Achtergrond en Aanleiding

Eind Juni 2025 is het definitieve rapport van de evaluatie van de verkeerskundige effecten van de inrijverboden op het traject Vianen - Lexmond opgeleverd door het verkeerskundig adviesbureau Arane. In dit rapport staat een uitgebreide kwantitatieve analyse op basis van de verzamelde data. Daarnaast is ook de kwalitatieve evaluatie van de klankbordgroep (KBG) in het rapport opgenomen. Deze twee documenten zijn de onderlegger voor onze analyse en evaluatie. In dit document evalueren wij de aanpak van het sluipverkeer vanuit het oogpunt van leefbaarheid. Voor de andere trajecten binnen de gemeente waar wij het sluipverkeer willen tegengaan nemen we de geleerde lessen vanuit beide rapporten en onze eigen duiding op leefbaarheid mee, vanuit het gedachtegoed van continu verbeteren.

Algemeen beeld

'*De inrijverboden op het traject Vianen - Lexmond hebben geleid tot een grote afname van sluipverkeer op de route zonder verdringing naar andere sluiproutes in de buurt en zonder dat de situatie op de snelweg is verslechterd. Er is ook een verbeterde oversteekbaarheid van Bentz-Berg geconstateerd.'* Het rapport van Arane begint met deze conclusie, getrokken op basis van continue metingen en data-analyse. Deze conclusie strookt met wat wij buiten zien en met de berichten die wij van inwoners ontvangen. Dit blijkt ook uit het rapport van de klankbordgroep. Hierin staat te lezen: *'De KBG is unaniem van mening dat de reductie van enkele honderden motorvoertuigen per uur aanzienlijk is en dat de maatregel daarmee effectief is.'*

Gestelde doelen

Voorafgaand aan het invoeren van de maatregel van de inrijverboden is geen kwantitatief doel vastgesteld voor een minimaal gewenste afname. Echter zijn wel doelen opgetekend waartegen de effecten van de maatregel worden gehouden. Het betreft hier één overkoepelend thema: leefbaarheid. (Verkeers-)veiligheid, doorstroming, oversteekbaarheid van wegen en beleving zijn onderdelen die onder dit thema geschaard worden. Op deze thema's zullen wij hieronder daarom ook reflecteren. Het voorafgaand stellen van doelen op zowel kwantitatief en kwalitatief niveau is een aanbeveling vanuit de klankbordgroep. Dit nemen wij mee in de vervolgtrajecten, dit strookt ook met onze eigen evaluatie en maakt het continu verbeteren nog beter mogelijk.

Leefbaarheid

Dat de leefbaarheid onder druk stond door de aanwezigheid van sluipverkeer op de route was de aanleiding om hierop maatregelen te treffen. Het doel van de aanpak van sluipverkeer is het verbeteren van de leefbaarheid.

De term 'leefbaarheid' wordt gebruikt om de mate te beschrijven waarin een omgeving geschikt en aantrekkelijk is om in te wonen, in te leven en in te verblijven. Het begrip is subjectief, want wat voor de ene persoon als 'leefbaar' wordt gekwalificeerd kan voor een ander als 'onvoldoende leefbaar' worden beoordeeld. Echter kan een verbetering van de leefbaarheid wel worden ervaren, ongeacht hoe deze bij start werd beoordeeld.

Leefbaarheid omvat zowel fysieke als sociale aspecten welke op het welzijn van inwoners van invloed zijn. In deze duiding richten wij ons op die factoren die (kunnen) worden beïnvloed door verkeer. Concreet betekent dit dat we kijken naar:

- Veiligheid: Vermindering van verkeersongelukken en een gevoel van veiligheid voor alle weggebruikers, inclusief voetgangers, fietsers en automobilisten.
- Gezondheid: Vermindering van luchtvervuiling en geluidsoverlast door verkeer, wat bijdraagt aan een gezondere leefomgeving.
- Omgevingskwaliteit: Behoud en verbetering van de leefomgeving, zoals het verminderen van verkeersdrukte, het creëren van meer groen en ruimte voor ontspanning, en het verminderen van hinder van doorgaand verkeer.
- Toegankelijkheid: Zorgen voor een goede bereikbaarheid van voorzieningen en plekken voor alle bewoners, ongeacht hun vervoermiddel.

Veiligheid

Het kwantitatieve rapport van Arane toont aan dat op het meetpunt Lakerveld het aantal voertuigen op doordeweekse dagen tussen 15:00 uur en 19:00 uur is afgenomen met 48%. Hoewel op het gebied van aantallen ongevallen de data niet in bezit is van de gemeente blijkt wel uit diverse onderzoeken dat een vermindering van verkeer direct van invloed is op de afname van het aantal botsingen in het verkeer. Het is niet de enige factor die hierop van invloed is, maar we kunnen wel stellen dat een dusdanige afname een goede bijdrage is aan het verkeersveiliger maken van deze route. Daarnaast kan minder drukte ook leiden tot een rustigere rijstijl en minder stress bij bestuurders, wat ook het aantal ongevallen kan verminderen.

Wat in sommige literatuur 'subjectieve veiligheid' wordt genoemd gaat over de beleving van mensen over hoe veilig het verkeer is. Deze beleving wordt beïnvloed door factoren zoals het aantal voertuigen, de snelheid, het gedrag van andere weggebruikers en de infrastructuur. In deze duiding kijken wij naar het aantal voertuigen en de snelheid.

- Het aantal voertuigen is afgenomen met 377 voertuigen per uur tijdens de venstertijden bij meetpunt Lakerveld. De halvering van het aantal voertuigen heeft een positief effect op de beleving (persoonlijke perceptie) van de verkeersveiligheid.
- De snelheid is op bepaalde punten gestegen. Na introductie van de maatregel is de p85-snelheid (De 85-percentiel snelheid geeft de snelheid aan waar 85% van de bestuurders onder zit) op de Bentz-Berg richting het zuiden gestegen van 48,3 km/uur naar 55,7 km/uur en komt hiermee dicht bij de p85 snelheid richting het noorden (die is 58,1 km/uur). De 55,7 km/uur betekent dat 15% van het verkeer daar harder rijdt dan 55,7 km/uur. Dit is een logisch gevolg van een dusdanige vermindering van het aantal voertuigen dat de doorstroming weer op gang is. In de file rijdt men uiteraard langzamer.
- De factoren 'snelheid' en áantal voertuigen' hangen met elkaar samen en kunnen worden geïnterpreteerd door te kijken naar de volgtijd. Volgtijd is de tijd (in seconden) tussen twee voertuigen. Het is een cruciale factor voor de verkeersveiligheid. Een voldoende lange volgtijd geeft een bestuurder namelijk de tijd om te reageren op situaties en stelt deze in staat een botsing te voorkomen. Daarnaast betekent het bij wegen waar men moet oversteken er meer tijd en ruimte is om de oversteek op een veilige manier te kunnen doen. Ook geeft het hebben van meer volgtijd hier voor bestuurders van motorvoertuigen meer reactietijd om af te remmen. Op de Bentz-Berg is tijdens de venstertijden zowel een lagere drukte (wat leidt tot grotere gaten tussen voertuigen) als een hogere gemiddelde snelheid (wat leidt tot kleinere gaten tussen voertuigen). Zoals gesteld heeft dit impact op de gemiddelde volgtijd. Het netto-effect is echter positief: de gemiddelde volgtijd is gestegen van 4,23 seconden naar 5,83 seconden waardoor meer ruimte is om over te steken. Bestuurders hebben dus ook meer tijd om te reageren (af te remmen) om mensen veilig te laten oversteken. Het positieve effect van de volgtijd gaat door in de avonduren, wanneer de maatregel niet meer actief is. De standaard die wordt gehanteerd voor een veilige volgtijd tussen motorvoertuigen is 2 seconden bij 60 km p/u, bij nat weer is dit 3 tot 4 seconden.

Kortom: het invoeren van de maatregel van inrijverboden heeft een positief effect op het veiligheidsaspect binnen het thema leefbaarheid.

Gezondheid

Onder gezondheid in relatie tot verkeer verstaan we vermindering van luchtvervuiling en geluidsoverlast door de aanwezigheid van verkeer. Gemotoriseerd verkeer is een grote

veroorzaker van luchtvervuiling, met name door de uitstoot van voertuigen die fossiele brandstoffen verbranden. Een vermindering van 50% van het verkeer betekent een evenredige vermindering van deze uitstoot. Het is daarnaast bekent dat fijnstof en stikstofoxiden schadelijk zijn voor de gezondheid. Zij dragen bij aan luchtwegklachten, hart- en vaatziekten en andere gezondheidsproblemen. Minder verkeer betekent een schonere lucht.

Het verband tussen een reductie van verkeer en reductie van geluid is niet strikt lineair. We kunnen dus niet stellen dat per x aantal voertuigen minder ook het aantal dB met x naar beneden gaat. Wel kan gesteld worden dat een halvering van het verkeer een afname van geluid van ongeveer 3 dB betekent. Wat men hiervan merkt, dus hoe dit wordt beleefd, is ook afhankelijk van de omgeving: in een drukke stedelijke omgeving is deze reductie veel minder merkbaar dan in een rustigere landelijke omgeving. Op het traject Vianen – Lexmond is geen sprake van een drukke stedelijke omgeving en dus kan gesteld worden dat sprake is van een merkbaar effect. Dit is tijdens diverse schouwmomenten ook geconstateerd.

De conclusie op het aspect ‘gezondheid’ is dan ook dat de afname van het verkeer leidt tot een verbetering op luchtvervuiling en geluidsoverlast.

Omgevingskwaliteit

De beoordeling op het aspect van omgevingskwaliteit die vermindering van verkeer bewerkstelligd gaat over de beleving van de omgeving door de inrichting en het gebruik hiervan. De doorstroming van verkeer, oftewel de afwezigheid van files draagt positief bij aan de omgevingskwaliteit. Gebruik kan ook wijzigen wanneer men zich veiliger voelt om per fiets of voet te reizen waar men eerder de auto pakte. Aan de infrastructuur en de omliggende buitenruimte is bij deze maatregel niets veranderd. Momenteel wordt door de Provincies Utrecht en Zuid-Holland in overleg met het Waterschap Rivierenland en de gemeente Vijfheerenlanden gekeken naar de verplaatsing van de bushalte naar een plek ter hoogte van de onderdoorgang tussen Lexmond en Huis het Bosch. De combinatie van de aanpak sluipverkeer en deze ingreep kan nog verdere invloed hebben om de omgevingskwaliteit.

Toegankelijkheid

Binnen mobiliteit hanteren wij de volgende definitie van toegankelijkheid: ‘zorgen voor een goede en veilige bereikbaarheid van voorzieningen en plekken voor alle inwoners, ongeacht hun vervoermiddel’. De aanpak van het sluipverkeer op deze route heeft gezorgd dat de oversteekbaarheid op het traject is verbeterd. Dat betekent dat voor

fietsers en voetgangers de bereikbaarheid van voorzieningen beter is geworden, omdat dit op een veiligere manier kan. Daarnaast kunnen inwoners weer goed hun wijk uitkomen om ook naar voorzieningen te gaan, zoals naar bijvoorbeeld sportverenigingen.

Conclusie

Bovenstaande analyse op het thema ‘leefbaarheid’ is gedaan op basis van het kwalitatieve en kwantitatieve rapport. De uitkomst van de analyse beschouwende kunnen we stellen dat de maatregel inrijverboden ten behoeve van het weren van sluipverkeer een positief effect heeft gehad. De mate waarin dit is gebeurd kan niet kwantitatief worden geduid, echter is wel te concluderen op geen van de onderliggende thema’s een verslechtering of een gelijkblijvend effect is geweest, maar sprake is van verbetering.