

Geachte mevrouw, meneer

Met interesse heb ik de oordeelsvorming over sluipverkeer op 11 november jl. gevolgd. Tijdens de beeldvorming op 7 oktober jl. presenteerde ik u mijn persoonlijke bevindingen.

Aanvullend deel ik onderstaand mijn visie op de voorgestelde lokale maatregelen. Tenslotte heb ik ook door mij beoogde regionale acties nog eens op de rij gezet.

In ieder geval is de voorgenomen plaatsing van een ANPR camera na afslag 14 van de A2 direct na de rotonde op de Parkweg in Beesd een goed begin. Ik stel me voor dat alle "eigen" inwoners die deze afrit normaliter gebruiken om thuis te komen, zoals inwoners van Beesd, Rumpt, Rhenoy, (Acquoy), Gellicum, Haaften, Hellouw en Herwijnen een ontheffing kunnen krijgen.

Het is me onduidelijk waarom na reductie van het aantal auto's tijdens de spits er een verlaging van de snelheid op de Veerweg nodig is. Waarom zou je "eigen" inwoners onnodig willen vertragen.

Een vrij liggend fietspad langs de Boutensteinseweg is niet alleen een lang gekoesterde wens met het oog op veiligheid, maar kan ook bijdragen aan reductie van autoverkeer op de Boutensteinseweg. Ik was die vergeten in mijn presentatie op 7 oktober jl.

Het fietspad zou naadloos van de Boutensteinseweg over het A15 viaduct over moeten gaan naar de Marijkestraat. Er is dan vanzelf een versmalling bij de doseerlichten. Wat precies is het nadeel van een versmalling voor onze agrariërs? Het viaduct is breed genoeg om het fietspad en de breedst denkbare landbouwmachines naast elkaar te laten passeren.

Opgeven van de versmalling doet de noodzaak van wisseling van rijstrook vervagen. De neiging tot negeren van de lichten ligt op de loer.

Een bijkomend voordeel voor automobilisten is dat ook de Boutensteinseweg naar 80km/h kan. Waarom zou de Marijkeweg naar 60km/h moeten? Voor een oponthoud van 0-2 minuten buiten de spits, moet te doen zijn, krijgt de automobilist weer iets terug. Geven en nemen heet dat.

Sluipverkeer dat via Leerdam of vanaf Gorinchem bij Vuren op de Graaf Reinaldweg komt, is niet meegenomen in de maatregelen en is ook moeilijk te frustreren. Kern en langs de Graaf Reinaldweg zouden wel op andere wijze gecompenseerd kunnen worden. Te denken valt aan fatsoenlijke in- en uitvoegstroken met vluchtheuvel op de Graaf Reinaldweg bij de Zeek, Irenestraat en Oudenhof om tevens een 40 jaar oude toezegging aan inwoners van Hellouw in te lossen.

Ik hoor diverse partijen nog vragen om een systeem dat met ANPR camera's bij afritten en de oprit bij Waardenburg kan vaststellen wie er van de weg af is geweest. Er is geen verkeerswet die een verbod op het tijdelijk verlaten van hoofdwegen (A- en N-wegen) bekeurenswaardig kan maken, nog los van het feit dat Rijkswaterstaat met het oog op de privacywet hun systeem voor het vaststellen van het verlaten van de weg zou gebruiken. Daarom zal Rijkswaterstaat niet meewerken aan plaatsing van een ANPR camera bij een oprit. In ons geval kunnen ANPR camera's alleen gebruikt worden als hulpmiddel bij de handhaving van inrijverboden.

De Steenweg is net vernieuwd. Waarom snelheidsverlaging met dure maatregelen? Er is een vrij liggend fietspad. De weg is bewezen veilig. Meeste last voor "eigen" burgers.

Bij de Zandstraat is m.i. een inrijverbod met ANPR camera voor niet-lokale automobilisten direct aan het begin van de straat (niet pas bij viaduct) een must. "Eigen" inwoners die deze

weg normaliter gebruiken om thuis te komen, zoals inwoners van Waardenburg, Tuil, Haaften, Hellouw en Herwijnen zouden een ontheffing moeten kunnen krijgen.

Dat er met lokale maatregelen het sluipverkeer niet kan worden opgelost is iedereen duidelijk.

Anders is dat met regionale acties. Ik heb lokale en regionale acties op bijgaand A4-tje nog eens voor je op de rij gezet en hoop met mijn persoonlijke onderzoek hiermee een bijdrage te hebben gedaan.

Met vriendelijke groet,

Bram Wesselo

Reduceren sluipverkeer op 1 A4

Lokaal

Maatregelen gericht op verbetering leefbaarheid van een beperkt aantal medeburgers tijdens de avondspits, draagt niet bij aan vermindering verkeersdichtheid.

Traject Beesd-Haaften-Waardenburg

- afslag 14, Beesd: Inrijverbod met ANPR camera achter rotonde op de A2 i.c.m. ruimhartig ontheffingenbeleid z.s.m. uitvoeren.
- Veerweg: Niets veranderen.
- Boutensteinseweg: z.s.m. vrij liggend fietspad in combinatie met doseervak op viaduct. Snelheid op hoofdbaan kan dan omhoog naar 80 km/h. Fietspad gaat zonder obstructie over van Boutensteinseweg naar Marijkestraat.
- Marijkeweg: Geen snelheidsverlaging

Traject Culemborg-Buurmalsen-Waardenburg en Tiel-Est-Opijen-Neerijnen-Waardenburg:

- Steenweg: Waarom snelheidsverlaging met dure maatregelen? Er is een vrij liggend fietspad. De weg is bewezen veilig. Meeste last voor "eigen" burgers.
- Zandstraat: inrijverbod met ANPR camera direct aan het begin van de straat (niet pas bij viaduct) z.s.m. plaatsen.

Traject Leerdam-Vuren-Haaften-Waardenburg

Te nemen maatregelen beperkt. Misschien ANPR camera* bij Mert, Enggraaf en Spintkampweg? Sluipongemak compenseren, bijv. volwaardige in- en uitvoegstroken met vluchtheuvel op de Graaf Reinaldweg bij de Zeek, Irenestraat en Oudenhof om tevens een 40 jaar oude toezegging aan inwoners van Hellouw in te lossen.

Regionaal

Maatregelen gericht op verminderen verkeersdichtheid en daarmee sluipverkeer en dus verbetering leefbaarheid in het gehele Rivierengebied.

Gezamenlijke inspanning West Betuwe, Culemborg, Buren, Tiel, +

Martinus Nijhoffbrug: Zeker met nieuw kabinet in zicht hoop op verbreding brug en verdere traject niet opgeven en blijven drukken in Den Haag (met 5 burgemeesters tegelijk). Draagt voor onze regio slechts bij aan vermindering verkeersdichtheid tijdens de avondspits. Verbreding werkt averechts tijdens ochtendspits.

Een systeem met ANPR camera's op rijkswegen en bij opritten om vast te stellen wie er van die rijkswegen af is geweest en te beboeten is wettelijk en juridisch (helaas) onhaalbaar. In plaats daarvan kunnen volgende maatregelen ieder een beetje bijdragen aan vermindering van verkeersdichtheid:

- Woonbeleid tegen het licht houden. Iedere niet-economisch gebonden nieuwe inwoner van het Rivierengebied is een potentiële bijdrage aan verhoging verkeersdichtheid en dus ook sluipverkeer.
- Thuiswerken extra aansporen bij forenzen en hun werkgevers
- Alternatief vervoer aanmoedigen en mogelijk maken, zoals meer fietspaden.

- Carpoolen: extra carpoolplaatsen creëren en carpoolen enthousiasmeren
- OV aantrekkelijker maken met een regio-express, een extra verbinding Tiel-Geldermalsen-Culemborg-Utrecht (dus zonder Castellum, Houten, Lunetten en Vaartsche Rijn) uitgevoerd door NS, Arriva, Q-buzz of een andere geïnteresseerde.