

**Van:** "[REDACTED]"  
**Verzonden:** dinsdag 11 november 2025 13:45  
**Aan:** "Tanis, Hans" <h.tanis@gemeentealtena.nl>; "[REDACTED]" <[REDACTED]@gemeentealtena.nl>  
**Cc:** "[REDACTED]" <[REDACTED]@gemeentealtena.nl>; "[REDACTED]" <[REDACTED]@gemeentealtena.nl>; "[REDACTED]" <[REDACTED]@gemeentealtena.nl>; "[REDACTED]" <[REDACTED]@gemeentealtena.nl>; "[REDACTED]" <[REDACTED]@kuypersconsult.nl>; "[REDACTED]" <[REDACTED]@kuypersconsult.nl>  
**Onderwerp:** Overkoepelende notitie sluijverkeer  
**Bijlage(n):** 20251109. Overkoepelende notitie sluijverkeer.docx

Beste Hans,

Op donderdag 13 november informeren we je over de voortgang en stand van zaken van de aanpak van de hinder door sluijverkeer.

Ter voorbereiding op dit overleg hebben we een overkoepelende notitie opgesteld, die als bijlage is toegevoegd.

De notitie wordt ook in iBabs geplaatst.

Tot donderdag!

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

**Gemeente Altena**

Beleidsmedewerker Mobiliteit | Cluster Mobiliteit

Sportlaan 170 | 4286 ET Almkerk

Postbus 5 | 4286 ZG Almkerk

[www.gemeenteAltena.nl](http://www.gemeenteAltena.nl)

Aanwezig: ma, di, wo & do

# Notitie Sluipverkeer: stand van zaken en aanpak

## Fysieke maatregelen en inrijverboden

### Aanleiding

Op donderdag 13 november informeren we de portefeuillehouder over de voortgang en stand van zaken van de aanpak van de hinder door sluipverkeer. Ook bespreken we dan de vervolgaanpak, inclusief tijdlijnen en planning van de realisatie van deze maatregelen.

In de context van de uitvoering van de te nemen maatregelen zijn de volgende documenten van belang. De conclusies en onderlinge samenhang zijn in deze notitie samengebracht:

1. Schetsontwerp maatregelenpakket hinder door sluipverkeer (d.d. 22-5-2025)
2. Onderzoek naar verkeersstromen in Altena (Goudappel, d.d. 11-6-2025)
3. Inventarisatie en analyse omrijdroutes en waterbedeffect
4. Uitvoeringsprogramma Aanpak hinder door sluipverkeer

Het vertrekpunt is het vaststellen van het schetsontwerp van het maatregelenpakket door het college op 22 april 2025. Daarin zijn onderstaande maatregelen opgenomen. Vooral de eerste twee maatregelen zijn van groot belang.

1. Fysieke verkeersmaatregelen
2. Inrijverboden voor doorgaand verkeer
3. Beïnvloeding routenavigatiesystemen
4. Afzonderlijke studies
5. Communicatie en publiekscampagnes

### Doel

Informeren van wethouder over de voortgang en de realisatie van het maatregelenpakket.

### Verkeersstromen Altena

Sluipverkeer in Altena heeft voornamelijk negatieve effecten op de verkeersveiligheid en leefbaarheid. Dit sluipverkeer is het gevolg van onder andere een gebrekkige doorstroming op de A27. Het doel van de te nemen maatregelen is dan ook het terugdringen van de overlast van sluipverkeer binnen de gemeente Altena, als gevolg van filevorming op de A27

Sluipverkeer is doorgaand verkeer dat gebruik maakt van wegen die daar niet voor bedoeld zijn, vaak om files of drukte op hoofdwege te gebruiken. In de context van Altena is dit het verkeer dat tijdens filevorming op de A27 gebruik maakt van lokale wegen met als doel het vermijden van vertraging op hoofdwegen. Om inzicht te krijgen in de omvang en samenstelling van sluipverkeer is onlangs verkeersonderzoek uitgevoerd door Goudappel ('Onderzoek verkeersstromen Altena' Goudappel, 11 juni 2025). In dit onderzoek wordt

onderscheid gemaakt tussen zuiver sluipverkeer en semi sluipverkeer. De derde categorie betreft lokaal verkeer.

### ***Zuiver sluipverkeer***

Zuiver sluipverkeer is doorgaand snelwegverkeer dat via de A27 Altena doorkruist: het komt via de Keizersveerbrug Altena binnen en verlaat via de Merwedebrug het gebied. Echter, bij filevorming verlaat dit pure sluipverkeer bij afrit Hank of Nieuwendijk de snelweg en voegt weer in bij toerit Hank, Nieuwendijk of Werkendam de A27. Het is verkeer dat bij geen filevorming op de A27 op de snelweg gebleven was.

### ***Semi sluipverkeer***

Semisluipverkeer is verkeer dat normaal gesproken in de verkeerssituatie zonder files een gedeelte van de A27 gebruikt, maar dat door filevorming een afslag eerder of later neemt om de snelweg te vermijden. Dit verkeer heeft dan ook zijn herkomst en/of bestemming in Altena. Verkeer in deze categorie bestaat uit:

- **Extern verkeer met bestemming in Altena:** verkeer dat via de Keizersveerbrug rijdt met een bestemming in Altena, maar bij filevorming een afslag eerder pakt dan normaal;  
*(Voorbeeld: een bestuurder uit Breda moet naar Werkendam maar neemt in plaats van de afrit Werkendam de afrit Hank of Nieuwendijk en rijdt verder via het onderliggend wegennet).*
- **Verkeer afkomstig uit Altena met bestemming buiten Altena:** verkeer dat via de Merwedebrug Altena wil verlaten, maar bij filevorming een toerit later dan normaliter neemt om wel via de Merwedebrug de verdere bestemming buiten Altena te bereiken.  
*(Voorbeeld: een bestuurder uit Hank moet naar Gorinchem maar rijdt niet via de toerit Hank, maar via het onderliggend wegennet naar de toerit Nieuwendijk of Werkendam).*
- **Intern verkeer:** Verkeer afkomstig uit Altena dat naar een bestemming in Altena moet en normaal gesproken via de A27 rijdt maar bij filevorming via het onderliggend wegennet rijdt. *(Voorbeeld: een bestuurder uit Dussen moet naar Werkendam maar vermijdt de A27 en rijdt via het onderliggend wegennet).*

### **Conclusies uit onderzoek naar Verkeersstromen:**

Uit het onderzoek van Goudappel naar de verkeersstromen in Altena zijn de volgende conclusies te trekken:

1. *Filevorming op de A27 treedt hoofdzakelijk op in noordelijke richting en in de ochtendspits.*

In onderstaande figuur is een vertragingstabel A27 opgenomen voor de noordelijke rijrichting tussen afrit Hank en Werkendam. Verticaal de dagen (1 oktober t/m 31 december 2024) en horizontaal de tijdstippen (6:00u t/m 19:45u). Hoe donkerder de kleuren, hoe groter de vertraging, waarbij groen 'zonder vertraging' betekent. Het is goed te zien dat de vertraging voornamelijk in de ochtendspits plaatsvindt.



2. De afsluiting is op/nabij een keuzemoment, zodat geen fuikwerking ontstaat (weg kunnen vervolgen of keermogelijkheid). Overtreders moeten tot inkeer kunnen komen en mogen niet gedwongen worden een overtreding te begaan.
3. De weginrichting is ter hoogte van de afsluiting ondersteunend aan het regime (herkenbaarheid);
4. Er is een acceptabele alternatieve route beschikbaar voor bezoekers (bereikbaarheid, draagvlak & acceptatie, naleving);
5. De afsluiting leidt niet tot overlast op andere locaties (voorkomen waterbedeffect)
6. Voor effectiviteit van de maatregel is voldoende toezien op de naleving, bijvoorbeeld door digitale camerahandhaving, noodzakelijk.

Voor een eerste uitwerking van de inrijverboden zijn aan de volgende (minimale) randvoorwaarden voldaan: de voorgestelde afsluitingen leiden niet tot fuikwerking (2), er zijn acceptabele alternatieve routes beschikbaar voor bezoekers (4) en er is geen sprake van een waterbedeffect naar andere gemeentelijke wegen (5). Indien daar wel sprake van is dienen (direct) flankerende maatregelen te worden uitgewerkt.

Het voordeel van een dergelijke uitvoering van inrijverboden is dat de verkeersmaatregel weinig impact heeft op de (bereikbaarheid van) aanwezige bewoners en bedrijven. Immers, alle adressen blijven voor iedereen bereikbaar via de kortst mogelijke route. Een nadeel van deze maatregel is dat dergelijke inrijverboden beperkte effectiviteit hebben. De inrijverboden kunnen in navigatiesystemen worden opgenomen en getoond, maar (lokaal) bekende weggebruikers zullen in belangrijke mate gebruik blijven maken van de routes, omdat algemeen bekend is dat de handhaafbaarheid van deze maatregel zonder kentekencamera's zeer beperkt is.

### **Effectiviteit**

Het instellen van een inrijverbod is mogelijk, maar alleen als de inbreuk van de beperking van de vrijheid in verhouding staat tot het beoogde doel van het voorkomen van sluipverkeer (proportionaliteit). Immers, in artikel 2 lid 1 sub d van de Wegenverkeerswet staat dat verkeersregels “*mede kunnen strekken tot ... het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer.*”. Dit betekent dat weggebruikers in beginsel vrij zijn om zich over de openbare weg te verplaatsen, tenzij daar om zwaarwegende redenen beperkingen op worden gelegd.

Op basis van het onderzoek van Goudappel blijkt dat er in de huidige situatie op de onderzochte locaties -met uitzondering van de route via de Kortveldsesteeg/Kalversteeg/Parallelweg – weinig tot geen ‘zuiver sluipverkeer’ op het onderliggend wegennet rijdt. Het verkeer dat hier rijdt bestaat daarmee voornamelijk uit semi sluipverkeer: sluipverkeer met een herkomst en/of bestemming in Altena, of uit lokaal verkeer. Het instellen van inrijverboden, waar inwoners, ondernemers of (frequente) bezoekers van Altena een ontheffing voor zouden krijgen, heeft daarmee geen of slechts beperkt effect op het voorkomen van sluipverkeer (niet zinvol) en is daardoor niet haalbaar. Daarbij: doordat het verkeer op de lokale wegen grotendeels in stand blijft, wordt door deze inrijverboden met ontheffingen de hinder ook slechts voor een beperkt deel gereduceerd.

## Fysieke maatregelen

De twee hoofdmaatregelen uit het maatregelenpakket bestaan uit het inrichten van de inrijverboden (voornamelijk voor het verbeteren van de leefbaarheid) en het inpassen van fysieke verkeersmaatregelen (voornamelijk voor de verkeersveiligheid). Gezien de effectiviteit van de inrijverboden minder zal zijn dan eerst werd verwacht, komt de nadruk op de korte termijn op de fysieke maatregelen te liggen. Deze dienen dan ook adequaat uitgevoerd gaan worden.

De fysieke maatregelen bestaan uit 3 categorieën:

- Maatregelen die grootschalige reconstructie vergen of die onderdeel zijn van reeds geplande reconstructies;
- Maatregelen die binnen het Tracébesluit A27 vallen en door ALSEEN worden gerealiseerd;
- Solitaire maatregelen die niet gekoppeld zijn aan werkzaamheden en dus op zichzelf staand gerealiseerd moeten worden.

Dit ziet er in tijd als volgt uit:

Korte termijn (eind 2025)	Locatie	Uitvoerder(s)	Datum
Tractorsluis	Jachtlaan	Zelf uitzetten	z.s.m.
Doorgaande route benadrukken (bordjes)	Uppelsehoek/De Omloop	Zelf uitzetten	z.s.m.
Doorgaande route benadrukken (belijning)	Ippelseweg/Het Schansgat	Zelf uitzetten	z.s.m.
Wegversmalling	Heimansgatweg	Zelf uitzetten	z.s.m.
Wegversmalling	Zandsteeg	Zelf uitzetten (of later meenemen met Grotewaardweg)	z.s.m.
Wegversmalling	Uppelse Hoek	Zelf uitzetten	z.s.m.
Middellange termijn (2026 t/m 2030)	Locatie	Uitvoerder(s)	Datum
Passeerstroken/wegversmallingen/reconstructie	Kortveldsesteeg	Meeliften met vervroegde herinrichting	Ontwerp van SO naar DO -> Q2 '26. Start realisatie 2027
"Gelijkwaardige kruising duidelijker en overzichtelijker maken" - attentieverhogende bebording - kruisingsvlak andere kleur - parkeren fysiek onmogelijk maken	Rijksweg Nieuwendijk (zuidelijk v. Kerkweg)	Meeliften met herinrichting/herstrating Rijksweg	Start begin 2027
Bestaande passeerstroken "upgraden" (breder, langer en uniform maken)	Het Schansgat	Zelf uitzetten	Onbekend
Wegversmallingen aanbrengen	Grotewaardweg	Meeliften met herinrichting/herstrating Grotewaardweg	Vóór 2030
Aanleggen fietsvoorzieningen	Parallelweg (tussen Kalversteeg en Schenkeldijk)	Zelf uitzetten (wellicht meenemen met Kortveldsesteeg)	Vóór 2030

Lange termijn (na 2030)	Locatie	Uitvoerder(s)	Datum
Wegversmallingen	Parallelweg	In beheer van RWS	Afhankelijk van verbreding A27
Nadere studie uitvoeren voor herinrichting met voldoende verkeersremmende maatregelen i.o.m. stakeholders	Rijksweg Nieuwendijk (noordelijk v. Kerkweg)	Zelf uitzetten	Onbekend
Bestaande versmallingen handhaven en nieuwe versmallingen aanleggen	Buitendijk	Zelf uitzetten	Onbekend
Aanleggen wegversmallingen	Nathalsweg	Zelf uitzetten	Onbekend

## Conclusie en vervolgstappen

Uit het verkeersstromenonderzoek van Goudappel blijkt dat de overlast door sluipverkeer vooral wordt veroorzaakt door semi-sluipverkeer: verkeer met een herkomst en/of bestemming in Altena dat bij filevorming op de A27 uitwijkt naar het onderliggend wegennet. Zuiver sluipverkeer, verkeer afkomstig van de A27 dat zonder relatie tot de gemeente sluipt, komt slechts in beperkte mate voor en concentreert zich op enkele specifieke routes.

Het maatregelenpakket, zoals vastgesteld in het schetsontwerp van april 2025, bestaat uit vijf onderdelen, waarbij wij inzoomen op fysieke verkeersmaatregelen en inrijverboden voor doorgaand verkeer. Hoewel inrijverboden een aantrekkelijk instrument lijken om doorgaand verkeer te weren, blijkt uit de analyse dat deze maatregel in de huidige situatie slechts beperkt effectief is. Dit komt doordat een groot deel van het sluipverkeer een relatie heeft met Altena en dus in aanmerking zou komen voor een ontheffing, waardoor het effect van de maatregel niet toereikend is.

Gelet op de beperkte effectiviteit van inrijverboden komt de nadruk in de vervolgaanpak te liggen op fysieke verkeersmaatregelen. Deze worden onderverdeeld in drie categorieën: maatregelen die onderdeel zijn van geplande reconstructies, maatregelen binnen het Tracébesluit A27 (uit te voeren door ALSEEN) en solitaire maatregelen die op de korte termijn zelfstandig gerealiseerd moeten worden.

### **Vervolgstappen fysieke maatregelen**

Voor de solitaire maatregelen staat een overleg met de wegbeheerders ingepland om de uitvoering te starten. Ook worden de eerste voorbereidingen voor de Kortveldsesteeg gedaan en een Nota van Uitgangspunten en schetsontwerp uitgewerkt. Sluipverkeer op de Kortveldsesteeg wordt getolereerd, mits hierbij de verkeersveiligheid niet in het geding komt. De huidige inrichting van de Kortveldsesteeg sluit echter niet meer optimaal aan bij de gewenste gebruiksfunctie en verkeersveiligheid. Vandaar dat de herinrichting van deze weg vervoegd gepland is en de uitvraag hiervoor binnenkort gedaan wordt.

### **Vervolgstappen inrijverboden**

Tegelijkertijd met de uitwerking en realisatie van de fysieke maatregelen wordt er nader onderzoek gedaan naar de verkeersstromen op de sluiproutes. Het eerdere onderzoek van Goudappel is gebaseerd op *floating car data*. Deze methode geeft een goed eerste beeld

van de verkeersstromen, maar kent ook beperkingen. Zo zijn er foutmarges en is het lastig om met zekerheid vast te stellen waar het verkeer precies vandaan komt en naartoe gaat. Met het aanvullend onderzoek willen we beter onderbouwen of en waar inrijverboden effectief kunnen zijn en of er toch locaties zijn waar sprake is van meer zuiver sluipverkeer.

## Toelichting grondslagen

In dit document kunt u secties vinden die onleesbaar zijn gemaakt. Deze informatie is achterwege gelaten op basis van de Wet open overheid (Woo). De letter die hierbij is vermeld correspondeert met de bijbehorende grondslag in onderstaand overzicht.

### **J** Art. 5.1 lid 2 sub e

Het belang van de openbaarmaking van deze informatie weegt niet op tegen het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer van betrokkenen