

Raadsvoorstel

Datum vergadering : 25 november 2025
Registratie nummer : GZDGWB/1567007/2144929
Voorstelnummer : RV2025-125
Portefeuillehouder : Jacoline Hartman
Onderwerp : Sluipverkeer
Bijlagen : 1. Eindrapportage verkenning sluipverkeer (2166496)
2. Samenvatting verkenning (2166497)
3. Raadsbesluit (2210709)

Onderwerp

Maatregelenpakket sluipverkeer West Betuwe.

Beslispunten

1. De eindrapportage en samenvatting verkenning sluipverkeer en het daarin voorgestelde maatregelenpakket tegen sluipverkeer ter kennisgeving aan te nemen.
2. Het college van burgemeester en wethouders de volgende maatregelen in de planfase definitief uit te laten werken:
 - 2.1 Selectieve toegang door camerahandhaving in Beesd;
 - 2.2 Doseerinstallatie op de Boutensteinseweg aan beide zijden van het viaduct met behoud van het wegprofiel;
 - 2.3 Herinrichting door de provincie van de N830 (Steenweg) Waardenburg in de bebouwde kom inclusief snelheidsverlaging van 50 km/u naar 30 km/u en van 80 km/u naar 60 km/u buiten de bebouwde kom. Op de Zandweg vooralsnog geen maatregel te nemen. Eerst de effecten van de provinciale herinrichting op het sluipverkeer af te wachten.
3. De overige voorgestelde maatregelen in de planfase (snelheidsverlagingen Marijkestraat en Veerweg en fietspad Boutensteinseweg) door het college van burgemeester en wethouders nader uit te laten werken en de gemeenteraad hiervoor in de planfase een voorstel voor te leggen voor gefaseerde uitvoering, op basis van nauwkeurige kostenramingen.
4. Een voorbereidingskrediet van 270.000 euro vrij te geven, waarvan 100.000 euro ten laste van reserve kernenbeleid, 100.000 euro ten laste van reservering rondweg Waardenburg en 70.000 euro ten laste van reservering grote infrastructurele projecten, voor de uitvoering van de planfase.

Inleiding

Sluipverkeer wordt door bewoners in West Betuwe al jarenlang als probleem ervaren. De afgelopen jaren zijn al maatregelen genomen tegen het sluipverkeer waaronder het beïnvloeden van navigatiesystemen, snelheidsremmende maatregelen op sommige delen van de sluiproutes, de herinrichting van de Dr. A. Kuypersweg en Schuttersweg in Beesd en de

aanleg van verkeersdrempels in het Tuilseveld. Deze maatregelen hebben echter onvoldoende effect gehad tegen sluipverkeer.

Door het uitblijven van de verbreding van de A2 zal het sluipverkeer in de regio de komende jaren verder toenemen. Gemeente West Betuwe en provincie Gelderland zijn daarom in 2023 begonnen met een onderzoek naar het sluipverkeer. In 2024 is gezamenlijk een pre-verkenning uitgevoerd. Op 8 oktober 2024 is een beeldvormende sessie vanuit de raad de boodschap meegegeven om zo snel als mogelijk tot uitvoering van maatregelen over te gaan. Tot en met september 2025 is de verkenning doorlopen.

In de verkenning zijn concrete maatregelen onderzocht op effectiviteit, haalbaarheid en uitvoerbaarheid. De voorgestelde maatregelen zijn zorgvuldig onderzocht, waarbij de effecten ervan zo goed mogelijk in beeld zijn gebracht. Er is geen allesomvattende oplossing voor sluipverkeer en iedere maatregel tegen sluipverkeer heeft voor- en nadelen.

Met het voorgestelde pakket aan maatregelen wordt op kosteneffectieve wijze het sluipverkeer fors verminderd. Het pakket kan rekenen op draagvlak vanuit de bewoners.

Samenvatting

Tot en met september 2025 is de verkenning sluipverkeer doorlopen. Het resultaat van de verkenning is een pakket aan maatregelen tegen sluipverkeer dat is afgestemd met bewoners, belangenorganisaties en nood- en hulpdiensten.

Besluitgeschiedenis

- 30 oktober 2018: Amendement gemeenteraad beschikbaar stellen van een investeringskrediet voormaatregelen tegen sluipverkeer Beesd (kenmerk 18.015087).
- 31 maart 2020: Raadsvoorstel Sluipverkeer A2 Beesd - Tuil – Waardenburg (voorstel nr. 2020/036 kenmerk 48424).
- 10 mei 2022: Collegevoorstel Raadsinformatienota monitoring sluipverkeer Beesd Tuil Waardenburg voorjaar 2022 (GZDGWB/495678).
- 28 juni 2022: Raadsinformatienota monitoring sluipverkeer Beesd Tuil Waardenburg voorjaar 2022 (GZDGWB/495678).
- 23 augustus 2023: Collegevoorstel gevolgen sluipverkeer A2 in West Betuwe (GZDGWB1074693/1074703).
- 24 oktober 2023: Raadsinformatie nota onderzoek sluipverkeer A2 in West Betuwe (GZDGWB1074693/1083735).
- 8 oktober 2024: Beeldvormende sessie gemeenteraad preverkenning (Waardenburg, de Koeldert).
- 19 november 2024: Collegevoorstel oplossingsrichtingen sluipverkeer (GZDGWB1567007/1567025).
- 25 maart 2025: Raadsinformatbrief IN 024, svz sluipverkeer (GZDGWB/1850460).

Beoogd effect

Het maatregelenpakket zorgt voor vermindering van het sluipverkeer in West Betuwe en draagt daarmee bij aan verbetering van de leefbaarheid en verkeersveiligheid van de kernen Beesd en Waardenburg en het tussenliggend gebied.

Argumenten

- 2.1. Het voorgestelde pakket aan maatregelen tegen sluipverkeer is een (kosten)effectief pakket dat leidt tot vermindering van sluipverkeer in West Betuwe
Op basis van berekeningen van verkeerskundig bureau Goudappel en advisering van de expert selectieve toegang en camerahandhaving Rogier Kuypers, leiden de maatregelen in Beesd (selectieve toegang door camerahandhaving en snelheidsverlaging Veerweg van 80 km/u naar 60 km/u) tot een substantiële vermindering van het sluipverkeer door Beesd. Verkeer dat geen ontheffing heeft, heeft tijdens de avondspits geen toegang tot Beesd via de afrit A2 (nr. 14) en Parkweg. De maatregel op de Boutensteinseweg (doseerinstallatie) leidt tot een verwachte halvering van het sluipverkeer omdat deze vertraging het sluipen binnendoor een stuk minder aantrekkelijk maakt. Ook wordt een snelheidsverlaging voorgesteld op de Marijkestraat van 80 naar 60 km/u. Voor Waardenburg wordt voor de N830 een snelheidsverlaging van 50 naar 30 km/u in combinatie met een herinrichting van een deel van de bebouwde kom voorgesteld en een verlaging van de snelheid van 80 naar 60 km/u buiten de bebouwde kom voorgesteld. Voor Waardenburg wordt daarmee naar verwachting 10% van het sluipverkeer gereduceerd.
- 2.2. Het voorgestelde pakket aan maatregelen leidt naast afname van het sluipverkeer ook tot vergroting van de verkeersveiligheid en verbetering van de leefomgeving
Selectieve toegang door camerahandhaving inclusief flankerende maatregelen in Beesd, een doseerinstallatie op de Boutensteinseweg, herinrichting van de bebouwde kom in Waardenburg naar 30 km/uur gebied en overige snelheidsverlagingen leidt naast afname van sluipverkeer ook tot vergroting van de verkeersveiligheid en verbetering van de (directe) leefomgeving.
- 2.3. De maatregelen in Beesd kunnen rekenen op veel draagvlak vanuit Beesd
Uit de resultaten van de online enquête tijdens de pre-verkenning en op basis van de opgehaalde reacties tijdens de participatie in deze verkenning blijkt dat in Beesd groot draagvlak bestaat voor de maatregelen. Er is sprake van tevredenheid dat na vele jaren van overlast er eindelijk maatregelen voorliggen die het sluipverkeer effectief zullen verminderen.
- 2.4. De doseerinstallatie op de Boutensteinseweg is in lijn met de aangenomen motie (tegengaan sluipverkeer door stoplichten, 26 november 2024, RV 2024-141)
Eind november 2024 heeft de gemeenteraad een motie aangenomen waarin wordt opgeroepen om te komen tot verkeerslichten op de Boutensteinseweg. Als gevolg van deze motie is destijds een stroompunt aangevraagd zodat toekomstige maatregelen op deze locatie over stroom zouden beschikken. Deze maatregel is

noodzakelijk omdat alleen selectieve toegang door camerahandhaving in Beesd het sluipverkeer onvoldoende vermindert, omdat sluipverkeer dan alsnog via de afrit (nr. 15) Geldermalsen van de A2 af kan en via Boutensteinseweg, Marijkestraat en N830 naar Waardenburg (afrit 16) kan.

- 2.5. De provincie Gelderland staat als wegbeheerder achter de maatregelen op de N830. De maatregelen in Waardenburg op de N830 worden door de provincie Gelderland vastgesteld en verder uitgewerkt aangezien het een provinciale weg betreft. Concreet gaat het om een verlaging snelheid van 50 km naar 30 km/u in de bebouwde kom inclusief een herinrichting van de N830 tussen het tankstation en de supermarkt en een verlaging van de snelheid van 80 naar 60 km buiten de bebouwde kom.
- 2.6. In het voorgestelde pakket aan maatregelen zijn de opbrengsten uit de participatie tijdens de verkenning verwerkt.
Als gevolg van participatie (werkgroep en klankbordgroep) is het concept pakket aan maatregelen op enkele punten aangepast. Zo is bijvoorbeeld: 1) de voorgestelde afsluiting van de Zandweg aangepast om agrarische bedrijven wel doorgang te kunnen verlenen. 2) Is in Beesd als flankerende maatregel het introduceren van een éénrichtingsweg op de A. Kraalweg opgenomen, in plaats van een wegafsluiting om zo de bereikbaarheid van station Beesd voor bewoners Rumpt in stand te houden. En is een extra analyse uitgevoerd om het risico op verplaatsing van sluipverkeer als gevolg van het voorgestelde maatregelenpakket te verkennen. De resultaten hiervan zijn verwerkt in het verkenningsrapport (bijlage 1). In het monitorings- en evaluatieplan wordt hier in de volgende fase nader inhoudelijk op ingegaan.
- 2.7. Voor medefinanciering van de maatregelen tegen sluipverkeer kan aanspraak worden gemaakt op het door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) vastgestelde breed mobiliteitspakket (BMP) voor de A2.
Vanuit het programma MIRT A2 is eind 2024 het BMP vastgesteld. In dit pakket heeft de minister van IenW 108 miljoen euro beschikbaar gesteld (waarvan de helft beschikbaar is voor het Gelderse deel van de A2) voor een adaptief programma om de effecten van de vertraging om de A2 te verbreden, helpen te verzachten (bv. voor maatregelen tegen sluipverkeer of instandhouding lokale leefbaarheid). Het voorgestelde maatregelenpakket tegen sluipverkeer is in lijn met de maatregelen die in het BMP zijn opgenomen voor West Betuwe, waardoor medefinanciering van de sluipverkeer maatregelen kansrijk lijkt. Daarom is als meekoppelkans bij de maatregel op de Boutensteinseweg (doseerinstallatie) het doortrekken van het ontbrekende deel van het fietspad tussen de Marijkestraat en de N327 opgenomen. Deze maatregel is minder urgent in het kader van sluipverkeer, maar kan vanuit het doseren van het verkeer op het viaduct, waarvoor een versmalling van het viaduct wordt voorgesteld, relatief eenvoudig worden meegenomen. Het stimuleren van fietsverkeer is ook een maatregel ter stimulering van duurzame alternatieven voor gebruik van de auto en om de verkeersveiligheid en leefbaarheid te vergroten. Om de bereikbaarheid voor de

nood- en hulpdiensten niet negatief te beïnvloeden (bv. bij lange wachtrijen) kan het nodig zijn dat nood- en hulpdiensten gebruik moeten maken van het voorgestelde fietspad op het viaduct Boutensteinseweg. Dit wordt in de planfase nader uitgezocht en besproken met de nood- en hulpdiensten.

Kanttekeningen

- 2.1 Er is geen capaciteit en budget voor uitvoering maatregelen beschikbaar
Gemeente West Betuwe heeft geen capaciteit om de selectieve toegang met camerahandhaving te bemensen. Ook dient ontheffingsbeleid opgesteld te worden. En zal ter voorbereiding op het operationeel zijn van het camerasysteem veel expertise nodig zijn om te komen tot een juridisch houdbaar systeem van camerahandhaving. Kennis en kunde die niet beschikbaar is in West Betuwe. Dit zal daarom extern moeten ingekocht. Omdat deze maatregel goed kan worden ingevoerd in Beesd en het een uiterst effectieve maatregel is, stellen we deze maatregel voor. De kosten hiervoor zijn in de kostenraming meegenomen.
- 2.2 De kostenramingen zijn nog grove indicaties
Voor afronding van de verkenning is het nodig om de financiële implicaties van de maatregelen inzichtelijk te maken. Tegelijk zijn het eerste grove indicaties, daarom zijn ook bandbreedtes weergegeven. In de volgende fase is het mogelijk om nauwkeurige (SSK) ramingen per maatregel op te stellen. Dan zijn de ontwerpen verder uitgewerkt en kunnen nauwkeurigere ramingen worden opgesteld. In de planfase wordt ook duidelijk hoeveel cofinanciering vanuit het Breed Mobiliteitspakket A2 mogelijk is.
- 2.3 In Waardenburg zijn er zorgen of de voorgestelde maatregelen wel voldoende effect sorteren
Tijdens de participatie is gebleken dat in Waardenburg verwachtingen waren dat de verkeersintensiteiten op de Steenweg (N830) fors gereduceerd zouden worden door de voorgestelde maatregelen. Echter, uit de pre-verkenning (2024) is gebleken dat het sluipverkeer op de N830 ten oosten van de A2 in Waardenburg onder de 10% ligt (afhankelijk van richting en tijdstip). De beleving is echter anders door het vele bestemmingsverkeer in Waardenburg naar onder andere Meteren en Geldermalsen; dit beschouwen wij niet als sluipverkeer.

De voorgestelde maatregelen in Waardenburg zullen het sluipverkeer naar verwachting met circa 10% verminderen. Dit betekent dat de maatregelen naar verwachting het totale verkeer door Waardenburg niet substantieel zullen verlagen.

Het scheiden van het bestemmingsverkeer met het lokale verkeer, dat vaak als oplossingsrichting wordt geopperd, is niet mogelijk omdat het een provinciale weg betreft.

De provincie Gelderland stelt daarom voor om de negatieve effecten van het verkeer met name in de kern van Waardenburg te verminderen. Door het verbeteren van de oversteekbaarheid in het dorp voor met name fietsers en voetgangers en het

verbeteren van de leefbaarheid in en de uitstraling van de kom van Waardenburg, het verlagen van de snelheid naar 30 km/uur in de kom van Waardenburg ten oosten van de A2 en het verlagen van de snelheid tussen Waardenburg en Meteren naar 60 km/uur. Bij dit laatste kunnen maatregelen worden genomen die leiden tot het minder aantrekkelijk maken van de route tussen Waardenburg en Meteren waardoor deze minder gebruikt zal worden door het sluipverkeer.

Vanwege de vele inhoudelijke vragen over de voorgestelde maatregelen in Waardenburg is op 26 augustus 2025 een aanvullend gesprek geweest met de vertegenwoordigers van de werkgroep uit Waardenburg. In dit gesprek is uitvoerig stilgestaan bij alle vragen die leefden over bijvoorbeeld verkeersintensiteiten, percentages sluipverkeer daarbinnen, herkomst en bestemming van het verkeer en hoe tot de onderbouwing van de maatregelen is gekomen. Na dit gesprek is er bij vertegenwoordigers van de werkgroep uit Waardenburg meer vertrouwen ontstaan in het maatregelenpakket, de effectiviteit ervan en dat de onderbouwing van de maatregelen zorgvuldig is gebeurd.

- 2.4 De monitoring van effecten van de maatregelen tegen sluipverkeer blijft nodig. Het aanpassen van de openbare weg, het menselijk handelen daarop, wijziging in verkeersaanbod, als mede de impact van navigatiesystemen, kan onbewuste of onbedoelde effecten hebben. De praktijk laat zich nooit volledig voorspellen. Op basis van data-analyses, berekeningen en expertise van deskundigen is een zo goed mogelijke inschatting inclusief onderbouwing van de maatregelen en effecten gemaakt, maar na uitvoering zal het effect in de praktijk moeten blijken. Daarom moeten de effecten op het verkeer worden gemonitord, zodat bij onbedoelde effecten aanvullende maatregelen kunnen worden genomen. Daarom stellen we ter afronding van de planfase ook een monitoring- en evaluatieplan op.

De provincie Gelderland realiseert in het kader van korte termijn maatregelen voor de A2 twee verkeersregelinstallaties (VRI's) bij de op- en afrit in Waardenburg. Deze VRI's hebben als primair doel om terugslag op de A2 te voorkomen. Doordat de VRI op de Achterweg (ter vervanging van de rotonde) een vertraging op de N830 veroorzaakt, kan dit er mogelijk toe leiden dat verkeer een andere route zoekt naar de op- en afrit van de A2 in Waardenburg richting het zuiden. We willen een vermindering en oplossing tegen het sluipverkeer, geen verplaatsing ervan.

Afhankelijk van eventuele onbedoelde effecten of sluipverkeer gedraagt zich anders dan verwacht, hebben we nog de mogelijkheid om aanvullende maatregelen te onderzoeken. Bijvoorbeeld een andere voorrangregeling op het kruispunt met de Achterweg, een 3^e VRI bij de westelijke toe- en afrit A2-Waardenburg (richting zuiden) te plaatsen of een toeritdosering. Alleen als uit de monitoring en evaluatie de noodzaak tot aanvullende maatregelen blijkt, kan hiertoe aanvullend worden besloten. Deze noodzaak is er nu niet. Met de huidige voorgestelde maatregelen zetten we in op maatregelen in het begin of halverwege de sluiproute, niet aan het eind.

- 3.1 Snelheidsverlagingen en het fietspad hebben weinig impact op sluipverkeer en zijn

relatief dure maatregelen

De maatregelen om de snelheid te verlagen op de Veerweg en de Marijkestraat (van 80 km/u naar 60 km/u) dragen niet heel effectief bij in de aanpak tegen sluiptverkeer. Hoewel ook deze maatregelen opgeteld zorgen voor vertraging, en zo verkeer verleiden om minder snel de A2 te verlaten om te gaan sluipen, dragen deze maatregelen vooral bij aan verbetering van de leefomgeving en verkeersveiligheid. Ze dragen bij aan een samenhangend pakket aan maatregelen, maar er ligt minder tijdsdruk op deze maatregelen om ze zo snel als mogelijk uit te voeren. Het ontwerp bepaalt uiteindelijk de kostenraming. Hiervoor dient in de planfase een aantal ontwerpkeuzen te worden gemaakt om een goede kostenraming te kunnen maken. Deze maatregelen kunnen dan opnieuw worden voorgelegd en als hier dan positief over wordt besloten, ook goed gefaseerd worden gerealiseerd.

Financiën

Voor de nadere planuitwerking (technisch en financieel) wordt met dit besluit een voorbereidingskrediet gevraagd. Om de planfase te kunnen doorlopen, wordt een voorbereidingskrediet aangevraagd van 270.000 euro, waarvan 100.000 ten laste van de reserve rondweg Waardenburg, 100.000 euro ten laste van de reserve kernenbeleid en 70.000 euro ten laste van de reserve grote infrastructuur projecten.

In de volgende fase (planfase) wordt per maatregel een nauwkeurige (SSK) raming opgesteld conform de standaard systematiek kostenramingen inclusief risicoreserveringen. Dan wordt ook duidelijk hoeveel cofinanciering vanuit het programma A2 (BMP) mogelijk is.

Van het voorbereidingskrediet kunnen de ontwerpen van de gemeentelijke maatregelen verder worden uitgewerkt, en zal hierover worden geparticipeerd. Wordt het ontheffingenbeleid opgesteld en wordt de juridische houdbaarheid van camerahandhaving uitgewerkt. Ook wordt een monitoring- en evaluatieplan opgesteld. En kunnen alle benodigde verkeersbesluiten (of andere procedures) in gang worden gezet ter voorbereiding op de realisatiefase.

Het volledige pakket aan voorgestelde maatregelen bedraagt op basis van eerste grove kostenraming en op basis van realisatiekosten, tot een investering (bouwkosten) van tussen de ca. 11,9 miljoen euro en ruim 14 miljoen euro.

In dit bedrag zitten ook kosten voor herinrichting N830, een provinciale weg, deze kosten zijn voor de provincie Gelderland. Deze kosten zijn grijs gearceerd (tussen de 3.3 miljoen euro en 5.5 miljoen euro). Voor de gemeente leidt het maatregelenpakket tot een investering tussen de 5.6 miljoen euro en 8.6 miljoen euro. De snelheidsverlagingen (Veerweg, Marijkestraat) en fietspad Boutensteinseweg, samen maximaal geraamd op 7 miljoen euro, kunnen gefaseerd uitgevoerd worden als daartoe wordt besloten.

Realisatie van de belangrijkste gemeentelijke maatregelen tegen sluiptverkeer: selectieve toegang in Beesd, de doseerinstallatie op de Boutensteinseweg en instelling inrijdverbod Zandweg leidt op basis van een grove kosteninschatting tot een gemeentelijke investering

van tussen de (afgerond) minimaal 1,1 miljoen euro en maximaal 1,6 miljoen euro. Hierin zijn de capaciteitskosten voor selectieve toegang voor de komende 10 jaar meegenomen.

In de volgende fase (planfase) wordt per maatregel een nauwkeurige SSK raming opgesteld inclusief uitvoeringsplanning. Dan wordt ook duidelijk hoeveel cofinanciering vanuit het programma A2 (BMP) mogelijk is. De gemeenteraad wordt dan een investeringsbesluit per maatregel voorgelegd.

Tabel 1 Overzicht maatregelen gemeente en provincie

Maatregel	Grove kosteninschatting
Selectieve toegang Beesd (totale kosten voor 10 jaar)	€ 1.000.000 – € 1.500.000
Veerweg van 80 naar 60 km/u	€ 700.000 – € 1.000.000
Om-en-om dosering Boutensteinseweg (met/zonder koppeling)	€ 70.000 – € 100.000
Fietspad Boutensteinseweg	€ 2.000.000- € 3.000.000
Fysieke afsluiting Zandweg	€ 15.000
Verlagen snelheid Marijkestraat van 80 naar 60 km/u	€ 1.800.000- € 3.000.000
Steenweg 50 naar 30 km/u binnen de kom (provincie)	€ 300.000 - € 500.000
Steenweg 80 naar 60 km/u buiten de kom (provincie)	€ 3.000.000 - € 5.000.000
<i>Ruime bandbreedte vanwege vele aanpassingen</i>	
Totaal (gemeente & provincie)	€ 11.915.000 tot € 14.115.000

Voor de gemeente komen de totale kosten tussen de **€ 5.585.000 tot € 8.615.000**.

Communicatie en participatie

Voor het doorlopen van de verkenningsfase is een participatie- en communicatieplan opgesteld, in samenwerking met de provincie Gelderland. Tijdens de verkenning is een participatieproces doorlopen met een samengestelde werkgroep bestaande uit werkgroep “ontmoediging sluipverkeer” uit Beesd en de werkgroep “kernagenda uit Waardenburg” aangevuld met vertegenwoordigers van de buitengebieden van Rumpt, Tuil en Haaften. Hierdoor is zoveel mogelijk gebruik gemaakt van bestaande bewonersplatforms.

Om niet alleen het belang van bewoners, maar ook de belangen van bedrijven, bedrijfsverenigingen, natuur/landschap en andere weggebruikers te betrekken, is ook een klankbordgroep opgericht waar o.a. de Fietzersbond, LTO noord, NFO, Behoud Linge landschap in zijn vertegenwoordigd. Aan de hand van 3 bijeenkomsten (7 & 14 mei en 9 juli), is zowel met de werkgroepen als met de klankbordgroep overleg gevoerd, waarbij de laatste datum een gecombineerd overleg was voor zowel werkgroep als klankbordgroep. Op 26 augustus is aanvullend overleg geweest in Waardenburg.

Daarnaast zijn er meerdere gesprekken geweest met de nood- en hulpdiensten om er zeker van te zijn dat rekening wordt gehouden met alle belangen die spelen op de openbare weg.

Er zijn 2 bewoners informatieavonden georganiseerd (1 en 10 september), waarin alle overige geïnteresseerden zijn geïnformeerd over het voorgestelde pakket aan maatregelen tegen sluipverkeer. En aanwezigen is gevraagd naar zorg- en aandachtspunten, en zijn vragen beantwoord, die ook van te voren aangeleverd konden worden.

Uit de participatie is samengevat opgehaald:

- Dat de belangen vanuit nood- en hulpdiensten voldoende zijn geborgd. Per saldo is minder sluipverkeer goed voor de bereikbaarheid van nood- en hulpdiensten. In de uitwerking dient er reguliere afstemming te blijven. Het voorgestelde pakket aan maatregelen kan daarom rekenen op draagvlak vanuit hen.
- Vanuit Beesd is er tevredenheid dat er na jarenlange overlast eindelijk een pakket aan maatregelen wordt voorgesteld dat de overlast van sluipverkeer vermindert.
- Vanuit Waardenburg is een gemengd signaal ontvangen. Het verlagen van de snelheid op de N830 in combinatie met bijbehorende herinrichting kan zeker op draagvlak rekenen. Er is echter ook ontevredenheid omdat de maatregelen in Waardenburg er niet op zijn gericht om de hoeveelheid verkeer door Waardenburg drastisch te verminderen.
- In het tussenliggende gebied is er begrip voor de maatregelen, hoewel er ook sprake is van langere reistijd in de spits voor bewoners in dit gebied vanwege de doseerinstallatie op de Boutensteinseweg.
- Op basis van de doorlopen participatie en heroverwegingen in de gemeente zijn een aantal wijzigingen in het maatregelenpakket doorgevoerd. Het gaat om:
 - o de voorgestelde afsluiting van de Zandweg is aangepast voor behoud van de toegankelijkheid voor agrarische bedrijven;
 - o in Beesd is als flankerende maatregel het introduceren van een éénrichtingsweg op de A. Kraalweg opgenomen, in plaats van een wegafsluiting, vanwege de bereikbaarheid van station Beesd voor bewoners;
 - o snelheidsverlaging Marijkestraat (van 80 km/u naar 60 km/u) vanwege eenduidigheid maximale rijsnelheid buitengebied;
 - o is een extra analyse uitgevoerd op het risico van verplaatsing van sluipverkeer als gevolg van het voorgestelde maatregelenpakket. Hieruit blijkt dat voor nu er geen aanvullende maatregelen nodig zijn (bv. voor buitengebied Waardenburg, Tuil en Haaften). Wel nemen we in het monitorings- en evaluatieplan een aantal aandachtspunten op, om de situatie goed te kunnen blijven monitoren en maatregelen voor te stellen mocht dat nodig blijken.

Voor de planfase wordt een nieuw participatieplan opgesteld en is het advies om de gesprekken met de werkgroepen en de klankbordgroep in tact te laten en de nadere uitwerking van de ontwerpen in deze gremia verder op te pakken.

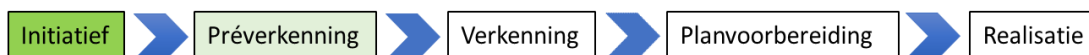
Na collegebehandeling wordt een persgesprek georganiseerd om de pers in te lichten. In de samenvatting (bijlage 2) wordt een algemene samenvatting van de verkenning en de resultaten ervan gegeven.

Uitvoering en planning

Na besluitvorming (college burgemeester en wethouder en daarna de gemeenteraad) wordt direct de volgende fase opgestart. In de planfase worden de ontwerpen verder uitgewerkt, wordt onderzocht welke procedures gevolgd moeten worden en worden SSK kostenramingen opgesteld. Hierbij hoort uiteraard ook participatie. Op dit moment kan er een globale planning worden gegeven voor de uitvoering van de belangrijkste voorgestelde maatregelen:

- Vanaf kwartaal 4 2025 wordt gestart met de voorbereiding voor de selectieve toegang in Beesd. Geschatte doorlooptijd is circa 1 jaar, waarmee de selectieve toegang in Beesd vanaf kwartaal 1 2027 operationeel kan zijn.
- Kwartaal 2 2027 doseerinstallatie Boutensteinseweg operationeel. Eerste voorbereidingen (aanvraag stroomaansluiting) zijn reeds getroffen. Op basis van huidige planning geeft netbeheerder aan een stroompunt te kunnen realiseren vanaf kwartaal 2 2027.
- Vanaf kwartaal 4 2025 tot en met 2027 worden de ontwerpen voor herinrichting bebouwde kom Waardenburg verder uitgewerkt en voorbereidende werkzaamheden voor de realisatiefase uitgevoerd. Op basis van huidige planning kan vanaf 2028 worden gestart met de werkzaamheden voor de herinrichting van Waardenburg.

Processchema



In de volgende fase wordt per maatregelen bekeken wat nodig is om te komen tot bestuurlijke besluitvorming.

- Voor camerahandhaving dient een verkeersbesluit genomen te worden door het college van burgemeester en wethouders, voorzien van een ontwerp, inclusief flankerende maatregelen.
- Voor de doseerinstallatie dient eveneens een verkeersbesluit genomen te worden, aangevuld met een ontwerp waarin de fysieke maatregelen zijn weergegeven
- Voor de herinrichting van Waardenburg dient sowieso een verkeersbesluit genomen te worden, mogelijk zijn meer vergunningen nodig voordat tot realisatie overgegaan kan worden.

Evaluatie

Het voorliggende pakket aan maatregelen dient gemonitord te worden. Dit omdat het rijgedrag van mensen nooit volledig voorspeld kan worden. Om eventueel onbedachte en onverwachte effecten van de maatregelen te monitoren (en te evalueren) dient tijdens de planfase een monitorings- en evaluatieplan opgesteld te worden zodat we de effecten van de maatregelen vroegtijdig in beeld krijgen en houden. En aanvullende maatregelen kunnen nemen, mocht dat nodig zijn.

Risicoparagraaf

Het pakket aan maatregelen biedt een samenhangend pakket en dient ook als zodanig te worden opgepakt. Een risico betreft mogelijke wijzigingen tijdens de bestuurlijke besluitvorming en dat als gevolg daarvan mogelijk de samenhang en effectiviteit van het maatregelenpakket kan worden aangetast

Juridisch risico implementatie camerahandhaving: Voor de selectieve toegang zal de Parkweg, nabij de rotonde afslag 14, een geslotenverklaring voor motorvoertuigen worden ingesteld tijdens de avondspits (15-19 uur). Voor deze maatregel moet een verkeersbesluit worden genomen, waarop bezwaar- en beroep mogelijk is. Een geslotenverklaring (uitgezonderd ontheffingshouders) is een effectieve maatregel in het voorkomen van sluipverkeer, maar heeft grote impact op het gebruik van de weg en daarmee de bereikbaarheid van de kern van Beesd (kortste route vanuit richting Utrecht). De nadelen van deze maatregel wegen niet op tegen de voordelen, maar op de procedures kunnen individuele belangen van grote invloed zijn en tot vertragingen leiden.

Daarnaast moet voor het inzetten van een camera voor de handhaving van de selectieve toegang akkoord worden gegeven door het parket CVOM (Centrale Verwerker van het Openbaar Ministerie). Voor deze stap wordt externe expertise aangetrokken, zodat ervaringen van vergelijkbare trajecten worden meegenomen.

Daarnaast moet voor het inzetten van een camera voor de handhaving van de selectieve toegang akkoord worden gegeven door het parket CVOM (Centrale Verwerker van het Openbaar Ministerie). Voor deze stap wordt externe expertise aangetrokken, zodat ervaringen van vergelijkbare trajecten worden meegenomen.

Daarnaast geldt dat stikstof en netcongestie als algemene projectrisico's gelden, die grote impact op de planning kunnen hebben. Deze worden in de komende fase nader onderzocht. Voor de beschikbaarheid van stroom is voor het viaduct Boutensteinseweg in de vorige besluitvormingsronde al actie ondernomen richting netbeheerder.

Ondanks de voorgestelde maatregelen in Waardenburg verwachten bewoners van Waardenburg dat de bestaande problemen hiermee niet worden opgelost. Dit vraagt om extra inzet van tijd en capaciteit vanuit de gemeente.

Tabel 2 Overzicht risicoparagraaf

Risico omschrijving	Soort risico	Kans	Effect	Beheersingsmaatregel
1. Wijzigingen in het maatregelenpakket	Kwaliteit	Groot	Groot	Samenhang pakket aan maatregelen dient bewaakt te worden
2. Juridische procedure n.a.v. verkeersbesluit (t.b.v. selectieve toegang)	Tijd /juridisch	Groot	Groot	Verkeersbesluit zorgvuldig onderbouwen en tijdig procedure opstarten.
3. Goedkeuring OM camerahandhaving	Juridisch	Klein	Groot	Ervaringen van andere gemeente betrekken bij de uitwerkingen en procedure.
4. Stikstof/netcongestie	Tijd	Groot	Groot	Geen (speelt in het hele land, project-overstijgend)
5. Participatie vraagt veel tijd en daarmee capaciteit	Tijd/kwaliteit	Groot	Klein	Duidelijkheid qua participatieproces in P&C plan.

Burgemeester en wethouders van de gemeente West Betuwe

de secretaris,
Philip Bosman

de burgemeester,
Servaas Stoop