

## 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-)veiliger 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 verkeersveiliger 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](http://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);
1. Ter voorkondiging worden deze borden tevens geplaatst op de Zwanenburgerdijk, direct ten westen van de Domineeslaan.
2. 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***

#### Vorbereiding

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](http://www.ringdijk-ringvaart.nl).

#### Overleg politie en hulpdiensten

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.

#### Vorbereidingsprocedure

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. Hiervoor heeft het ontwerp verkeersbesluit zes weken ter inzage gelegen. Hierop zijn twee zienswijzen ingediend.

#### Zienswijze 1

De indiener van zienswijze 1 is van mening dat de leefbaarheid en de veiligheid van de bewoners van de Friedalaan en de Kerkhoflaan (tussen de Friedalaan en de Olmenlaan) ernstig worden geschaad met het aanbrengen van een zogenaamde knip ter hoogte van de Venenweg op de Zwanenburgerdijk. Er zal aanzienlijk meer verkeer passeren op de route Friedalaan-Kerkhoflaan-Olmenlaan. Uit de proef is gebleken dat het verkeer toeneemt van 966 naar 1320 voertuigen per dag (toename 35%). Het verkeer op de Kerkhoflaan tussen de Wilgenlaan en de Friedalaan wordt geschat op 792 voertuigen per dag (waarvan er dagelijks 40 tegen het verkeer inrijden, hier wordt niet op gehandhaafd). De woning van de indiener van de zienswijze is gesitueerd aan dit deel van de Kerkhoflaan. De toename van het verkeer (niet alleen regulier verkeer, maar ook zwaar vrachtverkeer) is niet acceptabel. Het wegdek van de Kerkhoflaan (klinkers) is ongeschikt voor zwaar (vracht) verkeer. Woningen aan het betrokken deel van de Kerkhoflaan zijn niet onderheid. De proef met de knip in de Zwanenburgerdijk ter hoogte van de Domineeslaan, heeft geleid tot schade aan de gevel van de woning.

Daarnaast maakt indiener zich ernstig zorgen over de veiligheid van fietsers in de Olmenlaan en de Kerkhoflaan. De weg is onvoldoende breed en zal voor fietsers die in twee richtingen gebruik maken van de weg, onveilige situaties opleveren. Met regelmaat worden geparkeerde auto's beschadigd door



vrachtverkeer met lange aanhangers. Een oplossing voor deze overlast is het verbieden van vrachtverkeer in de Friedalaan en de Kerkhoflaan.

#### Reactie van de gemeente op zienswijze 1

- Hoeveelheid voertuigen, leefbaarheid, verkeersveiligheid

De proef met de verkeerafsluiting op de Zwanenburgerdijk ter hoogte van de Venenweg liet zien dat er op de Friedalaan (meetpunt 23) 354 motorvoertuigen meer passeerden dan tijdens de nulmeting. Tegelijkertijd nam het aantal motorvoertuigen op de Kerkhoflaan (meetpunt 27) af met 208. In het deel van de Kerkhoflaan waar de indiener woont lag geen meetpunt. Door het optellen van het verkeer op de twee eerder genoemde meetpunten kunnen we een vrij accurate aanname van de verkeersbewegingen in dit deel van de straat doen.

Per saldo is er sprake van een toename van ruim 7% naar 2.112 motorvoertuigen in het deel van de Kerkhoflaan waar de indiener woont. Om daarbij een beeld te schetsen: op het drukste uur van de dag, met ongeveer zo'n 10% van de verkeersintensiteit, gaat het om een kleine 15 motorvoertuigen extra in een uur. Tijdens de proef hebben we ook gekeken naar het aandeel middelzware en zware motorvoertuigen (vrachtwagens). Per saldo zijn er in het deel van de straat waar de indiener woont op een gemiddelde werkdag 2 middelzware en 2 zware motorvoertuigen extra geteld ten opzichte van de nulmeting.

Er is sprake van een toename van het aantal motorvoertuigen in het deel van de straat waar de indiener woont. Het aantal middelzware en zware motorvoertuigen neemt beperkt toe. Bijna alle straten in Zwanenburg vallen onder de categorie 'erftoegangsweg'. Dit betekent dat het vanuit de leefbaarheid en verkeersveiligheid wenselijk is dat het verkeer beperkt blijft tot (vooral) bestemmingsverkeer. De beleidsrichtlijn die we in Haarlemmermeer hanteren voor een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom ligt tussen de 4.000 en 6.000 motorvoertuigen per dag. Voor het Ringdijkbeleid houden we de ondergrens van 4.000 motorvoertuigen per dag aan omdat de woningen aan de dijk vaak niet zijn onderheid en direct aan de weg zijn gelegen.

Op erftoegangswegen zien we een toename vanaf meer dan 500 motorvoertuigen per etmaal als relevant en toenames van meer dan 1.000 motorvoertuigen per etmaal als onwenselijk. Bij de proef met de afsluiting van de Zwanenburgerdijk ter hoogte van de Venenweg zagen we de hoogste toename op de erftoegangswegen in Zwanenburg op de Friedalaan (meetpunt 23), met 354 motorvoertuigen. Dit aantal en ook het totaal aantal van 1.320 motorvoertuigen op deze erftoegangsweg wordt door ons als acceptabel gezien. Op het deel van de Kerkhoflaan waar de indiener woont gaat het om een toename van 146 motorvoertuigen naar een totaal van 2.112 motorvoertuigen. Ook deze toename en het totaal aantal worden binnen ons beleid als acceptabel gezien.

- Niet onderheide woningen en schade aan woning

De indiener kan een schadeclaim indienen wanneer deze meent dat de gemeente hiervoor aansprakelijk is.

- Verkeersveiligheid fietsers

Tijdens de proef zagen we een toename van 5 motorvoertuigen dat op de Kerkhoflaan tegen de richting in reed. Gedrag van mensen laat zich moeilijk beïnvloeden. Handhaving is een middel dat kan worden ingezet, maar dat geldt voor meerdere vraagstukken binnen Haarlemmermeer. Handhaving capaciteit is helaas beperkt en er moeten keuzes worden gemaakt waar de capaciteit in te zetten.

Zoals eerder gemeld heeft de proef laten zien dat het verkeer op uw deel van de Kerkhoflaan toeneemt bij een afsluiting van de Zwanenburgerdijk ter hoogte van de Venenweg. Ook het verkeer op de Olmenlaan in de richting van de Dennenlaan neemt toe, met ongeveer 12%. Op een totaal van 1.324 motorvoertuigen gaat het om een toename van 158 motorvoertuigen op de Olmenlaan. De toename in het aantal motorvoertuigen vinden wij acceptabel en het totaal aantal motorvoertuigen past binnen het beleid wat we wenselijk vinden voor een erftoegangsweg.

- Wegdek Kerkhoflaan is ongeschikt voor (zwaar) vrachtverkeer, instellen verbod voor vrachtverkeer Friedalaan/Kerkhoflaan

Het aantal middelzware en zware motorvoertuigen neemt beide met enkele stuks toe op het deel van de Kerkhoflaan waar indiener woont. Deze toename achten wij acceptabel ten opzichte van de huidige verkeerssituatie. Erftoegangswegen binnen de bebouwde kom, zoals de Kerkhoflaan, worden in principe



standaard uitgevoerd in klinkers met daaronder een puinfundering. Wanneer er drempels moeten worden aangebracht dan moeten deze óf op voldoende afstand van een woning worden aangebracht óf de drempel moet met een beperkte flauwe hellingshoek worden aangelegd. In de Kerkhoflaan is het kruispunt Kerkhoflaan – Friedalaan verhoogd, maar flauw, aangelegd. De weginrichting is daarmee geschikt voor het verkeer dat er overheen rijdt.

Het verbieden van vrachtverkeer op de Kerkhoflaan en de Friedalaan is geen optie. Ondernemers kunnen dan niet bevoorrad worden. De Kerkhoflaan is voor een groot deel eenrichtingsverkeer en is het voor vrachtwagens van, bijvoorbeeld, de Albert Heijn niet toegestaan om na bevoorrading rechtsaf richting de Zwanenburgerdijk te gaan. Door de opzet en indeling van het centrum van Zwanenburg zijn er op dit moment geen mogelijkheden om het vrachtverkeer om te leiden. Wij hebben begrepen dat bevoorrading van de Albert Heijn voor een groot deel plaats vindt met kleinere vrachtwagencombinaties. Dat vermindert mogelijk iets van de ervaren overlast

#### Conclusie zienswijze 1

De zienswijze geeft geen aanleiding om het ontwerp verkeersbesluit aan te passen of af te zien van de afsluiting voor gemotoriseerd verkeer van de Zwanenburgerdijk.

#### Zienswijze 2

De indiener van zienswijze 2 geeft aan tegenstander te zijn van het aanbrengen van een knip op de Zwanenburgerdijk.

#### Reactie van de gemeente op zienswijze 2

De indiener van zienswijze 2 heeft geen inhoudelijke argumenten aangedragen voor zijn zienswijze. Hierdoor is het niet mogelijk erop te reageren.

#### Conclusie zienswijze 2

De zienswijze geeft geen aanleiding om het ontwerp verkeersbesluit aan te passen of af te zien van de afsluiting voor gemotoriseerd verkeer van de Zwanenburgerdijk.

#### **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 voor gemotoriseerd verkeer 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 in de Staatscourant.

burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,

de secretaris,

drs. Carel Brugman



---

de burgemeester,

Marianne Schuurmans-Wijdeven

Collegebesluit: 17 september 2019, kenmerk 2019.0052911

***Terinzagelegging***

Het 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.

***Bezwaar***

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht kan iedereen wiens belang rechtstreeks bij een besluit is betrokken, binnen zes weken na publicatie van dit besluit een met redenen omkleed bezwaarschrift indienen bij het college van Burgemeester en Wethouders van Haarlemmermeer, het cluster Juridische Zaken van het team Ondersteuning, Postbus 250, 2130 AG Hoofddorp. Het indienen van een bezwaarschrift schorst de werking van dit besluit niet. Gelijktijdig met of na het indienen van een bezwaarschrift kan een verzoek om een voorlopige voorziening worden gericht aan de voorzieningenrechter van de Rechtbank Noord-Holland, p/a Arrondissementsrechtbank Haarlem, sector Bestuursrecht Postbus 1621, 2003 BR Haarlem. Een dergelijk verzoek kan pas worden gedaan als het bezwaarschrift is ingediend en onverwijlde spoed, gelet op het betrokken belang, dat vereist. Voor de behandeling van het verzoek wordt een bedrag aan griffierecht geheven.