

Oplegnotitie onderzoek sluipverkeer

Aan : College van B&W Vijfheerenlanden
Gemeenteraad Vijfheerenlanden
Betreft : Bijlage 1b. College- en raadsvoorstel zaak 116957
Datum : 21 april 2020

Onderzoek sluipverkeer gemeente Vijfheerenlanden

In april 2019 heeft het college van Vijfheerenlanden besloten om in te zetten op een dynamisch en duurzaam plan voor het weren van sluipverkeer (de raad is hierover op 17 april 2019 per brief geïnformeerd). Besloten is om eerst vast te stellen in hoeverre en in welke mate er sprake is van sluipverkeer op de parallelroutes langs de A2 en A27 in de gemeente Vijfheerenlanden.

Onderzoeken

In de 2^e helft van 2019 is een kentekenonderzoek uitgevoerd. Aan de hand van camera's met kentekenherkenning is data verkregen over de herkomst- en bestemmingsgebieden van het verkeer op het lokale wegennet van de gemeente Vijfheerenlanden.

Adviesbureau Arane Adviseurs heeft vervolgens de omvang van het sluipverkeer in beeld gebracht en geadviseerd over de haalbaarheid en effectiviteit van voorgestelde eerste oplossingsrichtingen.

De resultaten van deze onderzoeken zijn diverse keren besproken in een ambtelijk expertteam waarin de gemeente Vijfheerenlanden, Rijkswaterstaat Midden Nederland, Provincie Utrecht en het Waterschap Rivierenland zijn vertegenwoordigd. Ook de oplossingsrichtingen en vervolgacties zijn door het expertteam gezamenlijk opgesteld.

In deze oplegnotitie zullen we beknopt stilstaan bij de analyses, de belangrijkste bevindingen en conclusies en eerste kansrijke oplossingsrichtingen uit het definitieve rapport onderzoek sluipverkeer Vijfheerenlanden. Vervolgens doen we een voorstel voor het vervolg van het project sluipverkeer. Dit voorstel voor het uitwerken van oplossingsrichtingen in een maatregelenplan maakt onderdeel uit van het college- en raadsvoorstel in zaak 116957.

Aanpak

In het onderzoek zijn de volgende stappen doorlopen:

1. *Een analyse van de verkeersafwikkeling op de snelwegen A2/A27*
Hieruit is een karakteristiek beeld van de ochtend- en avondspits herleid: In de ochtendspits is er zowel op de A2 als de A27 vertraging in de richting van zuid

naar noord. De avondspits zorgt voor vertraging in de richting van noord naar zuid op zowel de A2 als de A27.

2. *Selectie van routes die door het sluipverkeer worden gebruikt*

Samen met het expertteam zijn de resultaten van het kentekenonderzoek beoordeeld en is een selectie gemaakt van 4 groepen (van routes) op het lokale wegennet van de gemeente Vijfheerenlanden waar gemiddeld (over de tien spitsen in de meetperiode) voldoende sluipverkeer aanwezig is voor nadere analyse.

* Er is voor de route tussen Lexmond en Noordeloos, via het Lakerveld en de kern Meerkerk, geconstateerd dat er geen structureel sluipverkeer aanwezig is. Er is alleen sprake van sluipverkeer op de routes in en rondom Meerkerk bij incidenten en calamiteiten op de A27. Daarom is deze route niet verder meegenomen in het onderzoek.

3. *Nader onderzoek naar de oorzaken en omvang van de problemen*

Hieronder staan de belangrijkste bevindingen en conclusies per groep weergegeven.

4. *Eerste oplossingsrichtingen voor het beperken van sluipverkeer*

Hieronder staan de eerste oplossingsrichtingen die met het expertteam zijn besproken weergegeven.

Bevindingen, conclusies en oplossingsrichtingen

Per groep zijn de belangrijkste bevindingen, conclusies en eerste oplossingsrichtingen samengevat:

Groep 1: Sluipverkeer naar aansluiting Lexmond (A27) richting het zuiden (avondspits)

De oorzaak van het sluipverkeer heeft een relatie met knelpunten op de A27 bij het Merwedekanaal, waar de snelweg van 3 naar 2 rijstroken gaat, en bij Lexmond, waar het sluipverkeer zorgt voor invoegproblemen ter hoogte van de toerit Lexmond op de A27.

Op de route van de afrit A2 (motel) Vianen – via de Bentz-Berg, Lexmondsestraatweg, Oude Rijksweg en Lakerveld – naar de oprit A27 Lexmond is er sprake van dagelijks sluipverkeer met hoge intensiteiten. De hoeveelheid sluipverkeer op deze route is afhankelijk van de filelengte op de A2. In een gemiddelde avondspits maken er 400-500 sluipers per uur gebruik van deze route (met piekmomenten van 650 vtg/uur). Op de route van afrit A27 Vianen – binnendoor via Stuartweg, Westelijke Parallelweg, Langeweg, Lange Waaijsteeg naar de Lexmondsestraatweg – naar de oprit A27 Lexmond zien we nog eens gemiddeld 50-150 sluipers per uur (ook hier pieken van 250-300 vtg/uur). De sluiproutes zijn in de spits aantrekkelijk, de automobilisten ondervinden weinig vertraging. De route van afrit A2 Vianen naar oprit A27 Lexmond in de avondspits 4-5 minuten sneller dan de snelweg. De route vanaf de afrit A27 Vianen is concurrerend met de snelweg, hier hebben de automobilisten slechts 1 minuut reistijdwinst.

Kortom, de problematiek op de routes van groep 1 is groot en structureel. De sluiproutes zijn in de spits té aantrekkelijk. Het doel van de oplossingsrichtingen is gericht op het minder aantrekkelijk maken van de sluiproute en het oplossen van het knelpunt ter hoogte van de toerit Lexmond. De **oplossingsrichtingen** (inclusief aandachtspunten) zijn als volgt:

- *Toeritdosering bij de oprit A27 Lexmond* zodat er een vertraging op de sluiproute wordt ingebouwd. Bovendien zorgt het ervoor dat de instroom bij de oprit wordt verminderd, daarmee kan de congestie op de A27 verminderen. Een aantal aandachtspunten zijn: activeren van alternatieve sluiproutes (Lakerveld, kern Meerkerk), doorstroming van het openbaar vervoer op de toerit Lexmond, aansturing van toeritdosering door Rijkswaterstaat vanuit de verkeerscentrale van Midden-Nederland.
- *Instroom beperken op de afrit A2 Vianen richting de sluiproute (Bentz-Berg)* door de regel-instellingen van het verkeerslicht (beperkt) aan te passen zodat er relatief minder groentijd wordt gegeven aan deze richting. Aandachtspunten hierbij zijn: hinder voor niet-sluiipers, activeren van alternatieve sluiproutes (Monnikenhof), het kruisen van langzaam verkeer routes.
- *Informatiestrategie op A2 en op de sluiproute* door tonen van dynamische informatie over reistijden (en vertraging). Hiermee worden de weggebruikers geïnformeerd dat de reistijd over het lokale wegennet niet sneller is dan via de snelweg met als doel dat de gewoontesluiipers in het vervolg voor de A27 zullen kiezen.
- *Extra reistijd vertragende maatregelen op de route tussen Vianen en Lexmond* door het inbouwen van een doseerpunt (bv. op de rotonde Lakerveld/Oude Rijksweg of halverwege de route tussen Vianen en Lexmond). Hierdoor kan de toeritdosering op aansluiting Lexmond langer zijn werk doen en kan de wachtrij op de toerit in bedwang gehouden worden. Aandachtspunten hierbij zijn: hinder voor niet-sluiipers, activeren van alternatieve sluiproutes, doorstroming van het openbaar vervoer, bereikbaarheid van de hulpdiensten (en tankstation).

Groep 2: Sluipverkeer naar aansluiting Vianen (A27) richting het noorden (ochtendspits)

De oorzaak van het sluipverkeer heeft een relatie met samenvoeging van de A2 naar de A27. Dit zorgt echter lang niet in alle ochtendspitsen voor vertraging. Het dag-tot-dag verschil in hoeveelheden sluipverkeer is groot. Bovendien is de frequentie van het sluipverkeer beperkt.

Op de route van afrit A2 Zijderveld – via Graaf Huibertlaan, Tienhovenseweg, Autenasekade, Breede Sticht, Hoefslag en Berchmansweg – naar oprit A27 Vianen zit snelwegverkeer dat het knelpunt bij de samenvoeging A2/A27 vermijdt (gemiddeld 50-100 sluiipers per uur in de ochtendspits). Door vertraging op zowel de snelweg als het lokale wegennet zijn de routes in reistijd concurrerend. De route van de Graaf Huibertlaan naar A27 Vianen is onderdeel van de voorgaande sluiproute. Echter is een deel van dit verkeer ook herkomstverkeer uit het achterland dat ervoor kiest om 'later naar de snelweg' te gaan. Voor de routes van de Prijsseweg en Lekdijk naar de oprit A27 Vianen geldt idem dito dat dit verkeer is dat ervoor kiest om 'later naar de snelweg' te gaan. Het aandeel sluipverkeer is in de ochtendspits op deze routes gemiddeld 100-150 voertuigen per uur.

Kortom, de problematiek op deze sluiproutes is op dit moment situatieafhankelijk en beperkt; zowel in hoeveelheden als in frequentie van optreden¹. De huidige **oplossingsrichtingen** zijn gericht op het informeren van het verkeer:

- *Informatiestrategie op de A2 en op de sluiproute* door tonen van dynamische informatie over reistijden (en vertraging). Hiermee worden de weggebruikers geïnformeerd dat de reistijd over het lokale wegennet niet sneller is dan via de snelweg.

In de toekomst, bij een eventuele groei van het sluipverkeer op de routes, is het mogelijk om het systeem uit te breiden met:

- *Selectieve toegang* met camerabewaking in de spits zodat de route voor iedereen fysiek bereikbaar blijft (buiten de spits). Hiermee wordt alleen het sluipverkeer geweerd. Een alternatief is een dynamische doseerinstallatie met camerabewaking, hiermee kan er op basis van de situatie op de A2, een vertraging worden ingebouwd op de sluiproute. Een laatste alternatief is een fysieke knip voor personenverkeer, bijvoorbeeld door middel van een bussluis. Dan blijft de route toegankelijk voor openbaar vervoer (en eventueel landbouwverkeer).

Groep 3: Sluipverkeer door knelpunten A2 richting het zuiden (avondspits)

De oorzaak van het sluipverkeer heeft een relatie met de verkeersnelpunten op de A2 tussen Zaltbommel en knooppunt Deil en de doorstroming op de aansluiting Culemborg. Bij vertraging op de A2 neemt het sluipverkeer de aansluiting bij Culemborg. De rotonde op de aansluiting loopt vast en dit slaat terug op de A2. Bij knelpunten op de snelweg neemt het sluipverkeer door het achterland toe over wegen die normaal niet door doorgaand verkeer gebruikt worden. Het sluipverkeer neemt de afrit Zijderveld om via de Kerkweg en Stokvisweg de file op de A2 te vermijden (in de avondspits gemiddeld 30-60 sluipers per uur).

Op de routes van de afrit A27 Vianen en de afrit A2 Zijderveld naar Prijsseweg (via Kerkweg en Diefdijk) zit herkomstverkeer uit het achterland dat ervoor kiest om 'eerder van de snelweg' te gaan. Het aandeel sluipverkeer is in de avondspits – opgeteld voor beide routes – gemiddeld 70-130 voertuigen per uur. Een deel van dit verkeer rijdt hier dagelijks, ongeacht de situatie op de A2. Er treedt nauwelijks vertraging op waardoor het een betrouwbare route voor woon-werkverkeer is.

Kortom, de oorzaak van het sluipverkeer ligt bij problemen op de A2. Een lange-termijn oplossing is de aanpak van 'A2 Deil-Vught' door Rijkswaterstaat. Deze **oplossingsrichtingen** zijn erop gericht om de oorzaak van het sluipverkeer weg te nemen:

- *Het voorkomen of stremmen van de filegolven* die bij Waardenburg ontstaan. Daarvoor is onderzoek naar het ontstaan en het gedrag van filegolven vanaf Waardenburg nodig. Aandachtspunt hierbij is: afhankelijkheid van (samenwerking met) Rijkswaterstaat Zuid-Nederland.

¹ Ter vergelijking: bij de aanpak van het sluipverkeer 20 jaar geleden zijn er in Hagestein hoeveelheden sluipverkeer gemeten met factor 3 ten opzichte van de huidige metingen.

- *Infrastructurele aanpassing van de aansluiting bij Culemborg.* Daarvoor is onderzoek nodig naar de afstroom van de rotonde en het probleem bij de aansluiting Culemborg. Naar verwachting zal hierdoor het sluipverkeer op wegen als de Kerkweg verminderen. Aandachtspunt hierbij is: samenwerking/afstemming met andere wegbeheerders als Rijkswaterstaat Zuid-Nederland, provincie Gelderland en gemeente Culemborg.

Groep 4: Sluipverkeer Leerdam

De oorzaak van het sluipverkeer heeft een relatie met de congestie op de A2 (knelpunten bij Waardenburg en Culemborg). Er is dagelijks in de avondspits congestie op de A2, door de redelijk beperkte vertraging is de sluiproute tussen de afrit A2 Zijderveld en de N848 een aantrekkelijk alternatief. In de avondspits (noord-zuid) maken er gemiddeld 50-100 sluipers per uur gebruik van de route. Voor de ochtendspits (zuid-noord) is het aandeel sluipverkeer op de route gemiddeld 30-60 voertuigen per uur. Als gevolg van de mogelijke vertraging die men zou kunnen oplopen bij de spoorwegovergangen valt de gemiddelde vertraging op deze route mee. Er is echter geen *directe* relatie gezien tussen de hoeveelheid sluipverkeer op de route en de hoeveelheid congestie op de A2. Het was door de locaties van de kentekencamera's niet mogelijk om de oorzaak van het sluipverkeer op de N848 te achterhalen. Het is onduidelijk of dit herkomst/bestemmingsverkeer is dat naar het gebied ten noorden of ten zuiden van de A15 rijdt of dat het verkeer is dat van/naar de A15 rijdt.

Kortom, het onderzoek heeft voor deze route helaas onvoldoende inzichten gegeven in de oorzaak van het sluipverkeer. De hoeveelheid sluipverkeer is beperkt en zorgt ook niet voor grote vertragingen op de route. Er is nader onderzoek nodig, zeker ook over de toekomstige situatie in Leerdam (ontsluiting i.r.t. woningbouwontwikkelingen). Daarom is er voor deze sluiproute geen concrete oplossingsrichting benoemd. Feit blijft wel dat er in Leerdam een lokaal probleem ontstaat door overbelasting van de wegen rond de spoorwegovergangen. In aanvullend onderzoek kan gekeken worden naar de mogelijkheden om met een doseerregeling de kritische wegvakken (rotondes) rond de overgangen vrij te houden en wachtrijen te verdelen over meerdere kruispunten.

Vervolg

Het definitieve rapport sluipverkeer is de afronding van het onderzoek sluipverkeer. Nu de hoeveelheden en frequentie van het sluipverkeer op routes in de gemeente Vijfheerenlanden in beeld zijn gebracht, en er eerste oplossingsrichtingen zijn geschetst, werken we richting de volgende fase: het ontwerpen van een maatregelenplan.

Hier doen we een voorstel voor welke oplossingsrichtingen basis zouden moeten zijn van een uitwerking in een maatregelenplan. Voorop staat dat dit een eerste stap is in het beheersbaar maken van het sluipverkeer. De oplossingsrichtingen zijn passend bij de nu geconstateerde problematiek. Er is vastgesteld dat de nut en noodzaak niet voor alle routes nu even groot is om direct vervolgstappen te zetten. We sluiten hiermee niet uit dat er in de toekomst mogelijk op alle beschreven routes aanvullende maatregelen nodig zijn. Tijdens de werkzaamheden aan de A27 (vanaf 2022) zal bijvoorbeeld de druk op de onderzochte sluiproutes, en potentiële nieuwe sluiproutes, toenemen. Door Rijkswaterstaat zal een nulmeting worden gemaakt om te bepalen hoe ze maatregelen kunnen gaan uitvoeren op basis van de te verwachten problemen op de A27 (voor de hele route tussen Houten en Hooipolder). Bovendien is de voorspelling dat ondanks de

verbreding van 3 naar 4 rijstroken van de A27 bij Lexmond, het knelpunt van de versmalling zal aanblijven. Daarom is het in het ontwerpen van een maatregelenplan ook van belang om (waar mogelijk) rekening te houden met de toekomstbestendigheid van de maatregelen. Er wordt gekeken waar mogelijk rekening kan worden gehouden met de toekomstige ochtendspits en sluipverkeer door calamiteiten (op o.a. Lakerveld en Kerkweg).

Het expertteam heeft op basis van de resultaten gekeken naar een logisch vervolg per groep. Hieronder wordt uitgelegd welke routes wel en welke routes niet om directe uitwerking van de oplossingsrichtingen in een maatregelenplan vragen:

- Voor de route van Vianen naar Lexmond (groep 1) adviseren we om in te zetten op het z.s.m. uitwerken van de oplossingsrichtingen tot een maatregelenplan. De problematiek is groot en vraagt om maatregelen. De totale oplossing voor deze route dient verschillende maatregelen te bevatten, zodat er aan meerdere 'knoppen' tegelijkertijd gedraaid kan worden. In de uitwerking moet er aandacht zijn voor neveneffecten (bijvoorbeeld verschuiving van het sluipverkeer naar andere lokale wegen), deze kunnen leiden tot aanvullende maatregelen. Bij het maatregelenplan is er afstemming nodig met Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid en Midden-Nederland (i.v.m. aansturing vanuit verkeerscentrale), Waterschap Rivierenland en Provincie Utrecht.
- Voor het sluipverkeer naar de aansluiting Vianen A27 (groep 2) is de nut en noodzaak van het nu inzetten op maatregelen onvoldoende aangetoond. De effectiviteit van de oplossingsrichtingen is beperkt in relatie tot de hoeveelheid en frequentie van het sluipverkeer. Er wordt wel geadviseerd om het sluipverkeer te blijven monitoren zodat er eventueel in de toekomst maatregelen genomen kunnen worden. De eerste maatregel waaraan dan gedacht kan worden is het plaatsen van statische- en dynamische informatieborden, waarmee wordt aangegeven dat het rijden over het lokale wegennet niet sneller is dan over de A2.
- Voor het sluipverkeer door knelpunten op de A2 (groep 3) geldt dat de problemen ontstaan door de filegolven die vanuit Waardenburg komen. Er wordt geadviseerd om nader onderzoek te doen naar de mogelijkheid van het oplossen van deze filegevolgen, zodat de filelengte substantieel korter wordt. Ook moeten de oplossingsrichtingen voor de rotonde (infrastructurele aanpassing) bij Culemborg onderzocht worden. Bij deze vervolgacties is afstemming nodig met andere wegbeheerders zoals de gemeente Culemborg, de Provincie Gelderland en Rijkswaterstaat Zuid-Nederland. De acties kunnen mogelijk dit jaar al opgestart worden. De huidige leden van het expertteam – Rijkswaterstaat Midden-Nederland (doorstroming A2), provincie Utrecht (aansluiting N484 op A2) en Waterschap Rivierenland (sluipverkeer Kerkweg) – dienen hierin ook betrokken te blijven.
- Tot slot heeft de oorzaakanalyse van het sluipverkeer in Leerdam (groep 4) met de beschikbare gegevens te weinig opgeleverd. In afstemming met de visievorming op de lange-termijn ontsluiting van Leerdam (in het kader van woningbouwontwikkelingen) kan bepaald worden of nader onderzoek naar de herkomsten/bestemmingen van het verkeer en de afwikkeling van het verkeer de spoorwegovergangen in Leerdam nu nodig is. Bij dit nader onderzoek is het gewenst afstemming te zoeken met omliggende gemeenten, de provincie Utrecht en Gelderland, het Waterschap Rivierenland en de betreffende regiodiensten van Rijkswaterstaat.

De genoemde oplossingsrichtingen zijn opgesteld door het ambtelijke expertteam. We moeten daarnaast ook bestuurlijk afkaarten dat de geanalyseerde problemen en oplossingsrichtingen bij alle betrokken wegbeheerders onderkend worden. Dit is van belang om de betrokkenheid van de wegbeheerders te bestendigen. Als eerste stap zal het verzoek aan de leden van het expertteam zijn om de uitkomsten van het onderzoek met hun bestuurder te bespreken. In een verder uit te werken plan van aanpak voor de volgende fase wordt ook aandacht besteed aan het bestuurlijke traject.

Vooruitblik naar besluitvorming

Het doel is om het college van B&W en de gemeenteraad van Vijfheerenlanden voor de zomer van 2020 te laten besluiten over de te nemen vervolgstappen. Hiervoor is de volgende planning in beeld:

- 07 april 2020: Collegebespreking voorstel sluipverkeer
- 28 april 2020: Collegevergadering besluitvorming voorstel vervolg sluipverkeer
- 19 mei 2020: Commissie RVE voorstel vervolg sluipverkeer
- 11 juni 2020: Raadsvergadering besluitvorming voorstel vervolg sluipverkeer.