

Het gevaar van de verdwaalde vrachtwagens

Vorige zomer overleden zeven mensen in de Hoeksche Waard nadat een Spaanse truck van een dijk afreed. Bewoners maken zich grote zorgen over de verkeerssituatie. Vooral het vrachtverkeer zorgt voor onveilige situaties op de smalle dijkwegen.

Tekst **Sheila Kamerman** en **Arjen Schreuder** Foto's **Sanne Donders**

Voor Cees Pijl heeft de gemeente Hoeksche Waard sinds een paar weken een apart e-mailadres ingesteld. Eenmaal per week wordt de mailbox bekeken en zo nodig krijgt Pijl een reactie. Met zijn mails aan een ander mailadres wordt niets gedaan. Dat heeft de gemeente aan Cees Pijl laten weten. Ze zijn hem zat.

Vanuit het standpunt van de gemeente is dat te begrijpen. Pijl stuurt de gemeente een onophoudelijke stroom mails met vragen, klachten en aansprakelijkheidsstellingen, over de verkeersveiligheid in het gebied die hem zorgen baart. Ook stuurt hij foto's van onveilige verkeerssituaties die hij gezien heeft. De klachtenafhandelaar kon het niet meer aan.

Dat Cees Pijl, inwoner van de Hoeksche Waard, zich zorgen maakt over de verkeerssituatie is óók te begrijpen. Dat gevaar valt op als je de Hoeksche Waard binnenrijdt. Net als het weidse, lieflijke landschap, de Hollandse luchten, de lintbebouwing. De meeste weggetjes die de akkers en weilanden als linten doorkruisen, zijn smal. Sommige heel smal. Om een tegenligger te passeren moeten personenauto's vaart verminderen en met de wielen naast de weg om elkaar heen manoeuvreren. Als een vrachtwagen voorbij komt, kan een tegenligger het best wachten in een inham of oprit.

Spaanse truck

De verkeerssituatie in de Hoeksche Waard ligt extra gevoelig bij de gemeente, het waterschap en bij de inwoners nadat bijna een jaar geleden een Spaanse truck van de dijk afreed in buurtschap Zuidzijde. De vrachtwagen belandde op een buurtbarbecue. Er vielen zeven doden en zeven gewonden, onder wie twee kinderen. De rechtszaak tegen de Spaanse chauffeur is nog niet begonnen. Sinds dat onthutsende drama heeft de strijd van bewoners voor veiliger wegen zich verdiept.

Met liefde laat Cees Pijl zien hoe gevaarlijk de verkeerssituatie is. Stap maar in de auto. Kijk, die twee fietsers. Gezien hun vrijetijdskleding zijn ze waarschijnlijk een dagje uit. Er is bijna nergens een apart fietspad, dus rijden ze achter elkaar aan de rand van de weg. De ene automobilist trapt op de rem en rijdt voorzichtig om hen heen. Een ander jakkert er met zestig kilometer per uur langs.

En nu is het nog zomervakantie, zegt Cees Pijl, door het jaar heen fietsen hier 's morgens en 's middags tieners langs de wegen op weg naar de middelbare school. Basisschoolkinderen fietsen niet naar

school. Te gevaarlijk. Die worden gebracht.

Hij is geboren in 1944 en opgegroeid op het eiland de Hoeksche Waard, vertelt hij onderweg, terwijl we langs de dijkhuisjes rijden. De dijkwegen, ooit aangelegd voor paard en wagen, waren al grotendeels geasfalteerd toen hij nog buiten speelde. Maar er was nog weinig verkeer. Enkele landbouwvoertuigen op een dag en wat bestemmingsverkeer. Dat veranderde. Er kwamen meer mensen wonen. Bedrijven, zoals Kleinjans Aardappelhandel in Goudswaard, werden groter en groter. Dus voor af- en aanvoer van aardappelen en uien waren ook steeds meer trucks nodig.

Lastig laven

Zolang vrachtwagens over de A29 rijden, de weg die het eiland doorkruist van Rotterdam aan de noordkant tot de zuidkant richting Bergen op Zoom of Zeeland, is er weinig aan de hand. Ook is er de provinciale weg N217, die loopt van oost, bij 's-Gravendeel, naar Nieuw-Beijerland in het westen. Maar buiten die grotere wegen, is het voor vrachtwagenchauffeurs lastig laven op weg naar hun bestemming. Daarbij komt, zegt Cees Pijl, die in het buitengebied naast een wegsplitsing woont, dat ze vaak verdwalen.

De grootste overlast door de zwerende vrachtwagens deed zich de afgelopen maanden voor, tijdens de afsluiting van de Haringvlietbrug, de verbinding tussen Rotterdam en Antwerpen. De brug is weer open, maar intussen is ook de even verderop gelegen Heinenoordtunnel gesloten, een andere belangrijke schakel tussen beide havensteden. De gemeente Hoeksche Waard verwacht ook hiervan hinder - ondanks de vracht aan informatie aan weggebruikers over de afsluiting en de omleidingsroutes. Hier en daar staat zelfs een verkeersregelaar.

Vooral buitenlandse chauffeurs begrijpen de omleidingsroute niet, zegt Cees Pijl. Hij wijst naar de borden met nummers én de borden met letters langs de weg. Die bewegwijzering is te ingewikkeld. Dus ook dat mailde hij naar de gemeente en waterschap Hollandse Delta. Met foto's van de borden en de verdwaalde vrachtwagens op de achtergrond. „Die moesten de raarste capriolen uithalen om te draaien”, zegt Pijl. „Als ik dat zag, maakte ik ook daar een foto van.”

Houtje-touwtje Engels

Ook vóór de afsluitingen was verdwalen aan de orde van de dag. Ook toen klom Cees Pijl regelmatig in een truck-cabine



Een paar keer per uur dendert er een vrachtwagen met hoge snelheid op anderhalve meter langs het raam van Marko Siepelinga aan de dijk.



Bewoner **Marko Siepelinga** (links) in zijn dijkhuis met actievoerder **Cees Pijl**.

Sluipwegen door de Hoeksche Waard



om zoekende chauffeurs de weg te wijzen. Komt de vrachtwagen uit het buitenland, dan doet hij dat in het Duits, Engels, Frans, Portugees of Spaans. Regelmatig treft hij Oost-Europese chauffeurs die geen Duits of Engels spreken, dan legt hij met handen en voeten uit. Hij is er reuze behendig in geworden. Maar hij is niet altijd ter plaatse.

We parkeren de auto onderaan de dijk die Zwartsluisje heet. Aan de dijk wonen

Marko en Anneke Siepelinga in een gezellig ingericht huis met aan de achterkant een weids uitzicht over weilanden met schapen. Marko Siepelinga schenkt koffie aan de eettafel in de woonkamer aan de voorkant van het huis. Tientallen keren per uur dendert er een vrachtwagen met hoge snelheid op anderhalve meter langs het raam. Vaak trilt het huis. Omdat het huis net buiten de bebouwde kom ligt, mogen vrachtwagens hier 60 kilometer

per uur. Marko Siepelinga: „Vaak rijden ze veel harder.”

Hij kwam met zijn vrouw anderhalf jaar geleden hier te wonen, in coronatijd. Er was toen veel minder verkeer op de weg. Toen het verkeer toenam, schrok Marko zich het apezuur. 's Morgens om half vijf wordt hij wakker van de eerste vrachtwagens. Dat gaat door tot 's avonds laat. Hij wil eigenlijk niet meer aan de dijkkant aan de eettafel zitten. „Ik voel me niet veilig in m'n eigen huis.” Zijn vrouw ziet hetzelfde maar kan zich makkelijker voor het zware verkeer afsluiten. „We wonen hier prachtig en ik richt me op de achterkant van het huis.”

'Leg betonblokken op de weg'

Marko Siepelinga zou willen dat vrachtwagens die niet aan de dijk moeten zijn (het gros) omgeleid worden via de A29 en provinciale weg. „Het is een stukje om, maar voorkomt een hoop overlast voor de dijkbewoners.” Een tweede optie is het flink verminderen van de snelheid, door obstakels op de weg. „Leg betonblokken op de weg zoals je elders wel vaker ziet, zodat vrachtwagens moeten afremmen en met maximaal 30 kilometer per uur langs de huizen rijden.”

Cees Pijl vindt dat ook bedrijfsverhuizingen besproken moeten worden, ook al zijn die ingrijpend en duur. „Sommige bedrijven worden eenvoudig te groot voor het gebied, die horen op een industrieterrein.” Marko Siepelinga knikt.

Iets verderop woont Monique Sebrechts

met haar man. Hun huis staat nét iets verder van de weg dan dat van de Siepelingas. Dat scheelt iets, zegt ze. Zij en haar man wonen zes jaar aan de dijk en hebben het, afgezien van het verkeer, enorm naar hun zin. Het steekt Sebrechts dat de gemeente het probleem erkent, zegt dat aan oplossingen gewerkt wordt, maar niet doorpakt. „Er zijn bewonersbijeenkomsten en andere sessies waarbij je als bewoners kan meepraten. Dat doen we. Maar er gebeurt niets. Zo krijg je het gevoel dat er niet naar je wordt geluisterd.”

In grote lijnen is de gemeente Hoeksche Waard het hartgrondig eens met de zorgen van de bewoners over de onveiligheid en de overlast van het zware verkeer op het eiland, zegt wethouder Harry van Waveren (Lokalen Hoeksche Waard). „Maar we zitten met een achterstand van vijftig jaar bij het beheer van ons hoofdwegenennet. Die achterstand heb je niet zomaar even ingehaald. Dat is een zaak van lange adem.”

Sinds een jaar of vijf laten de gemeente en het waterschap Hollandse Delta, dat veel wegen op het eiland in beheer heeft, onderzoeken hoe de problemen het best kunnen worden aangepakt. Vooral het zuidwesten van het eiland, waar Pijl, Siepelinga en Sebrechts wonen, moet beter bereikbaar worden. Geschikte wegen voor vrachtverkeer zijn er niet, terwijl er wel een grote aardappelhandel gevestigd is: Kleinjan, merkwaardig genoeg gelegen in een stiltegebied even buiten Goudswaard. Kleinjan wil geen reactie geven.

„Dat is een heel lastig traject”, zegt wethouder Van Waveren. „Want aan de ene kant wil je wegen geschikt maken voor vrachtverkeer, aan de andere kant wil niemand zo'n verbrede weg in z'n achtertuin. Bewoners willen zo min mogelijk vrachtwagens langs hun huis.”

De eerste plannen zijn onlangs naar de tekentafel terugverwezen - de gemeenteraad wil meer keuzes hebben. „Inclusief bedrijfsverplaatsing”, zegt Van Waveren, doelend op de discussie over het verkeer van en naar de aardappelhandel in Goudswaard.

Ook het waterschap zegt van harte mee te werken aan de plannen en werkt „continu, het hele jaar door, aan de verbetering van de wegen”, aldus een woordvoerder. „De slechtste wegen pakken we als eerste aan met het systeem 'gedifferentieerd onderhoudsniveau'. We maken de afweging: bereikbaarheid en mobiliteit versus het belang van wonen.”

Dat de afsluitingen van de Haringvlietbrug en de Heinenoordtunnel het probleem verergerden, is evident. Rijkswaterstaat zegt dat het verkeer al „ver buiten de regio” over de afsluitingen wordt geïntformeerd, zelfs al in Eindhoven. Dat gebeurt via borden. Ook zijn de afsluitingen opgenomen in navigatiesystemen, en is er ook communicatie „speciaal gericht op internationaal vrachtverkeer” via havens, douanekantoren en koepelorganisaties. En bij tankstations en aan truckers worden de omleidingsroutes uitgedeeld. Daarnaast zijn enkele lokale wegen afgezet om sluipverkeer tegen te gaan.

Verouderde navigatie

Hoe het dan toch nog mogelijk is dat dagelijks honderd truckers in de Hoeksche Waard verdwalen? Wethouder Van Waveren: „Laten we zeggen dat truckers niet altijd de best voorbereide chauffeurs zijn, ze gaan af op verouderde navigatie of op een foute instructie van hun bedrijven.”

Van Waveren kan niet ontkennen dat de gemeente soms wel klaar is met de lawine aan klachten van Pijl. Vandaar dat aparte mailadres. Maar, zegt de wethouder, de gemeente is Pijl óók dankbaar voor alle informatie, bijvoorbeeld foto's van de vele vrachtwagens die tijdens de afsluiting van de Haringvlietbrug verdwaald waren in de Hoeksche Waard. „Ik maak hem daarover wel eens een compliment, maar daar wil hij helaas niet van weten.”

”

We wonen hier prachtig en ik richt me op de achterkant van het huis

Anneke Siepelinga woont aan de dijk