Openbaar Zaaknummer: 385834

Informatienota voor het College van B&W

Antwoord op schriftelijke vragen Wijchense VVD: Gevolgen uitstel verbreding A50 voor Hernen en Bergharen

Collegedatum: 3 november 2026

Kernboodschap
Op 16 oktober 2026 maakte het kabinet bekend dat bij de Rijksinfrastructuur een nieuwe rangvolgorde (prioritering) wordt gehanteerd. Daarbij krijgt instandhouding van bestaande infrastructuur voorrang boven nieuwe aanlegprojecten. Veiligheid, betrouwbaarheid en beschikbaarheid van wegen, bruggen, tunnels, sluizen en spoor staan daarbij centraal.
De verbreding van de A50 is helaas in de lijst van uitgestelde projecten opgenomen. De Tweede Kamer dient zich nog over de prioritering uit te spreken, waarna verdere besluitvorming plaatsvindt bij de Voorjaarsnota 2027.
Als de verbreding van de A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven inderdaad voor onbepaalde tijd wordt uitgesteld, zijn de belangrijkste gevolgen voor de Groene Metropool Regio en de Regio Noord-Oost Brabant: structureel meer files, de verkeersveiligheid verslechtert, mogelijk meer sluipverkeer, hogere geluidsbelasting en verslechtering van de luchtkwaliteit op lokale wegen, economische schade en beperkingen voor woningbouw.

De raadsvragen gaan over de mogelijke toename van sluipverkeer door het uitstel van de verbreding van de A50. Daarbij wordt verwezen naar een artikel in de Gelderlander van 17 oktober 2026.
In dit artikel wordt ervan uitgegaan dat de problemen die sommige dorpen in Noord-Brabant ervaren door de drukte op de A50, ook kunnen ontstaan in Hernen en Bergharen. Ook wordt gesteld dat de wegen in deze dorpen niet geschikt zijn voor een toename van verkeer.
Wij verwachten echter dat het sluipverkeer maar beperkt zal toenemen. Daarnaast hebben de betrokken wegen nog voldoende capaciteit om extra verkeer te kunnen verwerken. Er zijn op dit moment geen aanwijzingen dat het uitstel van de verbreding van de A50 zal leiden tot zoveel extra verkeer.
We blijven de verkeerssituatie volgen. Als blijkt dat het verkeer duidelijk toeneemt, onderzoeken we of aanvullende verkeersmaatregelen nodig zijn.

Eerdere besluiten
Niet van toepassing.

Antwoord van het college
In navolgende tekst beantwoorden wij de gestelde vragen.

1. **Heeft het college inzicht in de huidige verkeersintensiteiten in Hernen en Bergharen en de verwachte toename van sluipverkeer als gevolg van het uitstel van de verbreding van de A50? Zo ja, kan het college deze gegevens, inclusief de verwachte ontwikkeling, met de gemeenteraad delen?**

De huidige verkeerscijfers zijn bekend. Uit deze cijfers blijkt dat de dagelijkse files nu niet zorgen voor veel sluipverkeer. Een onderzoek uit 2025 geeft aan dat 2% van het verkeer op werkdagen sluipverkeer is. Daarom verwachten we niet dat dit aandeel sterk zal toenemen door het uitstel van de verbreding van de A50.
Bij ernstige ongevallen op de Maas en Waalweg (N322), waarbij de weg helemaal is afgesloten, zien we wel veel zoekverkeer en sluipverkeer. De verwachting is dat zulke ernstige ongevallen veel minder vaak zullen voorkomen nadat de provincie de N322 heeft aangepast met een gesloten middengeleider.
Er zijn op dit moment geen actuele gegevens over een mogelijke toename van het (sluip)verkeer door het uitstel van de verbreding van de A50. De gevolgen hiervan zijn nog niet verwerkt in het regionale verkeersmodel.

2. **Welke wegen binnen Hernen en Bergharen zijn volgens het college het meest kwetsbaar voor een toename van doorgaand verkeer en vrachtverkeer? En in hoeverre zijn deze wegen geschikt om deze extra verkeersbelasting veilig te verwerken?**
   Als er extra verkeer bijkomt, verwachten we dat dit vooral gebruik zal maken van de wegen die zijn onderzocht in het recente onderzoek naar sluipverkeer: de Molenweg, Deestersteeg, Dorpsstraat, Hernenseweg en het Kavelpad.
   Op deze wegen rijden nu ongeveer 3.000 motorvoertuigen per werkdag. Volgens de landelijk gebruikte CROW-richtlijn ligt de wenselijke bovengrens (i.v.m. leefbaarheid) voor erftoegangswegen (ETW) op 4.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit betekent dat de verkeersintensiteit nog met ongeveer 30% kan toenemen voordat deze grens wordt bereikt.
   Er is op dit moment geen aanleiding om aan te nemen dat het uitstel van de verbreding van de A50 zal leiden tot zoveel extra (sluip)verkeer.

3. **In Bergharen ligt de basisschool direct aan een weg die mogelijk steeds vaker als sluiproute wordt gebruikt bij filevorming op de A50. Hoe beoordeelt het college de gevolgen van een toenemende verkeersintensiteit voor de veiligheid van schoolgaande kinderen? En is het college bereid om, vooruitlopend op een eventuele verdere toename van het sluipverkeer, specifiek rondom de school te onderzoeken welke preventieve verkeersmaatregelen noodzakelijk zijn?**
   Op dit moment is er weinig sluipverkeer. Daarom verwachten we dat de verkeersdrukte op deze wegen maar beperkt zal toenemen.
   Op basis van de informatie die nu beschikbaar is, vinden we het nog te vroeg om onderzoek te doen naar mogelijke verkeersmaatregelen. We blijven de verkeerssituatie wel volgen. Als blijkt dat het verkeer duidelijk toeneemt, onderzoeken we of aanvullende verkeersmaatregelen nodig zijn. Daarbij kijken we ook of er maatregelen nodig zijn rond de school en welke maatregelen dan het beste passen.

4. **Welke concrete maatregelen kan het college treffen om de verkeersveiligheid en leefbaarheid in Hernen en Bergharen te waarborgen zolang de verbreding van de A50 uitblijft? En welke van deze maatregelen kunnen op korte termijn worden uitgevoerd?**
   Zoals eerder aangegeven zijn er geen gegevens beschikbaar over een mogelijke toename van sluipverkeer door het uitstel van de verbreding van de A50. Wel is onderzoek gedaan naar het huidige sluipverkeer. Daaruit blijkt dat het aandeel sluipverkeer beperkt is.

   Uit het antwoord op vraag 2 blijkt bovendien dat de betrokken wegen voldoende capaciteit hebben om ook een aanzienlijke toename van het verkeer op te vangen.

Daarom is het niet aannemelijk dat op korte termijn extra verkeersmaatregelen nodig zijn in Hernen en Bergharen als gevolg van het uitstel van de verbreding van de A50.

5. **Worden de mogelijke gevolgen voor het lokale wegennet meegenomen in de gesprekken met Rijkswaterstaat, de provincie en het Rijk? En zet het college daarbij ook in op financiële ondersteuning voor eventuele lokale verkeersmaatregelen?**
   Wij blijven in gesprek met onze regionale partners over de bereikbaarheid van de regio. Binnen de stuur- en projectgroep Zuidflank werken de Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen, de provincie Gelderland en de gemeenten Beuningen, Berg en Dal, Heumen en Wijchen samen aan het verbeteren van de bereikbaarheid.
   Voor de A50 bestaat daarnaast een aparte stuur- en projectgroep. In de stuurgroep A50 werken Rijkswaterstaat, de Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen, de provincie Noord-Brabant en de provincie Gelderland samen.
   Op dit moment zijn er nog geen kleine verkeersmaatregelen voorzien op het lokale wegennet. Wel heeft de stuurgroep A50 ingestemd met een aantal grote maatregelen op het onderliggende wegennet. Zo worden onder andere de aanpassing van het kruispunt Schoenaker/Bijsterhuizen en de aanpassingen aan de Hernenseweg en de A326 bij Wijchen-West betaald uit middelen die beschikbaar zijn gesteld voor de A50. Daarnaast wordt ingezet op betere fiets- en treinverbindingen. Voorbeelden hiervan zijn de fietsroute Nijmegen-Wijchen-Oss en het versterken van de treinverbinding richting Oss, Den Bosch en Eindhoven.
   Als uit toekomstig verkeersonderzoek blijkt dat het sluipverkeer sterk toeneemt en aannemelijk kan worden gemaakt dat dit het gevolg is van het uitstel van de verbreding van de A50, dan zal dit onderwerp worden besproken binnen de Zuidflank-samenwerking.

6. **Is het college bereid om de ontwikkeling van het sluipverkeer in Hernen en Bergharen actief te monitoren en de gemeenteraad te informeren wanneer aanvullende maatregelen noodzakelijk blijken?**
   Zie ook het antwoord op vraag 3. De ontwikkeling van de verkeersintensiteiten op deze wegen kan jaarlijks worden gevolgd met verkeerstellingen, bijvoorbeeld met telslangen. Daarmee wordt zichtbaar hoeveel verkeer er rijdt, maar niet hoeveel daarvan uit sluipverkeer bestaat.
   Als daar aanleiding voor is, kan het eerder uitgevoerde onderzoek naar sluipverkeer met camera's opnieuw worden uitgevoerd. Om veranderingen in het aandeel sluipverkeer goed in beeld te brengen, is een uitgebreider kentekenonderzoek nodig.