

## Raadsvoorstel

Datum vergadering	: 31 maart 2020
Registratienummer	: 48424
Voorstelnummer	: 2020/036
Portefeuillehouder	: Ed Goossens
Bijlage(n)	: 1 Amendement Sluipverkeer Beesd (48425) 2 Rapport Sluipverkeer A2 Beesd – Tuil – Waardenburg (48423) 3 Rapport Ex ante verkenning sluipverkeer Beesd (48439)
Onderwerp	: Sluipverkeer A2 Beesd - Tuil - Waardenburg

---

### Onderwerp

Sluipverkeer A2 Beesd - Tuil - Waardenburg

### Beslispunten

1. Maatregelenpakket 1 ( Duurzaam veilige inrichting Schuttersweg en Boutensteinseweg, eenrichting A. Kraalweg en monitoring) uit te voeren
2. Maatregelenpakket 2 ( verkeerslicht op de Boutensteinseweg op het viaduct over de A15) mee te nemen in de integrale afweging bij de Perspectiefnota
3. Maatregelenpakket 3 (eenrichtingsverkeer Beesd) niet uit te voeren
4. De jaarlijks aflopende kapitaallasten van € 5.000 (vanaf 2021) te verwerken in de begroting 2021

### Inleiding

Sinds een aantal jaren neemt de overlast van sluipverkeer door onze kernen weer toe. Dit wordt veroorzaakt door de stagnerende doorstroming op de rijkswegen A2 en A15. Op verschillende niveaus wordt aan een oplossing gewerkt:

#### *Rijksniveau: MIRT A2*

Voor de A2 is het rijk in samenwerking met de provincies Noord-Brabant, Gelderland, gemeente 's-Hertogenbosch en de Regio Rivierenland een verkenning gestart naar de oplossing van dit probleem. Dit MIRT programma A2 Deil-Vught richt zich op een lange termijn oplossing in de vorm van verbreding van de A2. De verwachting is dat deze structurele oplossing pas in 2030 gereed is.

Voor de kern Waardenburg is een gebiedsgerichte aanpak gestart samen met provincie Gelderland en Rijkswaterstaat. Dit omdat als onderdeel van de structurele oplossing voor de A2 de bestaande op- en afrit van de A2 mogelijk verplaatst wordt. Dit heeft veel impact op deze kern en biedt zowel kansen als bedreigingen. De gebiedsgerichte aanpak heeft tot doel te komen tot de beste oplossing voor Waardenburg. Zodat de verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid van dit dorp aanzienlijk verbeteren.

Daarnaast richt het MIRT programma zich op het nemen van een aantal maatregelen op korte en middellange termijn, zoals de aanleg van carpoolplekken, uitbreiding van P&R-terreinen, toeritdosering

bij opritten. Ook in de gemeente West Betuwe is er sprake van dat een of meerdere van deze maatregelen in 2020 en 2021 worden uitgevoerd. Dit is echter slechts een doekje voor het bloeden en lost de problematiek van het sluipverkeer nooit helemaal op.

#### *Lokaal niveau*

De gemeente Geldermalsen heeft in 2017 en 2018 tijdelijke maatregelen genomen om sluipverkeer door de kern Beesd tegen te gaan. Dit bleek niet het gewenste effect te hebben. De gemeenteraad van Geldermalsen heeft op 30 oktober 2018 een amendement aangenomen. Hierin draagt zij het college op een integraal verkeersplan op te stellen voor de middellange termijn om sluipverkeer in Beesd en aangrenzend gebied te ontmoedigen.

Het college van West Betuwe is in 2019 aan de slag gegaan met het opstellen van dit integrale verkeersplan. Verkeersadviesbureau Exante heeft een integrale verkenning uitgevoerd naar mogelijke maatregelen tegen sluipverkeer in Beesd en zijn omgeving. De uitkomsten van het onderzoek zijn op 5 september 2019 gepresenteerd aan de Werkgroep Sluipverkeer Beesd, de communicatie Commissie Rhenoy, de ondernemersvereniging Beesd en het Betuwestrans. Omdat het onderzoek niet tot een éénduidige conclusie leidde heeft er een verdiepingsslag plaats gevonden. De verkenning is voorgelegd aan de politie vanwege de uitvoerbaarheid en handhaving van de mogelijke maatregelen. Ook het sluipverkeer in Tuil en het effect van navigatiesystemen is tegen het licht gehouden. Al deze input is meegenomen bij de keuze van kansrijke maatregelen en maatregelpakketten. Dit alles is uitgebreid weergegeven in de rapportage in bijlage 1.

#### **Besluitgeschiedenis**

Amendement Raadsvoorstel beschikbaar stellen van een investeringskrediet voor maatregelen tegen sluipverkeer Beesd 30 oktober 2018 (bijlage 2).

#### **Beoogd effect**

De negatieve effecten van sluipverkeer op de verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid in en langs onze kernen aan de A2 zo beperkt mogelijk te houden.

#### **Argumenten**

*1.1 Maatregelenpakket 1 (Duurzaam Veilige inrichting Schuttersweg en Boutensteinseweg, eenrichting A. Kraalweg en monitoring) heeft een positief effect op de leefbaarheid en verkeersveiligheid en gaat niet ten koste van de bereikbaarheid.*

Maatregelenpakket 1 richt zich op het inperken van de gevolgen van het sluipverkeer, zonder dwingend karakter. Dit door aanvullend op de geplande inrichting van de Dr. A. Kuyperweg en het geplande onderhoud aan de Boutensteinseweg in 2020 snelheidsremmers aan te brengen op de Schuttersweg en de Boutensteinseweg.

Het verdiepende onderzoek naar de effecten van het gebruik van navigatiesystemen laat zien dat een goede Duurzaam Veilige inrichting met snelheidsremmers grote invloed heeft op de aangeboden routekeuzes in de navigatiesystemen. De "moderne" sluiper maakt veelvuldig gebruik van deze

systemen om de snelste en comfortabelste route te bepalen. Zeker op de korte tot middellange termijn is hier een positief effect van te verwachten.

Ook los van de sluijverkeer problematiek is dit maatregelenpakket een goede investering in de verkeersveiligheid. Dit pakket heeft geen ingrijpende gevolgen voor de bereikbaarheid van het gebied, iedereen kan met een gepaste snelheid zijn bestemming bereiken.

Eenrichtingsverkeer op de A. Kraalweg maakt noodzakelijkerwijs onderdeel uit van dit pakket, omdat deze weg anders een aantrekkelijk alternatief biedt voor de Schuttersweg. De eenrichting geldt 24 uur per dag, omdat dit het meeste effect heeft op de navigatiesystemen. Daarnaast leidt een tijdvak voor eenrichtingsverkeer (bijv. tussen 15:00 en 18:00) tot verwarring bij de weggebruikers en daardoor tot onzeker gedrag. Daarnaast kan een file op de A2 door een ongeval ook buiten de spits plaatsvinden en ook dan wil je niet dat verkeer door Beesd sluijpt.

### *1.2 De kosten voor maatregelenpakket 1 passen binnen het beschikbare budget van €100.000*

Verwachte kosten van dit maatregelenpakket zijn € 80.000 (voor circa 9 snelheidsremmers) + € 20.000 (4 jaar monitoring) = €100.000 en past daarmee binnen het beschikbaar gestelde budget

*2.1 Maatregelpakket 2 (verkeerslicht op de Boutensteinseweg op het viaduct over de A15) zorgt voor een aanzienlijke vertraging op de sluijroute van Noord naar Zuid, maar past niet binnen het beschikbaar gestelde budget. Bovendien leidt dit pakket als losse maatregel niet tot een Duurzaam Veilige inrichting van de Schuttersweg en Boutensteinseweg. Daarom wordt geadviseerd deze maatregel pas uit te voeren na maatregelenpakket 1.*

Omdat een structurele oplossing van de files op de A2 pas in 2030 wordt verwacht, neemt het sluijverkeer de komende jaren weer verder toe. De druk op het onderliggend wegennet loopt daardoor weer op. Dit betekent dat er een moment aanbreekt dat het sluijverkeer weer toeneemt, ondanks de maatregelen uit maatregelenpakket 1. Met het aanleggen van een verkeerregelinstantie wordt een belangrijke extra vertraging ingesteld, maar blijft de omgeving nog wel bereikbaar.

Het is een verkeersregeling waarbij de richtingen om en om worden doorgelaten. De stopstrepen voor de verkeerslichten worden dusdanig ver van elkaar gelegd dat bestuurders van auto's elkaar niet kunnen zien om. Dit om te voorkomen dat mensen door het rode licht rijden. Hierdoor is deze maatregel niet afhankelijk van structurele handhaving. Deze maatregel heeft een groot effect op de bereikbaarheid voor onze inwoners en bedrijven. Maar veel minder dan een fysieke afsluiting. Iedereen kan nog steeds overal komen, maar de reistijd is alleen langer.

De kosten voor maatregelenpakket 2 bedragen € 150.000. Geadviseerd wordt deze extra kosten bovenop maatregelpakket 1 mee te nemen in de perspectiefnota. Daar vindt dan de integrale financiële afweging plaats vinden voor deze € 150.000.

*3.1 Maatregelpakket 3 (eenrichtingsverkeer Beesd) is een aanvulling op maatregelenpakket 1 en 2. Deze maatregel wordt niet uitgevoerd omdat deze maatregel als nadeel heeft dat de verkeersveiligheid onder druk komt te staan doordat snelheid op de Schuttersweg toeneemt en een grote impact heeft op de bereikbaarheid van Beesd.*

Bij het samenstellen van dit pakket is gekozen voor éénrichting op de Schuttersweg omdat hier de minste bestemmingen direct aan grenzen. Nadeel van het instellen van éénrichtingverkeer is dat de andere richting harder gaat rijden omdat deze geen tegenliggers meer hebben en de hele wegbreedte dus ter beschikking hebben. Iedereen in Beesd kan komen waar hij of zij wil, maar moet daarvoor wel wat door de woonwijk omrijden. Deze wegen zijn voor sluipverkeer en de navigatiesystemen minder aantrekkelijk. Ook hier is éénrichtingsverkeer op de A. Kraalweg noodzakelijk om sluipverkeer geen alternatief te bieden. Dit pakket kan een laatste redmiddel zijn, maar gezien de nadelen voeren we dit niet uit.

*4.1 Het Duurzaam Veilig inrichten van de Schuttersweg en de Boutensteinseweg is een maatregel waarop afgeschreven dient te worden. Dit betekent dat er met rente en afschrijvingskosten gerekend wordt (= kapitaallasten)*

### **Kanttekeningen**

*1.1 Maatregelenpakket 1 heeft geen dwingend karakter, waardoor notoire sluipers niet gedwongen worden om een andere route te kiezen.*

Om het effect van maatregelenpakket 1 goed in beeld te kunnen brengen is het noodzakelijk het verkeer te monitoren. Voorgesteld wordt in ieder geval de komende 4 jaar jaarlijks te tellen of kentekenonderzoek uit te voeren.

Indien blijkt dat te het aantal sluipers weer te veel toeneemt kan opgeschaald worden naar maatregelenpakket 2.

*2.1 Maatregelenpakket 2 heeft een dwingender karakter dan maatregelenpakket 1. Maar heeft ook behoorlijk effect op het Zuid – Noord verkeer, waaronder verkeer vanuit de kernen Tuil, Haaften en Hellouw. Dit kan leiden tot grote weerstand vanuit deze dorpen.*

Het is een verkeersregeling waarbij de richtingen om en om worden doorgelaten. Iedereen kan nog steeds overal komen, maar de reistijd is alleen langer. Dit geldt vooral voor het Noord-Zuid verkeer, maar niet te voorkomen is dat ook het Zuid-Noord verkeer hier last van heeft. De kans is aanwezig dat er grote weerstand tegen deze maatregel bestaat vanuit met name de kernen Tuil, Haaften en Hellouw.

*3.1 Maatregelenpakket 3 zet de verkeersveiligheid op de Schuttersweg onder druk door toename van de gereden snelheid op de Schuttersweg. De eenrichting is daarnaast fysiek niet afdwingbaar waardoor handhaving noodzakelijk is.*

Nadeel van het instellen van éénrichtingverkeer is dat de andere richting harder gaat rijden omdat deze geen tegenliggers meer hebben en de hele wegbreedte dus ter beschikking hebben. Ook degene die de eenrichting negeren hebben de neiging om harder te rijden. Dit kan ten koste gaan van de verkeersveiligheid. Bovendien is het tegen de richting inrijden niet fysiek te voorkomen, waardoor deze maatregel meer dan de andere twee pakketten afhankelijk is van handhaving.

## Financiën

Voor het uitvoeren van maatregelen tegen sluihverkeer in Beesd en omgeving is een bedrag beschikbaar van €100.000 (raadsbesluit 30-10-2018) in de bestemmingsreserves Mobiliteitsplan en Grote Infrastructurele projecten.

In onderstaande tabel zijn de kosten van de kansrijke maatregelen weergegeven en gekoppeld aan de voorgestelde twee maatregelenpakketten.

Kansrijke maatregelen	Kostenraming	pakket 1	pakket 2
DV inrichting Schuttersweg en Boutensteinseweg	€ 80.000	X	
Verkeerslicht viaduct A15 Boutensteinseweg	€ 150.000		X
Monitoring voor 4 jaar	€ 20.000	X	X
Totaal kosten per pakket		€ 100.000	€ 170.000

De tabel geeft weer wat de kosten zijn indien een van de twee pakketten gekozen wordt.

Maatregelpakket 1 kost € 100.000 en past binnen het beschikbare budget.

Indien u alleen kiest voor maatregelpakket 2 dan overschrijdt deze maatregel het beschikbare budget met €50.000. Daarnaast dient u dan rekening te houden met € 20.000 aan monitoringskosten, waardoor het totale tekort € 70.000 bedraagt.

Het Duurzaam Veilig inrichten van de Schuttersweg en de Boutensteinseweg is een maatregel waarop afgeschreven dient te worden. Dit betekent dat er met rente en afschrijvingskosten gerekend wordt.

## Uitvoering/Planning

Indien u kiest voor maatregelenpakket 1 worden de maatregelen nog dit jaar uitgevoerd gelijktijdig met het geplande onderhoud aan de Dr. A Kuypersweg en het indien mogelijk met onderhoud aan de Boutensteinseweg.

Voorgesteld is om maatregelenpakket 2 mee te nemen in de perspectiefnota om een integrale financiële afweging mogelijk te maken. Indien het geld bij de perspectiefnota beschikbaar wordt gesteld zijn er twee opties: 1. De verkeerslichten in 2021 realiseren. 2. Het sluihverkeer monitoren en afhankelijk van de uitkomsten de verkeerslichten binnen tussen 2021 en 2024 realiseren.

## Evaluatie

Omdat een structurele oplossing van de files op de A2 pas in 2030 wordt verwacht, neemt sluihverkeer de komende jaren nog verder toenemen. Door jaarlijks het sluihverkeer te monitoren kan in de gaten worden gehouden of de maatregelen nog het gewenste effect hebben. In dit voorstel is opgenomen hier voor de komende 4 jaar in totaal €20.000 voor in te zetten.

## Communicatie

Het sluihverkeer in Beesd, Tuil en Waardenburg is een gevoelig onderwerp. Het speelt al jaren. Provincies, gemeenten en Rijkswaterstaat werken op verschillende niveaus aan oplossingen. Na uitgebreid onderzoek en een langdurig proces zijn er nu een aantal mogelijke maatregelen voor de

aanpak van het sluijverkeer in de dorpen. Gezien de historie vraagt het om een zorgvuldige aanpak. Verwachtingsmanagement richting inwoners is hierbij van essentieel belang.

Bij het onderzoek is op diverse momenten een klankbordgroep van bewoners en ondernemers uit Beesd en Rhenoy betrokken. Zij worden ook actief benaderd voor de beeldvormende sessie van uw Raad op 10 maart. Daarnaast worden de gebruikelijke gemeentelijke kanalen ingezet om inwoners en ondernemers te informeren en uit te nodigen. Ook na uw besluit is het van groot belang om onze inwoners en ondernemers te blijven informeren en betrekken bij dit onderwerp. Daarom stellen wij nu uw besluit op voor de langere termijn.

### Risicoparaagraaf

Sluijverkeer is nooit 100% te voorkomen. Alleen de effecten op de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid dienen we binnen aanvaardbare grenzen te houden. Het risico is dat de verwachting van het effect van de gekozen maatregelen door onze inwoners overschat wordt. Goede monitoring van de effecten en communicatie spelen hierin een cruciale rol.

### Tabel risicoparaagraaf

Risico omschrijving	Soort risico	Kans	Effect	Beheersingsmaatregel
Sluijverkeer is niet op te lossen	Politiek/bestuurlijk	groot	middel	De effecten van de maatregelen monitoring en goede communicatie

Burgemeester en wethouders van de gemeente West Betuwe  
De secretaris, Karen Coesmans  
de burgemeester, Servaas Stoop

## Raadsbesluit

De raad van de gemeente West Betuwe;

gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 11 februari 2020,

**besluit:**

1. maatregelenpakket 1 ( Duurzaam veilige inrichting Schuttersweg en Boutensteinseweg, eenrichting A. Kraalweg en monitoring) uit te voeren;
2. maatregelenpakket 2 ( verkeerslicht op de Boutensteinseweg op het viaduct over de A15) mee te nemen in de integrale afweging bij de Perspectiefnota;
3. maatregelenpakket 3 (eenrichtingsverkeer Beesd) niet uit te voeren;
4. de jaarlijks aflopende kapitaallasten van € 5.000 (vanaf 2021) te verwerken in de begroting 2021.

Aldus besloten in de openbare vergadering van 3 februari 2020, nummer 2020/036,

de griffier,

de voorzitter,