

SLUIPVERKEER A2
BEESD - TUIL -
WAARDENBURG
31 JANUARI 2020

1. Inleiding

Op 30 oktober 2018 heeft de gemeenteraad van Geldermalsen via een amendement besloten een investeringskrediet beschikbaar te stellen van € 100.000 voor maatregelen tegen sluipverkeer in Beesd op de middellange termijn. Ook heeft de raad het college opgedragen een integraal verkeersplan voor een groter gebied op te stellen¹.

De aanleiding hiervan is dat sinds een paar jaar de files op de A2 weer toenemen en als gevolg daarvan het sluipverkeer op de wegen binnen de gemeente West Betuwe weer toe. De ervaren overlast in de kern Beesd en het gebied daar omheen was voor de gemeente Geldermalsen aanleiding om in te grijpen en tussen december 2017 en mei 2018 tijdelijke verkeerslichten te plaatsen op de Parkweg en Veerweg. Deze maatregel had echter niet het gewenste effect. Daarom heeft het college de raad om een investeringskrediet gevraagd.

Het college van West Betuwe is met het amendement aan de slag gegaan. 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 Betuwestrand. Omdat het onderzoek niet tot een éénduidige conclusie leidde heeft er een verdiepingsslag plaats gevonden. De rapportage 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

Leeswijzer

Deze rapportage bevat een samenvatting van de onderzoek naar mogelijke maatregelen in paragraaf. Paragraaf 3 geeft inzicht in het verdiepend onderzoek. Paragraaf 4 beschrijft de kansrijke maatregelen. Paragraaf 5 tot slot bevat maatregelpakketen voor de aanpak van het sluipverkeer.

¹ Het volledige amendement is bijgevoegd in Bijlage 1.

2. Samenvatting Verkenning Maatregelen sluipverkeer Beesd

Verkeersadviesbureau Exante heeft een integrale verkenning uitgevoerd naar mogelijke maatregelen tegen sluipverkeer in Beesd en zijn omgeving. De rapportage, in de vorm van een presentatie, is bijgevoegd in bijlage 2.

Aanleiding, knelpunten en visie

De rapportage begint met een beschrijving van de aanleiding en beschrijving van de knelpunten. In de avondspits stroopt het verkeer op de A2 op wat leidt tot sluipverkeer tussen de afrit Beesd en de oprit Waardenburg. Op basis van google maps kaarten levert sluipen een tijdwinst op tussen de 4 en 12 minuten. Alleen grote bij hele grote incidenten levert het tijdwinst op om al bij de afrit Culemborg te gaan sluipen. Een samenvatting van de analyse van de google maps kaarten is hieronder geïllustreerd.



Al dit sluipverkeer leidt tot knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid. Voor de kern Beesd is dit in de presentatie ook met cijfers onderbouwd.

De A. Kraalweg is een alternatief voor de Schuttersweg en Dr. A. Kuyperweg. Daarom zijn op deze weg ook altijd maatregelen nodig. Uitgangspunt in het onderzoek is dat de A. Kraalweg wordt afgesloten.

De visie is om geen regionaal-landelijk sluipverkeer over gemeentelijke wegen te hebben en dat de verkeersveiligheid en leefbaarheid niet wordt aangetast door sluipverkeer. Mogelijke maatregelen

worden beoordeeld op hun effect op Leefbaarheid, verkeersveiligheid, bereikbaarheid en robuustheid & haalbaarheid.

Mogelijke maatregelen

Er zijn drie soorten maatregelen mogelijk:

1. Bewustwording en nudging (gedragmaatregelen)

Met ludieke borden, acties en voorlichting verkeer verleiden een andere route te nemen

2. Inperken van de gevolgen en/of omleiden

Het rijgedrag aanpassen door de inrichting van de sluiproute aan te passen met bijvoorbeeld meer drempels, plateaus of fietsstroken en/of een andere route aantrekkelijker maken.

3. Tegenhouden: verkeersborden, doseren, fysiek afsluiten

Zowel in de kern Beesd als het buitengebied tussen Beesd en Tuil met dwingende maatregelen het sluiptraject tegenhouden. Hierbij is gekeken naar éénrichtingsverkeer, een doorrijverbod, het doseren met verkeerslichten en een fysieke afsluiting met een beweegbare paal.

Samenvatting van de effecten

Onderstaande tabel geeft de samenvatting weer van het effect van de onderzochte maatregelen. Ook is een kostenindicatie opgenomen.

indicator	geen sluipverkeer	huidige situatie	bewustwording & nudging	inperken gevolgen	omleiden	éénrichtingsverkeer			doorrijverbod			doseren				afsluiten (Rumptseveld)
						Beesd	Rumptse- veld	Beesd & Rumptse- veld	Beesd	Rumptse- veld	Beesd & Rumptse- veld	Veenweg	Parkweg	Rumptse- veld	Beesd & Rumptse- veld	
leefbaarheid	++	o	o	+	o	+	o	+	o	o	+	o	o	o	++	o
verkeersveiligheid	++	o	-	+	-	-	++	++	-	++	++	-	-	++	++	++
bereikbaarheid	o	o	o	o	o	o	o	-	o	o	o	o	-	o	-	-
robuustheid & haalbaarheid	o	o	o	o	o	o	o	o	--	-	--	-	-	-	-	-
kostenindicatie	nvt	nvt	€9k	€245k	€890k	€1,25k	€1,25k	€2,5k	€39k	€19k	€55k	€67k	€67k	€67k	€116k	€37k

Het instellen van éénrichtingsverkeer in Beesd en Rumpts veld, het instellen van een doorrijverbod (met bebording) en het doseren (met verkeerslichten) scoren goed op de aspecten verkeersveiligheid en leefbaarheid. Echter hebben deze maatregelen ook enorme gevolgen voor de aspecten bereikbaarheid en robuustheid en haalbaarheid.

3. Verdiepend onderzoek maatregelen

Klankbordgroep Sluipverkeer 5 september 2019

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 Betuwestrand. Ook deze avond was er geen duidelijke voorkeur voor één van de gepresenteerde oplossingsrichtingen. Wel zijn tijdens en naar aanleiding van de informatieavond de volgende verdiepende vragen gesteld door de bewoners/bedrijven:

1. **Waarom wordt de op- en afrit Beesd niet afgesloten tijdens de spits?**
2. **Waarom is het niet mogelijk gebruik te maken van handhaving met camera's om het sluipverkeer in Beesd te weren?**
3. **Wordt er bij de maatregelen ook rekening gehouden met de aanrijdtijden van vrijwilligers van de brandweer en omrijdafstanden voor agrariërs.**

Antwoord vraag 1:

Dit hebben we voorgelegd aan Rijkswaterstaat. De volledige reactie is terug te vinden in bijlage 3. Kort samengevat stellen zij dat dit niet haalbaar is omdat hier een complex juridisch traject voor nodig is. Bovendien is het afsluiten van de afrit geen logische maatregel omdat veel bedrijven en bewoners dan worden getroffen door het omrijden naar hun bestemming. De maatregel zal de toets van de proportionaliteit niet kunnen doorstaan. Proportionaliteit betekent dat er een redelijke verhouding moet zijn tussen het doel (tegengaan effect van sluipverkeer op bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid in Beesd) en het ingezette middel (afrit afsluiten en effect daarvan op de verkeersveiligheid en voorspelbaarheid op de A2). Er is een verkeersbesluit van de minister nodig omdat het gaat om het structureel veranderen van de afrit en niet zomaar het plaatsen van een bord met kruis.

Antwoord vraag 2:

Dit blijkt in de praktijk niet haalbaar. Om voor camerabewaking in aanmerking te komen moet je toestemming krijgen van het Openbaar Ministerie. Zij toetsen op een aantal criteria. Proportionaliteit weegt daarin zwaar. Proportionaliteit betekent dat er een redelijke verhouding moet zijn tussen het doel (weren sluipverkeer) en het ingezette middel (camerabewaking met ontheffingen en boetes). Gezien het grote aantal benodigde ontheffingen (voor alle inwoners en bedrijven in Beesd meer dan 4000) in relatie tot het aantal sluipers (ongeveer 500 per ??) is deze maatregel niet proportioneel. Daarnaast zou het ook veel werk betekenen voor de BOA's die alle overtreders moeten controleren en bovendien ook de wijzigingen van kentekens bij ontheffinghouders moeten bijhouden. Rondvraag bij anderen gemeenten leert dat dit in totaal 0,5 fte aan werk oplevert.

Antwoord vraag 3:

Hiermee is rekening gehouden bij de beoordeling. Daarnaast zorgen we als er gekozen wordt voor éénrichtingsverkeer of een afsluiting voor maatwerk voor de vrijwilligers van de brandweer en de agrariërs.

Handhavingsmogelijkheden door de politie

De presentatie met mogelijke maatregelen is ook besproken met de politie in verband met de handhaving. Handhaving is nodig voor maatregelen zoals het doorrijverbod met borden. Het standpunt van de politie is dat de kracht van de maatregelen moet zijn dat ze zichzelf handhaven en inzet van de politie overbodig is. De politie heeft geen capaciteit om de mogelijke maatregelen met structurele handhaving te kunnen ondersteunen. Wel kan incidenteel tijdens de dienst het sluipverkeer meegenomen worden.

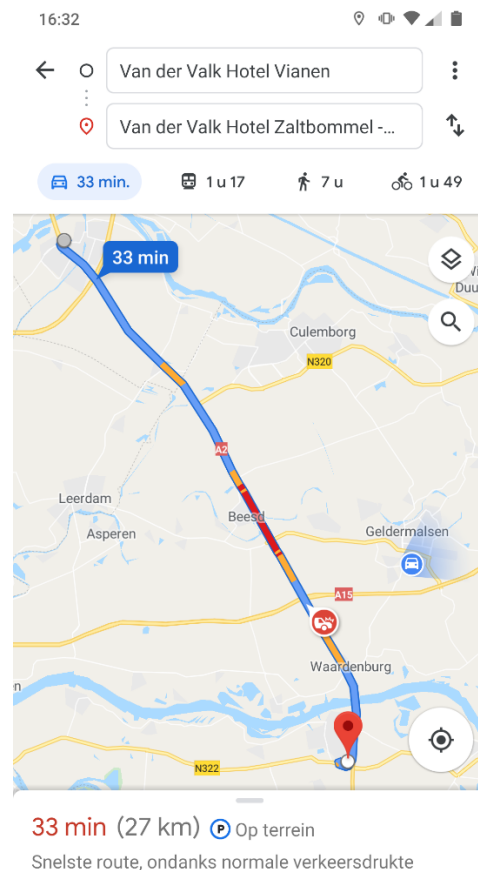
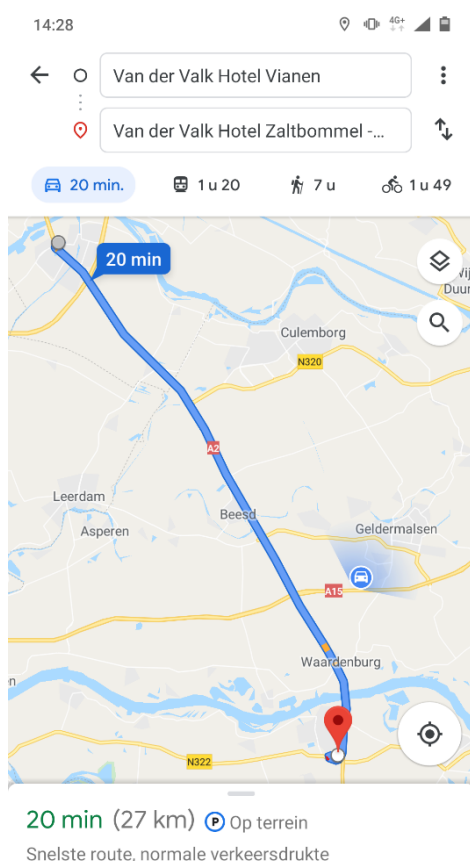
Sluipverkeer buitengebied Tuil

Het sluipverkeer leidt ook in het buitengebied van Tuil tot overlast. Google Maps plaatjes laten zien dat sluipen door het buitengebied van Tuil 1 min extra tijdwinst oplevert ten opzichte van de route over de Marijkeweg en de Graaf Reinaldweg. Ook werd deze route als voorkeursroute aangegeven. Dit leidt tot overlast omdat de "moderne" sluiper veelvuldig gebruik maakt van allerlei navigatiesystemen, die hem feilloos de snelste en comfortabelste route tonen.

De smalle wegen in het buiten gebied van Tuil zijn echter niet geschikt voor deze aantallen sluipers. Dit leidde door de jaren heen tot schade aan het asfalt en de wegbermen, waardoor er onderhoud nodig was. Om het sluipverkeer te ontmoedigen was het plan om 7 plateaus aan te leggen. Hiertegen bestond in eerste instantie behoorlijke weerstand bij de bewoners en bedrijven. In een constructief overleg is uitgelegd dat het doel was om op deze route minder comfortabel te maken en 1 minuut vertraging in te bouwen, waardoor de navigatiesystemen deze route niet langer als aantrekkelijkste mogelijkheid laten zien. Op verzoek is er nog een extra plateau gerealiseerd, waardoor er nu 8 plateaus in dit plan zijn opgenomen. We monitoren of dit tot het gewenste effect leidt.

Navigatiesystemen

Navigatiesystemen spelen een cruciale rol in het sluipgedrag. Het voorbeeld van Tuil laat zien dat 1 minuut tijdwinst al tot zeer ongewenste routekeuzes kan leiden. Als gemeente zijn wij verplicht om alle verkeersbesluiten te publiceren op de Staatscourant, zodat de particuliere bouwers van de navigatiekaarten hier hun informatie vandaan kunnen halen. Snelheid remmende maatregelen, zoals drempels of chicanes, worden echter niet gepubliceerd, terwijl deze ook van invloed zijn op de routekeuzes van deze systemen. Daarom hebben we een controleslag uitgevoerd om te zien of de basisinformatie van de kaarten compleet was. Hier bleken nog een aantal onvolkomenheden in te zitten. Deze zijn inmiddels aangepast. Voor Beesd lijkt dit een groot effect te hebben. Zoals blijkt uit onderstaande screenshots. Zelfs bij een vertraging van 13 minuten blijft de snelste route via de A2. Dit zal de meest notoire sluipers niet tegenhouden, maar de gelegenheidssluipers wel. We kunnen zonder extra monitoring het effect hiervan helaas niet cijfermatig onderbouwen.



4. Kansrijke Maatregelen

Uit het voorgaande blijkt dat de aanpak van sluipverkeer geen makkelijke opgave is. Maatregelen hebben nooit alleen effect op het sluipverkeer, maar ook op onze eigen inwoners en ondernemers. Alles afwegende zijn er drie kansrijke maatregelen verder uitgewerkt:

- **Duurzaam Veilig inrichten van de Schuttesweg en Boutensteinseweg (inperken van de gevolgen)**

De invloed van de navigatiesystemen op het sluipgedrag is groot. Het omlaag brengen van de gereden snelheid heeft effect de routekeuze van de navigatiesystemen. Dr. A Kuyperweg wordt dit jaar heringericht tot 30 km/uur weg. Hiervoor is een eigen budget beschikbaar. Ook staat onderhoud gepland aan de Boutensteinseweg.

De eerste kansrijke maatregel is om in aanvulling hierop zowel op de Schuttersweg als de Boutensteinseweg op alle kruisingen snelheidremmende plateaus aan te brengen. Deze dienen niet alleen om het sluipverkeer te ontmoedigen, maar ook om de hoge snelheden van het verkeer op deze wegen te verlagen. Op beide wegen wordt namelijk relatief hard gereden. Dit leidt tot een verbetering van de verkeersveiligheid, zonder dat het ingrijpende gevolgen heeft voor de bereikbaarheid van het gebied.

De A.Kraalweg is een alternatief voor de Schuttersweg. Om te voorkomen dat het sluipverkeer de A. Kraalweg als alternatief gaat gebruiken is het noodzakelijk hier éénrichtingsverkeer in te stellen tegen de sluiproute in.



De kosten voor deze maatregelen bedragen ongeveer € 80.000.

- **Verkeerslicht op de Boutensteinseweg op het viaduct over de A15 (tegenhouden)**

Met het aanleggen van een verkeerregelininstallatie wordt een belangrijke vertraging ingesteld maar blijft de omgeving nog wel bereikbaar. De roodtijd kan flexibel worden ingesteld, dus meer roodtijd bij meer sluipverkeer. 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. Buiten de spits werkt het verkeerslicht op verkeersaanbod, dus krijgt iedereen groen zodra het kan. In de spits staat de sluiprichting standaard langer op rood, ook als er geen verkeer vanuit de andere richting is.

De kosten voor deze maatregel bedragen ongeveer € 150.000



- **Eenrichtingsverkeer in Beesd (tegenhouden)**

Bij de keuze voor het instellen van éénrichtingsverkeer is onderzocht met wel wegvak het meeste effect bereikt kon worden zonder al te grote gevolgen voor bewoners en bedrijven. Er is gekozen voor éénrichting op de Schuttersweg omdat hier de minste bestemmingen direct aan grenzen. De weg is lang genoeg om, tegen de richting inrijden, te voorkomen. Iedereen 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.

Nadeel van het instellen van éénrichtingsverkeer is dat de andere richting harder gaat rijden omdat deze geen tegenliggers meer hebben en de hele wegbreedte dus ter beschikking hebben. Dit kan ten koste gaan van de verkeersveiligheid

Mogelijk dat de sluiproute via de Achterweg toch aantrekkelijk blijkt voor sluipers of de navigatiesystemen. In dat geval zou het nodig zijn om ook op de Achterstraat achter de supermarkt éénrichtingsverkeer in te stellen.

Kosten voor deze maatregel bedragen ongeveer € 3.000



- **Monitoring**

Omdat een structurele oplossing van de files op de A2 pas in 2030 wordt verwacht, zal het sluipverkeer ondanks die hier beschreven maatregelen na verloop van tijd weer toenemen. Om dit goed in de gaten te en bij te kunnen sturen in de maatregelen is het noodzakelijk regelmatig te tellen en/of kentekenonderzoek te doen.

Verwachte kosten: € 5.000 per jaar

5. Maatregelpakketten

Het advies is om de kansrijke maatregelen in onderstaande drie maatregelen pakketten te verdelen. Waarbij ze ook in de tijd geprioriteerd zijn:

1. **Duurzaam veilige inrichting Schuttersweg en de Boutensteinseweg en monitoring.**

Deze maatregelen hebben niet alleen tot doel om het sluipverkeer te ontmoedigen maar ook om de hoge snelheden van het verkeer te verlagen. Dit heeft direct een positief effect op de verkeersveiligheid, zonder dat de bereikbaarheid hierdoor beïnvloed wordt.

Door de recent verbeterde kaarten van de navigatiesystemen verwachten we dat zeker op de korte tot middellange termijn automobilisten over de A2 worden geleid en minder vaak een sluiproute door Beesd wordt aangeboden. Dit effect wordt verder versterkt in combinatie met de snelheidsremmende maatregelen.

Om het effect goed in beeld te kunnen brengen is het nodig het verkeer te monitoren.

Voorgesteld wordt in ieder geval de komende 4 jaar jaarlijks te tellen of kentekenonderzoek uit te voeren.

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

2. **Verkeerslicht op de Boutensteinseweg op het viaduct over de A15**

Met het aanleggen van een verkeerregelinstantie wordt een belangrijke vertraging ingesteld maar blijft de omgeving nog wel bereikbaar. De roodtijd kan flexibel worden ingesteld, dus meer roodtijd bij meer sluipverkeer.

Op het moment dat uit de monitoring blijkt dat het sluipverkeer weer toeneemt kan het verkeerslicht op de Boutensteinseweg geplaatst worden.

De verwachte kosten van deze maatregel bedragen € 150.000. Dit past niet binnen het beschikbaar gestelde budget.

3. **Eénrichtingsverkeer Beesd**

Deze maatregel wordt niet als losstaande maatregel geadviseerd, omdat leidt tot een verslechtering van de verkeersveiligheid op de Schuttersweg. Het is een extra maatregel indien uit de monitoring blijkt dat de plateaus op de Schuttersweg, Boutensteinseweg en de herinrichting van de Dr. A Kuyperweg en het verkeerslicht op het viaduct bij de A15 onvoldoende effect hebben in de kern Beesd. Dan kan worden geadviseerd om op te schalen naar éénrichtingsverkeer op de Schuttersweg in Beesd (in combinatie met éénrichting verkeer op de A. Kraalweg).

Deze maatregel is wel van invloed op de bereikbaarheid, maar iedereen kan overal nog komen met wat omrijdroutes. Indien blijkt dat er andere sluiproutes door het dorp Beesd ontstaan dan wordt geadviseerd ook éénrichtingsverkeer in te stellen op de Achterstraat achter de supermarkt.

Verwachte kosten: € 3.000 Dit past binnen beschikbare budget.

Bijlage 1 amendement

Bijlage 2 onderzoek Exante

Bijlage 3 Reactie Rijkswaterstaat

e-mailreactie van Rijkswaterstaat op de vraag of de afrit Beesd kan worden afgesloten na de informatieavond op 5 sept 2019

Aan het afsluiten van een afrit (anders dan voor incidentafhandeling of wegwerkzaamheden of buurtfeest) zitten diverse juridische haken en ogen. Een en ander vergt in ieder geval een verkeersbesluit vanuit de Minister. Het gaat namelijk om het structureel veranderen van de functie van de weg, niet zomaar plaatsen van een kruisje. Het onttrekken van een afrit aan een weg t.b.v. het weren van sluipverkeer is niet te vinden. In ieder geval niet die gelden voor snelwegen. De Minister kan wel een besluit nemen, bijvoorbeeld in het opheffen van de gehele afrit, maar dat zal waarschijnlijk ook niet de bedoeling zijn. Het dynamisch maken van bepaalde rijstroken (denk aan de wisselstrook bij Diemen) vergt niet alleen een ingewikkeld juridisch traject, maar ook behoorlijk wat investeringen aan (aanpassing) infrastructuur (denk aan slagbomen, camerabewaking, bebording etc.).

Lokaal kan het treffen van anti-sluipmaatregelen wel, de gemeente West-Betuwe (waar volgens mij Beesd deel van uitmaakt) kan dat dus wel doen ten aanzien van de wegen in eigen beheer. Sterker nog, dit hebben ze in het (recente) verleden ook gedaan (o.a. ter hoogte van de Veerweg, zo uit mijn hoofd). Ook andere gemeenten doen dit en hebben dit gedaan (gemeente Vijfherenlanden (voorheen Vianen)). Maar die maatregelen moeten wel getoetst worden aan de functie van de wegen en de belangen die er mee worden gediend en ermee worden geschaad (bereikbaarheid).

Als het gaat om het weren van sluipverkeer is het afsluiten van de afrit niet een logische maatregel. Hiermee wordt namelijk ook veel bestemmingsverkeer getroffen, waaronder ook veel bedrijven. Het nemen van een dergelijke maatregel zal dan ook niet, naar alle waarschijnlijkheid, de toets van proportionaliteit kunnen doorstaan en neemt de reistijd voor verkeer met bestemming Beesd onevenredig veel toe (staat dan ook in de file).

Dat voor wat het juridische argument.

Verkeerskundig gezien is er natuurlijk wel een probleem. Probleem is de (al jaren bekende) bottleneck tussen knooppunt Deil en de Martinus Nijhoffbrug/Zaltbommel e.v. Het niet oplossen van dit probleem genereert sluipverkeer via Leerdam, via Culemborg en Beesd. Sterker nog, deze alternatieve routes worden actief door TomTom e.d. aangedragen. Deze navigatiesystemen adviseren dus actief de routes omdat ze aantrekkelijker zijn dan de hoofdroute. Pogingen om dit aan te pakken verlopen moeizaam omdat de aanbieders van deze diensten tot nu toe erg op de lijn zitten van het faciliteren van de gebruikers i.p.v. faciliteren van overheden.

Ik onderschrijf ook het argument dat het qua verkeersveiligheid ongewenst is. Alle (onverwachte) afzettingen/afsluitingen zorgen voor extra risico en extra congestie. Die veiligheidsrisico's zijn al aanwezig, overigens minder bij de afrit Beesd, maar meer bij de afritten Geldermalsen en in nog grotere mate bij de afrit Culemborg, waar het verkeer al bijna tot aan de doorgaande rijstroken opgesteld staat. Verergeren van die situatie lijkt me niet verdedigbaar.