordeel is dat de hoeveelheid verkeer op de Langestraat-noord verminderd, omdat buurt-vreemd verkeer dat via de Maasdijk van/naar Wijk en Aalburg rijdt wordt voorkomen.

Nadeel is dat enkele bewoners hun woning met de auto alleen nog kunnen bereiken via de Langestraat-noord. Dit is acceptabel gezien de ligging van de meeste bestemmingen en een alternatief via de Polstraat naar de Maasdijk.

### Veilig tweerichtingsverkeer door verbreden wegprofiel Langedijk-zuid niet haalbaar

Het wegprofiel van de Langestraat-zuid is onvoldoende voor tweerichtingsverkeer, waarvan met 150 motorvoertuigen per etmaal in de 'verboden' richting feitelijk sprake is. Om de verkeersveiligheid, met name voor fietsers te verbeteren is het noodzakelijk de weg te verbreden tot minimaal 4,80 meter. Dit is niet mogelijk door de ligging van hellingen, watergangen en perceelsgrenzen.

### Veilig éénrichtingsverkeer door verbreden wegprofiel Langedijk-zuid haalbaar

Het wegprofiel van de Langestraat-zuid is onvoldoende breed voor éénrichtingsverkeer met voldoende veiligheid voor fietser in twee richtingen. Om de verkeersveiligheid, met name voor fietsers optimaal te verbeteren is het noodzakelijk de weg te verbreden tot minimaal 4,40 meter. Dit is niet mogelijk door de ligging van hellingen en watergangen. Een minimaal profiel van 3,85 meter is wel haalbaar. Dit is mogelijk door aan weerszijden de berm te verharderen. Niet met de huidige, open grasbetontegels. Maar met bijvoorbeeld een beton-/of asfaltstrook van (minimaal) 0,20 meter.

Om zoveel mogelijk te voorkomen dat verkeer toch vanaf de Maasdijk de Langestraat inrijdt is het bij deze oplossing noodzakelijk het inrijverbod aan te passen naar een eenrichtingsweg. Door het verbod over een langere afstand te laten gelden duurt de overtreding langer. Daardoor neemt niet zozeer de pakkans toe, maar wel de drempel om de overtreding te maken. Het eenrichtingsverkeer wordt bij voorkeur ingesteld vanaf de Maasdijk tot aan huisnummer 32. Het eenrichtingsverkeer is daarmee 150 meter lang.

Nadeel van deze beperkte verbreding is dat de veiligheid voor fietsers niet optimaal is. Dit is wel wenselijk vanuit het gemeentelijk fietsbeleid. De veiligheid is echter wel acceptabel volgens de richtlijnen van het CROW. Daarnaast kunnen enkele bewoners hun woning met de auto alleen nog bereiken via de nieuwe wijk. Voor een enkel woning geldt dat wegrijden alleen nog gaat via de Maasdijk. Dit is acceptabel gezien de ligging van de meeste bestemmingen en een alternatief via de Maasdijk naar de Polstraat.

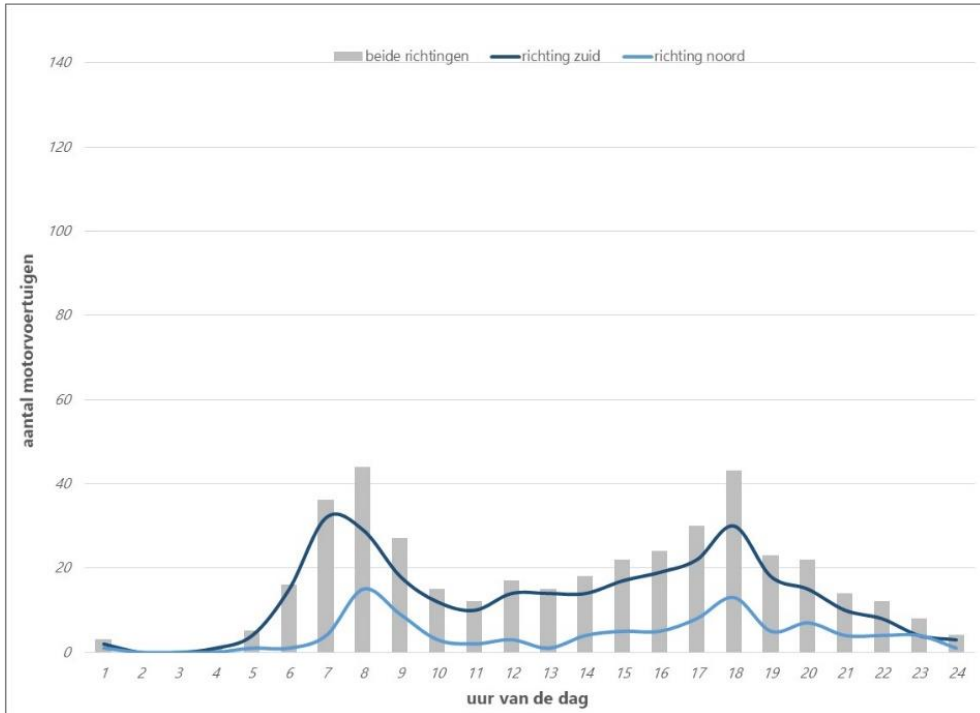
### Handhaving, ook geïntensiveerd geen duurzame oplossing

Gezien de spreiding van de overtredingen over de dag en de hoeveelheid overtredingen is het niet aannemelijk dat incidentele handhaving ertoe zal leiden dat het aantal overtredingen duurzaam zal dalen. Ook als de handhaving wordt geïntensiveerd. Uit de hoeveelheid overtredingen blijkt dat de overtreding te eenvoudig is. Meest waarschijnlijk omdat het een overtreding is op één locatie (afslaan/inrijden). Eenmaal op de Langestraat is geen sprake meer van een overtreding, dan wel een gevoel van overtreding.

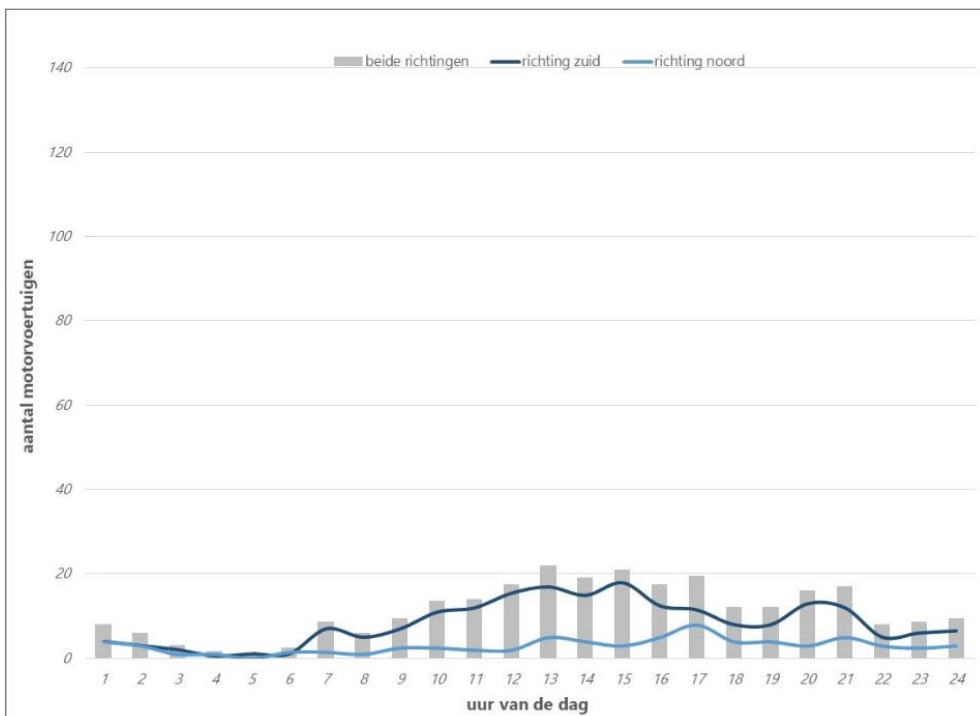
## Bijlagen – details verkeerstellingen Langestraat september 2022

Langestraat –tussen Maasdijk en Polstraat  
 Ter hoogte van bebouwde komgrens  
 7 t/m 18 september 2022

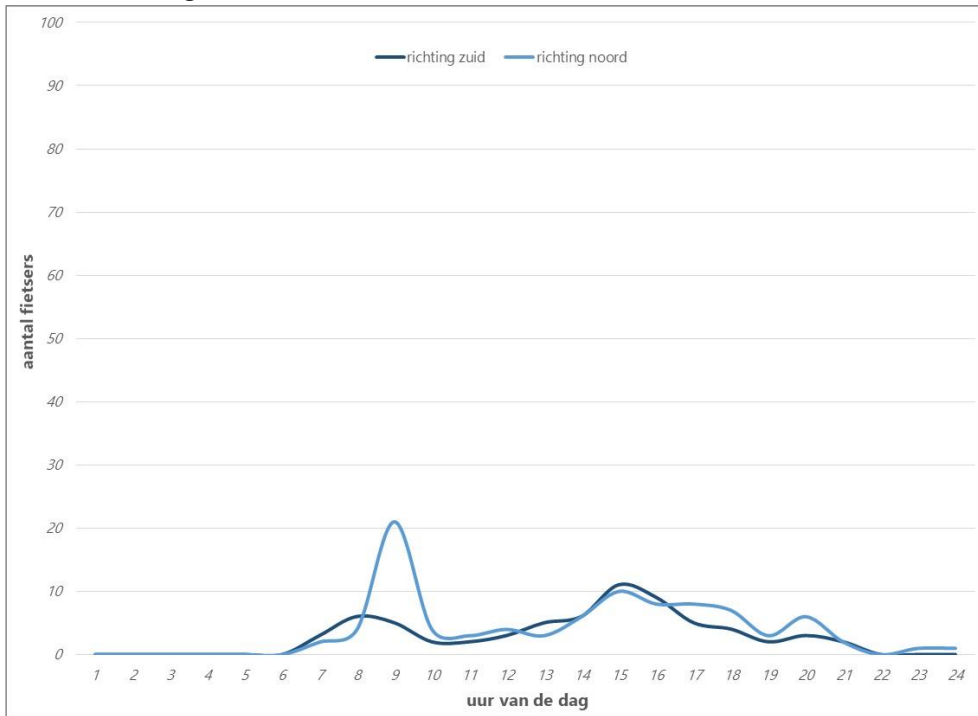
### Motorvoertuigen - werkdagen



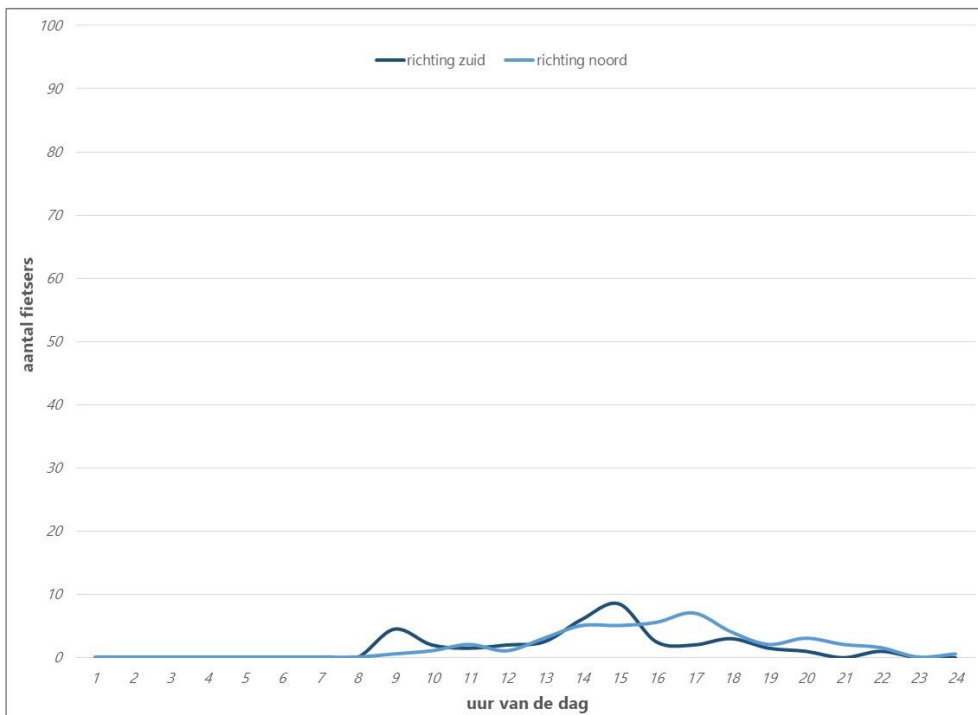
### Motorvoertuigen – weekenddagen



### Fietsers - werkdagen

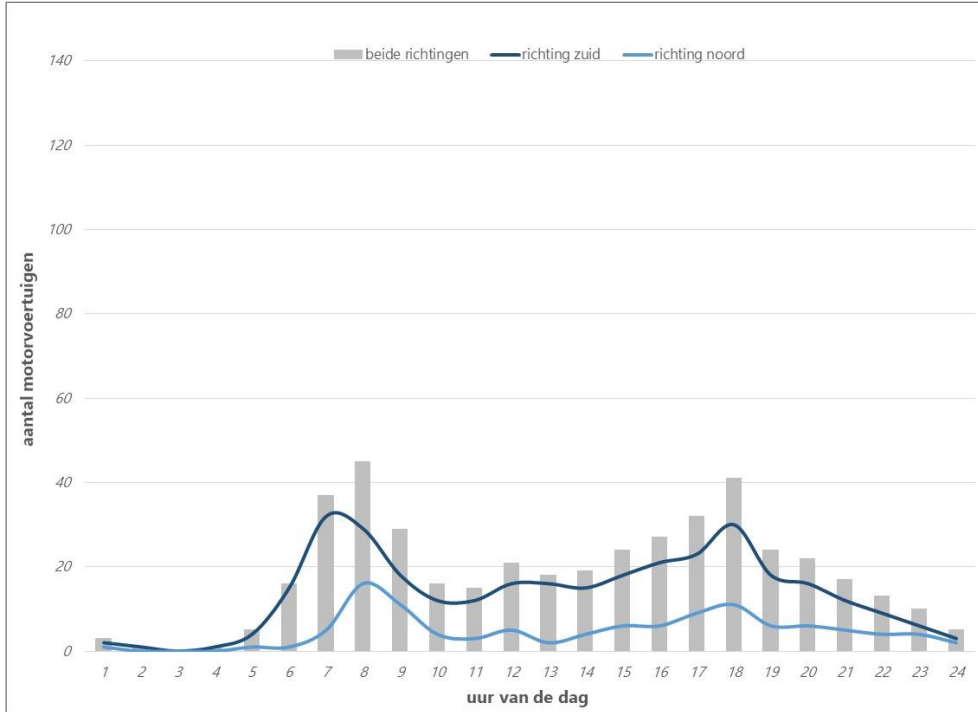


### Fietsers – weekenddagen

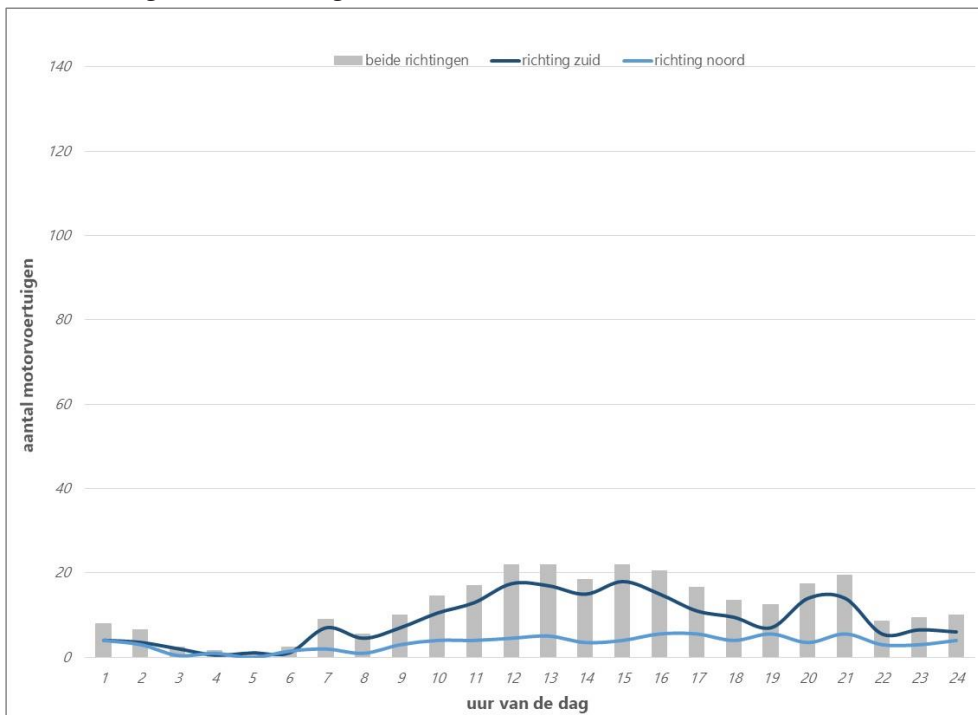


Langestraat –tussen Maasdijk en Polstraat  
 ter hoogte van huisnummer 18  
 7 t/m 18 september 2022

*Motorvoertuigen - werkdagen*

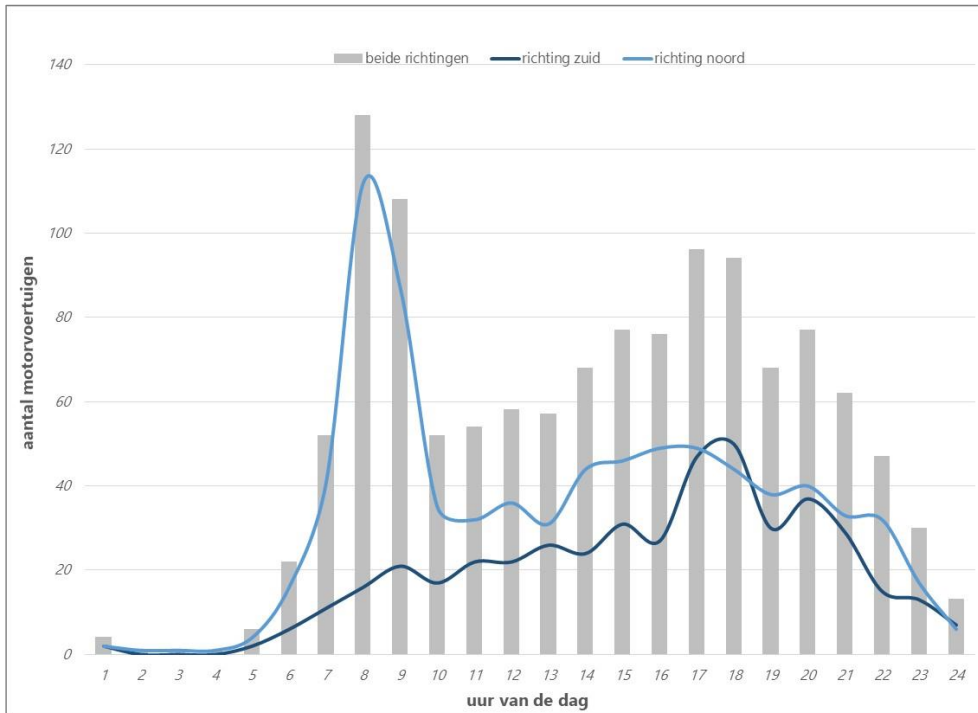


*Motorvoertuigen – weekenddagen*



Polstraat - tussen Langestraat en Polstraat/Kortestraat  
12 t/m 18 september 2022

Motorvoertuigen - werkdagen



Motorvoertuigen – weekenddagen

