

HAAFTENAREN ZIJN GEEN SLUIPVERKEER!

Oplossingsgericht meedenken

Het is natuurlijk makkelijk om het oneens te zijn met plannen waarvan je nadeel ondervindt. Dat is echter niet productief. Vaak echter kunnen plannen beter worden, wanneer er meer kennis en perspectief aan toe wordt gevoegd. Daarom wordt hieronder -vanuit het perspectief van Haaftenaren, maar rekening houdend met belangen van anderen- een voorstel gedaan voor een andere oplossing voor het sluiпverkeer Boutenstijnseweg -> oprit A2 Waardenburg.

Het probleem in een notendop

Bewoners van Beesd en Waardenburg (maar Haaften nauwelijks) ondervinden serieuze hinder van sluiпverkeer; vooral tijdens de avondspits (in de richting noord – zuid). **Haaftenaren zijn geen sluiпverkeer!** wanneer zij gebruik maken van het lokale wegennet voor hun activiteiten in de buurt en zouden dus niet of zo weinig mogelijk geraakt moeten worden door maatregelen tegen sluiпverkeer. Inwoners komen (naast Gorinchem, Leerdam en Zaltbommel) veel in Geldermalsen, omdat in een dorp als Haaften veel diensten en winkels niet of beperkt beschikbaar zijn. Door de concept-plannen voor de route Boutenstijnseweg -> oprit A2 Waardenburg wordt in ruime tijdvakken in de middag en avond significante reistijd wordt toegevoegd aan alle activiteiten die burgers ondernemen vanuit en in de richting Geldermalsen. Een verbetering voor de buurkernen moet niet leiden tot significante verslechtingen voor Haaften.

Dat is met de voorgestelde maatregel wel het geval. De vanwege Goudappel voorgestelde maatregelen (voor zover te volgen, nu alle feitelijke data en veel van de afwegingen niet-openbaar zijn) komen qua nadelen vooral neer op de schouders van Haaftenaren, terwijl deze door de sluiпverkeerproblematiek nu net het minst geraakt worden omdat het *langs* het dorp over de provinciale weg rijdt. Hoewel bewoners van Haaften graag meedenken aan een oplossing die de leefbaarheid in buurkernen verbeterd zijn zij van mening dat de rekening daarvan niet in overgrote mate op de schouders van bewoners van Haaften moet komen, terwijl van lokaal voordeel nauwelijks tot geen sprake is.

De voorstelde maatregelen op dit traject komen neer op het benadelen van inwoners van Haaften ten faveure van die van andere kernen in West-Betuwe op een wijze die qua noodzakelijkheid niet overtuigt. Het betreft immers een aselechte maatregel die lokale inwoners overlast oplevert, terwijl het doel het tegengaan van buitengemeentelijk sluiпverkeer is. Dit zou alleen mogelijk moeten zijn als er *echt* geen alternatieven zijn en het sluiпverkeer een onoverkomelijk probleem is; dat is het voor de inwoners van Haaften in ieder geval niet, net zomin als dat er in de genoemde tijdvakken opties zijn voor lokaal gerechtigd verkeer om de maatregelen te mijden.

Hieronder is een plan kort uitgewerkt dat aan de tijdens de beeldvormende raadsvergadering naar voren gebrachte aandachtspunten en bezwaren tegemoetkomt. Het neemt vrijwel alle lokale bezwaren voor Haaftenaren weg terwijl het geen nadeel toevoegt voor andere kernen; ook voor hen mogelijk licht positief uitpakt (voor zover zij zelf ook last zouden hebben van de voor Haaften benadelende maatregelen).

Een meer gedetailleerd uitgewerkt plan is op korte termijn niet mogelijk omdat burgers nu eenmaal niet dezelfde middelen ter beschikking staan als een ingehuurd professioneel bureau dat ook nog veel meer tijd ter beschikking heeft gehad.

Bezwaar locatie plaatsing ANPR camera

Tijdens de raadsvergadering is gevraagd waarom niet ook voor het verkeer van de afslag Geldermalsen binnendoor richting oprit Waardenburg wordt gekozen voor een ANPR-constructie die lokaal verkeer ontziet en het probleem daar legt waar het thuis hoort, namelijk de sluipers!

Tijdens / rondom de raadsvergadering werd duidelijk dat er kennelijk juridische issues zijn met het plaatsen van de helft van een ANPR-controle opzet langs een provinciale weg. Deze zijn door Goudappel verder niet toegelicht of onderbouwd. Ook is niet aangegeven op welke gronden de provincie bezwaar zou hebben tegen zo'n constructie. Documentatie is (voor burgers) niet beschikbaar.

De kern van de issue lijkt echter de locatie van het 'eindpunt' (locatie B – zie onder) van een kentekencontrole systeem aan de N830 te zijn. Overigens blijkt bij eerste navraag bij de provincie Gelderland geen afwijzende houding te bestaan; er is wel afstemming nodig over de handhaving met Politie en het Ministerie van Veiligheid en Justitie (zie ook hieronder bij handhaving).

Ook wanneer een onoplosbaar probleem zou worden geconstateerd is dit probleem op te lossen door 'locatie B' (het einde van het traject dat gecontroleerd wordt met ANPR) op gemeentelijke weg te leggen, vlak voor de oprit naar de A2. De locatie zou dan de Achterweg worden, ergens nabij de inrit naar de McDonalds. Voor de Achterweg is de Gemeente West-Betuwe zelf de wegbeheerder. (bron: <https://www.rijkswaterstaat.nl/kaarten/wegbeheerders>). De gemeente kan daar dus eigenstandig beschikken over het plaatsen van een camera (net als op locatie A).

Er zijn van deze 'eind'camera geen verkeersissues te verwachten. Er is immers niet, zoals bij het startpunt, een waarschuwing noodzakelijk die onverwachte verkeersmanoeuvres in de hand zou werken. De camera hoeft slechts te registreren wie in strijd met de anti-sluip maatregel toch tijdens de spits van ANPR locatie A naar ANPR locatie B is gereden.

Bezwaar kosten aanleg en handhaving

Er is vanwege Goudappel aangegeven dat de handhavingskosten van een ANPR-camera 'aanzienlijk' zijn. Dit is verder niet toegelicht in stukken die door Haaftenaren kunnen worden ingezien. Onduidelijk blijft waarom deze dan kennelijk zo hoog zijn.

De kostprijs van de aanleg van een ANPR-camera systeem als voorgesteld loopt in een zeer luxe en complete variant tot maximaal 30.000 euro. Dat is inclusief alle hardware en noodzakelijke stroomvoorziening. Er zullen verder beperkte kosten zijn voor de benodigde (4g) dataverbindingen.

Daarnaast zou er sprake zijn van hoge handhavingskosten. De berekening van deze handhavingskosten is onduidelijk gebleven, in ieder geval zonder toegang tot de achterliggende stukken.

Het herkennen van nummerplaten kan echter grotendeels geautomatiseerd. Alleen de 'sluipers' zullen dan nog extra gecontroleerd moeten worden, maar dit is een handeling die weinig tijd kost.

Inningskosten worden (deels) op de overtreder verhaald en bij niet betalen worden verdere handhavingskosten doorberekend.

In de hieronder uitgewerkte optie zal ook geen complexe en onderhoudsgevoelige boekhouding van 'gerechtigde kentekens' onderhouden hoeven worden.

Het is niet aannemelijk dat de handhavingskosten dusdanig zijn dat deze overmatig belastende maatregelen voor de lokaal reizende Haaftenaar noodzakelijk maakt (op een aantal ander plekken wordt immers ook de keuze gemaakt om wel in te zetten op toezicht met camera's).

Bovendien zijn bewoners van Haaften zijn van mening dat als wordt afgezien van een aantal zeer dure fysieke maatregelen op de 'Haaften'route hier een belangrijk deel van de kosten mee kan worden gedekt.

Daarbij kan worden gedacht aan het achterwege blijven van de kosten aan de fysieke aanpassing voor een wisseldosering, die niet langer nodig is met een ANPR-constructie. Verder kunnen werkzaamheden voor de verdere verlaging van de snelheid op de Marijkestraat (die om onduidelijk blijvende reden wordt aangeduid als ongeschikt voor 80km/h terwijl de overzichtelijkheid goed en verkeer van erven en zijwegen *zeer* beperkt is) achterwege blijven. Dit scheelt voldoende geld om langdurig te kunnen handhaven.

Verdere verkenning bestuurlijke boete als optie

De Gemeente Oostzaan heeft geprobeerd om een inrijverbod te handhaven met bestuurlijke boetes in plaats van strafrechtelijke. Dit is logische ontwikkeling, vergelijkbaar met 'parkeerbelasting', omdat de kosten voor handhaving lokale kosten zijn. Als echter de baten naar het Rijk vloeien is er een onbalans doordat de kosten die een gemeente maakt ten bevordering van het lokale leven ten laste komen van de lokale bevolking, die juist niet de reden van de noodzakelijke handhaving zijn.

Het probleem is er juridisch in gelegen dat artikel 154b van de Gemeentewet geen grondslag biedt voor het opleggen van bestuurlijke boetes aan 'kentekenhouder' voor overtredingen van een inrijdverbod (ECLI:NL:RBNHO:2024:6435 -> ECLI:NL:RBNHO:2024:8578).

Zo'n constructie is echter niet onvoorstelbaar; het bestaat immers al voor 'parkeerbelastingen'. Er is dan wel een (zeer beperkte) wetswijziging nodig. Dit zijn echter langdurige trajecten.

Er is reeds een lopend wetsvoorstel om in het kader van de openbare orde meer gegevensvergaring door de burgermeester mogelijk te maken. Ook hier is sprake van gegevensverzameling (zij het voor een ander doel). Omdat echter al gewerkt wordt aan een wetswijziging kan verkend worden of deze wijziging als 'veegmaatregel' toegevoegd kan worden. Dit is niet ongebruikelijk voor kleine wetswijzigingen.

Alternatief zou gekeken kunnen worden naar een andere basis voor oplegging bestuurlijke 'boete / belasting'.

Privacy – AVG

Tijdens de raadsvergadering werd duidelijk dat de ANPR-oplossing voor Beesd met een aanzienlijke 'registratie aan de achterkant' te maken heeft. Dit is niet alleen een kostbare en onderhouds-gevoelige operatie, maar raakt ook de privacy van (vooral) bewoners. Reisbewegingen van burgers Beesd in en uit worden immers vastgelegd, waardoor potentieel een aanzienlijk inzicht in delen van het privéleven kan ontstaan.

Deze bezwaren gelden in mindere mate voor sluiproute Haaften, maar zijn niet afwezig. Op basis van de AVG (en het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens) zouden dergelijke inbreuken alleen moeten worden gemaakt als ze noodzakelijk zijn en dan zo klein mogelijk.

Het voorstel maakt dat alleen de gegevens van sluipverkeer verder worden verwerkt. De privacy van burgers blijft onaangetast. Omdat de gegevens van lokaal verkeer niet nodig zijn voor handhaving kunnen (moeten) ze na afloop van de doorrijtijd meteen verwijderd worden uit het camerasysteem. Daarmee is dan ook het risico op datalekken of verkeerd gebruik van (rest)data geminimaliseerd.

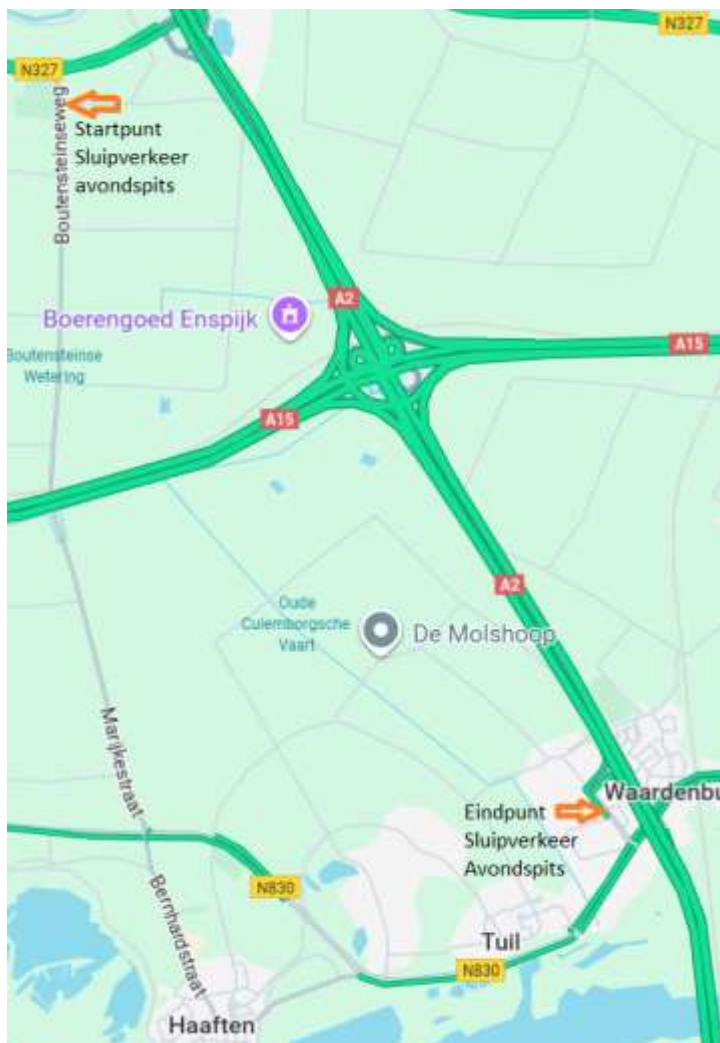
Geen negatief 'inverdien'effect

Door de maatregelen als voorgesteld zal een deel van het verkeer dat nu tussen Geldermalsen en Haaften, Tuil en Hellouw gebruik maakt van de route Boutenstijneweg/Marijkestraat de route via Waardenburg gaan gebruiken. Dat heeft een negatief effect op de vermindering van de verkeersdruk in Waardenburg, die die nu juist werd beoogd. Dat lijkt niet de bedoeling. De hieronder voorstelde oplossing heeft niet zo'n effect.

De voorstelde oplossing in tekst en beeld

Overzicht

De probleemroute start bij de afrit Geldermalsen, waar zuidwaarts verkeer de avondspits probeert te mijden (mogelijk toenemend, vanwege een toename van verkeer dat niet langer via Beesd kan sluipen met de daar voorgestelde maatregelen). Dit is Locatie A.



Daarbij kan er van uit worden gegaan dat het problematische sluitverkeer pas 'begint' bij de aansluiting Boutenstijnseweg aan de N327 (bij de voetbalvelden). Daar wordt immers afgeweken van hoofdroutes ten faveure van wegen 'door het veld'. Legitiem verkeer over de N327 richting Rump/Leerdam is immers geen sluipverkeer (en de richting ook onlogisch daarvoor).

De probleemroute eindigt bij de oprit A2 zuidwaarts in Waardenburg. Dit is locatie B. Omdat er nog steeds file staat op die locatie kan het verkeer de snelweg niet op en veroorzaakt frequent en langdurig opstoppen in Waardenburg op de N830.

De voorgestelde oplossing met ANPR camera's

Uit de beeldvormende raadsvergadering werd duidelijk dat het primaire probleemverkeer het Noord-Zuid verkeer in de avondspits is dat eigenlijk op de A2 moet blijven, maar vanwege de file daar sluipmogelijkheden zoekt. Vanwege de Waal zal sluipend verkeer bij Waardenburg weer de weg op moeten om over de Martinus Nijhoff brug de Waal te kunnen passeren.

Met behulp van ANPR (kenteken herkende) camera's kan verkeer worden gedetecteerd. Met zulke camera's kan worden gecontroleerd wie (welke auto) er een sluiproute inrijdt en welke auto's ook daadwerkelijk het einde van de route (net voor de oprit naar de A2 in Waardenburg) ook de 2^e camera passeren. Auto's die dit niet, of niet binnen een bepaalde tijd doen, kunnen geacht worden lokaal of bestemmingsverkeer te zijn.

Eenvoudige reistijd controle, zonder dure en ingewikkelde vergunningen

Het voorstel is om gebruik te maken van een simpele 'reistijd' vergelijking (vergelijkbaar met trajectcontrole).

Het kost een bepaald aantal minuten om van Locatie A naar Locatie B te rijden met de toegestane maximumsnelheid (X). Tel daarbij een aantal minuten op voor reguliere vertragende zaken (Y).

De normale reistijd (X) + de reguliere vertraging (Y) = Maximale tijdsduur die verkeer dat sluipt nodig heeft om van A naar B te komen (Z). Verkeer dat er langer over doet wordt geacht lokaal of bestemmingsverkeer te zijn (deze handelen dus niet in strijd met het inrijdverbod op locatie A dat slechts gericht is op sluipers). Verkeer dat er korter over doet wordt overgedragen aan Handhaving wegens sluipen.

Deze werkwijze maakt dat er geen complex en duur systeem nodig is om van alle bewoners alle kentekens bij te houden en alle wijzigingen die daarvoor dan telkens moeten worden doorgevoerd. Ook wordt bezoek (dat immers niet doorrijdt, maar stopt) niet geraakt door de anti-sluip maatregel.

Verlaagde inrichtings- en handhavingskosten

Ook drukt deze inrichting de handhavingskosten omdat geen complex vergunningen of ontheffingen stelsel in stand gebracht en gehouden moet worden voor vele bewoners in de omtrek.

Privacy / AVG

Aanvullend heeft deze wijze van handelen het voordeel dat er zo min mogelijk (privacygevoelige) data over burgers verwerkt hoeft te worden terwijl het gestelde doel toch kan

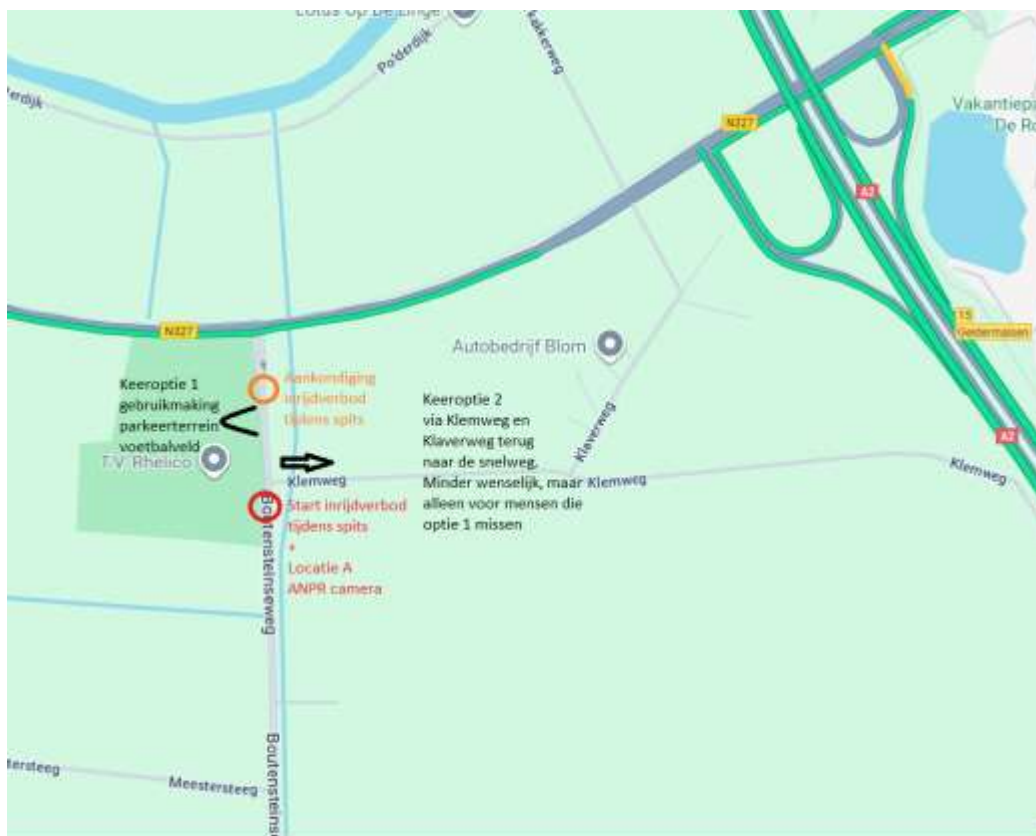
worden gehaald. Dit voldoet aan de dataminimalisatievereisten die voortvloeien uit de AVG (Algemene Verordening Gegevensbescherming).

Slechts van kentekens die voldoen aan Reistijd < Z tijdens de tijdzone van de anti-sluipmaatregel worden verder verwerkt en ter afhandeling overgedragen aan Handhaving (boete). Alle andere kentekens worden zonder verdere verwerking weggegooid. Deze data is voor het gestelde doel overbodig. Daarmee is voorstel is dus niet alleen goedkoper en onderhoudsvriendelijker, maar ook juridisch beter gefundeerd dan een 'vergunningen/ontheffingen' constructie.

Gedetailleerder uitwerking in tekst en beeld

Locatie A – Start Sluiproute

Aangenomen dat de bezwaren tegen cameraplaatsing op de provinciale weg ter hoogte van of net na Haaften hout snijden (een vraag is uitgezet waarom dit voor de provincie bezwaarlijk zou zijn; deze informatie zou echter vanwege Goudappel / de Gemeente actief moeten worden gedeeld met de inwoners van Haaften) zullen deze waarschijnlijk ook gelden voor de N327 (de weg waar de afrit Geldermalsen op uitkomt). Dat betekent dat de eerste mogelijkheid voor een inrijdverbod tijdens de spits op de Boutenstijne weg is (er kan met een onderbord duidelijk gemaakt worden dat dit is voor verkeer richting de A2 indien dat gewent is).



Verkeer dat geconfronteerd wordt met een inrijdverbod moet een mogelijkheid hebben van route te veranderen (je mag strafbaar gesteld gedrag immers niet afdwingen; er moet een mogelijkheid zijn je aan de regels te conformeren). Dit is mogelijk via de aangegeven opties bij het parkeerterrein van het voetbalveld en de route terug via de Klemweg.

Deze keerplaatsen zullen terwijl sluipers moeten leren over de maatregel tijdelijk enige extra overlast ter plaatse geven. Het aantal bewoners ter plekke is echter laag en gezien het tijdstip van

het verbod is het parkeerterrein van de voetbalvereniging meestal vrijwel leeg, zodat geen zeer bezwarende situaties hoeven worden verwacht. Het gerechtigd verkeer zuidwaarts ondervindt beperkt last. Het kerende verkeer via de parkeerplaats moet wachten (haaietanden) zodat ook de doorstroom van legitiem verkeer niet of beperkt wordt belemmerd.

Er is ook ruimte voor een aankondigingsbord aan het begin van de Boutenstijnseweg dat verkeer in staat stelt te keren voordat Sluipers net ten zuiden van de Klemweg met het inrijdverbod worden geconfronteerd,

Kentekens van auto's die Locatie A tijdens de spits passeren zullen *kortdurend* worden opgeslagen in het ANPR systeem. Een proportionele een AVG proof wijze van handelen vereist immers dat de inbreuk niet langer en groter is dan noodzakelijk.

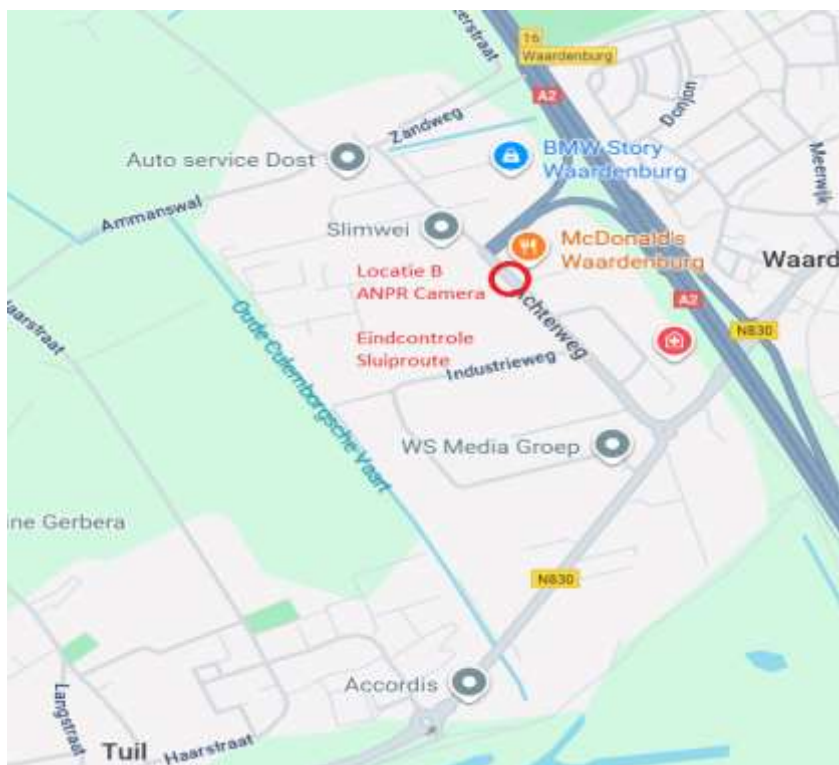
Locatie B – Einde sluiproute

Locatie B is de plaats waar de ANPR camera staat die het einde van de sluiproute markeert.

Deze is zo dicht mogelijk bij de snelweg geplaatst zodat lokaal verkeer naar/in Waardenburg, komend uit de richting van Leerdam (over de N327) niet wordt benadeeld. Vanuit alle andere richtingen is een route van de Boutenstijnseweg niet logisch en zal inwoners van Waardenburg en Tuil dan ook niet benadelen.

Ook is deze locatie gelegen aan een weg onder beheer van de Gemeente West-Betuwe zelf, zodat eventuele provinciale bezwaren over plaatsing van deze camera aan een N-weg niet relevant zijn.

Kentekens van auto's die door locatie A zijn gereden worden vergeleken met kentekens die gezien worden op locatie B.



Samenvattend

Geen straf voor Haaftenaren voor wonen in Haaften - de maatregel raakt alleen het bedoelde verkeer.

Er is een reële mogelijkheid om anti-sluip maatregelen zo in te richten dat het legitieme verkeer van bewoners rondom Haaften niet geraakt wordt door maatregelen om sluipverkeer tegen te gaan. Hiermee wordt niet de rekening van het verminderen van sluipverkeer waarvan de hinder vooral omliggende kernen treft hoofdzakelijk bij Haaftenaren neergelegd.

Geen (kans op) verhoging *daadwerkelijke* aanrijtijden ambulance

Indien vermeden kan worden dat aanrijtijden van hulpdiensten omhooggaan, ook binnen de wettelijke norm, zou dit te allen tijde moeten worden nagestreefd. Elke minuut telt! De voorgestelde oplossing levert geen enkele extra vertraging op voor ambulances richting de dorpen aan de Waal.

Verwachte Hoge(re) effectiviteit jegens sluipverkeer

Bij het inbouwen van een enkele vertraging met de wisseldosering treedt gewenning op en vind een continue berekening door de sluiper plaats (geholpen door de navigatie). Naarmate meer verkeer uit de sluiproute verdwijnt wordt de file langer. Dit betekent bij toekomstige verwachte stijgende verkeersdrukke dat de ingebouwde vertraging – ook voor lokaal verkeer – verder moet worden opgevoerd voor gelijk effect. Dit is beperkt effectief, vooral op de lange duur. Handhaving via boetes daarentegen raakt rechtstreeks de portemonnee. De boete van EUR 120 is een hoge prijs voor 10 of 15 minuten tijdwinst voor sluipverkeer. Er zal naar verwachting slechts een beperkt aantal blijven volharden in de gekozen sluiprouteroute. Bij volhardendheid kunnen de boetes voor recidivisten verder worden verhoogd.

Lokaal verkeer tussen Leerdam / Beesd / Rumpt en Waardenburg wordt ontzien, ook de bewoners van Tuil.

Hoewel de hoeveelheid verkeer tussen Leerdam en Waardenburg via de binnendoor route beperkt zal zijn (cijfers voor burgers niet voorhanden) is ook dit geen sluipverkeer. Ook deze personen zijn geen sluipverkeer en hebben dus voordeel van de voorgestelde oplossing.

Geen hinder van alweer wegopenbrekingen Marijkestraat / Boutenstijnseweg

De laatste jaren hebben er al regelmatig (langdurig) werkzaamheden plaatsgevonden aan/nabij de Marijkestraat en de Boutenstijnseweg. Aangezien dit 1 van de slecht 2 routes Haaften uit is, levert dit veel hinder op voor Haaftenaren. Omrijden via Waardenburg is via drukke en slechte planning (het is al meerdere keren voorgekomen dat op BEIDE routes het dorp uit verkeersbeperkingen bestaan wegens dijk/weg/ander werk) geen goede optie. Voor bewoners van Haaften heeft een oplossing zonder weer langdurige hinder de voorkeur.

Hogere handhavingskosten

Een nadeel van de voorstelde oplossing is dat ze met meer handhavingskosten gepaard gaan dan het huidige voorstel. Dit is echter ook niet bezwaarlijk geweest voor het voorstel in Beesd. Het zou niet zo moeten zijn dat voor de ene kern een luxere oplossing mogelijk is dan voor een andere.

Daarnaast kunnen de hogere handhavingskosten deels worden inderdiend doordat een deel van de fysieke wegaanpassingen in het conceptvoorstel achterwege kunnen blijven (zie onder)

Geen hoge kosten voor veranderen weginrichting – bekostiging handhaving

Er is weinig tot geen verandering van de weginrichting noodzakelijk. Er hoeft geen wegversmalling te worden gemaakt ter hoogte van het viaduct over de A15 (Boutenstijnseweg<>Marijkestraat)

De netjes aangepaste Marijkeweg (overzichtelijk, zeer beperkt verkeer zijwegen, gescheiden fietspad) hoeft niet opnieuw voor een hoop geld en met een hoop overlast te worden aangepast om een niet noodzakelijke snelheidsverlaging te ondersteunen.