

Voornemen verkeersbesluit – gemeente Haarlemmermeer – Zwanenburg – Zwanenburgerdijk



Onderwerp: afsluiting gemotoriseerd verkeer op grond van Visie Ringdijk

Nummer: X.2019.07636

Gelet op het volgende:

- Op grond van artikel 15, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 moet een verkeersbesluit worden genomen voor de plaatsing of verwijdering van de in artikel 12 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer genoemde verkeerstekens, alsmede voor onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd.
- De Algemene wet bestuursrecht (AWB) vereist zorgvuldigheid en belangenafweging bij de totstandkoming van besluiten, waaronder verkeersbesluiten. Artikel 3:2 van de AWB schrijft voor dat het bestuursorgaan de nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen vergaart. Naast de belangenafweging bepaalt artikel 3:4 van de AWB dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen.
- Artikel 21 van het BABW bevat voorschriften omtrent de motivering van verkeersbesluiten. Het verkeersbesluit moet in ieder geval weergeven welke doelstelling of doelstellingen met het verkeersbesluit worden beoogd. Daarbij moet worden aangegeven welke van de in artikel 2, eerste en tweede lid van de Wegenverkeerswet 1994 genoemde belangen ten grondslag liggen aan het besluit. Indien tevens andere van die belangen in het geding zijn, wordt voorts aangegeven op welke wijze de belangen tegen elkaar zijn afgewogen.
- Artikel 2 van de Wegenverkeerswet noemt de volgende doelen:
 1. In eerste instantie:
 - a. het verzekeren van de veiligheid op de weg;
 - b. het beschermen van weggebruikers en passagiers;
 - c. het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;
 - d. het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer.
 2. In tweede instantie ook voor:
 - a. het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer;
 - b. het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden.
- Overeenkomstig artikel 24 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) dient overleg te worden gevoerd met de korpschef van de Nationale Politie.
- De vermelde wegen zijn in eigendom, beheer en onderhoud van de gemeente Haarlemmermeer.
- Krachtens artikel 18, lid 1 onder d, van de Wegenverkeerswet 1994 worden verkeersbesluiten genomen door het college van B&W. In het Mandaat-, machtiging en volmachtbesluit Haarlemmermeer 2016 is voor het nemen en intrekken van verkeersbesluiten een ondermandaat verleend aan de cluster- en teammanagers van de cluster B&O (Beheer & Onderhoud).

Overwegingen en motivatie

In 2016 en 2017 heeft de gemeente met meer dan 500 bewoners van alle dorpen aan de Ringvaart gesproken hoe de over wat er verbeterd zou kunnen worden op de Ringdijk. Dit heeft geresulteerd in een Visie op de Ringdijk, die in mei 2017 door de gemeenteraad is vastgesteld (Rv 2017.0011195). Hierin



zijn voorstellen opgenomen om de Ringdijk en de Ringvaart aantrekkelijker, leefbaarder en (verkeers-)veilig(er) te maken. De ambitie voor de ringdijk en ringvaart is verwoord in een viertal uitgangspunten:

- het versterken van de identiteit, historie en herkenbaarheid van de ringdijk en ringvaart;
- het vergroten van de veiligheid en leefbaarheid op de dijk;
- het benutten van kansen voor recreatie en toerisme;
- het verbeteren van de samenwerking tussen verschillende overheden.

Eind 2017 is het Uitvoeringsprogramma Ringdijk en Ringvaart van start gegaan om de in de Visie opgenomen maatregelen uit te voeren. Het programma loopt tot en met 2020.

De Zwanenburgerdijk in Zwanenburg is een van de drukste stukken van de Ringdijk in de gemeente Haarlemmermeer, met ongeveer 5.500 auto's per dag. Met de Visie is een afweging gemaakt welke maatregel het beste past bij welke verkeerssituatie. Voor Zwanenburg is besloten dat een afsluiting van de dijk voor gemotoriseerd verkeer (een 'verkeersknip') de beste verkeersmaatregel is. Met minder gemotoriseerd verkeer ontstaat de mogelijkheid om (een deel van) de Zwanenburgerdijk als 30 km/u-zone met bijhorende fietsstraat aan te leggen. Hiermee wordt dit deel van de dijk verkeersveilig(er) en wordt een prettiger verblijfsklimaat op de dijk gerealiseerd waardoor er kansen voor recreatie en toerisme ontstaan.

Om de locatie van de afsluiting te bepalen is onderzoek gedaan naar een tweetal locaties waarvan vooraf het meeste effect werd verwacht. Het ging om proefafsluiting ter hoogte van de Lindenlaan en één ter hoogte van de Venenweg. Voorafgaand aan het onderzoek zijn de belanghebbenden en belangstellenden op een drukbezochte informatiebijeenkomst op de hoogte gebracht van het onderzoek. Om de resultaten goed te kunnen analyseren heeft eerst een nulmeting plaatsgevonden waarbij op een dertigtal locaties telslangen zijn neergelegd. De proefafsluiting is van start gegaan op 24 november 2018. Per locatie is de weg een maand afgesloten geweest. Voor en tijdens de proef is gesproken met de dorpsraad en met de ondernemingsvereniging. Doel van deze gesprekken was om de eerste resultaten van de proef te bespreken. Mede op basis van deze gesprekken kon tijdens de proef worden ingegrepen indien dat nodig was.

De proef was erop gericht om de effecten van een afsluiting voor gemotoriseerd verkeer op de Zwanenburgerdijk inzichtelijk te maken. Wat gebeurt er met de bijna 5.500 auto's die van de dijk gebruikmaken? Vooraf is bepaald dat de proef is geslaagd als minder dan de helft van het verkeer over de dijk zich verplaatst naar de andere straten van Zwanenburg én daarbij geen straten onacceptabel worden belast. Het Ringdijkbeleid is dan wel specifiek gericht op de dijk, maar het is daarmee geen rechtvaardiging om vervolgens de andere straten in Zwanenburg te belasten met de problematiek die wij op de Ringdijk willen oplossen.

De afsluiting ter hoogte van de Lindenlaan had een positief effect op de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer op de Zwanenburgerdijk. Meer dan 4.000 motorvoertuigen per dag reden niet meer over het stuk van de dijk dat het dichtst bij de afsluiting lag. Ook verderop de Zwanenburgerdijk en ook bij de Lijnderdijk was er een (ruime) daling in het aantal motorvoertuigen. Zoals het verkeersmodel heeft voorspeld is ongeveer de helft van de afname terug te vinden in de wijk achter de dijk. Hoewel vrijwel alle erftoegangswegen onder een aantal van 2.000 motorvoertuigen bleven, was de gevoelde impact bij inwoners groot. Naast de hoeveelheid verkeer, waren er ook veel reacties over verkeer dat tegen de richting in reed, lastig manoeuvrerende vrachtwagens en ondernemers die omzetverlies toerekenen aan de proefafsluiting.

De afsluiting ter plaatse van de Venenweg had ook een positief effect op de afname van het verkeer op de dijk. Bij het meetpunt het dichtst bij de knip was er afname van ruim 4.500 motorvoertuigen per dag. Het meetpunt op de Zwanenburgerdijk tussen de Domineeslaan en Lindenlaan liet een daling van ruim 2.600 motorvoertuigen zien. Effecten op de Zwanenburgerdijk tussen de Dennenlaan en de Iepenlaan en verderop bij de Lijnderdijk zijn nagenoeg vergelijkbaar met de proefafsluiting ter hoogte van de Lindenlaan. Ook bij de afsluiting op locatie Venenweg is niet meer dan de helft van de afname van het verkeer in de achterliggende straten te vinden. Aan de hand van het aantal e-mails en berichten op sociale media werd duidelijk dat deze knip voor veel minder gevoelde impact zorgde dan bij de knip ter hoogte van de Lindenlaan.

Het effect van beide knippen verschilt per saldo niet veel van elkaar. Een knip ter plaatse van de Lindenlaan maakt de dijk tegenover het gemaal Halfweg rustiger, terwijl een knip ter plaatse van de Venenweg de dijk bij bedrijventerrein de Weeren autoluwer maakt. Het effect van een knip bij de Venenweg op de verkeersintensiteit op de Ringdijk is groter gebleken dan we op basis van het verkeersmodel hebben verwacht. Vanuit de omgeving wordt een knip bij de Venenweg ook beter geaccepteerd dan een knip bij de Lindenlaan. Door het grotere verkeerskundige effect in combinatie



met de relatief geringe(re) omgevingsimpact op de achtergelegen wijk kan worden gesteld dat de proef met de afsluiting op ter hoogte van de Venenweg het meest is geslaagd. Als er een knip komt dan geven ook de nood- en hulpdiensten de voorkeur aan deze locatie en ook de dorpsraad en ondernemingsvereniging kiezen de Venenweg boven de Lindenlaan. Het dorp komt bij een afsluiting ter hoogte van de Venenweg minder "op slot" te staan.

Een knip kan op verschillende manieren worden uitgevoerd. 'Hard' met een fysieke afsluiting zoals tijdens de proef met paaltjes of 'zacht' wanneer er bijvoorbeeld met een flitskast gewerkt wordt. Nood- en hulpdiensten hebben aangegeven een voorkeur te hebben voor een zachte variant of een variant met een beweegbare afsluiting. Ook in geval van calamiteiten heeft een 'zachte' afsluiting voordelen. Met daarnaast ook het oog op het gebruik van de weg door (snelle) fietsers is ervoor gekozen om met camera-handhaving te werken. De afsluiting geldt dan voor al het verkeer, met uitzondering van voetgangers, (brom- en snor)fietsers en landbouwverkeer. Nood- en hulpdiensten kunnen (met herkenbare voertuigen) ook door de afsluiting. In beginsel wordt er geen ontheffingsstelsel ingevoerd, maar indien noodzakelijk kan deze wel worden aangevraagd zoals bijvoorbeeld door de vrijwilligers van de brandweer.

Zoals aangegeven wordt met de maatregelen beoogd de verkeersveiligheid te waarborgen en de leefbaarheid en de waarde voor het recreatieve verkeer te verbeteren. De inrichting heeft tevens als doel de cultuurhistorische waarde van de Ringdijk te behouden en verder te versterken.

Het hele evaluatierapport over deze proef-afsluitingen is openbaar. Deze is te vinden op de gemeentelijke website en via www.ringdijk-ringvaart.nl.

Maatregelen (bebording en belijning)

De volgende maatregelen worden getroffen:

1. Het afsluiten van de Zwanenburgerdijk, direct ten oosten van de Venenweg (borden C12 RVV 1990 en onderborden OB55);

Ter vooraankondiging worden deze borden tevens geplaatst op de Zwanenburgerdijk, direct ten westen van de Domineeslaan.

1. Het instellen van een gebod tot het volgen van de rijrichting die op het bord is aangegeven (borden D5 RVV 1990 en onderborden OB54 en OB55) op de volgende locaties:

- a. op de Zwanenburgerdijk, direct ten westen van de Venenweg;
- b. op de Venenweg, direct ten zuiden van de Zwanenburgerdijk.

De aan te brengen bebording en maatregelen staan aangegeven op de bij dit besluit behorende tekening met het nummer 2019-100-201.

Motivering Wegenverkeerswet 1994 (Wvw 1994):

Motivatie van de maatregel geschiedt uit het oogpunt van:

- artikel 2, lid 1a van de Wegenverkeerswet (Wvw) 1994, het verzekeren van de veiligheid op de weg;
- artikel 2, lid 1b van de Wegenverkeerswet (Wvw) 1994, het beschermen van weggebruikers en passagiers;
- artikel 2, lid 1d van de Wegenverkeerswet (Wvw) 1994, het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer;
- artikel 2, lid 2a van de Wegenverkeerswet (Wvw) 1994, het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer;
- artikel 2, lid 2b van de Wegenverkeerswet (Wvw) 1994, het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden.

Door de maatregelen wordt van de belangen genoemd in artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994 er een geschaad, namelijk het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer (lid 1d). Omdat met de herinrichting de verkeersveiligheid en de leefbaarheid, maar ook de waarde voor het recreatieve verkeer worden verbeterd, wegen de met het besluit gediende belangen zwaarder.

Belangenafweging



Bewoners

De maatregelen zijn in het belang van bewoners omdat de verkeersveiligheid en de leefbaarheid worden verbeterd. Bewoners aan het doodlopende gedeelte worden licht geschaad omdat zij een korte omrijdbeweging moeten maken, maar ook voor hen wordt het verkeersveiliger en leefbaarder.

Bedrijven

Door de maatregelen bestaat de kans dat de belangen van bedrijven licht worden geschaad omdat er minder verkeer passeert. Bedrijven kunnen echter ook van de afsluiting profiteren omdat de verkeerssituatie verkeersveiliger en leefbaarder wordt en daarmee aantrekkelijker.

(Doorgaand) gemotoriseerd verkeer

De belangen van (doorgaand) gemotoriseerd verkeer worden door de maatregel geschaad. Zij kunnen hun weg over de dijk niet meer vervolgen. De Ringdijk is echter niet bestemd voor doorgaand verkeer.

Vrachtverkeer

Door de maatregelen bestaat de kans dat de belangen van vrachtverkeer licht geschaad worden. Vrachtverkeer met een bestemming kan deze via een korte omrijdbeweging bereiken.

Landbouwverkeer

De maatregelen hebben geen gevolgen voor landbouwverkeer. Voor deze weggebruikers geldt een uitzondering.

Langzaam verkeer

De maatregelen zijn in het belang van langzaam verkeer omdat de verkeersveiligheid en de leefbaarheid worden verbeterd. Ook zij kunnen gebruik blijven maken van het voor gemotoriseerde verkeer afgesloten weggedeelte.

Openbaar vervoer

De maatregelen hebben geen gevolgen voor openbaar vervoer.

Nood- en hulpdiensten De maatregelen hebben geen gevolgen voor nood- en hulpdiensten. Er is gekozen voor een knip door middel van camera-handhaving en daarmee dus zonder enige fysieke obstakels. In geval van een calamiteit kunnen nood- en hulpdiensten ongehinderd de afsluiting passeren.

Parkeerders

De maatregelen hebben geen gevolgen voor parkeerders.

Algemeen belang

Met de maatregelen wordt beoogd de verkeersveiligheid te waarborgen en de leefbaarheid en de waarde voor het recreatieve verkeer te verbeteren. Dit is in het algemeen belang.

Afweging

Alles afwegende zijn burgemeester en wethouders van mening dat de maatregel in het algemeen belang is en in bijzonder in het belang van bewoners en langzaam verkeer. De belangen van (doorgaand) gemotoriseerd verkeer en die van de gemotoriseerd bestemmingsverkeer worden licht geschaad. De belangen van bewoners en langzaam verkeer wegen zwaarder, omdat er voor doorgaand verkeer een alternatieve route beschikbaar is. De Ringdijk is op grond van de Visie Ringdijk bovendien niet bestemd voor doorgaand verkeer.

Vorbereiding en overleg

De maatregelen komen voort uit een zeer uitgebreid participatietraject dat gevoerd is in het kader van de Visie op de Ringdijk en meerdere bewonersbijeenkomsten voor de bewoners van de Zwanenburgerdijk in Zwanenburg. Daarbij heeft op een tweetal locaties een proefafsluiting plaatsgevonden. Hierover is een uitgebreide rapportage opgesteld. Deze is te vinden op de gemeentelijke website en via www.ringdijk-ringvaart.nl.



Om de rechtstreeks bij het verkeersbesluit betrokken belangen goed af te kunnen wegen verdient het de aanbeveling om, vooral bij complexe en omstreden maatregelen, een voorbereidingsprocedure te volgen. Hiertoe wordt het voorgenomen verkeersbesluit zes weken ter inzage gelegd.

Overleg met de Nationale Politie heeft plaatsgevonden in de Werkgroep Verkeer, waarin de door de korpschef gemachtigde medewerker verkeersadvisering, alsmede de Brandweer en Connexxion, vertegenwoordigd zijn. Op 14-05-2019 is dit besluit behandeld in de werkgroep. De leden van de Werkgroep gaan akkoord met de voorgestelde maatregelen.

Publicatie

Het besluit wordt gepubliceerd in de Digitale Staatscourant.

Besluiten

In overeenstemming met de tekening met het nummer 2019-100-201, die een onderdeel is van dit besluit, wordt besloten tot de volgende verkeersmaatregelen:

1. Het afsluiten van de Zwanenburgerdijk in Zwanenburg, direct ten oosten van de Venenweg door het plaatsen van borden conform model C12 uit bijlage I van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV) 1990 en onderborden OB55;
2. Het instellen van een gebod tot het volgen van de rijrichting die op het bord is aangegeven door het plaatsen van borden conform model D5 uit bijlage I van het RVV 1990 en onderborden OB54 en OB55 op de volgende locaties:
 - a. op de Zwanenburgerdijk, direct ten westen van de Venenweg;
 - b. op de Venenweg, direct ten zuiden van de Zwanenburgerdijk.
3. Dit besluit ter openbare kennis te brengen op 31-5-2019.

Burgemeester en Wethouders van Haarlemmermeer

namens dezen,

de gemeentesecretaris,

voor deze,

de teammanager Vakdisciplines,

M.Koster

Terinzagelegging

Het voorgenomen besluit wordt gepubliceerd in de Staatscourant (overheid.nl). Het besluit en de tekening waarop de maatregelen staan aangegeven, liggen gedurende zes weken vanaf de publicatiedatum voor een ieder na een telefonische afspraak ter inzage op werkdagen van 9.00 tot 17.00 uur in het Informatiecentrum van het raadhuis, Raadhuisplein 1 in Hoofddorp.

Zienswijze

Belanghebbenden kunnen binnen zes weken na publicatiedatum schriftelijk of mondeling een zienswijze indienen bij: Burgemeester en wethouders van Haarlemmermeer, Cluster Ingenieursbureau, Postbus 250, 2130 AG Hoofddorp. De eventueel ingediende zienswijzen worden bij het definitieve verkeersbesluit meegewogen. Na publicatie van het definitieve verkeersbesluit is het mogelijk bezwaar te maken en een voorlopige voorziening aan te vragen.