

Is een spitssluiting dé oplossing voor sluipverkeer?

De oprit naar snelweg A27 bij Lexmond gaat op gezette tijden op slot.
FOTO: JOHAN WOUTERS/PIX4PROPS



Wat Prinsensbeek kan leren van Vianen en Lexmond

Op één andere plek in Nederland is al een spitssluiting ingevoerd, zoals Breda die ook wil. In de avondspits is het verboden om bij Vianen de A2 af te draaien en bij Lexmond de A27 op te gaan. Hoe gaat het nu op de plek waar inwoners soms tien minuten moesten wachten om hun wijk uit te komen?

HENK STRIKKERS

Amaliastein is een jarennegentigwijk zoals er zoveel zijn in Nederland. Huizen in zandsteen, puntdaken, felgekleurde houten kozijnen. John Gijsberts zit op zijn knieën het onkruid uit zijn voortuin weg te halen. André Jansen hangt over het houten tuinhok. Ze kletsen wat in het middagzonnetje.

„Vroeger was het verschrikkelijk”, zegt Jansen. „Er is maar één manier om met de auto uit deze wijk te komen, en dat is via de Bentz-Berg.” Als er file stond bij knooppunt Everdingen, dan stond de Bentz-Berg vol met sluipverkeer, herinnert Jansen zich.

Die Bentz-Berg is een oude rijksweg, het voormalige tracé van de A27, voordat knooppunt Everdingen werd geopend. „Onze jongeren moesten die weg oversteken als ze naar een

sportclub wilden. We hebben hier weleens op een woensdagmiddag geteld: drieduizend voertuigen in een paar uur. Dan stond je daar gemakkelijk tien minuten te wachten als fietser.” „En als automobilist ook”, vertelt Gijsberts. „Je kwam gewoon de wijk niet uit.”

‘We zijn het zat’

Jansen werd lid van ‘het comité’, zoals hij het noemt. „Er moest gewoon iets gebeuren aan die weg. Dit kon niet langer zo.”

Wekelijks worden er tweehonderd tot driehonderd boetes

VERVOLG VAN PAGINA 3

Er werd van alles geprobeerd. In de jaren 90 werden er al roadblocks in de weg geplaatst. Dat zijn piramides die uit de grond omhoog kwamen om het verkeer te reguleren. „Maar dat was niks”, zegt Jansen. „Je wil niet weten hoeveel auto’s daar schade op gereden hebben.”

In 2015 hingen de bewoners van Amaliastein een groot spandoek op. Een noodkreet aan de gemeente om in te grijpen. Toenmalig gemeenteraadslid Joop van Montfoort van de PvdA was erbij. Hij is verkeerskundige. ‘We zijn het zat’, was de boodschap.

Sinds 2022 is Van Montfoort wethouder mobiliteit in de gemeente Vijfheerenlanden, waar Vianen en Lexmond toe behoren. Daarmee werd hij verantwoordelijk voor het dossier sluipverkeer. „Als verkeerskundige ben je dan in eerste instantie geneigd om die weg onaantrekkelijk te maken. Met die roadblocks, bijvoorbeeld. Drempels. Snelheid verlagen. Maar mensen rijden dan gewoon één straatje om. Als het stilstaat op de snelweg stuurt je navigatie je dwars door onze dorpen.”

Google Maps, Flitsmeister en andere apps vormen de basis van de problematiek, daar is Stephan Schrijvers (projectleider inrijverboden) wel van overtuigd. „De grote vraag is: doen die navigatiesystemen wel wat wij willen? Ja, ze leiden ons zo snel mogelijk van A naar B. Heel veel mensen volgen blind die app als ze ergens komen waar ze nog nooit zijn geweest. Ze weten niet eens dat ze sluipverkeer zijn. Je kunt het ze moeilijk kwalijk nemen.”

Een oplossing die echt werkt

„Wat die navigatiesystemen doen, is in ieder geval niet het beste voor heel veel omwonenden”, zegt wethouder Van Montfoort. Iedereen heeft een bepaalde overlast te dulden, maar hij raakte er de afgelopen jaren wel van overtuigd dat er stevig ingegrepen moest worden op de Bentz-Berg.

„Het was een te grote aantasting van de leefbaarheid”, zegt hij. „Mensen konden hun wijk simpelweg niet meer in of uit. Kinderen konden niet oversteken. Klanten konden niet bij ondernemers komen. De bereikbaarheid voor hulpdiensten stond onder druk. Het was te veel. Er moest een oplossing komen die echt werkt.”

Maar hoe doe je dat? „We hebben eerst heel veel onderzoeken gedaan”, zegt projectleider Schrijvers. „We hebben een tijdlang alle kentekens geregistreerd die op de weg reden. Die hebben we gekoppeld aan de database van de Rijksdienst voor het Wegverkeer, waardoor we konden zien waar die auto’s vandaan kwamen.”

Het leerde Vijfheerenlanden een aantal dingen. „Het probleem was er vooral in de avondspits”, zegt Schrijvers. „Dan wordt de A27 twee- in plaats van driebaans, waardoor het druk wordt vlak voor Lexmond.” In de ochtendspits, wanneer het vooral richting Utrecht druk is, speelt dat probleem niet.

„En we hadden nu zwart-op-wit dat veel verkeer op de Bentz-Berg en



Links: camera's registreren of chauffeurs zich aan het verbod houden. FOTO'S JOHAN WOUTERS/PIX-4PROFS

Rechts: sluipverkeer was omwonenden al jaren een doorn in het oog. ARCHIEFFOTO WILLIAM HOOGEVLEING

Rechts: de vier wegen die Breda (deels) wil afsluiten. Daarnaast: de spitssluitingen bij Lexmond.

ILLUSTRATIES KERSTIN ZABRANSKY EN GEMEENTE VIJFHEERENLAND

de Oude Rijksweg hier niet thuis hoorde”, zegt hij. „Dat waren geen automobilisten uit de buurt die iets in een van de dorpen te zoeken hadden, het waren mensen uit heel Nederland.”

Heel soepel

„We hebben een brief aan alle inwoners geschreven”, vertelt Van Montfoort. „Dat we met de resultaten van dit onderzoek in ons achterhoofd inrijverboden wilden instellen. We hebben vier informatieavonden gehouden, waarbij iedereen welkom was en mocht vertellen hoe hij erover dacht.”

„We zijn redelijk voortvarend begonnen”, zegt hij. „Dit doen we zo, dat doen we zo, we gaan dit op deze manier regelen. Maar tijdens die info-avonden kwamen mensen met zaken waar we zelf nog niet echt over hadden nagedacht.”

„Een voorbeeld”, zegt projectleider Schrijvers. „We hadden eerst een cirkel getrokken en gezegd: deze ondernemers krijgen een vrijstelling. Toen

‘Heel veel automobilisten weten niet eens dat ze sluipverkeer zijn. Ze volgen gewoon hun navigatie’

– Stephan Schrijvers

kwamen er bij die avonden ondernemers die ook wel een goed verhaal hadden. Nog een cirkel getrokken. Totdat iemand opeens zei: waarom geven we niet alle ondernemers uit de gemeente een ontheffing? Toen dachten we: ja, waarom niet?”

„We zijn eigenlijk heel soepel”, zegt wethouder Van Montfoort. „Iedere inwoner van de gemeente krijgt een ontheffing voor het inrijverbod voor al zijn of haar auto’s, plus een vrij in te vullen kenteken. Dat kan een mantelzorger zijn, een oppasoma, noem maar op. Ondernemers kunnen bovendien elke dag kentekens aanmelden die een ontheffing krijgen. Ik weet dat er een garagehouder is die iedere dag alle kentekens van zijn klanten voor de dag erna invoert. Prima toch? Dat is geen sluipverkeer.”

Rijk word je er niet van

Op 1 juli 2024 is het zover. De camera’s gaan aan, het inrijverbod gaat in. Wie zonder ontheffing vanuit de richting Vianen bij Lexmond de snelweg opschiet, wordt bekeurd en moet 129 euro betalen. Wie denkt: lekker cashen voor Vijfheerenlanden, komt bedrogen uit. Van Montfoort: „De bekeuring wordt uitgedeeld door het Centraal Justitieel Incassobureau en de inkomsten gaan dus naar het Rijk.”

Rijk wordt de gemeente er dus niet van. „Reken maar na”, zegt wethouder Van Montfoort. „Anderhalf jaar aan ambtelijke voorbereiding. Er is niets geautomatiseerd, omdat we het nauwkeurig willen doen.” Dat betekent dat iedere ochtend een boa kijkt naar alle geflitste voertuigen van een dag ervoor. „Laatst kreeg ik nog bericht dat er een auto achterop een takelwagen was geflitst”, zegt Van Montfoort. „Als we dat automatisch zouden doen, had die eigenaar onterecht een boete gekregen.”

Het enige geld dat de gemeente



uitgeschreven voor het negeren van de spitssluiting



krijgt is de 3 euro die mensen betalen voor een dagontheffing, omdat ze aan het einde van de middag of het begin van de avond in Lexmond of Vianen moeten zijn. „Ik denk ook dat het op de langere termijn niet mogelijk is om alles gratis te houden”, zegt Van Montfoort. „Je moet dan toch iets van leges gaan vragen.”

Van de ongeveer twee- tot driehonderd boetes die nog wekelijks worden uitgeschreven, ziet de gemeente dus weinig terug. Wel ziet projectleider Schrijvers een dramatische afname in het sluipverkeer. Hij pakt er een grafiek bij. Waar er eerst tussen de 1000 en 1100 motorvoertuigen per uur passeerden, zijn dat er nu nog maar zo'n 400. Dat is een daling van meer dan 60 procent.

Andere gemeenten willen ook

Dat gaat rond in bestuurlijk Nederland. „Er zijn hier al vijftien gemeentes komen kijken die iets soortgelijks willen”, aldus Van Montfoort. „Breda

ook”, bevestigt Schrijvers. „En ook in onze gemeente komen er regelmatig verzoeken van inwoners of we hun straat niet zo kunnen aanpakken”, zegt Van Montfoort.

„Maar we gaan daarbij niet over één nacht ijs. Er is er nu een waarbij we ook zo'n onderzoek zijn opgestart, waarbij we alle verkeersdeelnemers tellen. Dat is voor het Openbaar Ministerie ook een voorwaarde om hieraan mee te werken. En je moet als gemeente een officieel verkeersbesluit nemen, waartegen weer bezwaar en beroep mogelijk is. Het duurt dus wel heel even voordat je alles geregeld hebt.”

Dat zien André Jansen en John Gijsberts bij hun tuinhokje ook. „Het heeft heel lang geduurd”, zegt Jansen. „Eigenlijk al sinds deze wijk is gebouwd is het sluipverkeer een probleem. Maar het nu is veel minder druk geworden. Van mij krijgt de wethouder tweehonderd punten. Hier staan twee heel tevreden burgers.”

‘Waar je de grens legt, is politieke keuze’

In de basis is de situatie in Prinsenbeek en Vijfheerenlanden hetzelfde, zegt verkeerskundige Jeroen Weppner van Breda University of Applied Sciences (BUas). „Het gaat om sluipverkeer van mensen die geen bestemming hebben in het dorp, maar erdoorheen rijden omdat ze de snelweg mijden. Die automobilisten wil je eigenlijk op de snelweg hebben.”

In Vijfheerenlanden hebben ze dit probleem al decennia, weet Weppner. „Het is een van de drukste snelwegknooppunten van Nederland. De A27 tussen Breda en Utrecht, daar staat elke dag wel file”, zegt hij. „Bovendien is het rivierengebied, waar je maar op een paar plekken het water over kunt steken. Er zijn dus maar een paar routes die je kunt nemen als je wil sluipen.” In Prinsenbeek is de situatie wel wat anders, doordat veel sluipverkeer uit de directe omgeving komt, zegt Weppner. „Het gaat waarschijnlijk vooral om mensen uit Etten-Leur en Zevenbergen. Het zijn er waarschijnlijk driehonderd tot vierhonderd per uur, dat is minder dan in Vijfheerenlanden. Maar wat is te veel? Als de politiek vijftien per uur te veel vindt, is dat te veel.” Je kunt volgens Weppner ook niet alleen naar de cijfers kijken. „Het gaat ook om hoelang mensen moeten wachten, over overlast en leefbaarheid, over hoe goed schoolgaande jeugd op de fiets wegen kan en moet oversteken. Waar je dan de grens legt, is uiteindelijk een politieke keuze.”

Extra ingewikkeld

„De gemeente zal hier al enige tijd onderzoek naar doen, want deze maatregel is best ingrijpend”, zegt Weppner. „Het sluipverkeer gaat immers een andere route rijden, waar het dus ook drukker wordt. Daarbij moet je een ambtelijke organisatie optuigen, je krijgt een hele administratie met ontheffing en camera's en boetes. Wat het extra ingewikkeld maakt in Prinsenbeek is dat je altijd grensgevallen hebt: mensen uit Zevenbergen of Etten-Leur die hun kinderen in Prinsenbeek naar school brengen, bijvoorbeeld. Dat moet allemaal geregeld worden.”

