

Van:

Stichting Leefbaar Waardenburg
p/a Steenweg 62, 4181 AM, Waardenburg

Aan:

Gemeente West Betuwe

- Het college van Burgemeester en wethouders
(p/a bestuurssecretariaat@westbetuwe.nl)
- En de Gemeenteraad
(p/a griffie@westbetuwe.nl)

Betreft: zienswijze verkeersoverlast als onderdeel van de leefbaarheid in Waardenburg, behorend bij de bespreking in de gemeenteraad van 11 november 2025 van de 'vaststelling Maatregelen pakket sluipverkeer (Wethouder Hartman)'.

Waardenburg, 8 november 2025

Geachte burgemeester, geachte wethouders, geachte leden van de gemeenteraad,

Op 11 november spreekt de gemeenteraad over het onderwerp 'vaststellen maatregelen pakket sluipverkeer'.

Stichting Leefbaar Waardenburg heeft onder meer tot doel de leefbaarheid van de inwoners van Waardenburg te waarborgen en waar mogelijk te verbeteren, alsmede het behouden en bevorderen van de biodiversiteit, het leefmilieu, de cultuurhistorie, de natuurwaarden, de landschapswaarden en andere waarden die bijdragen aan de leefbaarheid.

Stichting Leefbaar Waardenburg maakt zich zorgen over de via de website van gemeente West Betuwe gepresenteerde stukken. De stichting staat hierin niet alleen. In het onderzoeksrapport is verwoord dat: in Waardenburg is er ook draagvlak voor de herinrichting, maar is er ook ontevredenheid omdat de maatregelen niet bijdragen aan vermindering van het verkeer. Ons lijkt dit een zeer belangrijk signaal: hier staat dat Waardenburgers erg graag een oplossing willen voor de breed ervaren verkeersproblematiek en dat Waardenburgers niet geloven in het idee dat de verkeersproblematiek met de voorgestelde maatregelen zal worden opgelost (en ook niet een beetje).

Tot nu toe heeft de gemeente met deze signalen niets gedaan. Uit de voorliggende notitie voor de oordeelsvormende vergadering van de gemeenteraad blijkt dat het zelfs nog erger is: de gemeente is voornemens het toch al niet volledige pakket nog verder te gaan uitkleden.

Hieronder lichten wij onze bezwaren en zorgen nader toe. Ook doen we een handreiking om wel tot een oplossing te komen.

(on-) leefbaarheid in Waardenburg

De leefbaarheid voor de inwoners van Waardenburg staat al lange tijd sterk onder druk. Met onder meer een van de drukste snelwegen van Nederland, die dwars door het dorp loopt, inclusief 4 op- en afritten (een situatie die vrijwel nergens anders in Nederland voorkomt), een provinciale weg waar meer dan 10.000 auto's per dag overheen rijden en vele (infrastructurele) ontwikkelingen zoals uitbreiding van het goederenspoor (samen met het personenspoor ook dwars door het dorp), dijkverzwaring en zeer frequente laagvlieg oefeningen van Defensie, gaat het dorp gebukt onder ernstige luchtvervuiling, hevige geluidsoverlast en enorme verkeersoverlast, met alle gevolgen van dien voor de volksgezondheid en de veiligheid.

De genoemde verkeersoverlast is nog heftiger in de spits en in de - veel voorkomende - situatie waarin er sprake is van file op de A2 (Zuid-Noord en Noord-Zuid) en/of de A15 (West-Oost en Oost-West). Zodra er file is, vormt de Martinus Nijhofbrug een 'prop' in een flessenhals en loopt Waardenburg binnen korte tijd helemaal vol met sluipverkeer. De inwoners en de bedrijven kunnen op dat soort dagen urenlang hun dorp niet verlaten. Alles staat dan massief muurvast.

Verkeersdruk is derhalve een belangrijk onderdeel van de leefbaarheidsproblematiek van Waardenburg. Daarom is het goed dat gemeente West Betuwe onderkent het zoals het nu is echt niet langer kan blijven.

Foute onderzoeksvraag

Om invulling te geven aan het getoonde besef van de onhoudbaarheid van de huidige situatie, welke wordt verergerd door het feit dat de ooit voorgenomen verbreding van de A2 op de lange baan is geschoven, heeft gemeente West Betuwe (samen met provincie Gelderland) een extern ingehuurde ZZP-projectmanager uit Utrecht opdracht gegeven om verkenning sluipverkeer uit te voeren. Een extern adviesbureau uit Deventer is ingehuurd om onderzoek te doen, opties uit te werken en advies uit te brengen aan de opdrachtgevers.

De opdracht was om voor drie routes in gemeente West Betuwe (die tijdens een preverkenning waren aangemerkt als problematisch als het gaat om sluipverkeer en waarvoor oplossingsrichtingen waren geschetst) verder uit te zoeken hoe tot een maatregelenpakket kon worden gekomen.

Helder mag zijn dat een onderzoek naar sluipverkeer slechts een kleine bijdrage levert aan het beperken van de vele factoren die de leefbaarheid in Waardenburg sterk onder druk zetten. Zelfs als het uitsluitend gaat om de verkeersproblematiek in Waardenburg, vormt de sluipverkeerproblematiek slechts een deel van de oorzaken. De verkeersproblematiek wordt ook veroorzaakt door automobilisten die eigenlijk voor hun route vanuit dorpen in de regio de snelweg op zouden moeten gaan, maar dat niet doen omdat ze niet in de file willen staan (bijvoorbeeld medewerkers van bedrijven in Geldermalsen, die niet over de A15 naar Leerdam (of verder) of over de A15 en A2 naar Zaltbommel (of verder), maar de Steenweg gebruiken als parallelweg van de A15. Idem voor automobilisten uit Vuren die naar het Oosten of het Zuiden willen rijden en de A15 vermijden. Ook veel vrachtverkeer dat uit het Noorden komt en in Haaften (en omstreken) moet zijn, vermijdt de Boutensteinseweg (vanwege de vele verkeersdrempels) en rijdt door Waardenburg.

De bovenbeschreven opdrachtnemers hebben hun project beperkt tot het doen van onderzoek en advies naar sluipverkeer. Sluipverkeer wordt door hen gedefinieerd als 'verkeer dat van de snelweg afgaat, een stuk over het onderliggend wegennet rijdt en vervolgens de snelweg weer oprijdt'.

Voordat we vanuit Stichting Leefbaar Waardenburg ingaan op de uitgebrachte adviezen hechten we er aan te melden dat wij van mening zijn dat de opdrachtnemers in hun project zijn uitgegaan van een foutieve vraagstelling.

- De vraagstelling had niet moeten zijn: wat kan er worden gedaan om de effecten van verkeer dat van de snelweg afgaat, een stuk over het onderliggend wegennet rijdt en vervolgens de snelweg weer oprijdt te verminderen?
- De vraagstelling had wél moeten zijn: hoe kan de totale verkeersproblematiek in Waardenburg, als onderdeel van de leefbaarheidsproblematiek, zo goed mogelijk worden opgelost?

Voorgestelde maatregelen sluipverkeer (helaas dus niet: voorgestelde maatregelen verkeersoverlast)

Uit het onderzoek, dat vergezeld ging van slecht vormgegeven participatie (waar wij op dit moment niet nader op in zullen gaan), is voor het verkeersproblematiek-onderdeel 'sluipverkeer' voor Waardenburg een zeer beperkt pakket aan maatregelen voorgesteld:

- In de bebouwde kom van Waardenburg wordt de snelheid (van het tankstation tot voorbij de supermarkt, een afstand van ongeveer 480 meter) verlaagd van 50 km/u naar 30 km/u (inclusief herinrichting).
In de toekomst zal het dan 23 seconden langer duren om door de kern van Waardenburg te rijden, hetgeen volgens de onderzoekers voor het sluipverkeer reden is om minder vaak door Waardenburg te sluipen.
- Sluipverkeer Oost: buiten de bebouwde kom (tussen afrit Meteren van de A15 en Waardenburg, een afstand van ongeveer 2,5 kilometer) wordt de snelheid verlaagd van 80 km/u naar 60 km/u.
In de toekomst zal het dan 36 seconden langer duren om, komend vanaf de A15, de Oostelijke sluipweg naar Waardenburg te kiezen. Volgens de onderzoekers wordt de N830 daarmee een minder interessante route voor sluipverkeer. Hierdoor neemt het sluipverkeer ten Oosten van Waardenburg volgens hen met circa 10% af. Dit sluipverkeer ten Oosten van de A2 maakt minder dan 10% van het totale verkeer in Waardenburg uit. Als we er van uit gaan dat de helft van de 10.000 passerende auto's de Oost-West richting volgt, zorgt deze maatregel er met 1% (= 10% van 10%) minder verkeer voor dat er voortaan dagelijks 50 auto's minder door Waardenburg zullen rijden.
- Sluipverkeer Oost: om bij het minder aantrekkelijk maken van de Steenweg ten Oosten van Waardenburg verplaatsing van sluipverkeer van de Steenweg naar de Zandweg te voorkomen, is het volgens de onderzoekers noodzakelijk om ook op de Zandweg een sluipmaatregel te nemen. Hier wordt een bord geplaatst met een verbod voor gemotoriseerd verkeer onder het viaduct (behalve voor landbouwvoertuigen, die mogen er wel door).

Tijdens de informatieavonden is aangevuld dat deze maatregel uitsluitend werkt indien er intensieve handhaving plaatsvindt. Daarbij werd aangetekend dat gemeente West Betuwe geen budget heeft voor handhaving, waardoor de 'verboden in te rijden borden' die er al jaren hangen (en die weliswaar niet geldig zijn omdat er nooit een verkeersbesluit is genomen) dagelijks massaal worden genegeerd / overtreden.

- Sluipverkeer West (onderdeel Boutensteinseweg): omdat een groot deel van het verkeer dat (door de te treffen maatregelen in Beesd) voortaan bij A2-afrit 15 (Geldermalsen) de Boutensteinseweg zal gebruiken als parallelweg van de A2, wordt bij het viaduct over de A15 een sluis gecreëerd met verkeerslichten, die overdags heel kort op rood gaan zodat automobilisten elkaar vlot kunnen passeren en die tijdens drukte op de A2 lang op rood gaan zodat sluipverkeer net zo lang op de Boutensteinseweg stilstaat als dat het zou hebben stilgestaan door gewoon op de A2 te blijven.
Omdat er slechts 1 auto tegelijk (ofwel Noord-Zuid ofwel Zuid-Noord) over het viaduct kan en automobilisten als gevolg van de hoge 'bult' niet kunnen zien of er een tegenligger aankomt, is dit een effectieve maatregel om sluipverkeer dat via het Westen naar Waardenburg wil sluipen te beperken.

Tijdens de informatieavonden is aangevuld dat deze maatregel uitsluitend werkt indien er niet alleen verkeerslichten worden geplaatst, maar óók een wegversmalling wordt aangebracht. Als er alleen maar verkeerslichten worden geplaatst zonder de weg te versmallen, is de verwachting dat veel sluipverkeer-automobilisten niet 2 tot 12 minuten gaan staan wachten tot het licht eindelijk op groen springt. Er zal dan massaal door rood gereden gaan worden, behalve wanneer er intensieve handhaving op het door rood licht rijden zou plaatsvinden en omdat gemeente West Betuwe geen budget heeft voor handhaving, werd de '1-baans-sluis geadviseerd.

- Een belangrijke ommissie: sluipverkeer West (onderdeel Graaf Reinaldweg)

In het advies van de onderzoekers ontbreekt volgens ons een belangrijke schakel: er komt ook heel veel verkeer, voor een deel zijnde sluipverkeer dat afslag 29 van de A15 (Leerdam) neemt via het Westelijk deel van de N830, de Graaf Reinaldweg, naar Waardenburg. Voor dit (sluip-) verkeer wordt door de onderzoekers geen enkele maatregel voorgesteld, terwijl ook deze vele auto's aansluiten voor de 'prop' bij de oprit van de A2 Noord-Zuid aan de Achterweg. Dit verkeer zet Waardenburg West op slot. Met de door de inwoners tijdens diverse participatie (lees: informatie) avonden over dit punt gestelde vragen is door de onderzoekers niets gedaan.

Een half pakket is géén pakket

Tijdens de informatieavonden heeft de wethouder vele malen (bij veel aanwezigen leidend tot irritatie) benoemd dat dé oplossing niet bestaat. Uit de notitie die aan de gemeenteraad wordt voorgelegd, blijkt dat de wethouder voornemens is om voor Waardenburg slechts een klein deel van het door de onderzoekers voorgestelde pakket te gaan kiezen.

Een onderbouwing voor het sterk afslanken van het voorgestelde pakket (en dus het volkomen negeren van de adviezen uit het dure uitgevoerde onderzoek) wordt niet gegeven, waardoor het wel te kiezen 'pakket' (dat nauwelijks meer de titel 'pakket' kan dragen) willekeurige cherry-picking lijkt te worden.

Wat de wethouder voor Waardenburg nog wel wil gaan doen:

- Het door de provincie (want deze weg is niet van de gemeente) laten verlagen van de snelheid op de Steenweg tussen afslag Meteren en de bebouwde kom van Waardenburg, met als gevolg 50 auto's minder per dag in Waardenburg.
- Het door diezelfde provincie laten verlagen van de snelheid op de Steenweg in Waardenburg. Hartstikke fijn voor de inwoners, dus een heel goed idee dat ook los van de sluipverkeerproblematiek zou moeten worden uitgewerkt, maar met een minimale vertraging voor het sluipverkeer een maatregel met een nihil verkeersbeperkend effect.

Punt. Ja echt. Dat is alles.

Wat de wethouder voor Waardenburg allemaal niet wil gaan doen (zonder te onderbouwen waarom niet):

- De wegversmallings-sluis op de Boutensteinseweg komt er toch niet. Wel een verkeerslicht, maar zonder handhaving. En omdat de onderzoekers aangaven dat een verkeerslicht zonder handhaving en zonder wegversmallings-sluis weinig zin heeft, is dit een fake-maatregel (die ook nog eens heel lang op zich gaat laten wachten omdat er op dat punt in de weg geen stroomkabel ligt).
- De Zandweg wordt toch niet afgesloten voor auto's. Pas als ergens in de verre toekomst zou blijken dat de snelheidsverlaging tussen Meteren en Waardenburg niet leidt tot minder (sluip-) verkeer gaat de wethouder er over nadenken of er misschien toch een bord moet worden geplaatst in de Zandweg. Dit gaat jaren duren en we moeten maar hopen dat er op dat moment budget kan worden gevonden.

Iedereen die ook maar een heel klein beetje logisch nadenkt, kan op zijn vingers natellen dat de verkeersproblematiek en zelfs daarvan het onderdeel sluipverkeersproblematiek in Waardenburg op geen enkele manier zal gaan verminderen door het kiezen van dit zwaar uitgekleden maatregelen 'pakket'.

Waardenburg blijft overvol, vies, onveilig, onleefbaar en meerdere keren per maand (!) urenlang volledig afgesloten van de buitenwereld.

Goed om te weten is dat diverse inwoners, ondernemers, belangengroepen en de officiële gemeentelijke partner 'werkgroep Kernagenda Waardenburg' diverse alternatieve en aanvullende ideeën hebben aangedragen. Zo is voorgesteld om er - te midden van alle ellende - in elk geval voor te zorgen dat Waardenburg 1 'open' in- en uitgang blijft houden. Dat is heel goed mogelijk door de Zandweg via een ontheffingsysteem en bijbehorende handhavings-camera's uitsluitend toegankelijk te maken voor inwoners en bedrijven.

Met zo'n camerasysteem kan niemand de Zandweg op slot zetten en kunnen de Waardenburgers 's middags en tijdens files in elk geval nog zonder belemmeringen naar het ziekenhuis in Tiel of het NS-station, de bibliotheek, het zwembad, de winkels of de middelbare school van hun kinderen in Geldermalsen (allemaal belangrijke voorzieningen die in Waardenburg niet aanwezig zijn).

De gemeente heeft dat voorstel linea recta naar de prullenbak verwezen, omdat het veel te duur zou zijn. Er is voor Waardenburg geen geld voor een camerasysteem. Wij vinden dat discriminatie. Voor Beesd is er namelijk wél geld voor een camerasysteem. En dat terwijl Beesd (dat weliswaar een hoge verkeersdruk kent) nooit op slot staat. Het verkeer in Beesd rijdt, zelfs met de ergste files, altijd gewoon door, dus inwoners worden nooit belemmerd in hun doen en laten.

Als er dan al budget voor slechts 1 camerasysteem is, dan vinden wij dat dat daar moet worden geplaatst waar de problematiek het hoogst is. En dat is in Waardenburg. Niet in Beesd. Invoering van een ontheffingsysteem in Waardenburg is bovendien ook nog goedkoper dan in Beesd, want in Waardenburg wonen minder mensen en zijn minder bedrijven gevestigd dan in Beesd, waardoor het ontheffingsysteem minder hoeft te worden belast).

Budgetkeuze

Een laatste shock ontstond nog toen we zagen hoe de wethouder denkt de eerstvolgende stappen in het sluipverkeer-proces te gaan financieren. Ze wil 100.000 euro ten laste brengen van de reserve voor het kernenbeleid. Lezen wij dat goed? Dus de Rijksoverheid kiest ervoor om de A2 niet te verbreden, daardoor wordt één van de belangrijke bepalers voor de onleefbaarheid in Waardenburg, zijnde de verkeersoverlast, onhoudbaar. En dan gaat gemeente West Betuwe een niet-zinvol maatregelen pakket treffen. En dat niet-zinvolle maatregelenpakket moeten de Waardenburgers dan zelf betalen uit het kernenbeleid?

Blijkbaar is het nodig hier te vermelden dat het kernenbeleid niet een 'nice to have' beleid is. Het kernenbeleid is voor Waardenburg een absolute 'need to have'. Waardenburg is ongezond, onveilig en onleefbaar. Het kernenbudget is keihard nodig om te interveniëren op al die andere factoren die de onleefbaarheid veroorzaken. Voor wie hier meer over wil weten: zie het document Gebiedsvisie Waardenburg, dat door de gemeente is aangenomen en het document Kernagenda Waardenburg, dat door de wethouder kernenbeleid is vastgesteld.

Het is onaanvaardbaar dat verkeersmaatregelen die moeten worden getroffen worden gefinancierd uit een 'need to have' budget. Daar kan de gemeente prima een 'nice to have' pot voor aanspreken (zoals de 300.000 euro voor het Bloei-project, waar Waardenburg voorlopig helemaal niet van zal profiteren omdat - net zoals bij zoveel andere projecten - andere kernen prioriteit hebben gekregen bij het treffen van positieve maatregelen).

Hoe dan wel?

- Erken dat Waardenburg van alle kernen in gemeente West Betuwe de kern is waar de leefbaarheid door een combinatie van oorzaken het sterkst is beschadigd en nog altijd verder wordt aangetast! Van alle kernen in gemeente West Betuwe is Waardenburg het minst fijne dorp om te wonen.
Prioriteer in de beleidsaandacht en de uitvoeringsmiddelen tussen kernen en tussen beleidsonderwerpen op zo'n manier dat de leefbaarheid in Waardenburg eindelijk daadwerkelijk wordt hersteld en vergroot. In tijden van schaarste (van geld, beleidsaandacht en ambtelijke capaciteit) moet dat wat het zwaarst weegt voorrang krijgen.
- Erken de deskundigheid van de ingehuurde experts die het onderzoek naar het sluipverkeer hebben uitgevoerd en pas het volledige (dus niet het uitgekleden) voor Waardenburg voorgestelde maatregelenpakket tegen sluipverkeer toe.
- Zet een aanvullende onderzoeksvraag uit om te borgen dat ook voor het sluipverkeer vanuit het Westen (A15, afslag Leerdam) een oplossing wordt gevonden.
- Voeg aan het maatregelenpakket de door de inwoners en bedrijven voorgestelde maatregel toe om de Zandweg (al dan niet op bepaalde momenten van de dag) uitsluitend toegankelijk te maken voor ontheffingshouders (zijnde inwoners en bedrijven) en ondersteun deze maatregel met camera-handhaving.
- Zet een aanvullende onderzoeksvraag uit om te borgen dat niet alleen het sluipverkeer in Waardenburg wordt verminderd, maar dat voor de totale verkeersproblematiek in het dorp en het bijbehorende buitengebied een oplossing wordt gevormd.
- Wend voor alle vervolgstappen passende (gemeentelijke, provinciale en/of Rijks-) budgetten aan.
- Evalueer het doorlopen proces, inclusief de voorgenomen participatie en erken voortaan de inhoudelijke kennis en de gebiedskennis van betrokken inwoners van Waardenburg.

Hoogachtend, namens het bestuur van Stichting Leefbaar Waardenburg,

