GEMEENTE VIJFHEERENLANDEN

Aan: Gemeente Vijfheerenlanden
T.a.v. de leden van de Gemeenteraad
Postbus 11
4140 AA Leerdam

Ons kenmerk : 324316

Onderwerp : Weren sluipverkeer

Datum : 9 november 2021

Geachte leden van de raad,

In deze brief informeren wij u over het voornemen van ons college met betrekking tot de invoering van maatregelen om sluipverkeer tussen Vianen en Lexmond in de avondspits te gaan weren.

Inleiding

In een eerder stadium bent u nader geïnformeerd over de verkeersonderzoeken die hebben plaats gevonden met betrekking tot sluipverkeer in gemeente Vijfheerenlanden (Arane, Maart 2020). Uit dit onderzoek bleek dat er op verschillende locaties in de gemeente problemen zijn maar het grootste probleem zich voordoet tussen Vianen en Lexmond. Verkeer dat in de file op de A2 of A27 staat vermijd de files door gebruik te maken van de gemeentelijke wegen tussen Vianen en Lexmond. Naast de dagelijkse problemen worden er de komende jaren ook werkzaamheden ten behoeve van de verbreding van de A27 uitgevoerd. De problemen zullen naar verwachting daardoor nog verder verergeren.

In deze brief wordt u nader geïnformeerd over de aanpak die wij voorstaan. Er is een expertteam samengesteld waarin met diverse deskundigen een afweging van diverse maatregelen heeft plaatsgevonden.

In eerste instantie is er een oplossing uitgewerkt waarbij door toepassing van toeritdosering bij de oprit Lexmond het verkeer gedoseerd toegelaten zou worden waardoor het voor sluipverkeer minder aantrekkelijk zou worden om binnendoor te rijden. Hier wilde Rijkswaterstaat echter helaas niet aan mee werken.

Om toch het ongewenste sluipverkeer tegen te kunnen gaan is er vervolgens gezocht naar maatregelen waarbij geen medewerking van andere wegbeheerders benodigd is. Er is gekozen voor een systeem waarbij het sluipverkeer geweerd wordt door het instellen van zogenaamde inrijverboden op 4 locaties. Daarmee is het mogelijk zonder “lekken” het doorgaande verkeer te weren en hen ook een mogelijkheid te bieden om op een acceptabele manier terug te rijden naar de snelweg. In andere gemeenten zijn hier goede ervaringen mee.

Het systeem bestaat uit het plaatsen van borden op de route waar het sluipverkeer gebruik van maakt en alternatieven voor deze route. In bijlage 1 is aangegeven op welke locaties de borden geplaatst moeten gaan worden.

De gedachte is dat het instellen van de inrijverboden gedurende de avondspits op maandag t/m vrijdag van 15-19 uur voor autoverkeer en motoren (dus exclusief vracht- bus- en landbouwverkeer en hulpdiensten) het ongewenste sluipverkeer tegen te gaat. Dit in combinatie met de verstrekking van ontheffingen voor het bestemmingsverkeer.

De verwachting is dat het sluipen voor vrachtverkeer niet aantrekkelijk is gezien de tijdwinst en de lastige en onbekende infrastructuur.

Het invoeren van een inrijverbod betekent dat de bestemmingen vanaf de andere zijde wel bereikbaar zijn.

Beoogd effect
Het beoogde effect van het invoeren van de inrijverboden is het tegengaan van ongewenst doorgaand autoverkeer ten gevolge van files op het hoofdwegennet. Dit doorgaande verkeer dient op het hoofdwegennet te blijven zodat de leefbaar-, de verkeersveilig- en de oversteekbaarheid verbeterd. Het onderliggende weggennet blijft zoveel mogelijk beschikbaar voor het bestemmingsverkeer. Daarom hanteren we een vensterperiode waarin de maatregelen van kracht zijn nl. maandag t/m vrijdag van 15-19 uur; daarbuiten geldt geen beperking voor het verkeer. Ook zijn de maatregelen alleen van toepassing voor het weren van het doorgaande verkeer; bestemmingsverkeer kan een ontheffing aanvragen. De maatregel is ook niet van toepassing voor vracht- , (auto)bus- en landbouwverkeer en de hulpdiensten. Alle bestemmingen zijn via de andere inrijrichting normaal bereikbaar.

Het verkeersbesluit
Voor de invoering van de inrijverboden is een verkeersbesluit nodig. Een verkeersbesluit kan genomen worden door middel van 2 procedures. Wij kiezen ervoor om de uitgebreide procedure te volgen. Dat betekent dat er eerst een concept verkeersbesluit wordt gepubliceerd waar belanghebbenden op kunnen reageren door het indienen van een zienswijze. De zienswijzen worden vervolgens afgewogen waarna het definitieve verkeersbesluit genomen kan worden. Daar tegen kan dan bij de rechtbank eventueel bezwaar worden aangetekend. We kiezen voor deze vorm omdat we hiermee een beeld verkrijgen van mogelijke bezwaren en de mogelijkheid hebben het besluit eventueel hierop aan te passen. Deze procedure kost meer tijd maar biedt wel meer kans bij eventuele bezwaren in een later stadium. Degenen die een zienswijze hebben ingediend ontvangen ook een gemeentelijke reactie op hun zienswijze.

De doorloop van het verkeersbesluit kan in belangrijke mate de voortgang van het totale proces gaan bepalen. Daarom is het wenselijk dit z.s.m. in gang te gaan zetten in combinatie met het bijbehorende communicatieproces. Nadat de gemeenteraad kennis van dit voornemen heeft ontvangen zal het concept besluit worden genomen en gepubliceerd.

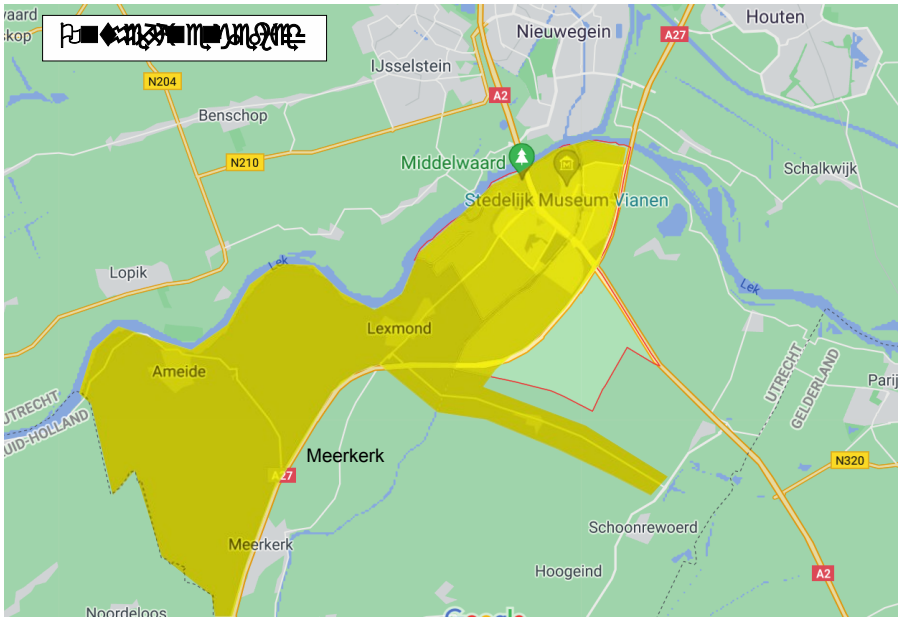
Rondom de publicatie van het concept verkeersbesluit zal uitgebreide communicatie plaats vinden over de problematiek en de reden waarom we tot dit besluit zijn gekomen. Ook zal uitleg over de procedure en de zogenaamde beleidsregels voor de ontheffingen plaats vinden.

Ontheffingen en beleidsregels
Voor "benadeelden" in de directe omgeving wordt het mogelijk een ontheffing aan te vragen. Op dit moment heeft het college de insteek dat deze verstrekt moeten worden aan mensen die een herkomst of bestemming hebben in het gebied waar deze maatregel van toepassing is. In afbeelding 1 is aangegeven welke gebieden daarvoor in aanmerking komen. Uitgangspunt is dat we hier "ruimhartig" mee om gaan voor zover het aanwonenden of werkenden betreft omdat het doel vooral is het externe doorgaande verkeer te weren. We willen het aantal ontheffingen wel beperkt zien te houden aangezien we anders een tekort aan interne capaciteit krijgen om de aanvragen te behandelen en daar extra capaciteit voor benodigd zou zijn wat kan leiden tot extra afhandeltijd en extra kosten tot gevolg heeft. Daarnaast moet voorkomen worden dat door het te ruim verstrekken van ontheffingen verkeer bewust van deze route gebruik gaat maken.

In de beleidsregels wordt nader gespecificeerd aan welke voorwaarden men moet voldoen om in aanmerking te komen voor een ontheffing. Nadat het definitieve verkeersbesluit is genomen en de beleidsregels en aangepaste legesverordening zijn vastgesteld zal communicatie over de aanvraagprocedure plaats vinden. Dit zal een digitaal proces zijn vergelijkbaar aan de aanvraag van parkeervergunningen.

Naast het aanvragen van een algemene ontheffing zal het ook mogelijk worden een dagontheffing aan te vragen.

Om de kosten te kunnen dekken wordt een prijs van 15 euro voor een volwaardige ontheffing (5 jaar geldig) en 2,50 euro voor een dagontheffing gehanteerd. U dient hierover nog een besluit te nemen via vaststelling legesverordening in december dit jaar. De tarieven wijken af van de begroting 2022 waarin staat vermeld dat de tarieven in legesverordening kostendekkend dienen te zijn. Er wordt hiervan afgeweken om het draagvlak voor de maatregel te vergroten.



Afbeelding 1: het ontheffingengebied

Handhaving
Het succes van de invoering van inrijverboden is in belangrijke mate afhankelijk van een goede communicatie maar ook zeker een goede handhaving. De potentiële sluipers dienen goed geïnformeerd te worden over de onmogelijkheden om nog door Vianen naar Lexmond te gaan sluipen vlak voor en na invoering van de verboden. Dat betekent dat er eerst een periode van waarschuwing (bijvoorbeeld een maand) zal plaats vinden om de reguliere sluiper te wijzen op de verboden. Dit waarschuwen kan door middel van informatieborden, flyers, waarschuwingen e.d. plaats vinden. Na een nog nader te bepalen periode van waarschuwen kan dan over gegaan worden tot de daadwerkelijke handhaving met verbalisering. Hierbij is het vooral van belang in de beginperiode (ook een periode van een maand) een "handhavingssignaal" af te geven waarna afschaling kan plaatsvinden en er vooral steekproefsgewijze handhaving kan plaatsvinden. In 2022 zal de extra inzet van handhaving uit het project worden betaald. Voor 2023 wordt overwogen dit in de Kadernota van 2023 op te nemen.

Communicatie
In samenwerking met de communicatiemedewerkers van de gemeente wordt op basis van een nog up te daten communicatieplan uitgebreide voorlichting en informatie verstrekt via de reguliere media zoals krant, website en social media rekening houdende met de covid-richtlijnen.

Wij gaan er van uit u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Vijfheerenlanden,

de secretaris,

Signed By: n.van.ameijde@vijfheerenlanden.nl
10/11/2021 20:45:24 CET
ID: 51cebada-5da1-402b-a0f5-8420bf0737be
Auth: Consent

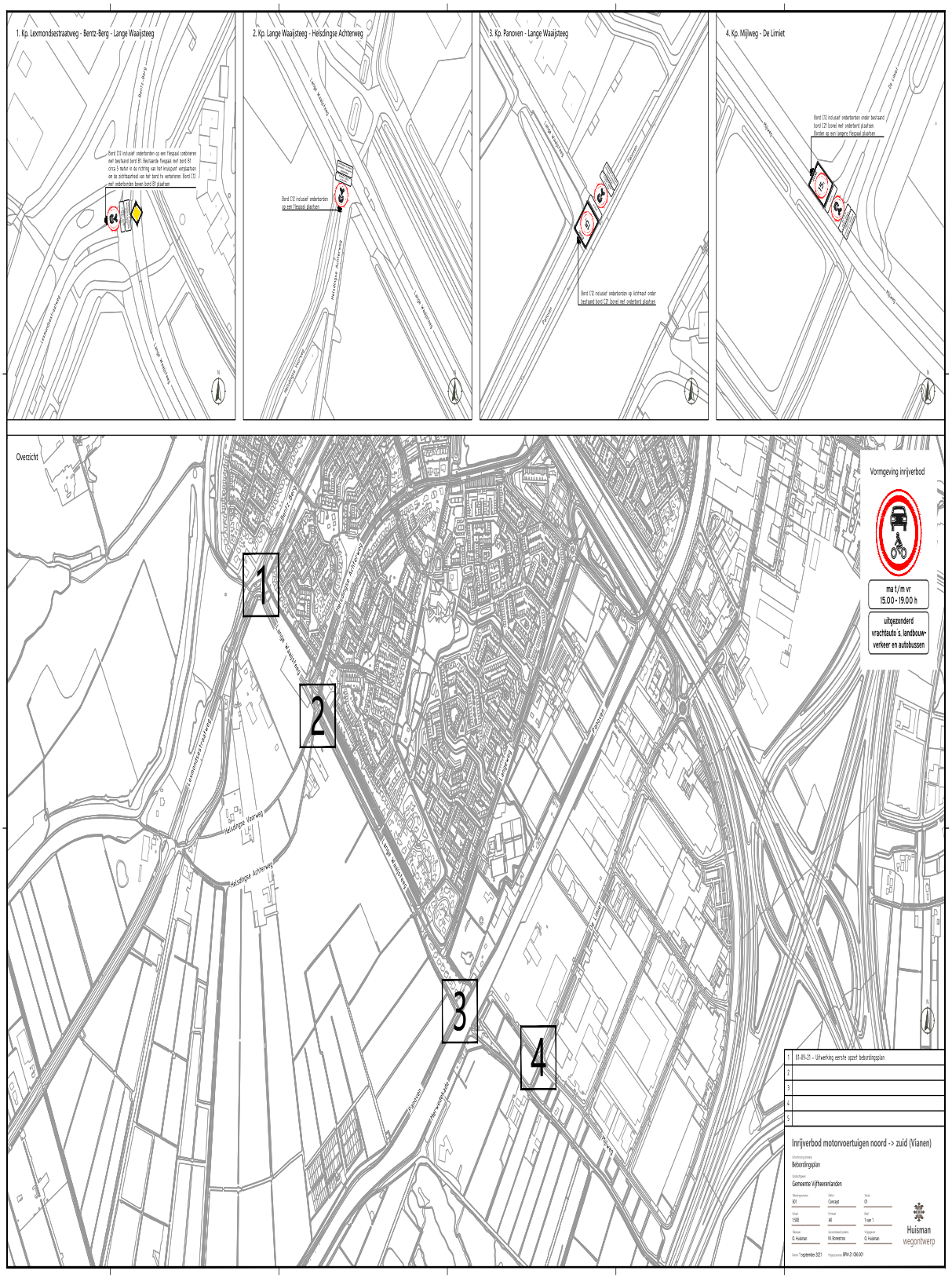
N. (Nanette) van Ameijde-Poortman

de burgemeester,

Signed By: s.frohlich@vijfheerenlanden.nl
10/11/2021 23:06:00 CET
ID: 51cebada-5da1-402b-a0f5-8420bf0737be
Auth: Consent

S. (Sjors) Fröhlich

Bijlage 1: Locaties met inrijverboden



Afbeelding 2: de locaties met de inrijverboden