

1

INLEIDING/PROCES

1.1 Samenvatting

De gemeenteraad heeft in de besluitvorming rondom inwonersinitiatieven erkend dat er een probleem is in Huissen en heeft besloten de Werkgroep Vrachtverkeer Huissen op te richten (raadsbesluiten van 13 oktober 2022 en 14 september 2023). De werkgroep werd opgezet om bewoners en ondernemers te laten komen tot gezamenlijk gedragen maatregelen om de hoeveelheid vrachtverkeer op de route Stadswal-Karstraat in Huissen te verminderen. De maatregelen moeten de verkeerssituatie op de doorgaande route voor het autoverkeer over Stadswal en Karstraat door Huissen verbeteren en de overlast voor bewoners sterk verminderen.

Na een verkennende fase is de werkgroep in mei 2024 gestart met inhoudelijke gesprekken.

Voor u ligt het resultaat van de inspanningen de werkgroep, samenvattend:

- De werkgroep constateert dat er een groot en urgent probleem in Huissen is;
- De werkgroep constateert dat door de plannen voor woningbouw en ontwikkeling bedrijventerreinen de overlast en onveiligheid op de route nog meer zal toenemen;
- De werkgroep heeft in goed overleg diverse opties voor oplossingen besproken;
- Maar kan niet komen tot een unaniem advies voor gezamenlijk gedragen maatregelen;
- De belangen van de bewoners en de transporteurs liggen te ver uit elkaar;
- De werkgroep roept de gemeente op alle mogelijke opties voor oplossingen te bestuderen (geen van de in de bijlagen beschreven opties is solitair afdoende).

De werkgroep verzoekt de gemeente op korte termijn besluiten te nemen. De nood is dermate hoog dat hiermee niet opnieuw lang gewacht kan worden. De noodklok luidt!

1.2 De werkgroep en het eindverslag

De totstandkoming van de Werkgroep Vrachtverkeer Huissen heeft een lange voorgeschiedenis. Een stroom van klachten over de overlast van het vrachtverkeer. Twee dodelijke ongevallen op de Stadswal in Huissen in de zomer van 2022. Daarna hebben bewoners van Huissen de actiegroep Huissen Veilig&Leefbaar opgericht.

Doel van de actiegroep is de gemeente Lingewaard te bewegen de onveiligheid en overlast op de Stadswal en Karstraat aan te pakken, met name door een stevige reductie van het vrachtverkeer op die route. De actiegroep Huissen Veilig&Leefbaar heeft de afgelopen jaren een forse inspanning geleverd om de fracties en daarmee de gemeenteraad in beweging te krijgen en onderhavig onderwerp op de politieke agenda te zetten. De online petitie van Huissen Veilig&Leefbaar is 708 keer ondertekend. Verder is in het Wijkontwikkelingsplan van de Wijkorganisatie 't Zand Binnen-Buiten het doel opgenomen om het doorgaande vrachtverkeer op de route Stadswal-Karstraat te reduceren. Dit heeft uiteindelijk geleid tot een inwonersinitiatief van de actiegroep Huissen Veilig&Leefbaar dat niet door de gemeenteraad is aangenomen.

Cruciaal voor de verbetering van de verkeersveiligheid en leefbaarheid op de route Stadswal-Karstraat door het dicht bewoonde gedeelte van Huissen is het verminderen van het vrachtverkeer door Huissen en het veilig maken van de route Stadswal-Karstraat, omdat het vrachtverkeer de meeste hinder geeft en bij ongevallen het meeste schade geeft. Daarom is gekozen voor de naam *Werkgroep Vrachtverkeer Huissen*.

In de werkgroep zijn opgenomen:

- Bewonersvertegenwoordigers van:
 - Actiegroep Huissen Veilig en Leefbaar;
 - Wijkplatform Huissen West;
 - Wijkorganisatie 't Zand Binnen-Buiten;
- Ondernemersvertegenwoordigers van vier bedrijven uit Huissen met veel vrachttransportbewegingen door Huissen.

De werkgroep is begeleid door onafhankelijk procesbegeleider Henk van den Dungen. Hij is daarbij ondersteund met externe verkeerskundige kennis van Ingenieursbureau Witteveen+Bos.

De werkgroep stond voor de lastige opgave om met een unaniem advies te komen.

Gechargeerd: de ondernemers willen zonder beperking de route met vrachtverkeer benutten, terwijl de bewoners staan voor reductie van het vrachtverkeer.

De werkelijkheid: ondernemers en bewoners zijn het eens over de problemen in het huidige verkeerssysteem. Ook zijn ze eensgezind om in goede harmonie een oplossing te zoeken voor de problemen, een oplossing met een proportionele reductie van het doorgaande vrachtverkeer waarbij van beide kanten concessies nodig zijn.

Dit is het eindverslag van de werkgroep. Bij dit eindverslag zijn bijlagen toegevoegd. In de bijlagen zijn alle maatregelen opgenomen die uitgebreid zijn besproken in de werkgroep maar waarover de werkgroepleden niet tot een eensluidend advies zijn gekomen om nader benoemde redenen, zoals vermeld in de bijlagen.

2 CONTEXT/ACHTERGROND

2.1 Historie

Wonen

De stad Huissen is lang klein gebleven, maar nadat ten behoeve van de groei van Arnhem er gebied is afgestaan, zijn vervolgens ook de grotere ontwikkelingen in Huissen zelf gestart. In 1969 was er de bouw van woningen in Huissen-Zand. Vanaf de jaren zeventig van de 20e eeuw worden er verschillende uitbreidingswijken van Huissen gebouwd waaronder de Zilverkamp (vanaf 1971), het Binnenveld en Loovelden. Dit leidt tot een grote uitbreiding van de bevolking. Na het opgaan van Huissen in de nieuwe gemeente Lingewaard (als grootste kern) in 2001, was er de verdere aanleg van de nieuwbouwwijk Loovelden. Alleen al het aantal bewoners dat Huissen inmiddels heeft, zorgt voor een hoge verkeersdruk op de route Stadswal-Karstraat.

Tuinbouw

Ook voor de tuinbouw was er groei. De Huissense veiling fuseerde in 1972 met de veilingen van Ressen, Nijmegen en Elst. Een nieuw veilingcomplex werd gebouwd, net buiten het grondgebied van Huissen met toegang vanaf het industrieterrein van Huissen. Het tuinbouwgebied groeide en omvat nu naast tuinderijen in Huissen-Zand ook grote percelen in het aangrenzende Bergerden. Na de gemeentelijke herindeling werd Bergerden, formeel gedeeltelijk buiten Huissen, ingericht als nieuw tuinbouwgebied Next Garden. Dit gebied is nog niet volledig in gebruik als tuinbouwgebied. De schaalvergroting leidde in 2008 al wel tot een nieuwe fusie van veilingen, waardoor de veiling bij Huissen werd gesloten. Door de ligging tegen het bewoonde gedeelte van Huissen maar nog noordelijk van bedrijventerrein het Pannenhuis is er voor vrachtverkeer richting het noorden en A12 de route door Huissen. Voor personenautoverkeer zijn er binnendoor nog enige mogelijkheden om direct op de A325 aan te sluiten, maar op deze 'kleine-weggetjesroutes' zijn voertuigen breder dan 2,2 m niet toegestaan.

Bedrijven en industrie

Bedrijven en industrie zijn met name gevestigd op bedrijventerrein het Pannenhuis, nu onderdeel van de bebouwde kom van Huissen. Historisch ligt dit gebied deels in de zuidelijkste punt van de oude gemeente Huissen en deels in het omliggende gebied van de oude gemeente Bemmelen. Adressen in dat omliggende gebied hebben nog steeds de plaatsnaam Bemmelen, ook al is er geen bebouwde-kombord met die plaatsnaam. Het aantal bedrijven hier is sterk gegroeid met de verwachting van de doortrekking van de A15 naar de A12, waartoe onlangs het definitieve besluit is gevallen. Er is nog ruimte om hier meer bedrijven te realiseren of bestaande bedrijven uit te breiden. Voor vervoer van/naar de A12 en het noorden in het algemeen maken deze bedrijven gebruik van de route Stadswal-Karstraat. Passend bij de toekomstige ligging nabij de kruising van A325 en A15, met de doortrekking van de A15 naar de A12, is een substantieel deel van de bedrijven gericht op logistieke activiteiten.

Infrastructuur

In 1972 is de A15 doorgetrokken tot Bemmelen/Huissen en daarmee konden de bedrijventerreinen ten zuiden van Huissen worden ontsloten en daarmee ontwikkeld. Door de gemeenten Bemmelen en Huissen is toen geen integraal plan opgesteld om de bereikbaarheid af te stemmen en de komende overlast van doorgaand vrachtverkeer in de nieuwe woongebieden te beperken. Nadien is er geen maatregel of aanpassing geweest van het infrastructuurnetwerk die de hoeveelheid doorgaand verkeer door het bewoonde gebied heeft verminderd. De aanpassingen aan de wegen zelf is beperkt tot kleinere aanpassingen, veelal gericht op de verkeersveiligheid op specifieke locaties.

2.2 De huidige situatie

Het vele vrachtverkeer van/naar het Pannenhuis en het tuinbouwgebied in Huissen-Zuid belast op de route Stadswal-Karstraat in ernstige mate de leefbaarheid, gezondheid en de veiligheid van de aanliggende woongebieden. Het door vrachtauto's benutten van deze route kent geen enkele beperking. Door de uitbreidingen van de bedrijventerreinen/tuinbouwgebieden Pannenhuis, Next Garden en Bergerden is de toename van vrachtverkeer explosief geweest. Er rijden 25 maal meer vrachtauto's over deze route. Ook de bouw van woningen is in Huissen onverminderd doorgegaan. Sinds 1970 is langs de route Stadswal-Karstraat het aantal woningen met 400% gestegen.

De route Stadswal-Karstraat kent veel eraansluitingen en fietsstroken. In combinatie met het karakter van de directe omgeving lijkt een categorisering als 'gebiedsontsluitingsweg' een logische keuze. Door de grote hoeveelheid autoverkeer, waaronder zeer veel vrachtauto's, is de route Stadswal-Karstraat feitelijk een stroomweg. Kortom de functie van de weg is niet meer in overeenstemming met de inrichting van de weg. Bij het vaststellen van het Wegencategoriseringsplan heeft de gemeenteraad in 2020 het gebruik van de wegen afgezet tegen de functies niet geëvalueerd. In een analyse had toen al moeten worden vastgesteld dat de route Stadswal-Karstraat feitelijk al in gebruik is als een stroomweg, vanwege de grote hoeveelheid verkeer.

De beschikbare ruimte op de route Stadswal-Karstraat biedt geen mogelijkheden om er een echte stroomweg te maken. Niet qua fysieke ruimte voor de weg, maar ook niet qua geluid en luchtvervuiling. Er is niet alleen te weinig ruimte voor een stroomweg, een stroomweg door dit bewoonde gebied is ook ongewenst vanwege de negatieve gevolgen voor de omgeving.

Overlast door toeteren

In de afgelopen jaren, sinds de start van de werkgroep vrachtverkeer Huissen, is een situatie ontstaan dat er individuele vrachtautochauffeurs toeteren bij woningen van de bewonersvertegenwoordigers. Hierdoor voelen deze bewoners zich geïntimideerd. De werkgroep (bewoners én ondernemers) vindt dat gedrag verwerpelijk. Ondernemers uit de werkgroep hebben hun werknemers en hun netwerk hierop aangesproken. Echter zijn hierdoor niet alle toetereaars bereikt. Namens de werkgroep is hiervan melding gedaan bij de gemeente Lingewaard en er is door de werkgroep gevraagd om handhaving. Controles door BOA's hebben niets opgeleverd. Een herhaald verzoek om op een andere wijze te gaan handhaven werd door de gemeente afgewezen, daar loopt nu een bezwaarschriftenprocedure tegen.

2.3 De toekomst

Korte termijn

Het verkeer ongehinderd door laten stromen zorgt voor overmatige hinder voor bewoners en dat is een acuut probleem. De gemeente heeft het voornemen om nog meer woningen in Huissen te bouwen. Er zijn plannen voor honderden nieuwe woningen in plan Driegaarden. Ook is er in de ruimtelijke plannen van de gemeente ruimte voor nog meer bedrijven. Reeds gevestigde bedrijven breiden hun activiteiten uit (bijvoorbeeld de biomassa vergistingsinstallatie). Dit betekent dat er woningen en bedrijven bij zullen komen en dat zonder maatregelen de problemen alleen nog maar groter zullen worden. Maatregelen voor de korte termijn zijn noodzakelijk.

Lange termijn

Voor de langere termijn onderzoekt de gemeente diverse mogelijkheden voor een betere ontsluiting. Daar wordt echter geen haast mee gemaakt. Waar de daadwerkelijke realisatie al een lange doorlooptijd vraagt, zit er vooralsnog zeer weinig vaart in het planproces. Daarnaast biedt niet elk van de mogelijkheden voor een betere ontsluiting ook daadwerkelijk een verlichting van de problemen op de route Stadswal-Karstraat. De oostelijke rondweg biedt de beste kansen. Uit de MER is gebleken dat de doortrekking van de A15 naar de A12 niet of nauwelijks zal leiden tot minder autoverkeer door Huissen. Het zal eerder meer verkeer worden omdat het Pannenhuis als vestigingslocatie voor bedrijven nog aantrekkelijker is geworden nu definitief duidelijk is dat de doortrekking A15 wordt gerealiseerd.

2.4 Overlast op de route Stadswal-Karstraat

Wat is nu die overlast op de route Stadswal-Karstraat? Als basis is dat de grote hoeveelheid autoverkeer, dus personenauto's en vrachtauto's. Maar door het gewicht en de omvang heeft met name het vrachtverkeer de grootste negatieve effecten.

De negatieve effecten zijn:

1 *Verkeersonveiligheid*

Door het drukke verkeer op een rijbaan die daar niet goed voor is ingericht, is er sprake van weinig vergevingsgezindheid. Kleine foutjes leiden al snel tot aanrijdingen. Maar denk bijvoorbeeld ook aan vrachtauto's die een rijwind produceren die gevaarlijk kan zijn voor fietsers die dichtbij de auto's rijden. Ook ontbreken op een groot deel van de route trottoirs.

2 *Slechte oversteekbaarheid*

De drukte met al het autoverkeer is de belangrijkste oorzaak maar de grote hoeveelheid vrachtverkeer maakt het extra gevaarlijk doordat oversteeklocaties niet goed overzien kunnen worden bij de aanwezigheid van de vrachtauto's. Daardoor is het nog lastiger oversteken. Gebruikelijk is 5 - 10 % vrachtverkeer binnen de bebouwde kom en 10 - 20% vrachtverkeer buiten de bebouwde kom. Op de route Stadswal-Karstraat is er 10 - 20% vrachtverkeer (zie bijlage X).

3 *Geluidhinder*

Geluidhinder wordt met name veroorzaakt door de grote zware vrachtauto's. Het zware geluid weerkaatst en resoneert tussen de omliggende bebouwing. Dat geldt nog meer voor de nachtelijk uren want dan ligt het omgevingsgeluid lager dan overdag. Het huidige slechte wegdek (scheuren, spoorvorming en de keuze voor een asfaltsoort met de verkeerde eigenschappen) versterkt deze geluidshinder nog eens.

4 *Trillinghinder*

Trillinghinder ontstaat met name door vrachtauto's, bussen en andere zware voertuigen. De huidige schade aan het wegdek en aan de fundering (die niet is berekend op het huidige aantal zware voertuigen) versterkt de problemen met trillinghinder.

5 *Slechte luchtkwaliteit/fijnstof*

Allerlei emissies van ook hier met name het vrachtverkeer dragen bij aan een slechtere luchtkwaliteit en fijn stof. De steeds schoner wordende motoren van de vrachtauto's lossen die probleem niet volledig op omdat er ook fijn stof afkomstig is van de remmen en van de banden.

3

HET RESULTAAT VAN DE WERKGROEP

3.1 Maatregelen?

Er zijn in de werkgroep verschillende ideeën aangedragen voor korte-termijnoplossingen, maar dat heeft uiteindelijk niet geleid tot een unaniem standpunt van de werkgroep. Dat is de conclusie van de werkgroep. De huidige situatie met de huidige problemen is ontstaan doordat de gemeente Huissen/Lingewaard de laatste 40 jaar wel heeft gewerkt aan woningbouw en de ontwikkeling van tuinbouw- en bedrijventerreinen maar veel te weinig aandacht heeft gegeven aan de verkeersafwikkeling en de negatieve gevolgen van de toename van het autoverkeer op de route Stadswal-Karstraat. Het huidige verkeersnetwerk barst inmiddels uit zijn voegen met als gevolg extreme overlast en onveiligheid langs de route.

De hoeveelheid vrachtverkeer op de route Stadswal-Karstraat is zo groot geworden dat er geen gezamenlijk gedragen maatregel gevonden is die het aantal vrachtauto's in voldoende mate vermindert en het voor de ondernemers mogelijk maakt om economisch goed te kunnen blijven functioneren. Er is geen compromisoplossing gevonden, maar er is wel de breed gedragen overtuiging dat er stevige maatregelen nodig zijn, zowel voor de korte als de lange termijn.

In de werkgroep is intensief gesproken over diverse mogelijke maatregelen. Maatregelen die al elders toegepast zijn en maatregelen die nog niet eerder in Nederland zijn toegepast. Alle besproken maatregelen zijn opgenomen in de bijlagen.

Een 30 km/uur-regime is de enige maatregel waarover in de werkgroep overeenstemming bestaat. Niet omdat deze maatregel zoveel vrachtverkeer doet verdwijnen van de route Stadswal-Karstraat. De vermindering van vrachtverkeer is nog sterk onvoldoende. Wel zorgt deze maatregel dat er een beperkte vermindering is van personenautoverkeer, dat er minder geluids- en trillinghinder is en dat de kans op ongevallen kleiner wordt. Een 30 km/uur inrichting maakt de route ook veiliger. Unaniem zijn de werkgroepleden van mening dat dit een acceptabele maatregel is, maar ook een maatregel die solitair onvoldoende winst oplevert en dus aanvullende maatregelen noodzakelijk maakt, gericht op reductie van het vrachtverkeer.

3.2 Het belang van monitoring

Monitoring verkeer

Er is het dringend verzoek van de werkgroep aan de gemeente om de verkeerssituatie vanaf nu intensief te monitoren en de resultaten daarvan direct openbaar te maken en jaarlijks te evalueren met de stakeholders. De mate waarin er nu overlast is en daarbij nog de verwachte toename van het autoverkeer maakt het noodzakelijk dat de gemeente zich bewust wordt van de werkelijke overlast, objectief en op basis van feiten ofwel metingen ter plekke.

Met de gegevens van de monitoring kan de gemeente de problemen en de toekomstige ontwikkeling daarvan goed in beeld brengen voor alle stakeholders en andere belanghebbende overheden. Daarnaast kunnen deze gegevens worden gebruikt om druk te houden op de voortgang om alsnog tot maatregelen te komen en deze ook daadwerkelijk uit te voeren.

Daarnaast kan de tolheffing op de doorgetrokken A15, zodra deze wordt opengesteld, ook nog aanleiding zijn de route door Huissen te nemen, een toename door uitwijkgedrag van het vrachtverkeer om de tolheffing te vermijden (bron: MER doortrekking A15).

Bij de monitoring is extra aandacht nodig voor het vrachtverkeer in verband met de invoering van de vrachtwagenheffing in het jaar 2026.

Vrachtwagenheffing

Bron: <https://www.vrachtwagenheffing.nl/>

Medio 2026 voert Nederland een vrachtwagenheffing in. Net als in landen om ons heen betalen eigenaren van vrachtwagens dan een bedrag per gereden kilometer, op de snelwegen, een aantal N-wegen en enkele gemeentelijke wegen. Tegelijk vervalt het Eurovignet en wordt de motorrijtuigenbelasting tot het minimum verlaagd. De vrachtwagenheffing geldt voor alle binnenlandse en buitenlandse vrachtwagens die meer dan 3,5 ton wegen. Het gemiddelde tarief per kilometer bedraagt 16,7 cent (prijspeil 2023). Hoe lager de uitstoot en hoe lichter de vrachtwagen, hoe lager het kilometertarief.

Het systeem van de vrachtwagenheffing start met een situatie waarbij rond Huissen de heffing wordt toegepast op de A15, A325, N235 (Pleijroute) en A12. Het landelijke plan voor de vrachtwagenheffing bevat al wel enige gemeentelijke wegen waar problemen worden verwacht met uitwijkend verkeer. Op die wegen geldt de vrachtwagenheffing ook. Op de route door Huissen geldt de heffing vooralsnog niet. Het is dus belangrijk dat wordt gemonitord of de invoering van de vrachtwagenheffing leidt tot meer vrachtverkeer door Huissen. Het is zeer wenselijk dat de monitoring in de eerste maanden na invoering van de vrachtwagenheffing wordt verscherpt en dat er circa twee maanden na invoering van de vrachtwagenheffing een tussentijdse evaluatie plaatsvindt met alle betrokken stakeholders, als blijkt dat er een toename is van vrachtverkeer.

Monitoring overlast

Het aantal voertuigen is met name bepalend voor de oversteekbaarheid en voor de verkeersveiligheid (naast de inrichting van de weg die niet past bij deze grote hoeveelheid verkeer). Maar de overlast is zeker niet alleen het aantal langsrijdende auto's en vrachtauto's. Geluid, trillingen en allerlei emissies zijn ook een groot probleem. Het is essentieel dat de gemeente ook voor deze aspecten gaat monitoren.

4 CONCLUSIE

Waar in het verleden bewoners en ondernemers nog wel eens tegenover elkaar hebben gestaan, heeft de werkgroep in ieder geval één belangrijk resultaat opgeleverd: de werkgroepleden zijn unaniem van mening dat de huidige situatie onhoudbaar is en dat het jarenlang falen van de gemeente hiervan de oorzaak is.

Voor alle werkgroepleden is niets doen aan de huidige verkeerssituatie geen optie. De werkgroep spreekt de verwachting uit naar de gemeenteraad dat het jarenlange stilzitten als het gaat om investeren in infrastructuur nu stopt. Dat de raad zich sterk maakt om de overlast van de problemen m.b.t. vrachtverkeer die in de loop van de jaren zijn ontstaan niet meer eenzijdig bij de bewoners rondom de route Stadswal-Karstraat te laten. Het advies van de werkgroep aan de gemeente is dan ook om hiermee voortvarend aan de slag te gaan en financiën hiervoor beschikbaar te stellen.

De gemeente kan aan de slag met het 30km/uur-regime. Niet door er een lange termijn project van te maken waarbij de route Stadswal-Karstraat stapje voor stapje over vele jaren helemaal spic en span als 30 km/uur-gebied wordt ingericht. Wel door het voorbeeld van bijvoorbeeld Amsterdam te volgen en de 30 km/uur snel in te voeren met slimme en kostenefficiënte maatregelen om een basisniveau inrichting voor 30 km/uur te realiseren. Net als in Amsterdam kan de echte herinrichting dan later plaatsvinden. Inmiddels is ook duidelijk dat overtredingen van deze maatregel gehandhaafd kunnen worden, dat vraagt dan wel om prioritering daarvan in de lokale gezagsdriehoek. Maar deze maatregel is niet voldoende om het vrachtverkeer stevig te verminderen, Huissen heeft een groot en urgent probleem dat om meer en ook meer drastische maatregelen vraagt.

Voor aanvullende maatregelen op de korte termijn zijn er ter inspiratie de in de werkgroep besproken maatregelen die in de bijlagen zijn opgenomen. Voor een deel van de werkgroep is het treffen van maatregelen die echt resultaat opleveren een te grote stap, na 40 jaar niets doen door de gemeente. De afwegingen die horen bij de maatregelen en de harde keuzes die daarbij gemaakt moeten worden om het vrachtverkeer te weren, konden in redelijkheid niet worden verwacht van de ondernemers in de werkgroep. Daarvoor liggen de belangen van bewoners en ondernemers te ver uit elkaar. De gemeente kan breed in gesprek gaan met alle ondernemers om zwaardere maatregelen te ontwikkelen voor het brede maatschappelijke belang.

De bal ligt dus nu bij de gemeente, de raad en het college, omdat de gemeenteraad in de positie is en wel mogelijkheden heeft om maatregelen te doen treffen. De werkgroep is van mening dat de gemeente met creativiteit en bestuurlijk lef, geïnspireerd door de mogelijke maatregelen in de bijlage van dit document en door breed in Nederland rond te kijken, een stevige maatregel kan ontwikkelen. De urgentie is namelijk zeer hoog en vraagt om een maatregel die wel substantieel de hoeveelheid vrachtverkeer door Huissen zal verminderen.

Bijlagen met mogelijke maatregelen die zijn verkend in de werkgroep:

- I Selectieve afsluiting voor doorgaand vrachtverkeer op de Stadswal;
- II Nachtelijke afsluiting voor vrachtverkeer;
- III Oostelijke rondweg met aanvullende maatregelen;
- IV Maximum snelheid 30 km/uur (2 pagina's);
- V Bewegwijzering naar Huissen-Noord en -Zuid;
- VI Eerst bewegen dan bouwen;
- VII Cordongebied voor vrachtauto's - handhaving op basis van staande houding;
- VIII Cordongebied voor vrachtauto's - automatische handhaving op rijtijd (2 pagina's);
- IX Cordongebied voor alle autoverkeer - automatische handhaving op rijtijd.

NB. Geen van deze mogelijke maatregelen levert solitair voldoende vermindering van het vrachtverkeer.

Toelichtende bijlagen:

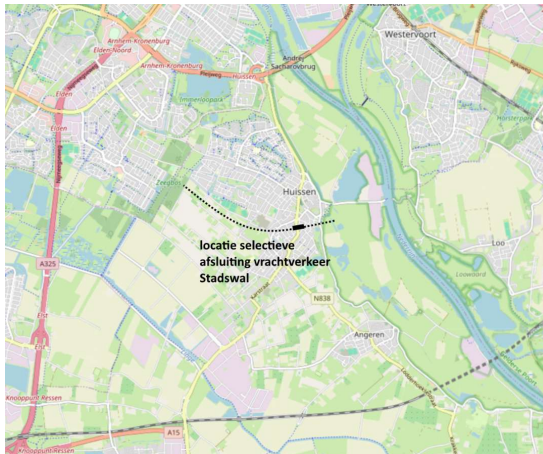
- X Percentages vrachtverkeer - ter toelichting van par. 2.4 punt 2
- XI Casuïstiek vrachtverkeer Huissen - ter toelichting van bijlage I (2 pagina's)
- XII Nota Wonen of stromen in Huissen - nader voorstel voor maatregel van bijlage I (voorblad + 11 pagina's beschrijving)

Bijlage I Selectieve afsluiting voor doorgaand vrachtverkeer op de Stadswal

Een maatregel met een selectieve afsluiting voor doorgaand vrachtverkeer op de Stadswal, zoals uitgebreid beschreven in bijlage XII Nota Wonen of stromen in Huissen, is zeer uitgebreid besproken in de werkgroep. De maatregel bestaat samengevat uit:

- Een selectieve afsluiting voor doorgaand vrachtverkeer op een locatie op de Stadswal (zie afbeelding I1);
- Lokale bedrijven kunnen onder voorwaarden een ontheffing krijgen.

Afbeelding I1 locatie selectieve afsluiting doorgaand vrachtverkeer
(bron kaart: Openstreetmap)



Afbeelding I2 zoekgebied voor ontheffingen
(bron kaart: Openstreetmap)



Breed wordt binnen de werkgroep de eenvoud van de maatregel zelf gezien. Mede door de grote variatie in bedrijven (zie bijlage X Casuïstiek vrachtverkeer Huissen) zijn er voor de ondernemers echter fundamentele bezwaren ten aanzien van:

- de complexiteit om voorwaarden aan de ontheffingen te bedenken, zodanig dat de beoogde vermindering van vrachtverkeer wordt bereikt op een wijze die voor alle bedrijven werkbaar en rechtvaardig is;
- de verwachting dat een te groot aantal bedrijven door langere reistijden een economisch minder interessante partner wordt voor bestaande klanten en leveranciers, met bijkomende gevolgen voor omzet en levensvatbaarheid van een bedrijf;
- de complexiteit en de benodigde menskracht om de ontheffingen te regelen en te 'onderhouden'. De bedrijven in het gebied hebben zeer sterk verschillende bedrijfskenmerken en bedrijfsvoeringen. Dit maakt het registreren van ontheffingen veel complexer dan bijvoorbeeld ontheffingen voor bewoners. Bij bewoners is autobezit vrijwel geheel geregistreerd op het woonadres van een bewoner of aantoonbaar via een leasecontract. Wijzigingen van kentekens zijn beperkt en incidenteel. Bij bedrijven vindt aan- en afvoer plaats met behulp van eigen voertuigen, geleasede voertuigen, gehuurde voertuigen of met voertuigen van contractpartners (die ook weer eigendom zijn, geleased of gehuurd zijn of weer verder uitbesteed zijn). De inzet van al deze voertuigen is dynamisch waardoor het voor veel bedrijven in het gebied niet of nauwelijks mogelijk is om tijdig de juiste, voortdurend wisselende kentekens te vergaren en in te voeren in het ontheffingssysteem. Dit los van de personele inzet die hiervoor nodig is.

Beoordeling:

- De geografisch meest logische afbakeningen (zie afbeelding I2) zijn voor of de bewoners of voor de ondernemers niet acceptabel. Hierover is wederzijds begrip bij de werkgroepleden;
- Er is gekeken naar verschillende mogelijkheden om het vrachtverkeer door het bewoonde gebied te halveren door een selectie voor een ontheffing te maken op basis van type voertuigen, type bedrijven, vestigingslocaties van bedrijven etc. Ook is gekeken naar mogelijkheden om slechts een deel van de ondernemers of een deel van het vrachtverkeer in het gebied tussen de 'bewonerslijn' en de 'ondernemerslijn' ontheffing te geven voor passage van de selectieve afsluiting. Het is niet mogelijk gebleken om een voor alle werkgroepleden acceptabel ontheffingenregime te definiëren (zie ook bijlage XI Casuïstiek vrachtverkeer Huissen). Hierdoor is een proportionele reductie van het doorgaande vrachtverkeer niet mogelijk.

Bijlage II Nachtelijke afsluiting voor vrachtverkeer

De nachtelijke hinder van het vrachtverkeer in het bewoonde gebied van Huissen is zwaarder dan overdag. Een algeheel verbod voor vrachtauto's om een 'knip' op de Stadswal (locatie: zie afbeelding II.1) te passeren in de nachtelijke uren maakt dit een maatregel die eenvoudig te realiseren is en geautomatiseerd met kentekencamera's kan worden gehandhaafd.

De periode van het nachtelijke doorrijverbod voor vrachtverkeer zal nader moeten worden bepaald.

Afbeelding II.1 locatie 'knip' voor nachtelijke afsluiting vrachtverkeer (bron kaart: Openstreetmap)



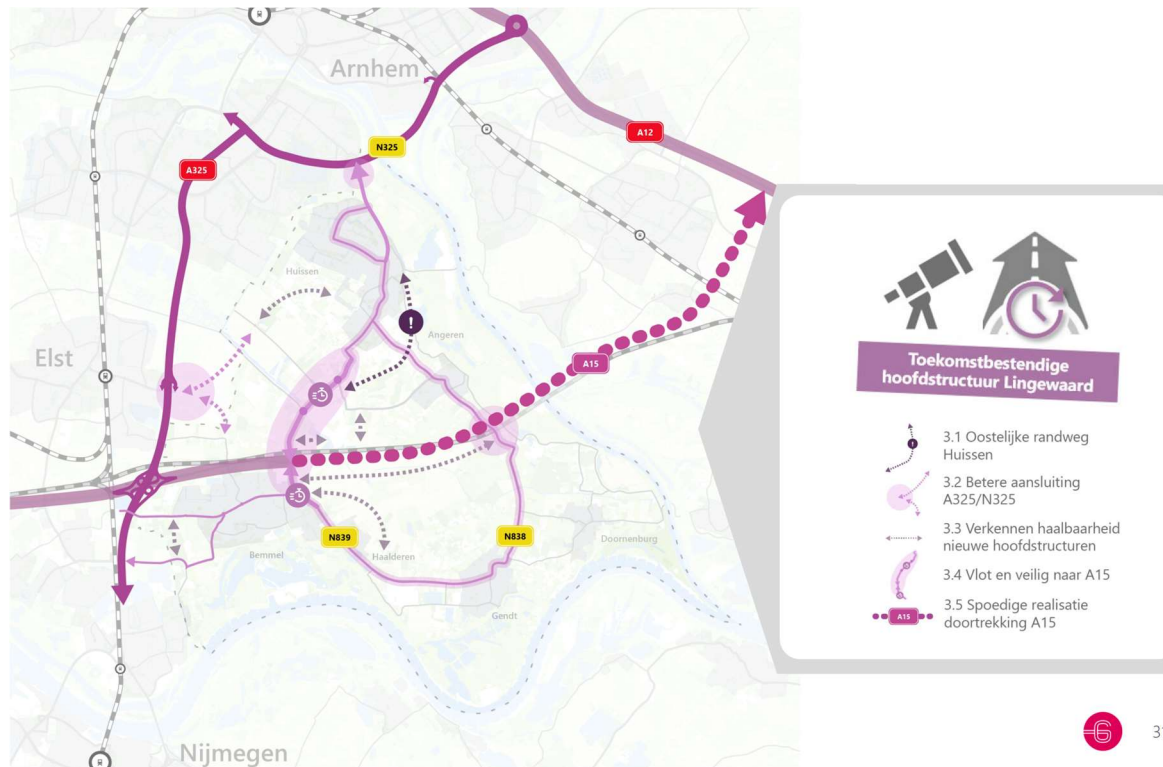
Beoordeling:

Het effect op de leefbaarheid in de nachtelijke uren is positief. Qua aantallen is de vermindering van vrachtverkeer zeer beperkt. De beperking op nachtelijk vrachtverkeer zal met name lokale bedrijven betreffen.

Bijlage III Oostelijke rondweg met aanvullende maatregelen

De oostelijke rondweg zoals die is benoemd in de Mobiliteitsvisie van de gemeente Lingewaard (Goudappel, november 2021) biedt een alternatieve route voor het autoverkeer door Huissen. Het is daarbij noodzakelijk dat er aanvullende maatregelen worden gerealiseerd die er voor zorgen dat het vrachtverkeer door het bewoonde gebied van Huissen (route Stadswal-Karstraat) tot het absolute minimum wordt teruggebracht als de rondweg functioneert.

Afbeelding III.1 oostelijke rondweg, zie zwarte stippellijn (bron: Mobiliteitsvisie gemeente Lingewaard, Goudappel, november 2021)



De maatregel voor de realisatie van de rondweg bestaat uit:

- Een onherroepelijk besluit voor aanleg van een rondweg;
- Het vaststellen van een stappenplan voor de aanleg van de rondweg;
- Het instellen van een brede stuurgroep en werkgroep voor de voorbereiding van de aanleg van de rondweg;
- Het snel opstarten van samenwerking met alle belanghebbenden;
- Het instellen van een Infrafonds, om vanaf nu te beginnen met de reservering van geld voor de rondweg;
- Het daadwerkelijk jaarlijks reserveren van een bedrag voor de realisatie van een rondweg;
- Het verkrijgen van bijdragen van provincie en Rijk voor de aanleg van de rondweg.

Beoordeling:

De aanleg van een alternatieve wegverbinding (een nieuwe ontsluiting of rondweg) die het doorgaande (vracht)verkeer door Huissen kan verminderen en de route Stadswal-Karstraat kan ontlasten is een lange termijn maatregel, maar wel noodzakelijk. Maatregelen op de korte termijn blijven ook noodzakelijk.

Bijlage IV Maximum snelheid 30 km/uur (1^e blad van 2)

In de Mobiliteitsvisie van de gemeente Lingewaard (Goudappel, november 2021) wordt gekozen voor '30 km/uur waar dat kan'. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) geeft aan dat een maximum snelheid van 30 km/uur leidt tot een kleinere kans op ongevallen en gemiddeld minder letsel als er alsnog een ongeval gebeurt. Dit is sindsdien voor diverse grote steden in Nederland de reden om 30 km/uur versneld op veel meer wegen en straten in te voeren. De gemeente Amsterdam heeft er daarbij nadrukkelijk voor gekozen niet de volledige fysieke herinrichting (om voertuigen te dwingen minder snel te rijden) af te wachten. Recent is deze beleidskeuze ondersteund door het Openbaar Ministerie met beslissing om het plaatsen van flitspalen mogelijk te maken op GOW 30 km/uur wegen (zie <https://www.om.nl/onderwerpen/verkeer/nieuws/2024/12/02/landelijk-flitspalen-op-30-km-u-mogelijk>).

Afbeelding IV.1 Een voorbeeld van afwijkende niet-juridische rijrichtingscheiding in een 30 km/h gebied, als eenvoudige maatregel om de 30 km/uur maatregel voldoende geloofwaardig te maken. Als je goed kijkt, is in de markering het getal 30 te herkennen. (bron foto: gemeente Amsterdam)



GOW-30 wegen zijn gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom. In de wegcategorisering van de gemeente Lingewaard valt de route Stadswal-Karstraat ook onder de categorie gebiedsontsluitingsweg. Dat is een logische keuze vanwege de ligging van de weg en de beperkt beschikbare ruimte. GOW-30 is als categorie toegevoegd voor wegen met (veel) erfaansluitingen, waar er geen ruimte is voor vrijliggende fietspaden of waar de vele interactie en conflictpunten kunnen zorgen voor verkeersonveiligheid. Dit alles maakt GOW-30 een passende wegcategorie voor de overbelaste route Stadswal-Karstraat. Daarnaast zorgt de lagere officiële maximumsnelheid ervoor dat er meer doorgaand autoverkeer via de route A325/N325 zal rijden vanwege de langere rijtijden door Huissen die navigatiesoftware zal berekenen.

Gemeente Lingewaard kan de gemeente Amsterdam in haar werkwijze volgen door:

- De snelle invoering van 30 km/uur op alle wegen in het bewoonde gebied van Huissen, waaronder Stadswal en Karstraat (NB. Op de Karstraat geldt 30 km/uur tussen Polseweg en De Geer. Vanuit het noorden verandert bij De Geer het wegprofiel op de Karstraat en krijgt de fiets meer ruimte op eigen fietspaden);
- De plaatsing van enkele digitale snelheidsdisplays 'U rijdt te snel' op nader te bepalen posities;
- Stapsgewijze fysieke herinrichting - meelopend met geplande aanpassingen en toekomstige wegonderhoud;
- Snelle realisatie van eenvoudige maatregelen die op vergelijkbare wijze als fysieke maatregelen de weggebruiker attenderen op de maximum snelheid van 30 km/uur:
 - Goed herkenbare '30 km/uur poorten' bij de entree van het gebied met 30 km/uur;
 - Het aanbrengen van enkele drempels op langere wegvakken;
 - Het aanbrengen van een alternatieve asmarkering (niet-juridische rijrichtingscheiding) bijvoorbeeld conform afbeelding IV.2.

Bijlage IV Maximum snelheid 30 km/uur (2^e blad van 2)

Met deze eenvoudige maatregelen kan een voldoende geloofwaardige 30 km/uur inrichting van de weg worden bereikt die handhaving met flitspalen mogelijk maakt (als sluitstuk van maatregelen om te hard rijden tegen te gaan).

Uit de impactanalyse van 30 km/uur maatregelen ('Impactanalyse 30 km/h in Lingewaard', 2023, Goudappel) blijkt dat het invoeren van 30 km/h alleen op diverse straten dieper in het bewoonde gebied van Huissen, leidt tot een toename van 20% verkeer op de toch al zeer drukke Stadswal. Dit is voor de omwonenden van de route Stadswal-Karstraat niet acceptabel. De impactanalyse laat ook zien dat invoering van 30 km/h op alle straten en wegen in het bewoonde gebied juist zorgt voor minder autoverkeer op de Stadswal en ook voor verdrijving van autoverkeer naar de route A325.

Voor de hulpdiensten is de 30 km/uur-maatregel niet of nauwelijks onderscheidend. Bij rustig verkeer kunnen en mogen de hulpdienstvoertuigen ook sneller rijden. Naar oordeel van de werkgroep is er voor de openbaar vervoerbussen wel een reistijdverlies door de lagere maximum snelheid. Maar naar mening van de werkgroep zal dat verlies op de drukke momenten beperkt zijn omdat het drukke verkeer nu ook al geen hoge gemiddelde snelheid toelaat. Op minder drukke momenten zal de druk op de dienstregelingen sowieso al minder zijn. Met het reistijdverlies is de bus in zekere zin, net als de bewoners, hiermee ook slachtoffer van achterblijvende investeringen in de infrastructuur. Natuurlijk zorgt het openbaar vervoer ervoor dat zoveel mogelijk mensen kiezen voor de bus in plaats van de auto, maar iets sneller openbaar vervoer zal niet het aantal vrachtauto's verminderen. Per saldo vindt de werkgroep daarom de baten van de 30 km/uur maatregel opwegen tegen beperkte extra reistijd voor de bus.

Beoordeling:

Voor de werkgroep is het effect van de maatregel onvoldoende, er is geen substantiële vermindering van het vrachtverkeer. Wel is het voor alle werkgroepleden een acceptabele maatregel die op diverse aspecten van de overlast en verkeersonveiligheid (zie paragraaf 2.4 van dit eindverslag) een bepaalde mate van verbetering kan bieden.

Bijlage V Bewegwijzering naar Huissen-Noord en -Zuid

Op de omliggende hoofdwegen (A15, A325, N325) van Huissen kan een duidelijk onderscheid worden gemaakt in de bewegwijzering tussen Huissen-Noord (bewoond gebied) en Huissen-Zuid (gebied met bedrijven). Verkeer uit het zuiden naar Huissen-Noord en verkeer vanuit het noorden naar Huissen-Zuid wordt een route gewezen via de A325.

Aanvullend op de aanpassing van de bewegwijzering is dan ook het idee om het onderscheid tussen Huissen-Noord en -Zuid breed te hanteren in (verkeers)onderzoeken en gemeentelijke communicatie. Dit kan ook van pas komen als bij toekomstige maatregelen een bij de weggebruikers reeds bekend onderscheid in herkomsten en bestemmingen gebruikt kan worden.

Beoordeling:

Het effect van deze maatregel zal altijd beperkt zijn. Niettemin kan het bijdragen aan minder (vracht)-verkeer op de route Stadswal-Karstraat.

Bijlage VI Eerst bewegen, dan bouwen.

De druk om snel en voortvarend woningen te bouwen gaat ook aan de gemeente Lingewaard en Huissen niet voorbij. Daarnaast is er in de ruimtelijke plannen nog ruimte voor meer bedrijven in Huissen-Zuid en kunnen bestaande bedrijfsactiviteiten nog worden uitgebreid. Voor de bewoners is het bijna niet voorstelbaar dat er nog meer autoverkeer door Huissen gaat rijden en zeker niet nog meer vrachtverkeer.

Het voorstel is dat de gemeente Lingewaard bij partner-overheden, met name provincie Gelderland, afdwingt dat er met verdere ontwikkeling van woningen en bedrijven een halt wordt gemaakt totdat er een afdoende oplossing is voor het vrachtverkeer door het bewoond gebied van Huissen.

Deze maatregel werkt alleen als de gemeente(raad) aan de slag gaat met een stevige activistische instelling. Er moet nu worden gekozen voor de kwaliteit van wonen en om het verkeer niet meer ongelimiteerd door het bewoonde gebied te laten stromen. 'Wonen of stromen' is de vraag. De gemeenteraad moet nadrukkelijk kiezen voor de huidige bewoners en nieuwe ontwikkelingen pas toestaan als het autoverkeer op een leefbare wijze kan stromen.

Beoordeling:

Qua inhoud zullen er de diverse belangen zijn van de inwoners en de diverse belangen van de ondernemers. Er is regionaal behoefte aan woningbouw en bedrijfslocaties.

Bijlage VII Cordongebied voor vrachtauto's - handhaving op basis van staande houding

Om de complexiteit met de ontheffingen te vermijden is gekeken naar mogelijkheden om te werken met een cordongebied waarbij niet of nauwelijks ontheffingen op kenteken nodig zijn. Doorgaand vrachtverkeer door het cordongebied krijg een boete. Vrachtverkeer met een bestemming in het cordongebied kan zonder registratie vooraf het cordongebied in- en uitrijden. De hele administratie van kentekens van ontheffinghouders kan hiermee achterwege blijven. Deze werkwijze wordt in de praktijk al toegepast in Rijsburg, waar de maatregel met name bedoeld is om vrachtverkeer van en naar de bloemenveiling uit het bewoonde gebied van Rijsburg te weren.

Afbeelding VII.1 cordongebied vrachtauto's - voorbeeld Rijsburg (bron linker afbeelding: Google Streetview)



Uitgangspunt is dat eigenlijk al het vrachtverkeer beschikt over documenten of andere informatie waarmee duidelijk is dat er daadwerkelijk sprake is van het leveren of ophalen van goederen binnen het cordongebied. Chauffeurs die worden staande gehouden door controleurs (BOA's) die dit niet kunnen aantonen, worden beboet. Controles vinden onregelmatig en onvoorspelbaar plaats. Nadeel van deze werkwijze is de benodigde inzet van personeel. Als de pakkans te klein is, zullen chauffeurs de kosten van eenmalige boete afwegen tegen de (soms dagelijkse) kosten van rijden via de langere gewenste route voor vrachtauto's. Evaluatie van de maatregel in Rijsburg laat zien dat de dreiging van handhaving en mogelijk ook de aanpassing van navigatiesoftware leidt tot vermindering van de hoeveelheid doorgaand vrachtverkeer. Die vermindering is echter beperkt en er blijft nog veel doorgaand vrachtverkeer rijden. De in de praktijk beperkte handhaving is hiervan waarschijnlijk de oorzaak.

Afbeelding VII.2 cordongebied, zuidelijke grens is de Linge (bron kaart: Openstreetmap)



Beoordeling:

Het cordongebied voor vrachtauto's met handhaving op basis van staande houding als nadeel dat het noodzakelijk is om uit te gaan van geografische begrenzing van het cordongebied. Een ander nadeel is de kostbare inzet van handhavers. Het is een eenvoudige manier om de maatregel vanwege de beperkte investeringen, alleen in verkeersborden en bewegwijzering. Uiteraard komt hier ook nog een passende informatiecampagne bij. Het effect is te gering als oplossing op de korte termijn.

Bijlage VIII Cordongebied voor vrachtauto's - automatische handhaving op rijtijd (1^e blad van 2)

Om de complexiteit met de ontheffingen te vermijden is gekeken naar mogelijkheden om te werken met een cordongebied waarbij niet of nauwelijks ontheffingen op kenteken nodig zijn. Doorgaand vrachtverkeer door het cordongebied krijgt een boete als ze binnen een bepaalde minimumtijd door het gebied rijden. Vrachtverkeer met een bestemming in het cordongebied kan zonder registratie vooraf het cordongebied in- en uitrijden. De hele administratie van kentekens kan hiermee achterwege blijven.

Omdat er op de diverse kleinere wegen al beperkingen op breedte van de voertuigen, mogen vrachtauto's daar al niet passeren. Voor het cordongebied blijven dan nog een beperkt aantal locaties over waar kentekencamera's geplaatst moeten worden.

Afbeelding VIII.1 mogelijk cordongebied voor vrachtverkeer, de zuidelijke begrenzing is de Linge (bron kaart: Openstreetmap)



Uitgangspunt is dat reistijdwinst de hoofdreden is voor vrachtautobestuurders om de beleidsmatig ongewenste kortere route te kiezen en niet de gewenste langere route. Voor de automatische handhaving op basis van een minimale doorrijtijd van het cordongebied wordt een minimale doorrijtijd gedefinieerd die zodanig is gekozen dat de reistijdwinst op de kortere, ongewenste route vervalt. Nu kan met registratie van kentekens en tijdstip van passage bij in- en uitgaande punten van het cordongebied worden gemeten welke kentekens kunnen worden gezien als doorgaand vrachtverkeer. Dit vrachtverkeer krijgt een 'heffing doorgaand verkeer' opgelegd. De hoogte van de heffing kan door de gemeente zelf worden bepaald en de gemeente krijgt hiervan ook zelf de inkomsten. De wijze van inning van de heffing is vergelijkbaar met de inning van de heffing die niet-betalende parkeerders krijgen opgelegd. Voor de 'heffing doorgaand verkeer' kan gebruik worden gemaakt van recente Europese wetgeving ten aanzien van geautomatiseerde heffingen op Europese wegen, zoals vrachtwagenheffingen en tolheffingen (waarvoor nu geen tolpoortjes meer nodig zijn). Deze nieuwe wetgeving met bijbehorende automatiseringssystemen is zeer recent al ingezet voor de tolheffing bij de nieuwe tunnel ten westen van Rotterdam, de Blankenburgverbinding, en gaat ook worden gebruikt voor de doorgetrokken A15.

Heffingen om ongewenst autoverkeer te voorkomen worden vaker toegepast. Een voorbeeld in Nederland is de Kiltunnel waar de tol ook wordt geheven om sluipverkeer te voorkomen. Voorbeelden in Europa zijn steden met congestion charge, bijvoorbeeld Stockholm. Het voordeel van een heffing ten opzichte van een boete is dat de

Bijlage VIII Cordongebied voor vrachtauto's - automatische handhaving op rijtijd (2^e blad van 2)

wegbeheerder zelf de hoogte van het bedrag kan bepalen, hetgeen kan bijdragen aan het vergroten van het draagvlak voor de maatregel.

De werkwijze met automatische handhaving op basis van een minimale doorrijtijd van het cordon wordt in Nederland nog nergens toegepast. Artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994 lid 3b stelt dat krachtens deze wet vastgestelde regels kunnen strekken tot: 'het waarborgen van het op juiste wijze in rekening brengen van tarieven voor het gebruik van de weg'. Dit maakt het toepassen van heffingen in principe mogelijk. Voordat de werkwijze met automatische handhaving op basis van een minimale doorrijtijd ingezet kan worden, is nadere juridische toetsing en uitwerking nodig. Wellicht dat voor juridische toetsing opgetrokken kan worden met andere gemeenten of organisaties waarin gemeenten samenwerken. Veel gemeenten kampen met vergelijkbare vragen en ook voor die gemeenten kan deze werkwijze een interessante optie zijn.

Beoordeling:

De afbakening is gelijk als bij de vergelijkbare maatregel in bijlage VII Cordongebied voor vrachtauto's - handhaving op basis van staande houding. Ook het cordongebied voor vrachtauto's met automatische handhaving heeft als nadeel dat het noodzakelijk is om uit te gaan van geografische begrenzing van het cordongebied. Het effect zal door de automatische handhaving groter zijn dan bij de vergelijkbare maatregel in bijlage VII, omdat er sprake is van continue handhaving. Door de geografische begrenzingen is desondanks het effect te klein om het een geschikte oplossing voor de korte termijn te maken.

Bijlage IX Cordon gebied voor alle autoverkeer - automatische handhaving op rijtijd

Niet alleen het vrachtverkeer zorgt voor een grote verkeersdruk op de route Stadswal-Karstraat, maar ook het personenautoverkeer. Uit onderzoek van Goudappel in opdracht van de gemeente Lingewaard (Verkeersonderzoek Huissen - Bommel Doorgaand (vracht)verkeer, 5 juli 2019) is gebleken dat er in aantallen veel meer doorgaand personenautoverkeer is dan doorgaand vrachtverkeer. Vooral valt op dat bij incidenten of file op de route A325/N235 (Pleijroute) er naar verhouding veel meer uitwijkende personenauto's dan vrachtauto's kiezen voor een route door Huissen.

Vermindering van de hoeveelheid personenauto's door Huissen vermindert weliswaar niet de hinder als het gaat om geluid en trillingen, maar kan wel bijdragen aan het verbeteren van de luchtkwaliteit en de verbetering van de oversteekbaarheid en verkeersveiligheid op de route Stadswal-Karstraat.

De maatregel met een cordongebied voor alle autoverkeer, met de werkwijze 'automatische handhaving op basis van een minimale rijtijd door het cordon' zorgt ervoor dat in Huissen doorgaand verkeer A15-N325 Pleijroute en vice versa, wordt geweerd en ook doorgaand verkeer uit de zuidelijke kernen van de gemeente. Hierbij zou dan het cordon uit afbeelding VIII.1 worden toegepast voor alle verkeer. Uitwijkend verkeer door incidenten of file op de snelweg zal dan niet meer kiezen voor een route door Huissen. Of ze moeten kiezen voor het betalen van de 'heffing doorgaand verkeer'.

Voor het cordongebied voor alle autoverkeer zijn ook de kleinere wegen nabij de N325 kentekencamera's nodig, omdat de kleinere voertuigen daar ook kunnen passeren.

Beoordeling:

Het cordongebied met automatische handhaving voor alle autoverkeer kan niet voor voldoende vermindering van het vrachtverkeer zorgen (zie ook bijlage VIII), maar de maatregel kan daarnaast wel het personenautoverkeer verminderen. Dat is gunstig voor de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid. Evident sluipverkeer door Huissen, bijvoorbeeld bij files op en rond het Nijmeegseplein zal fors kunnen verminderen of zelfs geheel weg kunnen blijven. Ook deze maatregel vermindert onvoldoende de hoeveelheid vrachtverkeer.

Bijlage X Percentages vrachtverkeer

Intensiteiten en percentages vrachtverkeer in 2019

bron: Verkeersonderzoek Huissen-Bemmel Doorgaand (vracht)verkeer, Goudappel, 5 juli 2019

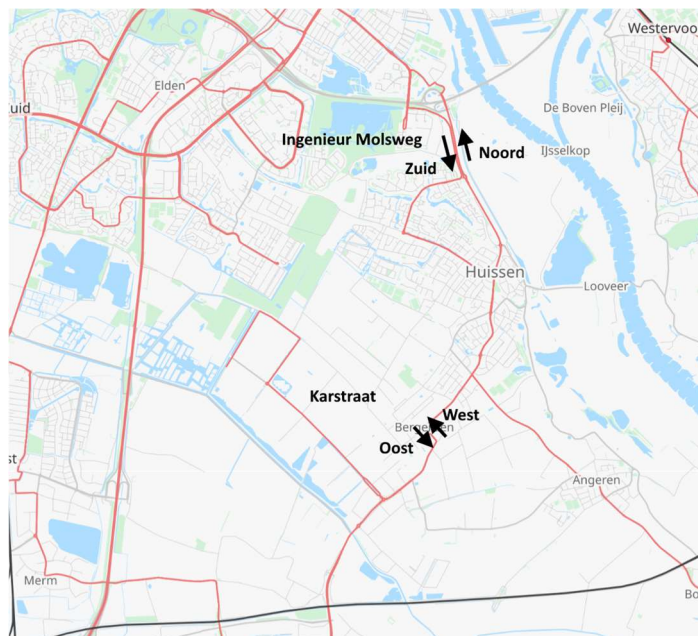
In dit kenteken-cameraonderzoek wordt onderscheid gemaakt naar vier voertuigcategorieën (op basis van de kentekenregistratie bij het RDW):

- personenauto's;
- lichte vrachtauto (< 3,5 ton);
- zware vrachtauto (> 3,5 ton);
- overig.

Afbeelding X.1 getelde intensiteiten

ETMAAL (0-24 uur)	personenauto	lichte vrachtauto	zware vrachtauto	overig		vrachtauto's	percentage vrachtauto's
Ingenieur Molsweg - zuid	10275	1338	440	150	12203	1778	15%
Ingenieur Molsweg - noord	10711	1417	433	155	12716	1850	15%
Karstraat - oost	4211	728	329	94	5362	1057	20%
Karstraat - west	4546	771	383	94	5794	1154	20%
OCHTENDSPITS (7-9 uur)	personenauto	lichte vrachtauto	zware vrachtauto	overig		vrachtauto's	percentage vrachtauto's
Ingenieur Molsweg - zuid	750	160	70	21	1001	230	23%
Ingenieur Molsweg - noord	2393	252	67	17	2729	319	12%
Karstraat - oost	899	96	48	16	1059	144	14%
Karstraat - west	518	127	62	11	718	189	26%
AVONDSPITS (16 - 18 uur)	personenauto	lichte vrachtauto	zware vrachtauto	overig		vrachtauto's	percentage vrachtauto's
Ingenieur Molsweg - zuid	2173	251	36	20	2480	287	12%
Ingenieur Molsweg - noord	1195	150	28	28	1401	178	13%
Karstraat - oost	554	98	39	12	703	137	19%
Karstraat - west	1154	138	38	20	1350	176	13%

Afbeelding X.2 locaties telpunten



Bijlage XI

Casuïstiek vrachtverkeer Huissen (1^e blad van 2)

In deze bijlage is een beeld geschetst van de diversiteit van de bedrijven in Huissen en specifiek de bedrijventerreinen in Huissen-Zuid. Het is deze diversiteit die het complex maakt om simpele en werkbare regels op te stellen welk vrachtverkeer wel of niet geweerd kan worden in het bewoonde deel van Huissen, zoals beschreven in bijlage I.

NB. voor de zuiverheid van de discussie zijn de bedrijven van ondernemers in werkgroep NIET opgenomen in het onderstaande overzicht.

Betoncentrale

Vestiging: Looveer.
Aanvoer: Door derden over de weg, zand, grind, cement
Afvoer: Regionaal over de weg, voornamelijk eigen betonmixers, wellicht ook inhuur.
Opmerking: Tijdkritisch vervoer.
Opmerking: Bedrijf conform Kamer van Koophandel formeel gevestigd op ander adres, buiten de regio.

Asfaltcentrale

Vestiging: Looveer.
Aanvoer: Door derden over de weg, toeslagmaterialen, bitumen.
Afvoer: Regionaal door derden over de weg, asfalt transporteurs van buiten Lingewaard.
Opmerking: Tijdkritisch vervoer.

Distributiecentrum (20.000 m² / 40 medewerkers)

Vestiging: Pannenhuis.
Aanvoer: Internationaal vervoer door derden via spoor en vervolgens over de weg.
Afvoer: Distributie Nederland, over de weg, vaste transporteur van buiten gemeente Lingewaard.

Transportbedrijf (nat./int) & Overslagcentrum - versproducten

Vestiging: Pannenhuis.
Aanvoer: Door eigen voertuigen en voertuigen van derden (buiten gemeente Lingewaard).
Afvoer: Door eigen voertuigen en voertuigen van derden (buiten gemeente Lingewaard).
Tevens: Stalling eigen voertuigen.
Opmerking: Bedrijf heeft diverse vestigingen, ook buiten NL, voertuigen van diverse nationaliteiten. Tenaamstelling voertuigen (entiteiten) onbekend.

Transport- & Recyclingbedrijf

Vestiging: Pannenhuis en Looveer.
Aanvoer: Door eigen voertuigen en voertuigen van derden.
Afvoer: Door eigen voertuigen en voertuigen van derden.
Opmerking: Tevens verplaatsing / verkeer van goederen en voertuigen tussen de vestigingen onderling. Onderhoud en stalling eigen voertuigen.

Transport- & Afvalverwerkingsbedrijf

Vestiging: Looveer & elders in de regio doch buiten gemeente Lingewaard.
Aanvoer: Door eigen voertuigen en voertuigen van derden (buiten gemeente Lingewaard).
Afvoer: Door eigen voertuigen en voertuigen van derden (buiten gemeente Lingewaard).
Opmerking: Afvalinzameling middels afvalcontainers, zand, grond, etc. (intensief lokaal verkeer).
Tevens: Stalling eigen voertuigen.

Bijlage XI

Casuïstiek vrachtverkeer Huissen (2^e blad van 2)

Busremise openbaar vervoersbedrijf

Vestiging: Pannenhuis.
Opmerking: Stalling, onderhoud, wassen, tanken (gas) van lijnbussen.
Opmerking: Tevens 'drivers academy' – thuisbasis van waaruit opleidingsritten plaatsvinden.

Handelsbedrijf in producten voor drainage en watermanagement

Vestiging: Pannenhuis.
Aanvoer: Nationaal / internationaal vervoer door derden over de weg.
Afvoer: Distributie Nederland, over de weg, met eigen vrachtwagens en vaste transporteur uit regio maar van buiten gemeente Lingewaard.

Biogascentrale

Vestiging: Agro Park.
Aanvoer: Nationaal vervoer door derden over de weg.
Afvoer: Nationaal vervoer door derden over de weg.
Opmerking: Casus bekend.

Producent van gevelstenen

Vestiging: Angeren – aan de Nederrijn.
Aanvoer: Lokaal / regionaal vervoer met name klei, etc.
Afvoer: Nationaal & internationaal trailers / containers overzee (via regio Rotterdam).
Voertuigbewegingen via Gendt/Bemmel, en ook via Angeren/Polseweg.

Internationale handelsmij. in voedingsmiddelen

Vestiging: Agropark.
Aanvoer: Regionaal / nationaal voor vers, ook zeecontainers voor houdbaar.
Afvoer: Nationale & internationale distributie (met name Duitsland) met eigen vrachtauto's.
Tevens: Stalling eigen voertuigen.

Homedelivery grote food retailer

Vestiging: Pannenhuis
Aanvoer: Per full truckload vanuit distributiecentrum (DC) in Noord Brabant.
Afvoer: Regionale distributie naar consumenten middels (grotere) bestelwagens van minder dan 3500 kg.
Tevens: Stalling eigen (delivery) voertuigen.

Overheidsinstantie

Vestiging: Lingewal
Activiteit: Depot voor inrichting, beheer & onderhoud openbaar ruimte gemeente Lingewaard.
Afvoer: Regionaal / lokaal vervoer.
Tevens: Stalling eigen voertuigen, lokaal vervoer, gladheidsbestrijding, etc.

Bijlage XII Nota Wonen of stromen in Huissen (voorblad + 11 pagina's beschrijving)

Wonen of stromen in Huissen

Een selectieve afsluiting voor het doorgaande
vrachtverkeer met ontheffingsmogelijkheden

Inleiding

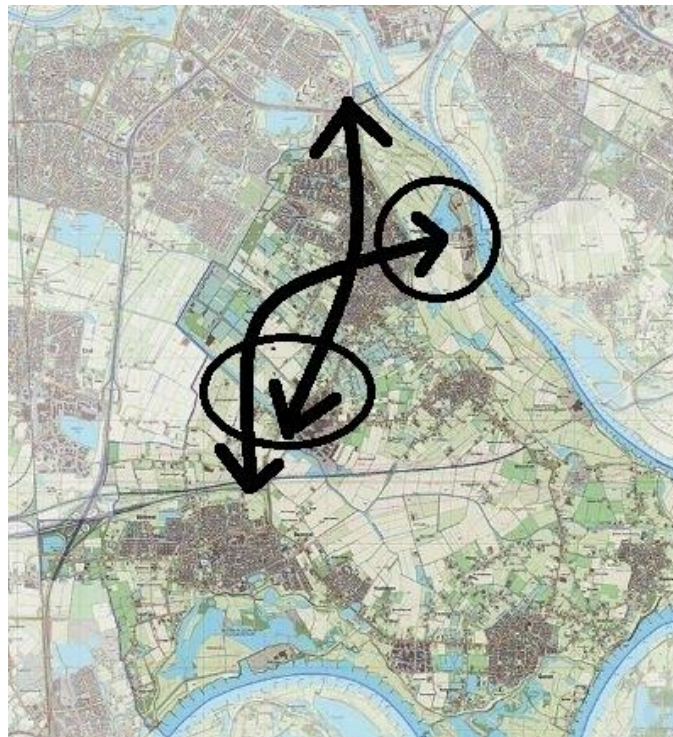
De door de gemeenteraad ingestelde werkgroep richt zich op de reductie van het doorgaande vrachtverkeer in de bebouwde kom van Huissen. Het vrachtverkeer op de route Stadswal-Karstraat belast in ernstige mate de leefbaarheid en de veiligheid van de aanliggende woongebieden. Het door vrachtauto's benutten van deze route kent geen enkele beperking. Door de uitbreidingen van de bedrijventerreinen Pannenhuis, Overklap en Bergerden is de toename van vrachtverkeer explosief gestegen. Ook de bouw van woningen is in Huissen onverminderd doorgegaan. Sinds 1970 is langs de route Stadswal-Karstraat het aantal woningen met **400%** gestegen en rijden **25 maal** meer vrachtauto's over deze route. Ondanks de vele klachten over het hoeveelheid vrachtverkeer heeft de gemeente geen actie ondernomen om tot een reductie van dit verkeer te komen. Er is nu sprake van een totale onbalans tussen wonen en stromen. De gemeente heeft het voornemen om meer woningen in Huissen te bouwen en staat dus voor de keuze: **wonen of stromen**.

De werkgroep bestaat uit een vertegenwoordiging van plaatselijke (transport-)ondernemers en bewonersgroepen en staat voor de bijna onmogelijke opgave om met een unaniem advies te komen. De ondernemers willen zonder beperking de route benutten, terwijl de bewoners staan voor een totale reductie van het vrachtverkeer. De wijkorganisatie 't Zand Binnen-Buiten heeft in het wijkontwikkelingsplan het doel opgenomen om het vrachtverkeer te reduceren, een en ander met het oog op gezondheid en leefbaarheid voor de bewoners.

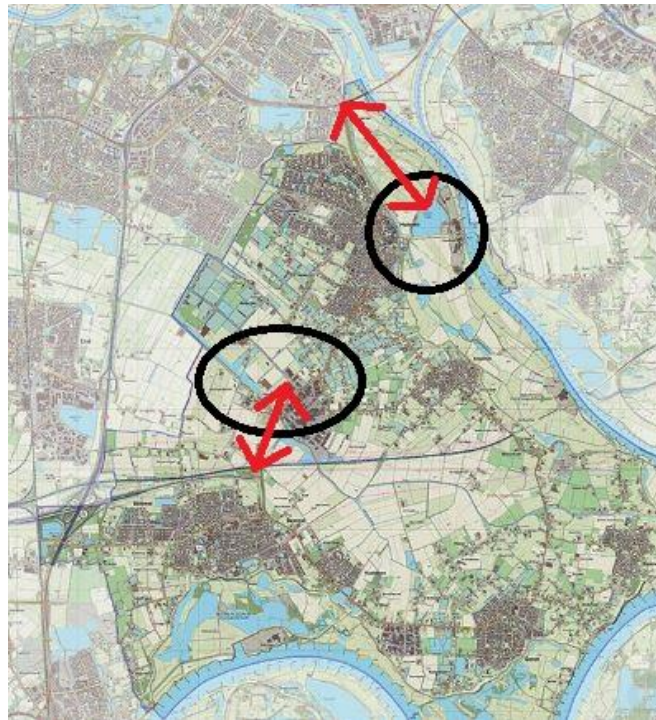
Gezien de tegengestelde belangen in de werkgroep is gezocht naar een balans tussen wonen en stromen. Het voorliggende voorstel is gericht op een proportionele reductie van het doorgaande externe vrachtverkeer met de toepassing van de mogelijkheid om voor de plaatselijke bedrijven een ontheffing te vragen van de selectieve afsluiting in de route Stadswal-Karstraat vrachtverkeer.

Filosofie van het reduceren van vrachtverkeer

Het vrachtverkeer vanaf de Pleijweg neemt met de bestemming Pannenhuis, Overklap en Bergerden meestal de kortste route door de bebouwde kom van Huissen en visa versa. Hetzelfde geldt voor de route A15 naar het Looveer. In figuur 1 zijn deze bewegingen aangeduid. Aangezien er op de route door de bebouwde kom van Huissen voor het vrachtverkeer geen enkele beperking zit, kan het alternatief A325 worden gemeden. In het door de gemeenteraad in 2022 vastgestelde Wegencategoriseringsplan heeft de route door de bebouwde kom de functie van gebiedsontsluitingsweg toebedeeld gekregen. Goederenvervoer wordt in deze functie toegestaan, maar niet in de zin van het gebruik van een stroomweg. Bij de ontsluiting van bedrijventerreinen wordt normaalgesproken gebruik gemaakt van de dichtst bijgelegen wegen met een stroomfunctie, zoals de Pleijweg en de A15, een en ander zoals aangegeven op figuur 2. In Nederland wordt dit principe in algemeenheid toegepast en stemmen de plaatselijke wegbeheerders de verkeersmaatregelen hierop af. In de gemeente Lingewaard heeft dit echter niet plaatsgevonden met als gevolg dat het wonen gebukt gaat onder de belasting van het doorgaande vrachtverkeer.



Figuur 1

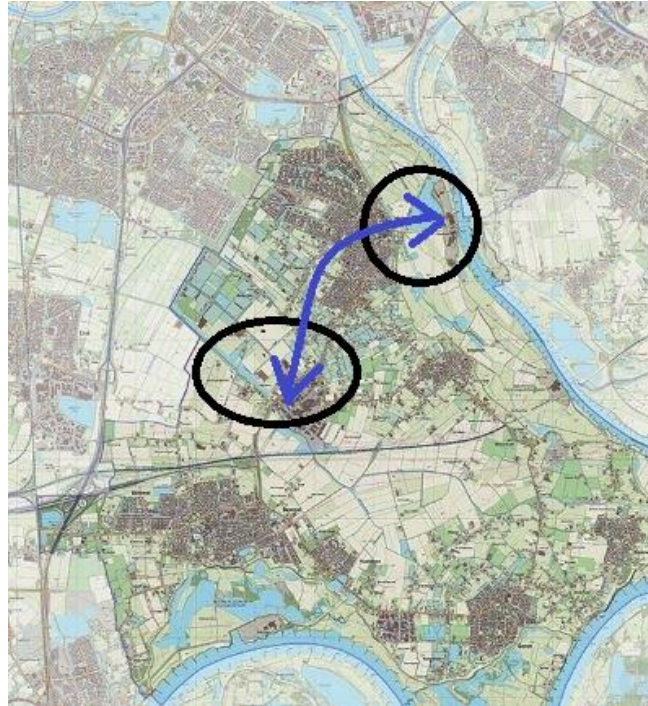


Figuur 2

De vraag is hoe het doorgaande vrachtverkeer kan worden geweerd en de belangen van Huissense bedrijven toch in het oog worden gehouden. Een geslotenverklaring voor vrachtverkeer ergens op de route Stadswal-Karstraat is de meest effectieve maatregel. Deze maatregel kan door gemeente zelf worden ingesteld. Bovendien kan de gemeente ontheffing verlenen van deze geslotenverklaring. Het ligt voor de hand dat plaatselijke bedrijven in aanmerking kunnen komen voor een ontheffing om "omrijshade" te beperken. Het betreft alleen de bedrijven gelegen ten noorden van de Linge. De bedrijven ten zuiden van deze rivier moeten dus rechtstreeks ontsluiten via de A15. De korte route naar de Pleijweg door de bebouwde kom van Huissen staat dan niet meer open voor dit vrachtverkeer.

In beginsel komen de bedrijven ten noorden van de Linge in aanmerking voor een ontheffing. Het betreft dan de grondgebonden bedrijven met eigen voertuigen. Bestelbussen, lijnbussen etc. zijn niet betrokken bij de geslotenverklaring en hebben dus geen ontheffing nodig. Het is wel de vraag of de geleden voertuigen ook in aanmerking voor een ontheffing moeten komen. De lengten en het gewicht van deze voertuigen komen niet overeen met het idee om de route door Huissen

aanvaardbaar veilig te houden. Deze route heeft teveel passages van kruisend verkeer om veel van dit verkeer veilig af te wikkelen. Uitzonderingen hierop kunnen wel worden geplaatst voor het verkeer dat gebruik maakt van een interne verplaatsing, bijvoorbeeld van het Pannenhuis naar het Looveer. In figuur 3 is dit aangegeven.



Figuur 3

Deze interne verplaatsing te laten afwikkelen via de A325 is op dit moment te veel gevraagd. Hetzelfde geldt voor de aan de Polseweg en in Angeren gevestigde bedrijven. Het is niet redelijk om de betreffende voertuigen via de A15 en A325 te laten afwikkelen, in het geval dat deze de bestemming Pleijweg hebben visa verca. Andere uitzonderingen zijn gericht op vrachtauto's voor dienstverlening, zoals afvalverwerking, onderhoud openbare groenvoorziengen etc.. Het college van b&w heeft de bevoegdheid om in speciale gevallen ontheffing te verlenen. De belangrijkste afweging blijft of rechtstreekse ontsluiting naar een stroomweg (A15 of Pleijweg) opweegt tegen (vermeende) omrij schade.

Aan de ontheffingen worden uiteraard voorwaarden verbonden. Ook zal een aan de ontheffing verbonden vignet worden verstrekt. Dit vignet zal onmiddellijk voor een ieder zichtbaar

maken wie wel of niet de geslotenverklaring kan passeren. Voor de handhaving door politie of boa's is ook een stuk makkelijker.

Geslotenverklaring Stadswal

De geslotenverklaring voor het vrachtverkeer is geprojecteerd in het gedeelte Stadswal, gelegen tussen de Helmichstraat en de Struifstraat. Waarom juist deze plek? Dit gedeelte van de Stadswal ligt strategisch ten opzichte van het centrum en het zuidelijk gedeelte van Huissen, waar de bedrijventerreinen liggen. Verder spelen de twee nabijgelegen rotondes ook nog een rol. Op de nog aan te passen rotonde Stadswal/Helmichstraat kan een vrachtauto nog keren in het geval dat er sprake is van een "vergissing". Hetzelfde geldt voor de rotonde Mea Vota. Verder is er in dit weggedeelte voldoende ruimte om verkeersvoorzieningen, in de vorm van verkeersborden en camera's, te plaatsen. Aan dit gedeelte van de Stadswal worden bovendien geen percelen ontsloten.

Deze verkeersmaatregel wordt aangeduid met de verkeersborden volgens het model C7 van het RVV. De geslotenverklaring heeft dus alleen betrekking op vrachtauto's en niet op bestelbussen, lijnbussen of andere voertuigen. De Wegenverkeerswet is duidelijk waar het gaat om de definitie van vrachtauto's en er kan hier geen misverstand over ontstaan.

Ingevolge de wet neemt de gemeenteraad de besluiten tot de verkeersmaatregelen. De gemeenteraad van Lingewaard heeft deze bevoegdheid gedelegeerd aan het college van b&w, tenzij het bijzondere gevallen betreft. Het ligt in de rede dat de gemeenteraad het principe-besluit neemt en dat het college van b&w de uitvoering ter hand neemt en daarmee tevens het verkeersbesluit voorbereidt en voor besluitvorming voordraagt.

Van de geslotenverklaring worden ontheffinghouders vrijgesteld. Het college van b&w is bevoegd om ingevolge de Wegenverkeerswet ontheffingen te verlenen. Aan deze ontheffingen zijn voorwaarden verbonden, zoals het rijgedrag tijdens het gebruik van de ontheffing en periodes waarin de ontheffing mag worden gebruikt. Uiteraard wordt een

ontheffing voor bepaalde tijd verleend. In de volgende paragraaf wordt de werkwijze voor het verlenen van ontheffingen uiteengezet.

Ontheffingen

Ingevolge artikel 149 lid 1 sub d, van de Wegenverkeerswet 1994 (WVW) is het verlenen van ontheffing op grond van artikel 87 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV) een bevoegdheid van b&w. De mogelijkheid om voorschriften te verbinden aan de ontheffing vindt zijn basis in artikel 150 van de WVW.

Ontheffing van de geslotenverklaring is exclusief voorbehouden aan de hierna beschreven doelgroepen en met de hieronder genoemde voorwaarden.

De ontheffing wordt voor maximaal één jaar of een kortere tijdsperiode verleend;

Het te verstrekken vignet blijft eigendom van de gemeente Lingewaard en moet zichtbaar op de voorruit van de vrachtauto worden aangebracht;

De ontheffing is kenteken gebonden, niet overdraagbaar en dient op eerste vordering van een politie en of een bevoegde ambtenaar ter inzage te worden afgegeven;

Een ontheffing kan tijdelijk of permanent ongeldig zijn op bepaalde tijdstippen, bijvoorbeeld vanwege wegwerkzaamheden of ten gevolge van bestuurlijke besluitvorming.

Aan de ontheffing worden voorschriften verbonden, gericht op het gebruik van de ontheffing. Daarbij kan onder andere worden gedacht aan rijsnelheden tijdens nachtelijke uren. Gedurende de looptijd van de ontheffing kunnen de aan de ontheffing verbonden voorschriften worden gewijzigd. De volgende doelgroepen komen in aanmerking voor een ontheffing.

Doelgroepen:

1

Alle ongelede vrachtauto's met een maximumlengte van 12,00 meter, waarvan de kentekens zijn geregistreerd op het adres van de ten noorden van de Linge gelegen bedrijven.

2

De gelede voertuigen (trekker+oplegger) met een maximumlengte van 16,50 meter, waarvan de kentekens zijn geregistreerd op het adres van de ten noorden van de Linge gelegen bedrijven, die goederen transporteren tussen de bedrijventerreinen Looveer en Pannenhuis.

3

Alle ongelede en gelede voertuigen, bedoeld voor goederenvervoer, waarvan de kentekens zijn geregistreerd op het adres van bedrijven gevestigd aan de Polseweg te Huissen, danwel zijn gevestigd in Angeren.

4

Alle ongelede vrachtauto's die ten behoeve van de publieke dienstverlening in de gemeente Lingewaard werkzaamheden uitvoeren danwel worden ingezet voor de bestrijding van incidenten.

5

Alle ongeleden en gelede voertuigen, die in bijzondere gevallen worden ingezet voor evenementen.

Zoals aangegeven verleent het college van b&w de ontheffingen. Met inachtneming van de wet kan het college altijd afwijken met wat ten aanzien van de bovengenoemde doelgroepen is bedoeld. Afwijkingen moeten wel in verhouding blijven met de te dienen doelen gericht op de reductie van het vrachtverkeer. Dit met dien verstande dat gelijke gevallen gelijk worden behandeld.

Handhaving

Handhaving vindt plaats op basis van de Wegenverkeerswet artikel 150, lid 1 en lid 2, en artikel 160 lid 1, lid 2 en lid 3 en de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften. De handhaving wordt uitgeoefend door daartoe bevoegde ambtenaren en de politie. Zonodig kunnen ook de boa's optreden.

Na het aanbrengen van de geslotenverklaring door middel van verkeersborden is er nog geen sprake van een handhavingssysteem met camera's. De goedkeuring door het OM zal enige tijd duren en gezien de urgentie kan de geslotenverklaring met de toepassing van ontheffing voorlopig ook zonder kentekenregistratie functioneren. Bovendien kan deze periode ook worden benut als proefperiode. Monitoring kan dan ook leiden tot bijstelling van het systeem.

Juridisch kader

Voor de voorgestelde geslotenverklaring moet de gemeente Lingewaard een verkeersbesluit nemen. De gemeente is het bevoegde gezag. Ingevolge artikel 21 BAWB moet het verkeersbesluit worden gemotiveerd gericht op het doel van de maatregel en de afweging van belangen. Behoudens de politie zijn er geen andere instanties nodig om het verkeersbesluit te ondersteunen. Belanghebbenden mogen tegen het verkeersbesluit bezwaar en beroep instellen.

Relevante wet- en regelgeving:

Algemene wet bestuursrecht

Wegenverkeerswet 1994

BAWB

Uitvoeringsvoorschriften BABW

RVV 1990

Het nemen van een verkeersbesluit is voor de gemeente een standaard-procedure en behoeft geen nadere analyse.

Uitvoering en fasering

Conform de opdracht adviseert de werkgroep “vrachtverkeer Huissen” rechtstreeks de gemeenteraad een aantal maatregelen te nemen. Naast de voorstellen omtrent het instellen van 30km-regimes en het doen van een onderzoek naar de mogelijkheden van een oostelijke rondweg om Huissen, vraagt de reductie van het doorgaande vrachtverkeer om een snelle oplossing. Nadat de gemeenteraad een besluit over het advies heeft genomen kan de uitvoering ter hand worden genomen door het nemen van een verkeersbesluit gericht op de geslotenverklaring voor het vrachtverkeer, met uitzondering van de ontheffinghouders. De publicatie van het verkeersbesluit zal enige tijd in beslag nemen en intussen kunnen de in Huissen grondgebonden bedrijven worden geïnformeerd over de mogelijkheid om ontheffing(en) aan te vragen.

Nadat de ontheffingen zijn verleend, kan de maatregel worden geëffectueerd door de plaatsing van de borden C7. Gelijktijdig worden voorwaarschuwborden aan gebracht op het noordelijk en zuidelijk deel van het traject Molsweg-Karstraat.

Stappenplan

Nadat de gemeenteraad zich heeft uitgesproken over het advies van de werkgroep moeten direct stappen worden gezet om de maatregelen een gezicht te geven.

Perspublicaties

Informatie aan bedrijven

Besluitvorming verkeersbesluit

Uitvoeringsplan voorwaarschuwingen

Ontheffingsysteem uitvoeren

Plaatsen verkeerstekens

Nulmeting uitvoeren

Overleg met OM inzake handhaving middels camera's

Flankerende maatregelen toepassen

Gewenningsperiode afsluiten

Handhaving door politie en boa's

Eerste overleg werkgroep

Analyse verkeersmetingen

Plaatsing camera's

Evaluatie ontheffingsysteem

Evaluatie verkeerseffecten

Overleg werkgroep

Monitoring

Bij een geslotenverklaring gericht op de reductie van het vrachtverkeer door Huissen is het nodig om inzicht te hebben op de feitelijke effecten van de maatregel. Een nulmeting en periodieke metingen van het vrachtverkeer nadat de maatregel van kracht is geworden. Met deze gegevens kan worden beoordeeld of de maatregel het gewenste effect heeft en zonodig bijstelling behoeft. Hierbij worden ook de ontheffingen betrokken. Een werkgroep bestaande uit geledingen van bewoners en bedrijven, een en ander zoals ook de huidige werkgroep is samengesteld, kan de gemeenteraad gevraagd en ongevraagd adviseren omtrent de mogelijke bijstellingen van de maatregelen.

Wegvallende kosten

Tot slot de spelen de aan de geslotenverklaring verbonden kosten ook een rol. Het aanbrengen van de verkeers-, voorwaarschuwborden, alsmede het periodiek plaatsen van meetapparatuur, geven geen hoge kosten. Het plaatsen en onderhouden van twee camera's ter plaatse van het gesloten weggedeelte is een substantiële kostenpost. Daar staat tegenover dat door de reductie van een aanzienlijke stroom aan

vrachtverkeer er voor een aantal begrotingsposten een besparing zal ontstaan. Per etmaal mag worden verwacht dat het aantal vrachtauto's met 400 tot 500 zal verminderen. De wegconstructie van de Stadswal-Karstraat is niet berekend op de enorme belasting (gewicht) van de het huidige vrachtverkeer. In de praktijk is dit zichtbaar door spoorvorming en scheuren in het wegdek. Door een reductie van het vrachtverkeer ontstaat een besparing voor het wegonderhoud.

Verder vraagt een proportionele vermindering van het vrachtverkeer een herziening van de gemeentelijke mobiliteitsplannen. Bij deze plannen gaat het om investeringen van vele miljoenen euro's. Nut en noodzaak moeten altijd door de gemeente worden gewogen, zeker in het geval van gewijzigde omstandigheden. De relatief geringe kosten van de geslotenverklaring wegen niet op tegen de wegvallende kosten voor het wegonderhoud en mobiliteitsinvesteringen. Het geld is en blijft belangrijk, maar uiteindelijk ligt de echte winst bij de verbetering van de leefbaarheid en veiligheid voor alle bewoners van Huissen. Een gezonde omgeving is met geen geld te betalen.