schriftelijke vragen (art. 18 rvo)

datum	:	24 februari 2026
steller(s)	:	L. Dekkers D66, M vd Woerdt VVD,
onderwerp	:	Reflectie ROA Koersdocument en mobiliteit in algemene zin
ontvangst griffie	:	24 februari 2026 (in te vullen door de griffie)

De onderstaande vragen zijn gericht aan het college van burgemeester en wethouders.

Verzocht wordt de vragen mondeling te beantwoorden.

Aanleiding / toelichting:

Tijdens de raadsinformatieavond van 12 februari over het koersdocument mobiliteit zijn door meerdere fracties vragen gesteld. Op verschillende punten bleef onduidelijkheid bestaan, zowel over het proces als over de inhoud van het rapport *Robuuste Netwerkmaatregelen Lingewaard*.

Gelet op de mogelijke beleidsmatige en ruimtelijke consequenties van dit rapport verzoeken wij het college tijdens de raad van 5 maart een reflectie te geven op de behandeling van mobiliteit en het rapport Robuuste Netwerkmaatregelen Lingewaard in het bijzonder. Als indieners stellen wij voor de beantwoording te betrekken bij het reeds aangekondigde initiatiefvoorstel Rotonde Huissen. Dit is gelet op het onderwerp en onderliggende discussie naar onze mening een goed moment in het debat in breder perspectief

De onderstaande vragen dienen daarvoor als leidraad.

Vragen:

Proces tot verstrekken van informatie:

Op 12 februari werd de ROA georganiseerd rond het koersdocument mobiliteit. Hierbij hebben wij de volgende procedurele vragen:

1. Het doel en de verwachting van de raad van de avond was het delen van de conclusies van het koersdocument irt het rapport Robuuste Netwerkmaatregelen Lingewaard. Om deze informatie was gezien de politieke en maatschappelijk relevantie om gevraagd. Dit document was bewust niet vooraf gedeeld met de raad. Kunt u toelichten waarom hiervoor is gekozen?

2. Het onderzoek “Robuuste Netwerkmaatregelen Lingewaard” gaat grotendeels over de aanpak van vrachtverkeer in Huissen. Ondanks meerdere vragen van verschillende fracties konden tijdens de ROA geen cijfers uit dit onderzoek worden genoemd.

3. Waarom is ervoor gekozen deze cijfers niet actief te delen tijdens de ROA, maar het onderzoek pas na afloop toe te zenden?

4. Doelstelling was mede om gezamenlijk de koers te bepalen via stellingen en een casus. Waarom is voor deze werkwijze gekozen in een ROA waarin geen besluitvorming kan plaatsvinden?

5. Waren naar uw mening de gehanteerde stellingen en casus voldoende richtinggevend en onderbouwd om hieruit een koers te bepalen, zoals in doel 3 werd gesteld?

Inhoud en duidingsvragen

In het rapport lijkt de duiding te zijn dat het huidige verkeersnet de groei van Huissen aankan. Dit ondanks forse groei van inwoners en industrie. Het onderzoek lijkt een bevestiging van de eerdere opvatting van de portefeuillehouder. Dit ondanks signalen vanuit de raad ((incl. moties en zorgen) rondom bijv. 3Gaarden, Muntstraat, Nijverheidsstraat) en maatschappij.

Vandaar de onderstaande vragen om de portefeuillehouder richting te geven op de reflectie van het rapport en performance van afgelopen periode.

1. Wat was concreet de opdracht aan Goudappel en bent u van mening dat volledig aan deze opdracht is voldaan?

2. In hoeverre deelt de wethouder de mening van het rapport dat het huidige wegennet de afhandeling van het verkeer goed aankan? Kan de portefeuille hierin toelichting geven. Dit in relatie tot toenemende onvrede op het gebied van leefbaarheid door de omwonende (agv toename (vracht)verkeer)?

3. Welke maatregelen stelt de portefeuillehouder voor om de toenemende overlast voor de inwoners van Huissen tegen te gaan? (dit irt eerdere raadsbesprekingen rondom (nacht)knip (aangenomen motie), inrichting wegen, verspreiding verkeer door extra wegen (eerdere motie), aanpassingen navigatie etc). En moet naast doorstroming niet ook leefbaarheid een steeds prominentere plaats in de voorstellen gaan innemen?

4. Er wordt gesteld dat 85 procent van het verkeer op de route bestemmingsverkeer is. Wat wordt hier specifiek bedoeld met bestemmingsverkeer, aangezien Pannenhuis en Agropark weliswaar onder Huissen vallen, maar veel van het verkeer daarmee niet automatisch een bestemming in de kern Huissen heeft? Is hier een nadere analyse van gemaakt?

5. In het verleden is ervoor gekozen de bedrijventerreinen aan de zuidkant van Huissen te situeren om ontsluiting via de A15 mogelijk te maken. Op de gemeentelijke website wordt dit ook gebruikt als argument voor bedrijven om zich in Lingewaard te vestigen: “Uw bedrijf aan de A15? Dat kan in Lingewaard.” Hoe verhoudt dit zich tot de conclusies van het rapport van Goudappel?

6. De kruising Karstraat-Polseweg is al meerdere keren aangepast. Is in het verleden onvoldoende rekening gehouden met robuuste maatregelen? Is tevens doorgerekend wat een vermindering van het aantal vrachtwagens op de gehele route betekent voor het wegonderhoud?

7. In het rapport wordt bij de knipvariant geen rekening gehouden met de breedtebeperkingen op de Kamervoort en de Rosa. Waarom zijn deze fysieke beperkingen niet meegenomen in de modelaannames, en hoe betrouwbaar is de conclusie over omrijdbewegingen als deze wegen feitelijk niet geschikt zijn voor zwaar vrachtverkeer?

8. In de motie “Driegaarden behoeft extra ontsluiting” is het college verzocht om binnen zes maanden, uiterlijk 30 januari 2025, de resultaten terug te koppelen aan de raad zodat deze kunnen worden betrokken bij de herijking van het GMP+. In hoeverre is het college van mening dat voorliggend rapport volledig uitvoering geeft aan deze motie?

9. Het college is reeds gestart met de uitvoering van een aanbeveling van Goudappel, namelijk het afsluiten van convenanten met transportondernemers. Bent u het met ons eens dat de uitspraak van de wethouder in De Gelderlander dat hij niemand wil ontmoedigen om door Huissen te rijden, het mogelijke positieve effect hiervan grotendeels tenietdoet?

Ondertekening:

Léon Dekkers D66 Lingewaard
Matthew van de Woerdt VVD Lingewaard

gemeente lingewaard

beantwoording college

beantwoording vóór	:	Tijdens de raadsvergadering d.d.5 maart 2026
behandelend ambtenaar	:	Ron Derksen
zaaknummer	:	1506800
onderwerp	:	Reflectie ROA Koersdocument en mobiliteit in algemene zin
datum beantwoording	:	3 maart 2026
bijlagen	:	-
verzenddatum	:	(in te vullen door de griffie)

Naar aanleiding van bovenstaande vragen treft u onderstaand het antwoord van het college aan.

Inleiding / toelichting:
De afgelopen jaren zijn verschillende onderzoeken gedaan naar het verkeer in Huissen. Naar aanleiding van moties uit uw raad, zoals over de ‘Nachtknip’ en de ‘Vrachtverkeersontsluiting Huissen’, zijn we een onderzoek gestart naar Robuuste Netwerkmaatregelen. In de informatienota ‘Pannenhuis en vrachtverkeer Huissen’ van 6 mei 2025 (zs 1236435) hebben wij u laten weten dat dit onderzoek nodig is om een weloverwogen besluit te kunnen nemen.

Het adviesrapport van bureau Goudappel is een onafhankelijke, verkeerskundige analyse. Het is een belangrijke bouwsteen, maar niet de enige. Het Koersdocument Mobiliteit is de strategische vertaling van onze Mobiliteitsvisie 2022 naar concrete keuzes voor de toekomst, rekening houdend met de grote ruimtelijke opgaven voor onze gemeenten op het gebied van woningbouw, bedrijvigheid en infrastructuur en belangen als leefbaarheid en veiligheid.

De afgelopen jaren heeft het uitvoeren van de door de raad als prioritair aangewezen projecten centraal gestaan. Vanuit dat perspectief kijken we ook naar het initiatiefvoorstel voor de rotonde Karstraat-Nijverheidsstraat. Dit kruispunt is onderdeel van de doorgaande route waar ook volgens het rapport een uitdaging ligt om de hoofdinfrastructuur robuust te houden. Tegelijk ziet het college dit rapport, zoals gezegd, als een belangrijke bouwsteen voor afwegingen die in de volgende raadsperiode gemaakt moeten worden. Doel was de feitelijke en verkeerskundige basis te leggen voor die afwegingen.

Antwoorden:

Proces tot verstrekken van informatie

Vraag 1. Het doel en de verwachting van de raad van de avond was het delen van de conclusies van het koersdocument irt het rapport Robuuste Netwerkmaatregelen Lingewaard. Om deze informatie was gezien de politieke en maatschappelijk relevantie om gevraagd. Dit document was bewust niet vooraf gedeeld met de raad. Kunt u toelichten waarom hiervoor is gekozen?

Antwoord: Het doel van de avond was beeldvorming: het delen van de conclusies uit het adviesrapport Robuuste Netwerkmaatregelen en samen met uw raad de richting verkennen. Het rapport is door het adviesbureau op 30 januari opgeleverd en wij zijn op 10 februari geïnformeerd. In aanloop naar de avond is vanwege de zeer korte tijd tussen oplevering van het rapport en ROA in overleg met de griffie en de voorzitter ervoor gekozen het rapport niet op voorhand te delen. We hebben u het rapport de dag erna toegestuurd. In retroperspectief zijn wij het met u eens dat we dit toch beter vooraf met u hadden kunnen delen.

Vraag 2. Het onderzoek “Robuuste Netwerkmaatregelen Lingewaard” gaat grotendeels over de aanpak van vrachtverkeer in Huissen. Ondanks meerdere vragen van verschillende fracties konden tijdens de ROA geen cijfers uit dit onderzoek worden genoemd.

Antwoord: Voor zover bij ons bekend zijn er tijdens de avond geen vragen over cijfers onbeantwoord gebleven.

Vraag 3. Waarom is ervoor gekozen deze cijfers niet actief te delen tijdens de ROA, maar het onderzoek pas na afloop toe te zenden?

Antwoord: Zie het antwoord op vraag 1 en 2. Het doel was een gesprek over de bouwstenen en koers om te komen tot een Koersdocument Mobiliteit. Tijdens de avond zijn wel de belangrijkste conclusies uit het rapport Robuuste Netwerkmaatregelen met u gedeeld. Het rapport is inmiddels voor eenieder beschikbaar.

Vraag 4. Doelstelling was mede om gezamenlijk de koers te bepalen via stellingen en een casus. Waarom is voor deze werkwijze gekozen in een ROA waarin geen besluitvorming kan plaatsvinden?

Antwoord: Een ROA is de plek voor dialoog en beeldvorming zonder directe besluitvorming. Wij wilden de politieke accenten bij uw raad ophalen. Door te werken met stellingen en een casus kregen we inzicht in wat u belangrijk vindt.

Uiteraard is uw rol hierna niet klaar. Wij zien het vervolgproces na deze ROA als volgt voor ons. Voor het zomerreces 2026 gaan we graag tijdens een werksessie opnieuw met uw raad in gesprek om gezamenlijk de belangrijkste dilemma's helder te krijgen. Vervolgens leggen we uw raad in september 2026 een nota van uitgangspunten ter besluitvorming voor. Deze nota is de basis voor het aanbieden van het Koersdocument eind 2026. Uiteraard is dit proces nog verder in te vullen. Bijvoorbeeld wanneer fracties tijdens de werksessie constateren dat er zo veel overeenstemming is over dilemma's en uitgangspunten dat vaststelling van de nota van uitgangspunten in september niet noodzakelijk zou zijn.

Vraag 5. Waren naar uw mening de gehanteerde stellingen en casus voldoende richtinggevend en onderbouwd om hieruit een koers te bepalen, zoals in doel 3 werd gesteld?

Antwoord: Zoals in de beantwoording van vraag 4 te lezen is komen we op een later moment nog bij u terug. De stellingen zijn gebaseerd op landelijke en regionale trends, de woningbouwopgave in de Regio en Lingewaard, de ligging van Lingewaard en de regionale mobiliteitsvisie van de Groene Metropoolregio. Ze bieden voldoende houvast om de contouren van de koers verder te verkennen.

Inhoud en duidingsvragen

Vraag 1. Wat was concreet de opdracht aan Goudappel en bent u van mening dat volledig is voldaan aan deze opdracht?

Antwoord: Uw raad is vooraf meegenomen in de gedachtevorming om dit onderzoek op te stellen. In de informatienota ‘Pannenhuis en vrachtverkeer Huissen’ van 6 mei 2025 (zs 1236435) hebben wij u laten weten dat we dit onderzoek gingen doen. Het doel was een onafhankelijke blik op de netwerkoplossingen, inclusief de varianten waar de raad om heeft gevraagd (zoals de nachtknip).

Het onderzoek is uitgevoerd door een onafhankelijk adviesbureau. Om u volledig inzicht te geven in hoe dit onderzoek is opgezet, worden zowel de uitvraag als de offerte separaat voor de raadsleden door de griffie beschikbaar gesteld.

Vraag 2. In hoeverre deelt de wethouder de mening van het rapport dat het huidige wegennet de afhandeling van het verkeer goed aankan? Kan de portefeuille hierin toelichting geven. Dit in relatie tot toenemende onvrede op het gebied van leefbaarheid door de omwonende (agv toename (vracht)verkeer)?

Antwoord: Het rapport is een verkeerskundige analyse. Het bureau Goudappel concludeert op basis van de probleemanalyse dat het gebruik van de Karstraat-Stadswal passend is bij de functie van de weg. Echter ligt er wel een veiligheidsopgave op de doorgaande route door Huissen. Of de hoeveelheid (vracht)verkeer vanuit leefbaarheid wenselijk is, is een politieke vraag. Om die reden stellen wij voor dilemma's rond bereikbaarheid, doorstroming, leefbaarheid en veiligheid te laten terugkomen in de nota van uitgangspunten en het koersdocument.

Vraag 3. Welke maatregelen stelt de portefeuillehouder voor om de toenemende overlast voor de inwoners van Huissen tegen te gaan? (dit irt eerdere raadsbesprekingen rondom (nacht)knip (aangenomen motie), inrichting wegen, verspreiding verkeer door extra wegen (eerdere motie), aanpassingen navigatie etc). En moet naast doorstroming niet ook leefbaarheid een steeds prominentere plaats in de voorstellen gaan innemen?

Antwoord: Het college werkt hard aan de uitvoering van de door de raad als prioritair aangewezen projecten. Die hebben tot doel om de doorstroming in Huissen te verbeteren, kruispunten verkeersveiliger te maken en de leefbaarheid te versterken. Daarnaast wordt vanuit het reguliere budget zo efficiënt mogelijk gewerkt aan het inrichten van het wegennet op basis van het door uw raad vastgestelde Wegencategoriseringsplan. Waar mogelijk versterken we bovendien veiligheid en leefbaarheid door kansen te pakken waar ze zich voordoen. De aanleg van een veilige fietsverbinding via de zogenoemde groene buffer vanuit de afronding visie Polseweg is daarvan een voorbeeld. Het maken van afspraken met ondernemers middels convenanten is een ander voorbeeld van een concrete maatregel gericht op het snel verminderen van hinder.

Vraag 4. Er wordt gesteld dat 85 procent van het verkeer op de route bestemmingsverkeer is. Wat wordt hier specifiek bedoeld met bestemmingsverkeer, aangezien Pannenhuis en Agropark weliswaar onder Huissen vallen, maar veel van het verkeer daarmee niet automatisch een bestemming in de kern Huissen heeft? Is hier een nadere analyse van gemaakt?

Antwoord: Deze cijfers komen uit het verkeersonderzoek Huissen-Bemmel uit 2019. Omdat begrippen als ‘bestemmingsverkeer’ en ‘zwaar vrachtverkeer’ op een verschillende manier te interpreteren zijn, hebben we in 2025 een zogenoemd Truckspotting-onderzoek laten doen. Via camerasystemen wordt een nauwkeurig en objectief beeld gegeven van de hoeveelheid, herkomst en het type vrachtverkeer. Het rapport Truckspotting wordt separaat door de griffie beschikbaar gesteld voor de raadsleden.

De nadere duiding van deze nieuwe cijfers wordt betrokken bij de werksessie, de nota van uitgangspunten en het opstellen van het koersdocument.
Vraag 5. In het verleden is ervoor gekozen de bedrijventerreinen aan de zuidkant van Huissen te situeren om ontsluiting via de A15 mogelijk te maken. Op de gemeentelijke website wordt dit ook gebruikt als argument voor bedrijven om zich in Lingewaard te vestigen: “Uw bedrijf aan de A15? Dat kan in Lingewaard.” Hoe verhoudt dit zich tot de conclusies van het rapport van Goudappel?

Antwoord: De tekst op de website gaat vooral over de bedrijventerreinen Houtakker, Pannenhuis en Agropark. Deze liggen vlakbij de (toekomstige) A15. Uit het rapport blijkt dat bedrijven de A15 nu al veel gebruiken. De resultaten helpen ons om de verbinding met de A15 nog sterker te maken. Het aanpakken van aandachtspunten uit het rapport, zoals de rotonde Karstraat-Nijverheidsstraat, dragen hieraan bij.

Vraag 6. De kruising Karstraat-Polseweg is al meerdere keren aangepast. Is in het verleden onvoldoende rekening gehouden met robuuste maatregelen? Is tevens doorgerekend wat een vermindering van het aantal vrachtwagens op de gehele route betekent voor het wegonderhoud?

Antwoord: Destijds voldeed het kruispunt aan de groei, maar door nieuwe beoogde ruimtelijke ontwikkelingen is het opnieuw een aandachtspunt geworden. Minder zwaar vrachtverkeer betekent minder belasting van het wegdek, maar door de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer blijft de onderhoudstermijn nagenoeg gelijk . Echter, het rapport laat ook zien dat vrachtverkeer dan andere routes gaat nemen, zoals de route door Haalderen, maar ook woonstraten die daar niet geschikt voor zijn. Dat kan daar juist leiden tot frequenter onderhoud. Het effect op wegonderhoud is zonder duidelijke richting op voorhand dus lastig te bepalen.

Vraag 7. In het rapport wordt bij de knipvariant geen rekening gehouden met de breedtebeperkingen op de Kamervoort en de Rosa. Waarom zijn deze fysieke beperkingen niet meegenomen in de modelaannames, en hoe betrouwbaar is de conclusie over omrijdbewegingen als deze wegen feitelijk niet geschikt zijn voor zwaar vrachtverkeer?

Antwoord: In de modelruns zijn de breedtebeperkingen niet meegenomen. Door de bestaande breedtebeperking op de Rosa mee te nemen zal het vrachtverkeer naar verwachting de Hedera gaan gebruiken. Voor de Kamervoort is er geen direct alternatief voorhanden, echter op deze weg rijdt ondanks de breedtebeperking nu al vrachtverkeer om de lokale agrarische bedrijven te kunnen bereiken. Bovendien is de functie van het gebied intensiveringsgebied glastuinbouw, daarom is de vraag allereerst of een breedtebeperking hier eigenlijk wel wenselijk en passend is. Tegelijkertijd kan het verwijderen van de breedtebeperking juist zorgen voor een ongewenste toename van de hoeveelheid vrachtverkeer.

Vraag 8. In de motie “Driegaarden behoeft extra ontsluiting” is het college verzocht om binnen zes maanden, uiterlijk 30 januari 2025, de resultaten terug te koppelen aan de raad zodat deze kunnen worden betrokken bij de herijking van het GMP+. In hoeverre is het college van mening dat voorliggend rapport volledig uitvoering geeft aan deze motie?

Antwoord: In de informatienota ‘Koersdocument Mobiliteit en uitkomst verkeersonderzoeken’ van 4 november 2025 (zs 1397895) is uw raad geïnformeerd over de uitkomsten van het rapport Nieuwe verbinding Hoeve-Azalealaan. Daarmee is het eerste deel van de motie uitgevoerd. Het tweede deel is meegenomen in het onderzoek naar robuuste netwerkmaatregelen, waarover de definitieve besluitvorming in het Koersdocument zal moeten plaatsvinden.

Vraag 9. Het college is reeds gestart met de uitvoering van een aanbeveling van Goudappel, namelijk het afsluiten van convenanten met transportondernemers. Bent u het met ons eens dat de uitspraak van de wethouder in De Gelderlander dat hij niemand wil ontmoedigen om door Huissen te rijden, het mogelijke positieve effect hiervan grotendeels tenietdoet?

Antwoord: Het college heeft zelf het initiatief genomen om deze convenanten (afspraken) met transporteurs te sluiten. Dit is een belangrijke eerste stap om de hoeveelheid vrachtwagens in de kern aan te pakken. Dit advies komt ook duidelijk terug in het rapport Robuuste Netwerkmaatregelen. Het college is ervan overtuigd dat dit op de korte termijn gaat helpen. Door positief samen te werken met bedrijven, stimuleren we hen om een andere route te kiezen als dat kan. We snappen dat vrachtwagens soms in de buurt moeten zijn voor lokale winkels en bedrijven, maar met deze afspraken zorgen we samen voor minder overlast in de kern.

burgemeester en wethouders van Lingewaard,

de secretaris, de burgemeester,

drs. I.P. van der Valk dr. P.T.A.M. Kalfs

De tijdsbesteding in financiële zin verbonden aan de behandeling en beantwoording van bovenstaande art. 18 rvo-vragen door de behandelend ambtenaar bedroeg: 8 uur x € 95,-- (uurtarief) = € 760 .