



Nota van B&W

Onderwerp Evaluatie proef bussluis Floriande

Portefeuillehouder drs. M.J. Bezuijen
Collegevergadering 2 oktober 2012
Inlichtingen G.J. Beijer (023 567 6065)
Registratienummer 2012.0055711

1. Samenvatting

Wat willen we bereiken?

In het collegeprogramma 2010-2014 "Kwaliteit door Keuzes; een nieuw evenwicht" hebben wij ons voornemen uitgesproken om de bussluis Floriande bij wijze van proef buiten de spits open te stellen. Op 1 oktober 2011 is met de proef gestart, nadat de raad hier op 16 juni 2011 mee heeft ingestemd (RV 2011.0013993). Op basis van de evaluatie, zoals uitgevoerd tussen 1 oktober 2011 en 1 oktober 2012, besluiten wij om de huidige situatie – als onderdeel van het Deltaplan Bereikbaarheid – vanaf 1 januari 2013 voor onbepaalde tijd voort te zetten.

Wat gaan we daarvoor doen?

Door een extern bureau is de proef geëvalueerd. De proef met de gedeeltelijke openstelling van de bussluis in Floriande is door de betrokkenen positief ontvangen. Negatieve effecten hebben zich slechts in beperkte mate voorgedaan. Het evaluatierapport is als bijlage toegevoegd.

Omdat het verkeersbesluit voor de proef op 1 januari 2013 afloopt nemen wij gelijktijdig een nieuw verkeersbesluit. Dit verkeersbesluit (2012/0451221) is aan deze nota toegevoegd.

Wat mag het kosten?

De kosten voor de evaluatie zijn € 12.500. Met de eigenaar van het winkelcentrum en de winkeliersvereniging is afgesproken dat zij de helft hieraan bijdragen. De gemeentelijke bijdrage wordt gefinancierd uit programma 8 Mobiliteit, product 211 verkeersmaatregelen. Tijdens de proef zijn een aantal verbeterpunten naar voren gekomen. De kosten hiervan ter hoogte van circa € 5.000,-- dekken wij vanuit de reguliere budgetten.

Wie is daarvoor verantwoordelijk?

De raad stelt de kaders en heeft daartoe het "Deltaplan Bereikbaarheid, vrijheid van bewegen" vastgesteld. De evaluatie van de proef omtrent openstelling van de bussluis in Floriande is onderdeel van het Deltaplan. Het college is verantwoordelijk voor de evaluatie van de proef. Binnen het college is de portefeuillehouder Mobiliteit coördinerend wethouder.

Wanneer en hoe zal de raad over de voortgang worden geïnformeerd?

In het raadsvoorstel van 16 juni 2011 (RV 2011.0013993) is besloten dat wij de evaluatie van de proef aan de raad voorleggen. Het collegebesluit leggen wij ter bespreking aan de raad voor.

Lopende de proef heeft de raad van ons twee nota's ter informatie ontvangen. Het ging hierbij om een reconstructiebesluit in de zin van de Wet Geluidhinder (nota B&W 2012.0035673) en een hogere grenswaarde procedure voor de woningen waarbij sprake is van reconstructie (nota B&W 2012.0035664). De aanleiding voor deze nota's was het beroep dat was ingesteld bij de rechtbank tegen het bij de proef behorende verkeersbesluit (nota van B&W, 2011.0021617).

Na ter inzage legging en beoordeling van de zienswijzen heeft B&W op 11 september 2012 (nota B&W 2012/0035664) het reconstructiebesluit en het vaststellen van de Hogere grenswaarde genomen. Dit besluit is ter informatie naar de raad gegaan. Het reconstructiebesluit is een definitief besluit en blijft geldig als de huidige situatie op 1 januari 2013 ongewijzigd voortgezet wordt voor onbepaalde tijd.

Onderzoek naar het vereiste geluidniveau in de woning heeft uitgewezen dat het wettelijke niveau van 33 dB in de verblijfsruimten niet wordt overschreden. Aanvullende maatregelen zijn daarom niet nodig.

2. Voorstel

Op grond van het voorgaande besluit het college:

1. op basis van de evaluatie de huidige situatie vanaf 1 januari 2013 voor onbepaalde tijd voort te zetten;
2. het navolgende verkeersbesluit te nemen:
 - I. De bussluis op de Waddenweg/Deltaweg in Hoofddorp op werkdagen buiten de spits open te stellen door de bestaande borden C1 uit bijlage I van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV) 1990 te voorzien van onderborden met de tekst ma t/m vrij 7- 9 en 17– 19 uur, uitgezonderd lijndiensten. Op feestdagen is de bussluis geopend;
 - II. Bij de bussluis op de Waddenweg/Deltaweg in Hoofddorp door borden conform model F5 en F6 uit bijlage I van het RVV 1990 de voorrang te regelen als aangegeven op de bij dit besluit behorende tekening met het nummer 2011-017-001;
 - III. Aan de reeds bestaande borden D5r en D7 uit bijlage I van het RVV 1990, ter hoogte van de aansluiting Haringvliet op de Deltaweg, onderborden toe te voegen met de tekst ma t/m vrij 7-9 en 17-19 uur;
 - IV. Op de busbaan bij de bussluis Waddenweg/Deltaweg het woord lijnbus te verwijderen;
3. deze nota ter bespreking aan de raad te zenden.

3. Uitwerking

Wat willen we bereiken?

In het Collegeprogramma 2010-2014 "Kwaliteit door Keuzes; een nieuw evenwicht" hebben wij ons voornemen uitgesproken om de busluis Floriande bij wijze van proef buiten de spits open te stellen. Op 1 oktober 2011 zijn wij met de proef gestart, nadat de raad hier op 16 juni 2011 mee heeft ingestemd (RV 2011.0013993). In hetzelfde raadsvoorstel is afgesproken de proef na een jaar te evalueren. Op basis van deze evaluatie besluiten wij om de huidige situatie, als onderdeel van het Deltaplan Bereikbaarheid, vanaf 1 januari 2013 voor onbepaalde tijd voort te zetten.

Wat gaan we daar voor doen ?

De proef is door een extern bureau geëvalueerd. Het rapport van deze evaluatie is een bijlage bij deze nota. Om de resultaten van de evaluatie in de goede context te kunnen plaatsen, geven we als inleiding op de resultaten een beschrijving van de regeling, de komst van de schoolzones en de randvoorwaarden en evaluatiecriteria waarmee de raad op 16 juni 2011 heeft ingestemd.

Om de huidige situatie op 1 januari 2013 te kunnen voortzetten is een nieuw verkeersbesluit nodig. Het verkeersbesluit is als bijlage toegevoegd en maakt deel uit van de nota, maar is tevens een zelfstandig document, waarover wij gelijktijdig met deze nota een besluit nemen.

De regeling

Buiten de spitsperioden en in de weekenden is de busluis voor al het verkeer opengesteld. Dat betekent dat de blocker van 7.00u – 9.00u en van 17.00u – 19.00u op maandag t/m vrijdag in functie is en buiten die periode's naar beneden blijft en de busluis voor iedereen open staat.

De weg ter hoogte van de busluis is versmald tot 1 rijstrook. Met één rijstrook verleent het verkeer aan elkaar voorrang. In de spitsperiode regelt een dynamische blocker met 2 verkeerslichten de doorgang van de bus, hulpdiensten en andere ontheffingshouders. Buiten de spitsperiode gaat de blocker naar beneden en kan al het verkeer passeren. De voorrang is op dat moment met de aanwezige verkeerslichten geregeld.

Schoolzones

Ter ondersteuning aan de proef zijn op de Deltaweg/Waddenweg schoolzones ingesteld om een verkeersveilige inrichting van de schoolomgeving mogelijk te maken. Een schoolzone wordt ingericht om verkeersdeelnemers bewust te maken van de aanwezigheid van een school en bijbehorende kwetsbare verkeersdeelnemers. Tegelijkertijd worden zo veilig mogelijke loop- en fietsroutes voor de kinderen gerealiseerd.

Randvoorwaarden

Bij de uitvoering van de proef zijn de volgende randvoorwaarden meegegeven:

- Tijdens de proef blijft de doorstroming van het openbaar vervoer gegarandeerd
- De hulpdiensten (brandweer, politie, ambulance) kunnen hun taken goed blijven uitvoeren.

Evaluatiecriteria

Op 16 juni 2011 heeft de raad besloten om het succes van de proef op basis van de volgende criteria te bepalen:

1. Bereikbaarheid Floriande:
 - a. het aantal keuzemogelijkheden van inwoners en bezoekers van Floriande neemt toe;
 - b. geen sluipverkeer in Floriande als gevolg van de openstelling van de bussluis;
2. Ontwikkeling verkeersbewegingen:
 - a. doorstroming Deltaweg/Waddenweg;
 - b. doorstroming op Leenderbos;
3. Verkeersveiligheid;
4. Geluid en Lucht:
 - a. beperkte stijging van geluid;
 - b. de uitstoot van NO₂ en fijn stof blijft onder Europese norm.

Het evaluatie rapport

Aan deze nota is als bijlage het evaluatierapport toegevoegd. Dit rapport is door een onafhankelijk bureau opgesteld. Zij hebben op basis van de door de raad vastgestelde randvoorwaarden en evaluatiecriteria de proef geëvalueerd.

Het bureau is vanaf de start bij de proef betrokken. Dit maakte het mogelijk om de opzet van de evaluatie vooraf vast te leggen. Het bureau stond daarmee gelijktijdig ook stand-by om tussentijdse wijzigingen of andere gebeurtenissen bij de evaluatie te kunnen betrekken.

Om de evaluatiecriteria te kunnen onderzoeken zijn de volgende meetmethoden gebruikt:

- Bezoekersenquête in winkelcentrum Floriande;
- Gegevens ondernemers;
- Interviews;
- Verkeerstellingen;
- Ongevallen gegevens;
- Geluidsonderzoek.

Meer informatie hierover is te vinden in het bijgevoegde evaluatierapport.

Resultaten van de evaluatie

De proef met de gedeeltelijk openstelling van de bussluis is door de betrokkenen goed ontvangen. Negatieve effecten hebben zich niet of nauwelijks voorgedaan. Zo blijven de verkeersintensiteiten op de omliggende wegen, waaronder Deltaweg/Waddenweg en Leenderbos, ruim binnen de waarden die voorafgaand aan de proef zijn vastgesteld. Er was dan ook geen aanvullend onderzoek nodig naar mogelijk sluipverkeer.

De keuzevrijheid voor inwoners en bezoekers van de wijk Floriande is door de opening van de bussluis per definitie toegenomen, hoewel de effecten hiervan op het winkelgedrag nog niet erg duidelijk zijn. De mate waarin de verbeterde bereikbaarheid van het winkelcentrum Floriande zich mogelijk vertaalt in de omzet van de gevestigde ondernemingen, is niet in exacte cijfers uit te drukken. Vanuit eigen waarnemingen geven ondernemers aan wel positieve effecten te zien op het aantal klanten en de omzet.

In de proefperiode hebben zich volgens informatie van de politie geen verkeersongevallen op het traject voorgedaan

Een punt met een geringe mate van overlast is bij de toegang van het parkeerterrein dicht bij de sluis. Door de rij wachtende auto's die hier 's ochtends voor de opening van de bussluis soms staat, wordt de toegang tot het parkeerterrein geblokkeerd. Daar staat tegenover dat door de tweezijdige aanrijroute van het gezondheidscentrum en kinderdagverblijf Borus, de parkeermogelijkheden zijn verruimd. Men kan aan beide kanten van de sluis parkeren. Ook is het voor het gezondheidscentrum gemakkelijk om overdag naar spoedafspraken te gaan. Er hoeft dan geen gebruik meer te worden gemaakt van het rolhek dat de twee parkeerplaatsen aan beide kanten van de sluis met elkaar verbindt.

De brandweer ervaart de proef als een verbetering. Men kan nu ongehinderd doorrijden. De politie wijst ook op de situatie dat in de ochtend auto's kort voor 9 uur de bussluis blokkeren. In spoedeisende situatie zou dit tot problemen kunnen leiden. Vervoersbedrijf Connexxion ervaart geen grote veranderingen. Het komt wel een enkele keer voor dat een bus kort voor 9 uur – wanneer de bussluis open gaat voor het andere verkeer – even moet wachten omdat er een rij wachtende auto's klaar staat voor de sluis. De opgelopen vertraging bedraagt echter zelden meer dan enkele minuten en kan gemakkelijk op het vervolgtraject worden gecompenseerd. De politie signaleert dat in de nacht als de bussluis open staat sommige automobilisten te hard rijden. Tegen 17.00 uur, als de bussluis weer in werking treedt, gaan sommige automobilisten harder rijden om nog 'op tijd' bij de bussluis te zijn. Dit gaat niet zelden gepaard met het negeren van het rode licht.

Op het criteria milieu hebben wij op het onderdeel geluid lopende de proef een reconstructiebesluit in de zin van de Weg Geluidhinder en een hogere grenswaarde procedure doorlopen voor de woningen waarbij sprake is van reconstructie. De aanleiding hiervoor was het beroep dat was ingesteld bij de rechtbank tegen het bij de proef behorende verkeersbesluit (nota van B&W, 2011.0021617).

Het reconstructiebesluit is een definitief besluit en blijft ook geldig als de huidige situatie met proef op 1 januari 2013 ongewijzigd voortgezet wordt voor onbepaalde tijd. Hiermee voldoen we voor geluid en lucht aan de geldende wettelijke eisen.

Voor meer informatie over de resultaten verwijzen wij naar het bijgevoegde evaluatierapport.

Relatie met werkzaamheden Leenderbos

Sinds maart 2012 vinden werkzaamheden plaats aan het Leenderbos. Om een zuiver beeld van de verkeerseffecten tijdens de proef te verkrijgen, zijn de verkeerstellingen zoveel mogelijk niet tijdens de werkzaamheden aan het Leenderbos uitgevoerd. Wij constateren dat er geen sprake is geweest van nadelige effecten op de Deltaweg/Waddenweg en dat de intensiteiten binnen de waarden blijven die voorafgaand aan de proef zijn opgesteld.

Verkeersbesluit

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.

Voor de tijdelijke openstelling van de bussluis gedurende de proef is een verkeersbesluit genomen (nummer 2011/0432128 d.d. 23 juni 2011). Dit verkeersbesluit heeft een looptijd tot 1 januari 2013.

Tegen dit besluit is beroep ingesteld bij de rechtbank. De rechtbank heeft ons opgedragen om een reconstructiebesluit in de zin van de Wet geluidhinder te nemen. Dit besluit is op 11 september 2012 door ons college genomen (2012/0035664).

Om de tijdelijke situatie om te zetten in een definitieve situatie moet voor de besluitplichtige onderdelen (het aanbrengen van onderborden onder de bestaande geslotenverklaring (C1) en rijrichting (D5r en D7), het opheffen van de busbaan en het plaatsen van borden waarmee de voorrang geregeld wordt (F5 en F6)) een nieuw verkeersbesluit genomen worden.

Krachtens artikel 18, lid 1 onder d, van de Wegenverkeerswet 1994 worden verkeersbesluiten genomen door het college van B&W. In het Mandaat-, machtigings- en volmachtbesluit Haarlemmermeer 2010 zijn voor het nemen en intrekken van (tijdelijke) verkeersbesluiten ondermandaten verleend. Van deze ondermandaten wordt geen gebruik gemaakt.

Overeenkomstig artikel 24 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) dient overleg te worden gevoerd met de korpschef van het betrokken regionaal politiekorps. Dit heeft plaatsgevonden door het voorstel in de Werkgroep Verkeer te bespreken, waarin de regiopolitie Kennemerland, alsmede de Brandweer en Connexxion, vertegenwoordigd zijn. Op 18 september 2012 is dit besluit behandeld in de werkgroep. De leden van de werkgroep stemmen in met het besluit.

Na besluitvorming wordt het verkeersbesluit gepubliceerd in de InforMeer. Belanghebbenden kunnen zes weken na de publicatiedatum bezwaar maken tegen het besluit.

Het verkeersbesluit is als bijlage toegevoegd en maakt deel uit van de nota, maar is tevens een zelfstandig document waarover wij gelijktijdig met deze nota een besluit nemen.

Wat mag het kosten?

De kosten voor de evaluatie zijn € 12.500. Met de eigenaar van het winkelcentrum en de winkeliersvereniging is afgesproken dat zij de helft hieraan bijdragen. De gemeentelijke bijdrage wordt gefinancierd uit programma 8 Mobiliteit, product 211 verkeersmaatregelen.

Aanvullende kosten

Tijdens de proef zijn door de gemeente nog een aantal zaken geconstateerd die verbetering behoeven. Het gaat hierbij om extra onderhoudskosten, permanente drempels ter vervanging van plakdrempels in de schoolzones, vervangen van de gele (tijdelijke) bebording en software aanpassingen om ook op officiële feestdagen de busluis voor al het verkeer open te kunnen stellen. De kosten hiervan ter hoogte van circa € 5.000,-- worden uit de reguliere budgetten betaald.

Wie is daarvoor verantwoordelijk?

De raad stelt de kaders en heeft daartoe het "Deltaplan Bereikbaarheid, vrijheid van bewegen" vastgesteld. De evaluatie van de proef omtrent openstelling van de busluis in Floriande is onderdeel van het Deltaplan. Het college is verantwoordelijk voor de evaluatie van de proef. Binnen het college is de portefeuillehouder Mobiliteit coördinerend wethouder.

Wanneer en hoe zal de raad over de voortgang worden geïnformeerd?

Met dit besluit om de huidige situatie vanaf 1 januari 2013 voort te zetten, informeren wij de raad over de resultaten van de evaluatie.

Lopende de proef heeft de raad van ons twee nota's ter informatie ontvangen. Het ging hierbij om een reconstructiebesluit in de zin van de Wet Geluidhinder (nota B&W 2012.0035673) en een hogere grenswaarde procedure voor de woningen waarbij sprake is van reconstructie (nota B&W 2012.0035664). De aanleiding voor deze nota's was het beroep dat was ingesteld bij de rechtbank tegen het bij de proef behorende verkeersbesluit (nota van B&W, 2011.0021617).

Bij de tussenuitspraak van 9 mei 2012 heeft de rechtbank Haarlem ons opgedragen na te gaan of voor de openstelling van de bussluis een reconstructiebesluit in de zin van de Wet geluidhinder moet worden genomen. De rechtbank heeft de gemeente verplicht op 11 september 2012 een besluit hieromtrent te nemen.

Op basis van akoestisch onderzoek van geluidsadviesbureau M+P (d.d. 28 juni 2012) is gebleken dat de openstelling van de bussluis leidt tot een voorgenomen reconstructiebesluit in de zin van de Wet Geluidhinder (nota B&W 2012.0035673). Er is sprake van een reconstructie bij 6 woningen aan de Haringvliet en bij twee verdiepingen van het appartementencomplex aan de Vliehors. Vervolgens is geconstateerd dat maatregelen aan de bron (weg) en het overdrachtsgebied om de geluidsbelasting te verlagen tot de voorkeursgrenswaarde van 48 dB onvoldoende doeltreffend c.q. ongewenst zijn. Voor de betreffende gevels is een Hogere grenswaarde procedure gestart (nota B&W 2012.0035664). Beide nota's zijn ter informatie naar de raad gezonden.

Na de ter inzage legging van het voorgenomen reconstructiebesluit, het ontwerp besluit Hogere grenswaarden en beoordeling zienswijzen heeft B&W op 11 september 2012 (B&W 2012/0035664) het reconstructiebesluit en een Hogere grenswaarde vastgesteld.

Het reconstructiebesluit is een definitief besluit en blijft ook geldig als de huidige situatie op 1 januari 2013 ongewijzigd voortgezet wordt voor onbepaalde tijd.

Overige relevante informatie

Communicatie

We zullen over de evaluatie, in het kader van het Deltaplan Bereikbaarheid communiceren naar belanghebbenden, te weten:

- Bewoners van Overbos en Floriande;
- Wijkraad Floriande en wijkraad Overbos;
- Comité voor de bussluis (belangengroep van voorstanders van de bussluis);
- Vier scholen aan de Deltaweg en Waddenweg en de ouders van de kinderen op deze scholen;
- Eigenaar-belegger en winkeliersvereniging van Floriande-centrum;
- Eigenaar-belegger en winkeliersvereniging van winkelcentrum 't Paradijs;
- Connexxion;
- Hulpdiensten.

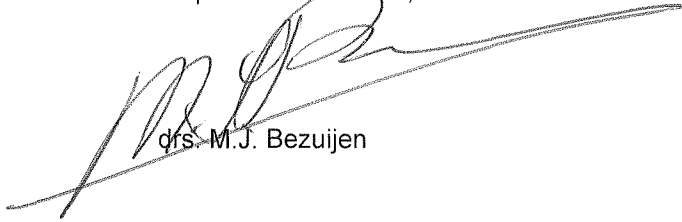
De communicatie gaat via de InforMeer en de gemeentelijke website. Op officiële feestdagen stellen wij de busluis op verzoek van de raad open. Via de InforMeer geven wij hierover informatie voorafgaand aan een officiële feestdag.

Juridische zaken

Bewoners, ondernemers en andere mensen die van mening zijn dat zij in negatieve zin geraakt worden door de openstelling van de bussluis, kunnen gebruik maken van de reguliere bezwaar- en beroepsprocedure als onderdeel van het door het college te nemen verkeersbesluit.

4. Ondertekening

Burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,
namens dezen,
de portefeuillehouder,



drs. M.J. Bezuijen

Bijlage(n)

rapport Evaluatie proef Bussluis Floriande, verkeersbesluit (nummer 2012/0451221)

- Voor raadsleden en fractieassistenten liggen de bijlagen ter inzage op de fractiekamers en bij de postbakjes.
- Voor overige geïnteresseerden zijn de bijlagen digitaal beschikbaar op de gemeentelijke website. Tevens liggen de bijlagen ter inzage in het raadhuis en bij de bibliotheek.

Openstelling bussluis Waddenweg/Deltaweg

Verkeersbesluit nummer 2012/0451221

1. Overwegingen

Aanleiding

Tussen de Deltaweg en de Waddenweg in Hoofddorp ligt ter hoogte van eiland 6 van Floriande een busbaan met een bussluis. Deze busbaan verbindt de Deltaweg en de Waddenweg voor openbaar vervoer en voertuigen met een ontheffing. Voor het overige verkeer is de busbaan gesloten (verkeersbesluit OW 02.011191 d.d. 10 oktober 2003).

Door de afsluiting wordt Floriande deels via de Bennebroekerweg, deels via Leenderbos ontsloten en wordt het verkeer over deze wegen verspreid. Het doel van de afsluiting was destijds om de verkeersintensiteiten op de Waddenweg-Deltaweg, in de wijk Floriande en op Leenderbos te beperken. De locatiekeuze van de knip is met name ingegeven door de hoeveelheid verkeer die op het noordelijk deel van Leenderbos kan worden toegevoegd zonder het profiel en de aansluiting op de N201 te overbelasten.

Een rechtstreekse verbinding tussen Overbos en de Bennebroekerweg via de Waddenweg en de Deltaweg zou tot gevolg hebben dat een concurrerende route ontstaat voor de N205. De intensiteiten op de route Deltaweg/Waddenweg zouden dermate toenemen dat het akoestisch profiel een forse beperking oplegt aan de woningbouw op de eilanden. Door het ontbreken van directe verbindingen tussen Floriande en bestaand Hoofddorp werd ook tegemoet gekomen aan het belang van een stevige concurrentiepositie voor fiets en openbaar vervoer ten opzichte van de auto. Hiermee werd ook vorm gegeven aan een beleidsuitgangspunt van de gemeente.

Tevens is de bussluis aangebracht om de verkeersveiligheid te bevorderen door het weren van doorgaand verkeer, het autoluw maken van de wijk en ter versterking van het winkelcentrum Overbos.

Sinds enkele jaren is de vraag ontstaan of de bussluis geopend kan worden voor al het verkeer. In het Collegeprogramma 2010-2014 hebben wij ons voornemen uitgesproken om de busluis Floriande, in het licht van het (dan) nog te presenteren bereikbaarheidsonderzoek Floriande, bij wijze van proef buiten de spits tijdelijk open te stellen. Het doel van de proef is te onderzoeken of de bereikbaarheid van Floriande kan worden verbeterd door het vergroten van de keuzemogelijkheden in de route, vervoerswijze en voorzieningengebruik, zonder dat dit onevenredige overlast voor bewoners of een verslechtering van de verkeersveiligheid tot gevolg heeft.

De proef is op 1 oktober 2011 gestart. Met verkeersbesluit nummer 2011/0432128 d.d. 23 juni 2011 is geregeld dat de bussluis buiten de spits opengesteld is.

Dit betekent dat de blocker in de bussluis op werkdagen van 7.00u – 9.00u en van 17.00u – 19.00u op maandag t/m vrijdag in functie is en buiten die periodes naar beneden blijft (en de bussluis dus open is). In de weekeinden blijft de bussluis permanent open. Buiten de spits wordt de voorrang met de reeds aanwezige verkeerslichten geregeld. De verkeerslichten werken op aanbod.

De proef heeft een looptijd tot 1 januari 2013.

Door de keuze voor openstelling buiten de spits verandert er in de drukkere spitsperioden niets aan de hoeveelheid verkeer op het noordelijke deel van het Leenderbos en de aansluiting met de N201, alsmede op andere routes.

Voor een verkeersveilige inrichting van de schoolomgeving aan de Deltaweg/Waddenweg is een schoolzone ingesteld.

Evaluatie

Bij de start van de proef is een evaluatie voorzien voor het einde van de looptijd van de proef.

Inmiddels heeft de evaluatie plaatsgevonden en kan worden gezien of de proef kan worden omgezet in een definitieve situatie.

Het onderzoek bestond uit de volgende onderdelen:

- uitwerking van de evaluatiecriteria;
- verkeerstellingen; twee tellingen hebben voorafgaand aan de start van de proef plaatsgevonden (maart en september 2011) en twee na het gedeeltelijk openstellen van de bussluis (maart 2012 en september 2012). Hierbij is rekening gehouden met wegwerkzaamheden aan de IJweg en Leenderbos.
- enquête bezoekers winkelcentrum Floriande kort voor de proef en een jaar later; ook zijn er bezoekerstellingen geweest.
- interviews met betrokkenen (wijkraden, scholen, kinderdagverblijf, gezondheidscentrum, winkeliersvereniging, wijkagent);
- analyse van de binnengekomen meldingen en klachten.

De evaluatie heeft plaatsgevonden op basis van de volgende criteria.

1. Bereikbaarheid Floriande

- Een verbetering van de keuzemogelijkheden voor de inwoners en bezoekers aan de hand van het winkelgedrag van consumenten aan winkelcentrum Floriande.
Het belangrijkste bezwaar van wijkbewoners en ondernemers tegen de bussluis heeft betrekking op de slechte bereikbaarheid per auto van het noordelijk deel van Floriande naar het zuidelijk deel en vice versa.
- De hulpdiensten (brandweer, politie, ambulance) kunnen hun taken goed blijven uitvoeren.
- De openstelling mag geen sluipverkeer tot gevolg hebben. Dit wordt gemonitord aan de hand van verkeerstellingen in en om Floriande voor en gedurende de proef (in maart en september 2011 en 2012).

2. Ontwikkeling verkeersbewegingen

- doorstroming Deltaweg/Waddenweg (in het bijzonder t.h.v. de bussluis);
Op basis van verkeersmodelberekeningen wordt als maximum 6.000 voertuigen per etmaal (op werkdagen) en op zaterdag circa 7.500 voertuigen per etmaal als grens aangehouden. Indien het aantal verkeersbewegingen daarboven komt, zou dat op sluipverkeer kunnen duiden.

- doorstroming op Leenderbos;
Leenderbos is een belangrijke gebiedsontsluitingsweg voor Overbos en Floriande. Op het gedeelte Leenderbos tussen Waddenweg en N201 wordt de gewenste 15.000 motorvoertuigen per etmaal behorende bij een gebiedsontsluitingsweg in de huidige situatie overschreden. Als oplossing voor dit probleem doen wij momenteel onderzoek naar een alternatieve aansluiting op de N201.
Op basis van modelberekeningen verwachten wij tijdens de proef een lichte toename. Een totale toename buiten de spits van circa 2.500 voertuigen per etmaal vinden wij acceptabel.
- doorstroming kruising Leenderbos-N201;
Met de maximale toename van verkeer op Leenderbos buiten de spits van circa 2.500 voertuigen verwachten wij geen problemen met de verkeersafwikkeling op het kruispunt met de N201. Omdat het hier gaat om een provinciaal kruispunt stellen wij hierbij geen aanvullend criterium vast. De verantwoordelijkheid ligt bij de Provincie. In goed overleg zullen wij signalen van de Provincie monitoren.
- de doorstroming van het openbaar vervoer blijft gegarandeerd;

3. Verkeersveiligheid

Door de feitelijke ongevalcijfers in Floriande naast de huidige (en historische) cijfers te leggen, kan worden bepaald hoe de verkeersveiligheid zich ontwikkelt. De openstelling van de bussluis mag niet leiden tot een toename van het aantal ongevallen en een onveiligere verkeerssituatie in Floriande.

4. Geluid en lucht.

- geluid;
Overeenkomstig de Wet Geluidhinder stellen wij als criterium dat zolang de akoestische effecten van deze aanpassing maximaal een stijging van 1,5 dB betreffen, dit voor ons acceptabel is.
- lucht;
Wij houden voor luchtkwaliteit de Europese normen aan, conform de Wet Milieubeheer. Hierbij geldt voor NO₂ een maximaal jaargemiddelde van 40 microgram per m³ en voor fijn stof (PM₁₀) een jaargemiddelde van 40 microgram/m³ en een 24-uurgemiddelde mag max. 35 keer p.j. meer dan 50 microgram/m³ zijn.

Resultaten van de evaluatie

Op basis van de randvoorwaarden en de evaluatiecriteria is de proef geëvalueerd door een extern bureau. Hieruit zijn de volgende conclusies naar voren gekomen.

1. Bereikbaarheid

Bereikbaarheid voorzieningen langs het traject.

- De voorzieningen langs het traject profiteren niet of nauwelijks van het openen van de sluis. De sluis gaat immers pas om 9 uur open, ruim na de schooltijden.
- Er is wel een (geringe) mate van overlast bij de toegang van het parkeerterrein bij kinderdagverblijf Borus, dichtbij de sluis. Door de wachtende rij auto's die hier 's ochtend voor de opening van de sluis soms staat, wordt de toegang tot de parkeerplaats geblokkeerd.

- Daar staat tegenover dat door de tweezijdige aanrijdroute van het gezondheidscentrum en KDV Borus, de parkeermogelijkheden zijn verruimd. Men kan aan beide kanten van de sluis parkeren).
- Ook is het voor het gezondheidscentrum gemakkelijker om overdag naar spoedafspraken te gaan. Er hoeft dan geen gebruik meer te worden gemaakt van het rolhek dat de twee parkeerplaatsen aan beide kanten van de bussluis met elkaar verbindt.

Bereikbaarheid winkelcentrum Floriande

- Hoewel er geen duidelijke toename is van het aantal bezoekers aan WC Floriande vanuit het noordelijke deel van Floriande en Overbos, zeggen ondernemers positieve effecten te ondervinden op hun bedrijfsvoering. De omzetontwikkeling in 2012 valt ondanks de economische crisis nog iets mee. Ook constateren ze een betere spreiding van klanten over de dag, waar voorheen veel sterkere piekmomenten waren.
- Zeker is in ieder geval dat de keuzevrijheid van consumenten is vergroot.
- Hoewel niet rechtstreeks met ondernemers in WC Paradijs in Overbos is gesproken, zijn ook daarvandaan geen negatieve signalen gekomen

2. Ontwikkeling verkeersbewegingen

Verkeerstellingen

- Op basis van verkeerstellingen is te constateren dat het aantal verkeersbewegingen op de Deltaweg/Waddenweg, Leenderbos en kruising Leenderbos-N201 tijdens de proefperiode binnen de normen is gebleven. Het aantal voertuigen dat tijdens de proef de bussluis passeert, ligt met iets meer dan 3.800 op een gemiddelde werkdag en 4.000 op een gemiddelde zaterdag ruim onder de maximale normen van resp. 6.000 en 7.500. Ook de verkeersdrukke op Leenderbos en de kruising Leenderbos/N201 is tijdens de proefperiode binnen de normen gebleven.
- Omdat de tellingen binnen de waarden zijn gebleven is er geen aanleiding om te veronderstellen dat er sprake is van sluipverkeer. Er heeft daarom geen aanvullend onderzoek naar sluipverkeer plaatsgevonden.

Beleving

In de beleving van betrokkenen doen zich geen problemen voor:

- omliggende voorzieningen (scholen, kinderdagverblijf en medisch centrum) ervaren nauwelijks of geen toegenomen verkeersdrukke;
- vanuit de wijken komen nauwelijks ontevreden signalen;
- bij de gemeente zijn nauwelijks (of geen) klachten binnengekomen over verkeersdrukke of hinder daarvan;
- in de lokale pers zijn eventuele toegenomen drukke of andere aspecten van de proef met de bussluis geen issue.

Doorstroming voor openbaar vervoer en hulpdiensten

- De brandweer ervaart de gedeeltelijke openstelling als een verbetering, aangezien zij niet meer afhankelijk is van de transponder. De brandweer ervaart geen toename van de drukke op het traject. De openstelling van de bussluis leidt er juist toe dat het verkeer soepeler doorstroomt.

3. Verkeersveiligheid

- In de proefperiode hebben zich volgens informatie van de politie geen verkeersongevallen op het traject voorgedaan. De politie constateert wel dat er in de nacht als de bussluis open staat door sommige automobilisten te hard rijden. Tegen 17.00 als de bussluis weer in werking treedt, gaan sommige automobilisten harder rijden om nog 'op tijd' bij de bussluis te zijn. Dit gaat niet zelden gepaard met het negeren van rood licht.
- De scholen en het KDV ervaren de verkeerssituatie ook als veilig mede door de recent genomen verkeersremmende maatregelen (schoolzone, andere verkeersremmers).
- Tijdens de interviews kwamen wel enkele verbeterpunten naar voren, waarvan sommige een relatie hebben met de proef en andere meer algemeen van aard zijn. Deze hebben met name betrekking op het veilig oversteken van voetgangers en fietser over de Waddenweg/Deltaweg. Met name rond de bussluis zelf is de oversteekveiligheid voor kinderen niet optimaal. De verkeerslichten die er staan zijn uitsluitend gericht op het reguleren van de verkeersstromen aan beide kanten van de sluis. Een beveiligde oversteekplaats is er ter hoogte van de sluis niet.

4. Geluid en lucht

- Tegen verkeersbesluit 2011/0432128 d.d. 23 juni 2011 is bezwaar en vervolgens beroep ingesteld bij de Rechtbank. Bij de tussenuitspraak van 9 mei 2012 heeft de Rechtbank Haarlem ons opgedragen na te gaan of voor de openstelling van de bussluis een reconstructiebesluit in de zin van de Wet geluidhinder moet worden genomen. De Rechtbank heeft de gemeente verplicht op 11 september 2012 een besluit hieromtrent te nemen. Op basis van akoestisch onderzoek is gebleken dat de openstelling van de bussluis leidt tot een voorgenomen reconstructiebesluit in de zin van de Wet Geluidhinder. Voor de woningen waarbij sprake is van reconstructie is een Hogere Grenswaarde procedure gestart. Na ter inzage legging en beoordeling zienswijzen heeft B&W op 11 September het reconstructiebesluit en het besluit vaststellen Hogere grenswaarde genomen (nota B&W 2012.0050701 en 2012.0050695). Het reconstructiebesluit is een definitief besluit en blijft ook geldig nadat de proef op 1 januari 2013 wordt omgezet in een definitieve situatie.

Afweging

De proef met de gedeeltelijke openstelling van de bussluis is door betrokkenen goed ontvangen. Negatieve effecten hebben zich nauwelijks of niet voorgedaan. Zo blijft de verkeersintensiteit op de omliggende wegen ruim binnen de normen die voorafgaande aan de proef zijn vastgesteld. Op grond van deze beperkte toename van het autoverkeer blijven ook de hoeveelheid geluid en de luchtkwaliteit ruim binnen de daarvoor geldende normen. Hoewel de keuzevrijheid voor inwoners en bezoekers van de wijk Floriande door de opening van de bussluis per definitie is toegenomen, zijn de effecten hiervan op het winkelgedrag nog niet erg duidelijk. Ondernemers geven wel aan positieve effecten te ervaren vooral in relatie tot bereikbaarheid.

De reacties van betrokkenen op de proef met de bussluis zijn positief of minimaal neutraal. De aanwezige voorzieningen (scholen, KDV en gezondheidscentrum) rond de bussluis en verderop aan het traject hebben geen direct voor- of nadeel van de proef maar staan er toch overwegend positief tegenover. Alle geïnterviewden zijn voorstander van continuering van de proef. Daarom willen wij na 1 januari 2013 de proef omzetten in een definitieve situatie.

2. Maatregelen

De volgende maatregelen zijn op grond van de proef getroffen:

- 1) Aanpassing van het VRI-regelprogramma; Ter hoogte van de bussluis zal cameratoezicht plaatsvinden.
- 2) Een aantal civieltechnische aanpassingen aan de weg (zoals het opheffen van een oude wegversmalling ten noorden van de bussluis, direct zuidelijk van De Slufter);
- 3) Bij de rotonde Deltaweg/Bennebroekerweg en de rotonde Leenderbos/Liesbos komen gele informatieborden te staan met de tekst: bussluis geopend uitgezonderd ma t/m vrij 7-9 en 17-19 uur;
- 4) Plaatsing van voorwaarschuwborden VRI (J32) op 2 plaatsen per richting;
- 5) Plaatsing van vooraankondigingen van de geslotenverklaring C1 ma t/m vrij 7-9 en 17-19 uur (uitgezonderd lijnbussen), ook op 2 plaatsen per richting;
- 6) Ter hoogte van de VRI wordt een extra bord (geslotenverklaring) geplaatst, dat aangeeft wanneer de sluis in werking (gesloten) is.
- 7) Aanpassingen van de onderborden van de reeds geplaatst L2 naar de tekst: ma t/m vrij 7-9 en 17-19 uur

Deze aanpassingen kunnen gehandhaafd blijven na 1 januari 2013. Voor de besluitplichtige onderdelen dient een verkeersbesluit genomen te worden.

- 8) De borden die de geslotenverklaring aangeven (C1 RVV) ter hoogte van de bussluis worden voorzien van onderborden met venstertijden (ma t/m vrijdag 7.00u – 9.00u en van 17.00u – 19.00u, uitgezonderd lijnbussen); Ontheffinghouders kunnen tijdens de spits gebruik blijven maken van de verstrekte transponders om doorgang te verkrijgen. Op officiële feestdagen is de bussluis geopend.
- 9) De reeds aanwezige VRI regelt de voorrang. De voorrangsregeling wordt (in geval van uitval van de VRI) ondersteund door bebording F5 en F6 RVV. De voorrangsregeling is zo ingesteld dat verkeer komend vanuit het noorden voorrang moet krijgen. Ambulances komend vanaf het ziekenhuis en brandweerauto's komend vanuit de kazerne hebben op deze manier altijd voorrang.
- 10) De tekst lijnbus ter weerszijde van de sluis wordt verwijderd.
- 11) Aan de reeds bestaande borden D5r en D7 RVV, ter hoogte van de aansluiting Haringvliet op de Deltaweg, worden de onderborden toegevoegd met de tekst ma-t/m vrij 7-9 en 17-19 uur.

Deze maatregelen zijn deels gebaseerd op CROW-richtlijnen en deels op een CROW-advies op maat, dat speciaal voor deze situatie is ingewonnen om de verkeersveiligheid ten tijde van de proef te kunnen waarborgen.

De aan te brengen bebording en maatregelen staan aangegeven op de bij dit besluit behorende tekening met het nummer 2011-017-001.

3. Wettelijke grondslag

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.

4. Motivering

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.

De maatregelen dienen tot de volgende in artikel 2 van de Wegenverkeerswet genoemde 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.

Burgemeester en Wethouders stellen vast dat de maatregelen nodig zijn in verband met een verbetering van de doorstroming van het verkeer. Het besluit dient daarnaast om de vrijheid van het verkeer te bevorderen (art. 2d WvW) Van de belangen, zoals genoemd in artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994, wordt er een geschaad, namelijk art 2a, het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade. Door de bussluis buiten de spits open te stellen kunnen omwonenden overlast ondervinden. Aangezien de openstelling alleen van kracht is buiten de spits, blijft de overlast beperkt en wordt deze acceptabel geacht. Het belang van de vrijheid van het verkeer wordt zwaarder gewogen.

5. Voorbereiding

Overeenkomstig artikel 24 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) dient overleg te worden gevoerd met de korpschef van het betrokken regionaal politiekorps. Dit heeft plaatsgevonden door het voorstel in de Werkgroep Verkeer te bespreken, waarin de regiopolitie Kennemerland, alsmede de Brandweer en Connexxion, vertegenwoordigd zijn. Op 18 september 2012 is dit besluit behandeld in de werkgroep. De leden van de Werkgroep Verkeer stemmen in met het voorstel.

Het besluit wordt gepubliceerd in de Hoofddorpse courant. Belanghebbenden kunnen tot zes weken na de publicatiedatum bezwaar maken tegen het besluit.

Begin 2011 heeft de Wijkraad Floriande een internetenquête laten uitvoeren onder alle huishoudens van Floriande (en een stukje Overbos, nabij het Leenderbos). Op 28 maart is het onderzoek gepresenteerd en aan de portefeuillehouder Verkeer en Vervoer aangeboden. Uit het onderzoek is gebleken dat het merendeel van de inwoners van Floriande (90%) voorstander is van een gedeeltelijke openstelling van de bussluis.

Ook uit de evaluatie blijkt dat er draagvlak is om de proef om te zetten naar een definitieve situatie.

6. Belangenafweging

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. Om de rechtstreeks bij het verkeersbesluit betrokken belangen goed af te kunnen wegen verdient het de aanbeveling om, vooral in complexe en omstreden situaties, een zienswijzeprocedure te volgen.

Bedrijven

Met de tijdelijke openstelling van de bussluis is onderzocht of de bereikbaarheid van bedrijven/winkels van winkelcentrum Floriande verbeterd is. Uit de evaluatie blijkt dat de winkeliers van het winkelcentrum positieve effecten ondervinden van de proef. De klant heeft meer keuzevrijheid. Vanuit winkelcentrum Overbos zijn geen negatieve geluiden vernomen. Het college van B&W is van mening dat de vrijheid van de bezoekers voorop staat.

Hulpdiensten

Als randvoorwaarde voor de proef gold dat de hulpdiensten hun taken goed kunnen blijven uitvoeren. De brandweer en de politie hebben aangegeven, met toepassing van deze randvoorwaarde, geen bezwaren tegen een (tijdelijke) openstelling buiten de spits te hebben. Buiten de spits krijgen hulpdiensten door middel van de transponder groen bij de VRI.

De voorrangsregeling (F5/F6 RVV) is zodanig gekozen dat hulpdiensten tijdens hun uitrukroute altijd voorrang moeten krijgen.

Bewoners Floriande

De openstelling van de bussluis betekent voor bewoners een verbetering van de bereikbaarheid door dat het aantal mogelijkheden in routekeuze, keuze van vervoerswijze en voorzieningengebruik toeneemt.

Direct omwonenden van de bussluis kunnen enige overlast ondervinden ten opzichte van de huidige situatie. Immers, in de huidige situatie rijdt er geen verkeer door de bussluis, behalve openbaar vervoer en een aantal ontheffinghouders. Door het openstellen van de bussluis zal de verkeersintensiteit buiten de spits en in de weekenden op de verbinding tussen de Waddenweg en Deltaweg toenemen. Om dit mogelijk nadelig effect nader te kunnen bepalen is er eerst voor gekozen een proef van ruim een jaar te houden en deze proef te beperken tot de tijdstippen buiten de spits. Uit de evaluatie blijkt dat het aantal verkeersbewegingen op de Deltaweg/Waddenweg, Leenderbos en kruising Leenderbos-N201 binnen de normen blijft en dat de belangen van bewoners niet onevenredig worden geschaad. Uit een enquête is gebleken dat het merendeel van de bewoners van Floriande voorstander is van de proef. Voor een verkeersveilige inrichting van de schoolomgeving aan de Deltaweg/Waddenweg is een schoolzone ingesteld.

Bewoners Leenderbos

De openstelling van de bussluis heeft niet geleid tot een zodanige toename van het verkeer dat de normen overschreden worden. De belangen van de bewoners van Leenderbos worden niet onevenredig geschaad.

Openbaar vervoer

Als randvoorwaarde voor de proef gold dat Connexxion haar taken goed kan blijven uitvoeren. Connexxion heeft aangegeven, met toepassing van deze randvoorwaarde, geen bezwaren tegen een (tijdelijke) openstelling buiten de spits te hebben. Omdat de verkeerslichten ook buiten de spits functioneren krijgt de bus prioriteit (en dus groen). Verkeer dat staat te wachten duwt de bus als het ware voor zich uit.

Scholen

De maatregelen zijn tevens in het belang van de in de nabijheid aanwezige scholen. De scholen worden beter bereikbaar buiten de spits. In de verkeersveiligheid van de scholieren is voorzien door de inrichting van schoolzones.

Algemeen belang

Het openstellen van de bussluis is in het algemeen belang, vanwege de verbetering van de bereikbaarheid van Floriande.

Afweging

Alles afwegende zijn burgemeester en wethouders van mening dat het van belang is de proef om te zetten in een definitieve situatie. Uit de evaluatie is gebleken dat de openstelling van de bussluis buiten de spits heeft geleid tot een verbeterde bereikbaarheid van de wijk Floriande en meer keuzevrijheid in de te volgen routes, zonder dat dit onevenredige overlast voor bewoners of een verslechtering van de verkeersveiligheid tot gevolg heeft.

7. Bevoegdheid

De hierboven genoemde wegen zijn in eigendom en in beheer van de gemeente Haarlemmermeer. In artikel 15, eerste lid van de Wegenverkeerswet (WVW) is aangegeven dat de plaatsing of verwijdering van dergelijke verkeerstekens, voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd, gebeurt middels een verkeersbesluit. Krachtens artikel 18, lid 1 onder d, van de Wegenverkeerswet 1994 worden verkeersbesluiten genomen door het college van B&W. In het Mandaat-, machtigings- en volmachtbesluit Haarlemmermeer 2010 is voor het nemen en intrekken van verkeersbesluiten, (met uitzondering van een definitieve geslotenverklaring door borden C1 of een fysieke maatregel), een ondermandaat verleend aan de teammanager Beheer Openbare Ruimte of diens vervanger. Gezien de politieke gevoeligheid wordt dit besluit genomen door het college.

8. Besluiten:

- I. De bussluis op de Waddenweg/Deltaweg in Hoofddorp op werkdagen buiten de spits open te stellen door de bestaande borden C1 uit bijlage I van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV) 1990 te voorzien van onderborden met de tekst ma t/m vrij 7- 9 en 17- 19 uur, uitgezonderd lijndiensten. Op feestdagen is de bussluis geopend.
- II. Bij de bussluis op de Waddenweg/Deltaweg in Hoofddorp door borden conform model F5 en F6 uit bijlage I van het RVV 1990 de voorrang te regelen als aangegeven op de bij dit besluit behorende tekening met het nummer 2011-017-001;
- III. Aan de reeds bestaande borden D5r en D7 uit bijlage I van het RVV 1990, ter hoogte van de aansluiting Haringvliet op de Deltaweg, onderborden toe te voegen met de tekst ma t/m vrij 7-9 en 17-19 uur;
- IV. Op de busbaan bij de bussluis Waddenweg/Deltaweg het woord lijnbus te verwijderen;
- V. Dit besluit ter openbare kennis te brengen op 10 oktober 2012.

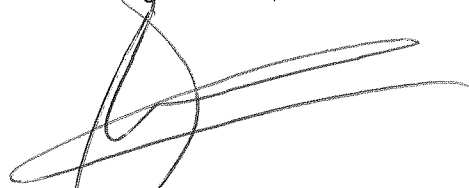
burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,

de secretaris,



drs. C.H.J. Brugman

de burgemeester,



drs. Th.L.N. Weterings

Terinzagelegging

Het besluit en de tekening waarop de maatregelen staan aangegeven, liggen gedurende zes weken vanaf de publicatiedatum, voor een ieder ter inzage op werkdagen van 9.00 tot 13.00 uur in het Informatiecentrum van het raadhuis, Raadhuisplein 1 in Hoofddorp en bij het Servicecentrum West, Floriande, Hoofddorp.

Bezwaar

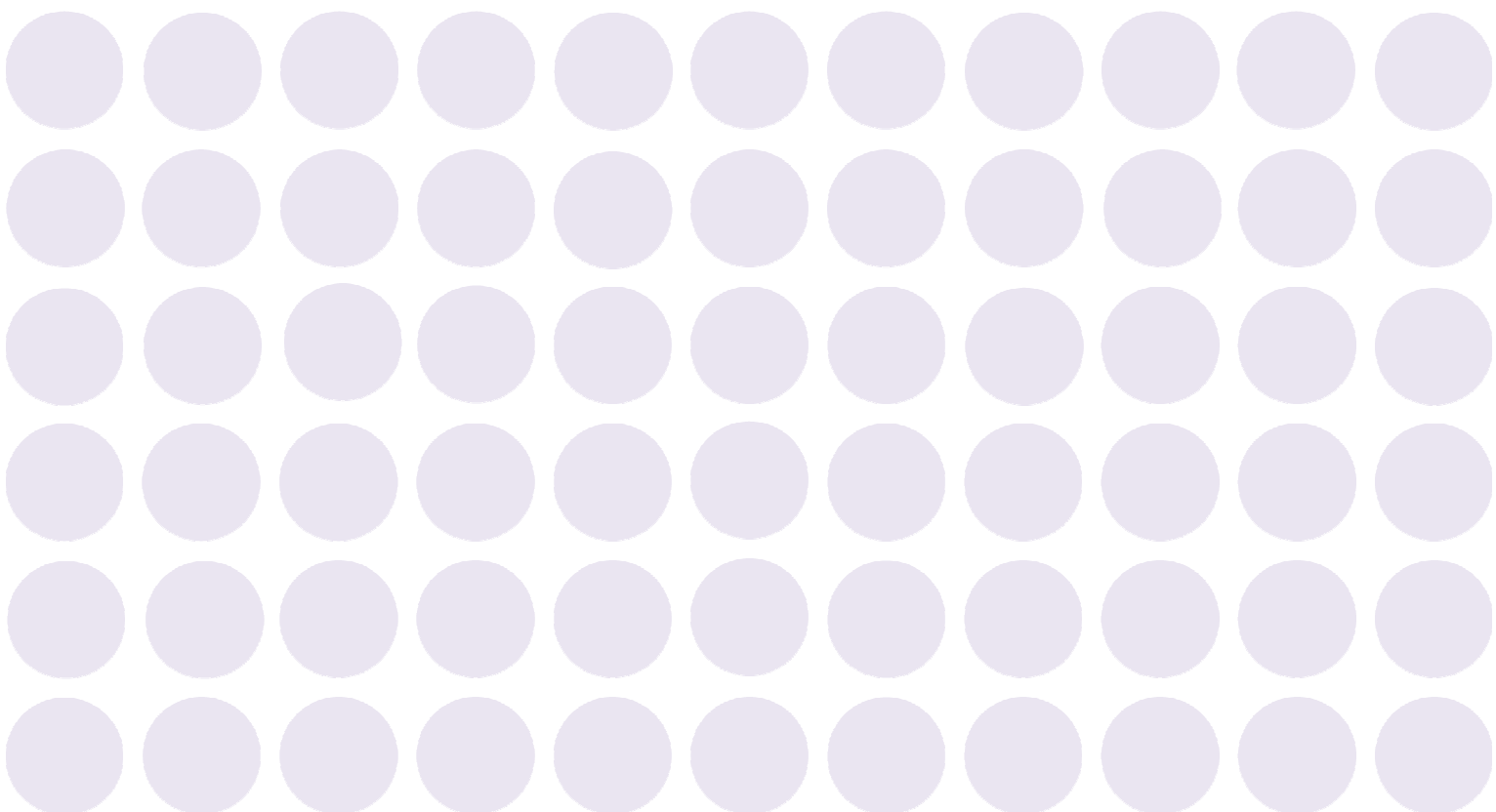
Als u met de inhoud van deze beslissing niet eens bent, kunt u daartegen, binnen zes weken na publicatie van dit besluit schriftelijk (niet per e-mail) en gemotiveerd bezwaar maken. U kunt uw bezwaarschrift sturen aan burgemeester en wethouders van Haarlemmermeer, ter attentie van het cluster Juridische Zaken, team Juridisch advies, 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 te Haarlem, 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.

U kunt ook digitaal beroep instellen bij genoemde rechtbank via <http://loket.rechtspraak.nl/rechtspraak>. Daarvoor dient u wel te beschikken over een elektronische handtekening (DigiD). Kijk op de genoemde site voor de precieze voorwaarden.

Evaluatie proef gedeeltelijke openstelling bussluis in Floriande

Gemeente Haarlemmermeer

September 2012





Colofon

Uitgave

I&O Research BV
Van Dedemstraat 6c
1624 NN Hoorn
Tel.nr. 0229-282555

Rapportnummer

2012-1898

Datum

september 2012

Opdrachtgever

Gemeente Haarlemmermeer
Postbus 250
2130 AG HOOFDORP

Auteur

Drs. Jaap Bouwmeester

Bestellingen

Exemplaren zijn verkrijgbaar bij de opdrachtgever

Het overnemen uit deze publicatie is toegestaan, mits de bron duidelijk wordt vermeld.

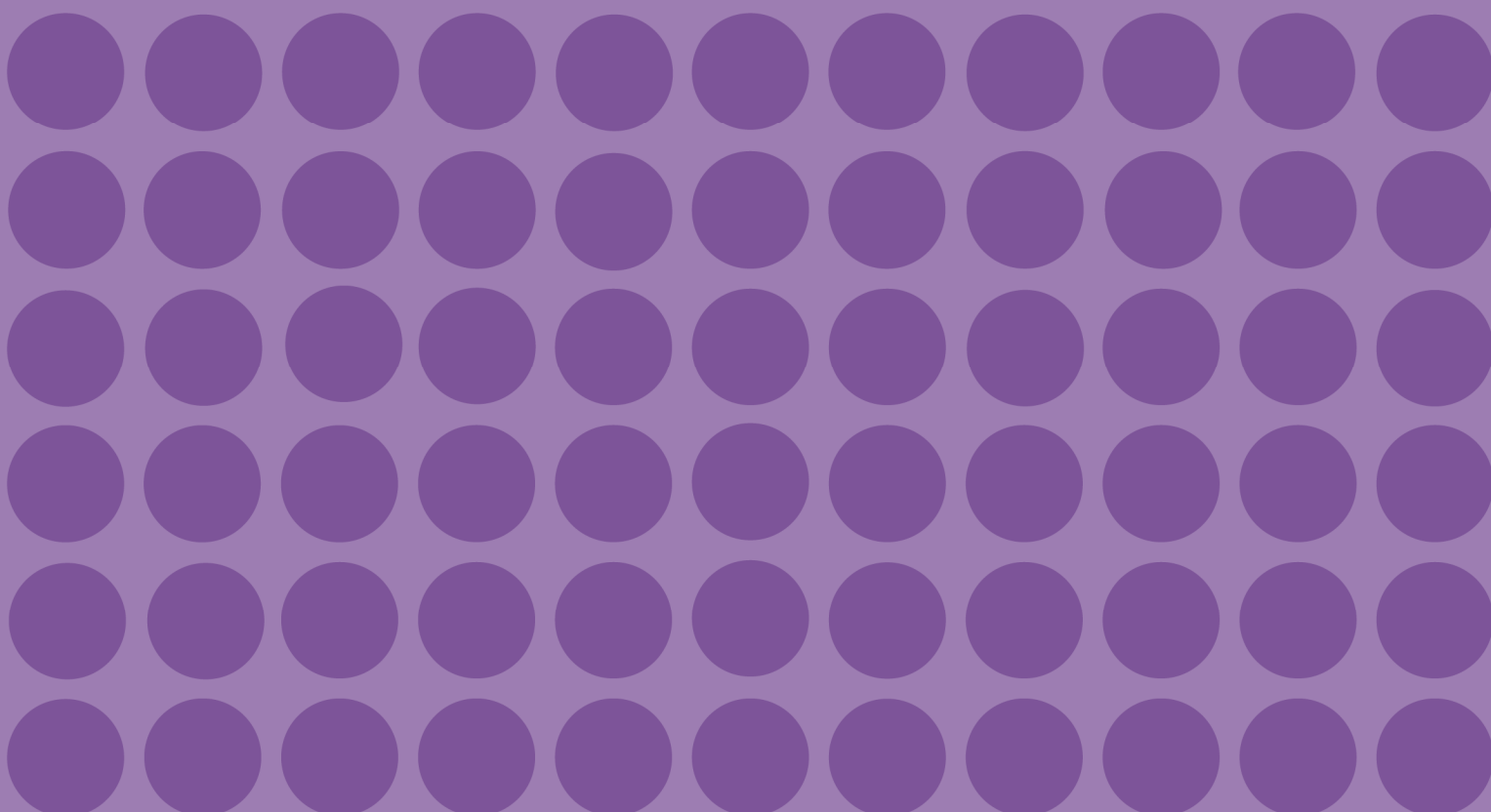


Inhoudsopgave	pag.
1. Inleiding	1
1.1 Achtergrond en aanleiding	1
1.2 Doel en vraagstelling	2
1.3 Aanpak en uitvoering van de evaluatie	2
2. Bereikbaarheid	8
2.1 Inleiding	8
2.2 Bezoek aan het winkelcentrum Floriande	8
2.3 Effecten op de bedrijfsvoering van ondernemers in WC Floriande	10
2.4 Bereikbaarheid overige voorzieningen	11
3. Doorstroming	14
3.1 Inleiding	14
3.2 Verkeersintensiteit op omliggende wegen	14
3.3 Doorstroming voor openbaar vervoer en hulpdiensten	16
4. Verkeersveiligheid	19
4.1 Inleiding	19
4.2 Aantal ongevallen	19
4.3 Beleving van de verkeersveiligheid	19
5. Milieukwaliteit	22
5.1 Inleiding	22
5.2 Effecten op geluid	22
5.3 Beleving van de effecten op geluid en lucht	23
6. Conclusies	25
6.1 Algemeen beeld	25
6.2 Belangrijkste uitkomsten	25
Bijlage 1. Verkeerstellingen	28

1

Hoofdstuk

Inleiding





1. Inleiding

1.1 Achtergrond en aanleiding

In de wijk Floriande is de afgelopen jaren het nodige te doen geweest over de bussluis tussen de Waddenweg en de Deltaweg. De bussluis is bij de ontwikkeling van de wijk aangelegd om het ontsluitende autoverkeer uit de wijk naar twee kanten te verdelen. Hiervoor is gekozen om overbelasting van de kruising Leenderbos-Kruisweg te voorkomen. Ook speelt de bussluis een rol ter bevordering van de verkeersveiligheid door het weren van doorgaand verkeer en het autoluw maken van de wijk en ter versterking van het winkelcentrum Overbos.

Vanaf het begin was er onder inwoners van de gemeente veel weerstand tegen de bussluis omdat deze hen verplicht tot omrijden. Ook ondernemers in het winkelcentrum Floriande zeggen nadeel te ondervinden van de bussluis omdat het winkelcentrum voor een deel van de wijk niet direct met de auto is te bereiken. In het Collegeprogramma 2010-2014 heeft het gemeentebestuur zich uitgesproken om de bussluis Floriande bij wijze van proef buiten de spits open te stellen. In dit voornemen is het college gesterkt door de in 2011 door de wijkraad georganiseerde bewonerspeiling, waaruit bleek dat er veel draagvlak is in de wijk voor het (gedeeltelijk) openstellen van de bussluis voor het autoverkeer.

De proef is ingegaan op 1 oktober 2011 en houdt in dat de bussluis buiten de spits tijden en in het weekeinde is geopend voor alle verkeer. Openstelling buiten de spitsperiode op werkdagen betekent dat de bussluis van 7.00 tot 9.00 en van 17.00 tot 19.00 dicht is. Buiten die uren en in de weekeinden blijft de bussluis permanent open. Om de proef mogelijk te maken, heeft de gemeente Haarlemmermeer een aantal technische voorbereidingen getroffen en verkeersmaatregelen genomen. De voorrang ter hoogte van de bussluis wordt met een al eerder aanwezige verkeersregelininstallatie geregeld. Verder is onder andere bebording en belijning van de weg aangepast, zijn er camera's opgesteld en zijn vooraankondigingsborden geplaatst op twee locaties ten noorden en ten zuiden van de bussluis. Een belangrijke maatregel in het kader van de verkeersveiligheid is het instellen van schoolzones (verkeersveilige inrichting van de schoolomgeving) op de Waddenweg-Deltaweg.

Gedurende de proefperiode heeft de gemeente Haarlemmermeer de effecten nauwlettend in de gaten gehouden en aan het einde van de proefperiode een evaluatie laten uitvoeren. De gemeenteraad heeft bij de start van de proef al de criteria benoemd op basis waarvan de evaluatie dient te worden uitgevoerd. Deze criteria hebben betrekking op de bereikbaarheid van voorzieningen en de keuzevrijheid van bezoekers en inwoners, de doorstroming, de verkeersveiligheid en de milieukwaliteit. De evaluatie is uitgevoerd door het onafhankelijke onderzoeksbureau I&O Research uit Hoorn.



1.2 Doel en vraagstelling

Het doel van de evaluatie is het bieden van inzicht in de effecten van de proef met de gedeeltelijke openstelling van de bussluis tussen de Waddenweg en de Deltaweg in Hoofddorp. De uitkomsten van het onderzoek bieden een feitelijke gegevensbasis op grond waarvan het gemeentebestuur van Haarlemmermeer een gefundeerd besluit kan nemen over eventuele continuering van de openstelling of voor stopzetting van de proef.

Uit de bovenstaande doelstelling is de volgende *centrale onderzoeksvraag* afgeleid.

Wat zijn de effecten van het gedeeltelijk openstellen van de bussluis op:

- a. de bereikbaarheid van woningen en voorzieningen, c.q. de keuzevrijheid van bezoekers en inwoners van de wijk;
- b. de verkeersbewegingen en de doorstroming op de wegen rond de bussluis;
- c. de verkeersveiligheid op de wegen rond de bussluis;
- d. de kwaliteit van de lucht en de hoeveelheid geluid.

De *deelvragen* per aspect zijn:

- Wat is de uitgangssituatie vóór de start van de proef?
- Welke ontwikkelingen doen zich sinds de start van de proef voor?
- Hoe zijn deze ontwikkelingen te interpreteren?
- In hoeverre zijn de geconstateerde effecten te relateren aan de proef?
- In hoeverre gaat het om structurele effecten ofwel om tijdelijke effecten of aanloopproblemen?
- Wat is de invloed van externe -niet met de proef samenhangende- factoren op de meetresultaten?

Deze onderzoeksvragen zijn verder uitgewerkt in een aantal evaluatiecriteria (zie paragraaf 1.3).

1.3 Aanpak en uitvoering van de evaluatie

Het onderzoek bestond uit de volgende onderdelen:

- uitwerking van de evaluatiecriteria;
- verkeerstellingen (door de gemeente);
- enquête bezoekers winkelcentrum Floriande;
- interviews met betrokkenen;
- analyse van binnengekomen meldingen en klachten.

Hieronder wordt de uitvoering van deze onderzoeksactiviteiten kort toegelicht



Uitwerking van de evaluatiecriteria

De evaluatiecriteria en randvoorwaarden die de gemeenteraad van te voren heeft benoemd (zie paragraaf 1.1) zijn in te delen in de volgende dimensies:

1. Bereikbaarheid:

- betere bereikbaarheid van woningen en voorzieningen waardoor het aantal keuzemogelijkheden van inwoners en bezoekers van Floriande toeneemt;
- de hulpdiensten (brandweer, politie, ambulance) kunnen hun taken goed blijven uitvoeren;

2. Doorstroming:

- geen sluipverkeer in Floriande als gevolg van de openstelling van de bussluis;
- goede doorstroming Deltaweg/Waddenweg;
- goede doorstroming op Leenderbos;
- de doorstroming van het openbaar vervoer blijft gegarandeerd;

3. Verkeersveiligheid

- geen toename van het aantal ongevallen in Floriande;

4. Milieukwaliteit

- beperkte stijging van geluid;
- de uitstoot van NO₂ en fijnstof blijft onder Europese norm.

De evaluatiecriteria zijn verder uitgewerkt tot concrete indicatoren. Tabel 1.1 geeft een overzicht van deze indicatoren en de wijze waarop deze zijn vastgesteld.

Tabel 1.1

Uitwerking evaluatiecriteria

evaluatiecriterium		indicatoren	operationalisering	meetmethode
1. Bereikbaarheid	Keuzevrijheid bezoekers/inwoners	winkelgedrag	herkomst bezoekers omzet ondernemers	bezoekersenquête gegevens ondernemers
	Bereikbaarheid voor hulpdiensten	hinder door drukte/opstopping	ervaringen hulpdiensten	interviews
2. Doorstroming	Deltaweg-W'weg L'bos, #L'bos-N201	verkeerintensiteit	aantal voertuigen per dag/uur	verkeerstellingen
	doorstroming OV	doorstroming bij bussluis	tijdsverlies door drukte	interviews
	sluipverkeer	drukke omliggende wegen	aantal voertuigen per dag/uur	verkeerstellingen
3. Verkeersveiligheid	objectief	aantal ongevallen	geregistreerde ongevallen	registratie politie-gemeente
	subjectief	ervaren (on)veiligheid	ervaren onveilige situaties	interviews
4. Milieukwaliteit	geluidhinder	stijging geluidsniveau	Berekend geluidsniveau	geluidsonderzoek
		geluidsoverlast	beleving betrokkenen	interviews
	luchtkwaliteit	uitstoot van NO ₂ + fijnstof	modelmatige doorberekening	doorrekening verkeerstelling
		ervaren luchtkwaliteit	beleving betrokkenen	interviews



Uitvoering verkeerstellingen

In deze evaluatie zijn de resultaten van een viertal tellingen geanalyseerd. Twee tellingen voorafgaande aan de start van de proef met de bussluis in maart 2011 en september 2011 en eveneens een tweetal tellingen na het gedeeltelijk openstellen van de bussluis namelijk in maart 2012 en september 2012.



Bij de tellingen zijn verder de volgende bijzonderheden van toepassing:

- De tellingen op de gemeentelijke telpunten hebben plaatsgevonden op:
 - o 28 februari t/m 20 maart 2011;
 - o 5 september t/m 19 september 2011;
 - o 3 september t/m 17 september 2012.
- Tellingen in maart en september 2011 zijn uitgevoerd voorafgaande aan de start van de proef bussluis op 1 oktober 2011;
- Telpunten 15 en 16 (nabij bussluis) zijn in september 2011 geteld en in maart 2012 en september 2012 tijdens de proef met de bussluis opnieuw. Deze cijfers vergelijken we met de tellingen uit 2011. Op deze wijze kunnen we de verschillen vaststellen;
- Telpunt 17 ligt ter hoogte van de bussluis en is vanzelfsprekend alleen na de start van de proef geteld.



- De telling van maart 2011 is voorafgaande aan de start van de werkzaamheden IJweg (Bennebroekerweg – Leenderbos) uitgevoerd en de telling van september 2011 na afloop van de werkzaamheden;
- De tellingen in maart 2012 zijn uitgevoerd voorafgaande aan de werkzaamheden op het Leenderbos. In september 2012 waren de werkzaamheden nog niet afgerond, waardoor op de punten 6 en 7 niet kon worden geteld. Door deze werkzaamheden is de verkeersintensiteit mogelijk ook op andere plaatsen beïnvloed. De telling van september 2012 kan daarom een verstoord beeld geven.

Enquête (0- en 1-meting) bezoekers winkelcentrum Floriande

De straatinterviews in het winkelcentrum Floriande zijn op twee momenten uitgevoerd: kort voor de start van de proef eind augustus 2011 en precies een jaar later eind augustus 2012.

- 0-meting: vrijdag 26, zaterdag 27 en dinsdag 30 augustus 2011; 212 respondenten;
- 1-meting: vrijdag 24 augustus, zaterdag 25 augustus en dinsdag 28 augustus 2012; 302 respondenten.

Tijdens de veldwerkdagen zijn er ook bezoekerstellingen verricht. De weersomstandigheden in 2011 en 2012 waren min of meer vergelijkbaar met in beide jaren zowel zonnige als regenachtige enquêtedagen.

Interviews met betrokkenen

In aanvulling op deze feitelijke effecten zijn interviews uitgevoerd om de cijfers nader te kunnen duiden en ook om de beleving van betrokkenen te kunnen vaststellen. Er zijn interviews gehouden met:

- Gemeente Haarlemmermeer: gebiedsmanager, medewerkers RO en Verkeer en vervoer;
- Voorzitters van de wijkraden Overbos en Floriande;
- Scholen: Christelijke basisschool 'Het Braambos', Montessorischool Floriande en Openbare basisschool 'De Optimist';
- Kinderdagverblijf Borus;
- Gezondheidscentrum Floriande;
- Vertegenwoordigers van de winkeliersvereniging Floriande;
- Wijkagent;
- Brandweer;
- Connexxion.

Analyse van bij de gemeente binnengekomen meldingen en klachten

De gemeente Haarlemmermeer heeft alle meldingen en klachten die sinds 1 oktober 2011 zijn binnengekomen over de bussluis en de directe omgeving daarvan, geregistreerd en ten behoeve van de evaluatie beschikbaar gesteld. Het gaat in totaal om zeven meldingen of klachten. Deze zijn geanalyseerd en in deze evaluatie meegenomen. Verder is ook gekeken naar de formele bezwaren en zienswijzen die naar aanleiding van de proef met de bussluis zijn ingediend.



Analyse en rapportage

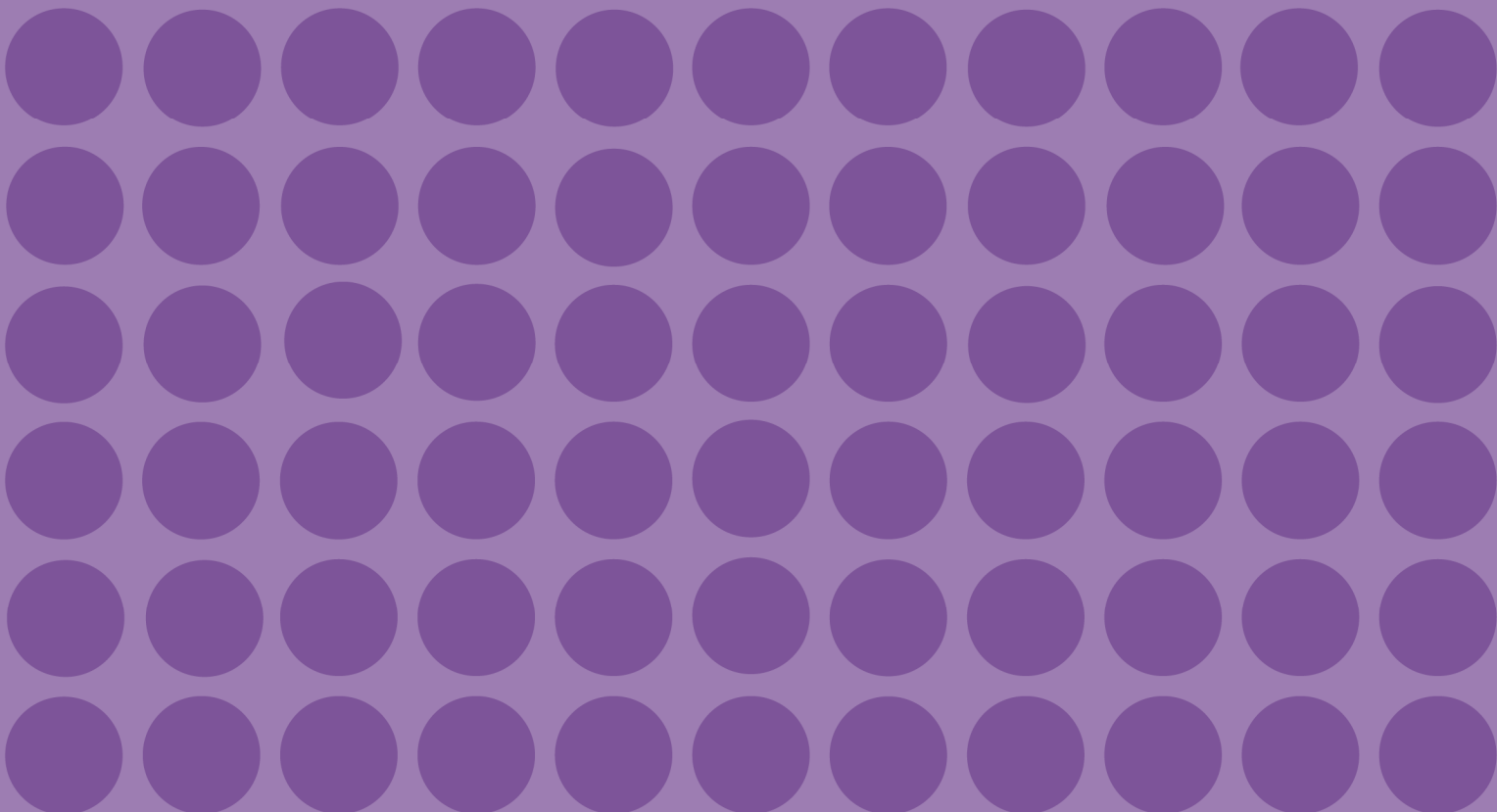
De uitkomsten van de hierboven beschreven onderzoeksactiviteiten zijn geanalyseerd en zijn in de volgende hoofdstukken beschreven aan de hand van de vier hoofdthema's van deze evaluatie:

- Bereikbaarheid (Hoofdstuk 2);
- Doorstroming (Hoofdstuk 3);
- Verkeersveiligheid (Hoofdstuk 4);
- Milieukwaliteit (Hoofdstuk 5);
- Conclusies (Hoofdstuk 6).

2

Hoofdstuk

Bereikbaarheid





2. Bereikbaarheid

2.1 Inleiding

Het voornaamste bezwaar van wijkbewoners en ondernemers tegen de bussluis heeft betrekking op de slechte bereikbaarheid per auto van het noordelijke deel van Floriande naar het zuidelijke deel en vice versa. Een van de belangrijkste beoogde effecten van de proef met de bussluis is dan ook gericht op deze bereikbaarheid en daarmee het vergroten van keuzemogelijkheden voor de inwoners en bezoekers van Floriande. De veronderstelling hierbij is dat het wegnemen van verkeerstechnische belemmeringen zullen leiden tot een grotere keuzevrijheid in bijvoorbeeld de locatie waar men inkopen doet. Ook zou het openstellen van de bussluis mogelijk kunnen leiden tot een ander patroon wat betreft het gebruik van de publieke voorzieningen zoals scholen, gezondheidscentrum en kinderopvang aan het traject Waddenweg-Deltaweg. Een ander aspect van de bereikbaarheid is meer randvoorwaardelijk. Bij de start van de proef heeft het gemeentebestuur als voorwaarde gesteld dat de openstelling van de bussluis niet tot hinder voor de hulpdiensten (brandweer, politie en ambulance) zou mogen leiden. In dit hoofdstuk wordt gekeken in hoeverre zich op bovenstaande punten veranderingen hebben voorgedaan als gevolg van de proef met de bussluis.

2.2 Bezoek aan het winkelcentrum Floriande

Om een eventueel effect van de gedeeltelijke openstelling van de bussluis op het winkelgedrag aan te tonen is eind augustus 2011 - dat is kort voorafgaande aan de start van de proef - een enquête uitgevoerd onder bezoekers van het winkelcentrum Floriande. Een jaar later (eind augustus 2012) is de enquête op dezelfde wijze herhaald. Verder is aan ondernemers gevraagd hoe zij hun omzetontwikkeling zien in relatie tot de proef met de openstelling van de bussluis.

Herkomst van bezoekers is niet veranderd

Uit de enquête onder bezoekers blijkt dat de herkomst van de bezoekers van het winkelcentrum nauwelijks is veranderd. Net als in 2011 komt verreweg het grootste deel uit Sportdorp Floriande en het deel van Floriande West dat ten zuiden van de bussluis ligt. Het percentage bezoekers vanuit het noordelijk deel van Floriande West en Overbos is niet noemenswaardig veranderd.¹

Tabel 2.1

Woonwijk/-plaats van bezoekers winkelcentrum Floriande

	2011	2012
Oostelijk Floriande (Sportdorp)	48%	47%
Floriande West ten zuiden bussluis	22%	21%
Floriande West ten noorden bussluis en Overbos	14%	15%
elders	16%	16%

¹ Let wel, het gaat hier om percentages. Deze geven een beeld van de verdeling van de bezoekers over de verschillende wijken. De cijfers zeggen niets over een eventuele stijging of daling van het absolute aantal bezoekers.



Er zijn duidelijke aanwijzingen voor een grotere keuzevrijheid voor het winkelend publiek

Ondanks het ongewijzigde bezoekersprofiel wat betreft herkomst, zijn er andere uitkomsten van de bezoekersenquête die wel degelijk duiden op een grotere keuzevrijheid van consumenten.

- In de eerste plaats zegt één op de zes bezoekers het winkelcentrum Floriande vaker te bezoeken dan een jaar geleden. De groep die juist minder vaak komt, is veel kleiner.
Er zijn drie belangrijke redenen om vaker naar Floriande te komen. De meest genoemde reden (20x) heeft er mee te maken dat men dichterbij het winkelcentrum is komen wonen of werken. Een tweede belangrijke reden (12x genoemd) heeft een relatie met de verbeterde bereikbaarheid door de opening van de bussluis. Verder noemt men het verbeterde winkelaanbod (8x) en diverse overige redenen (18x), meestal persoonlijk van aard zoals 'meer tijd' of andere veranderingen in de persoonlijke omstandigheden.
- Verder blijkt dat in vergelijking met de situatie in 2011, een groter deel van de bezoekers van winkelcentrum Floriande ook regelmatig in een ander winkelcentrum boodschappen doet. De groep die de 'meeste boodschappen' elders doet, is gegroeid van 12% in 2011 naar 26% in 2012. Omdat er geen redenen zijn om aan te nemen dat het aantal bezoekers drastisch is gedaald, duidt dit op een gevarieerder winkelgedrag van de bezoekers van Floriande. Bezoekers die primair op de winkelcentra in Overbos en Toolenburg zijn gericht, komen in sterkere mate ook naar Floriande.

Tabel 2.2

Aankooplocaties waar bezoekers van winkelcentrum Floriande de meeste boodschappen doen

	2011	2012
Winkelcentrum Floriande	88%	74%
Winkelcentrum Overbos	5%	8%
Winkelcentrum Toolenburg	2%	6%
Hoofddorp Centrum	3%	4%
Elders	1%	7% ²

- Tenslotte is ook de waardering voor de bereikbaarheid van winkelcentrum Floriande toegenomen. Het percentage dat de bereikbaarheid per auto in vergelijking met andere winkelcentra positief waardeert is gestegen. Dat geldt dan met name voor de vergelijking van Floriande met Toolenburg en Hoofddorp-centrum.

Tabel 2.3

Beoordeling bereikbaarheid winkelcentrum Floriande per auto/motor in vergelijking met andere winkelcentra

autobereikbaarheid winkelcentrum Floriande is beter dan ..	2011	2012
... winkelcentrum Toolenburg	75%	83%
... winkelcentrum Overbos	76%	77%
... Hoofddorp-centrum	76%	85%

² Hier wordt vooral genoemd: 'Winkelcentrum Skagerrak', 'verschillend' en 'in Nieuw-Vennep'.



Onder bezoekers van het winkelcentrum is veel draagvlak voor de openstelling van de bussluis. Er bestaat een groot draagvlak voor de huidige openstelling van de bussluis; bijna negen op de tien (86%) van de bezoekers is hierover positief omdat de bereikbaarheid van het centrum van Hoofddorp, het ziekenhuis en het winkelcentrum Floriande wordt vergroot. Verschillende bezoekers doen de suggestie om de bussluis permanent open te stellen voor auto's. Dit geldt ook voor de bussluis in Sportdorp.

2.3 Effecten op de bedrijfsvoering van ondernemers in winkelcentrum Floriande

De gemeente streeft met het (gedeeltelijk) openstellen van de bussluis naar een grotere vrijheid voor inwoners met betrekking tot de keuze van de locatie waar men winkelt/boodschappen doet. Deze grotere keuzevrijheid zou tot uiting kunnen komen in de omzet van winkeliers van het winkelcentrum.

Meeste ondernemers zien positief effect op de omzet en/of aantal klanten

De mate waarin de verbeterde bereikbaarheid van het winkelcentrum Floriande zich mogelijk vertaalt in de omzet van de gevestigde ondernemingen, is niet in exacte cijfers uit te drukken. Op de omzet zijn tal van factoren van invloed, waaronder de huidige economische situatie die effecten heeft op het bestedingspatroon van consumenten. Om die reden is afgezien van een kwantitatieve analyse van de omzetcijfers. Om toch enig inzicht te krijgen in de effecten van de proef met de bussluis, is aan de ondernemers in het winkelcentrum Floriande gevraagd vanuit de eigen waarneming aan te geven hoe het aantal klanten en de omzet zich in de periode 2011-2012 heeft ontwikkeld. Deze vraag is via de winkeliersvereniging uitgezet onder alle ondernemers in het winkelcentrum. In totaal zijn 21 reacties³ (per mail en schriftelijk) door de winkeliersvereniging verzameld.

Een meerderheid van 15 ondernemers spreekt van een toename van het aantal klanten en/of een stijging van de omzet als gevolg van de gedeeltelijke openstelling van de bussluis. De overige zes ondernemers constateren geen verschil of zeggen dit niet te kunnen waarnemen.

Ondernemers in Floriande positief over de proef

Gevraagd naar hun oordeel over de proef zijn ondernemers zonder uitzondering positief. Vrijwel alle ondernemers constateren positieve effecten op het aantal nieuwe klanten. Alle bevroagde ondernemers zijn voorstander voor het blijvend openstellen van de bussluis. Voor een aantal ondernemers gaat de huidige proef nog niet ver genoeg. Wat hen betreft mag de sluis altijd geopend zijn voor het verkeer, omdat ze juist na 17.00 uur de meeste klanten ontvangen.

³ Het betreft 15 winkels, 2 kappers, een horecabedrijf, een reisbureau en een makelaarskantoor.

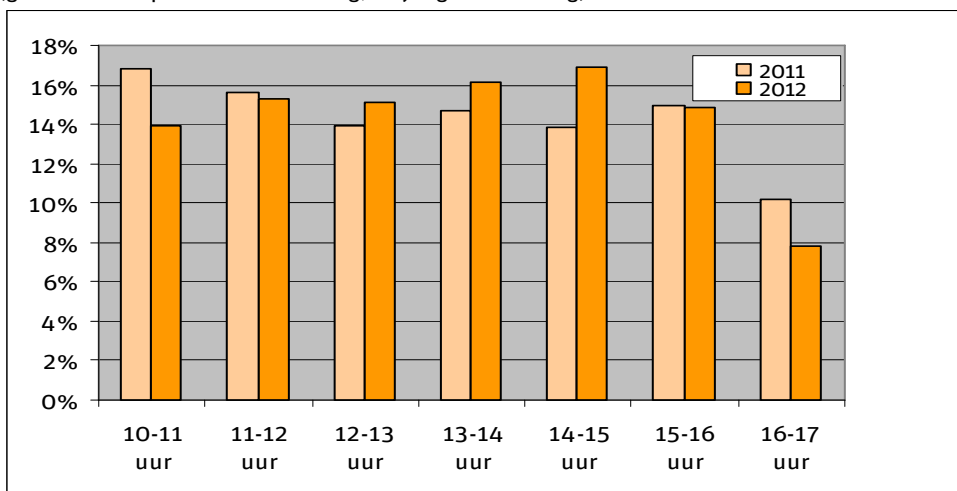


Ondernemers constateren gelijkmatiger spreiding van klanten over de dag

Ondernemers in winkelcentrum Floriande constateren behalve een stijging van het aantal klanten ook een evenwichtiger spreiding van de toeloop over de dag. De 'piekmomenten' waarvan eerder sprake was, zijn volgens een aantal ondernemers afgevlakt. Overigens is dit gewijzigde patroon niet direct terug te zien in de passantentellingen die zowel voorafgaande als gedurende de proef zijn uitgevoerd.

Figuur 2.1

Verdeling van aantal passanten op centrale plein winkelcentrum Floriande over de dag (gemiddelde op basis van dinsdag, vrijdag en zaterdag)



Vanuit winkelcentrum Overbos komen geen negatieve signalen

Hoewel in het kader van de evaluatie niet de effecten op het winkelcentrum 't Paradijs in Overbos zijn meegenomen, zijn vanuit de ondernemers aldaar geen negatieve signalen gekomen over de proef met de bussluis en een eventuele verandering van de concurrentieverhoudingen die daarvan het gevolg kan zijn. Sterker nog, een aantal ondernemers in 't Paradijs merken op dat er meer klanten uit Floriande Zuid komen.

2.4 Bereikbaarheid overige voorzieningen

Voordelen van de openstelling in de ochtend beperkt; 's middags zijn er wel duidelijke voordelen

In de omgeving van de bussluis Waddenweg-Deltaweg is een aantal wijkvoorzieningen gesitueerd. Het gaat om een aantal basisscholen, een gezondheidscentrum en een kinderdagverblijf. De vraag is in hoeverre de proef met gedeeltelijke opening van de bussluis gevolgen heeft gehad op de bereikbaarheid van deze voorzieningen. Navraag bij deze instellingen leert dat deze voorzieningen niet of nauwelijks profiteren van het openen van de sluis. De bussluis is bij aanvang van de school nog dicht zodat ouders die hun kinderen per auto willen wegbrengen hiervan geen voordeel hebben. Dit geldt ook voor de ouders die hun kind naar de opvang brengen. Dit gebeurt in de meeste gevallen ruim voor 9 uur 's morgens, wanneer de bussluis nog dicht is.



Ook medewerkers van de scholen en het gezondheidscentrum beginnen doorgaans op tijden dat de bussluis nog dicht is en hebben dus geen voordeel van de openstelling vanaf 9 uur.

Buiten de spits is de bereikbaarheid uiteraard wel verbeterd door de proef. De scholen gaan ruim voor het sluiten van de bussluis uit en dat maakt de bereikbaarheid per auto beter. Ook voor ouders die hun kind komen ophalen in het kinderdagverblijf is het gemakkelijker geworden. Door de tweezijdige aanrijdroute van het gezondheidscentrum en het kinderdagverblijf, zijn de parkeermogelijkheden verruimd. Men kan nu aan beide kanten van de sluis parkeren. Ook is het voor de medewerkers van het gezondheidscentrum gemakkelijk om overdag naar spoedafspraken te gaan. Er hoeft dan geen gebruik meer te worden gemaakt van het rolhek dat de twee parkeerplaatsen aan beide kanten van de bussluis met elkaar verbindt.

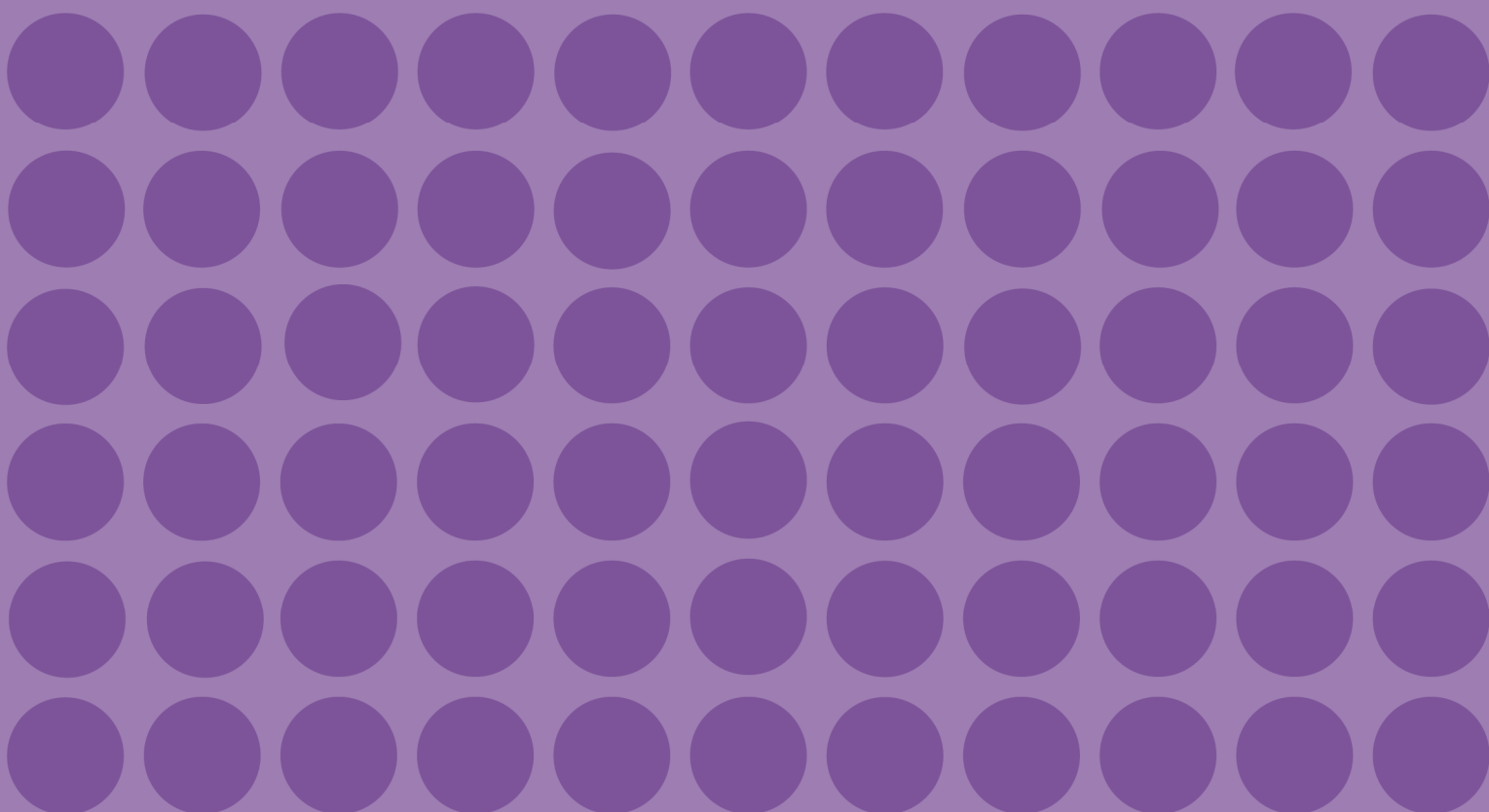
De openstelling van de bussluis leidt tot enkele bereikbaarheidsproblemen

De proef met de openstelling van de bussluis heeft geleid tot enkele knelpunten met betrekking tot de bereikbaarheid van de voorzieningen. Zo is er sprake van enige overlast bij de toegang van het parkeerterrein, direct bij de bussluis. Het komt voor dat de toegang tot de parkeerplaats van het kinderdagverblijf en het gezondheidscentrum geblokkeerd wordt door een rij auto's die staan te wachten op de opening van de bussluis om 9 uur. Hierdoor kunnen medewerkers de parkeerplaats niet op en komen ze (te) laat op hun werk. Over deze opstoppen bij de bussluis vlak voor het moment van opening is ook bij de gemeente een melding binnengekomen. Verder is er kort na de opening van de bussluis een vraag gesteld over de mogelijke onduidelijkheid over de openingstijden van de bussluis.

3

Hoofdstuk

Doorstroming





3. Doorstroming

3.1 Inleiding

Een belangrijk aspect van de evaluatie is de doorstroming van het verkeer. De bussluis is bij de realisatie van de wijk Floriande aangelegd als middel om het ontsluitingsverkeer te spreiden en sluipverkeer door de wijk te voorkomen. Gedeeltelijke openstelling van de bussluis kan daarom gevolgen hebben voor de verkeersstromen en mogelijk leiden tot grotere drukte op specifieke punten en trajecten in en buiten de wijk. In dit hoofdstuk kijken we hoe de verkeersintensiteit zich als gevolg van de proef heeft ontwikkeld (paragraaf 3.2). De uitkomsten in deze paragraaf zijn gebaseerd op verkeerstellingen voor de gedeeltelijke openstelling van de bussluis (maart en september 2011) en tellingen tijdens proef (maart en september 2012). In paragraaf 3.3 wordt vervolgens ingegaan op de doorstroming bij de bussluis zelf, met name voor het openbaar vervoer en de hulpdiensten.

3.2 Verkeersintensiteit bij bussluis en op omliggende wegen

Op basis van verkeerstellingen is te constateren dat het aantal verkeersbewegingen op de Deltaweg/Waddenweg, Leenderbos en kruising Leenderbos-N201 tijdens de proefperiode binnen de vooraf berekende waarden zijn gebleven.

Het aantal voertuigen dat de bussluis passeert blijft binnen de vooraf berekende waarden

Het aantal voertuigen sinds de start van de proef de bussluis passeert (telpunt 17) is gemiddeld 3.350 per dag. Op een gemiddelde werkdag ligt dit rond de 3.500. Op de zaterdagen is het iets drukker met circa 4.000 voertuigen en op zondagen is het rustiger. De waarden voor werkdagen en zaterdagen blijven daarmee ruim onder de vooraf berekende en acceptabel geachte prognoses van respectievelijk 6.000 en 7.500. Op de Waddenweg en de Deltaweg aan weerszijden van de bussluis (telpunten 15 en 16) is het als gevolg van de proef drukker geworden. De verkeersdrukte is op beide punten ruim verdubbeld en komt uit tussen 4.500 en 5.000 voertuigen per dag. Ook verder in noordelijke richting op de Waddenweg (telpunt 8) is het aantal voertuigen met een kwart toegenomen.

Verkeersdrukte op Leenderbos blijft binnen de berekende waarde

Op het Leenderbos (telpunten 6, 7 en 9) is in 2012 sprake van een lichte daling van de verkeersdrukte ten opzichte van 2011. Op alle drie telpunten is de verkeersintensiteit gedaald en ligt op de punten 6 en 7 net onder de 7.500.⁴ Het aantal verkeersbewegingen is op telpunt 9 met 11.500 een stuk hoger, maar ook daar is sprake van een daling van de hoeveelheid verkeer. De gemeten verkeersintensiteiten aan het Leenderbos passen binnen de doelstellingen van de evaluatie waarin een toename met 2.500 voertuigen acceptabel is. Ook op de aansluiting met de N201 is het aantal voertuigen per dag gedaald.

⁴ De telpunten 6 en 7 zijn in september 2012 niet geteld in verband met werkzaamheden aan het Leenderbos. Bij deze punten zijn de tellingen van maart 2011 en maart 2012 vergeleken.



Het effect van de proef met de bussluis op de IJweg lijkt gering

De proef met de bussluis heeft geen aantoonbaar effect op de drukte op de IJweg. Duidelijk is in ieder geval wel dat de herinrichting van de IJweg en het openstellen van de bussluis buiten de spits per saldo hebben geleid tot afname van het verkeer op de IJweg. Het aantal voertuigen (telpunten 12 en 13) daalde met circa 30 procent van 7.500 naar 4.700 en van 8.200 naar 5.600.

Effecten van de proef op overige telpunten zijn beperkt

De effecten op de andere telpunten zijn verder beperkt. Uitgedrukt in procenten zijn de veranderingen in de meeste gevallen minder dan 10 procent.

Figuur 3.1

Procentuele ontwikkeling aantal voertuigen per dag (weekgemiddelde maart/september 2012 als percentage van 2011)⁵



Verstorende factoren hebben geen grote invloed

Bij de gepresenteerde cijfers moet worden aangetekend dat de tellingen in september 2012 mogelijk zijn beïnvloed door de wegwerkzaamheden aan het Leenderbos. Dit geldt in ieder geval voor de punten 6 en 7, waar in september 2012 geen zinvolle tellingen mogelijk waren als gevolg van de werkzaamheden. De in Figuur 3.1 gepresenteerde uitkomsten voor de telpunten zijn gebaseerd op de tellingen van september 2011 en september 2012.

Om te kunnen vaststellen of de werkzaamheden aan het Leenderbos ook effect hebben gehad op de andere uitkomsten van de tellingen, is voor alle telpunten ook een vergelijking gemaakt tussen de tellingen van maart 2011 en maart 2012.

⁵ De telpunten 6 en 7 zijn gebaseerd op de tellingen van september 2011 en september 2012



Hierbij zijn dus de tellingen in september 2011 en 2012 buiten beschouwing gelaten. Uit deze vergelijking blijkt dat het beeld voor vrijwel alle telpunten min of meer overeenkomt met de uitkomsten zoals weergegeven in Figuur 3.1 (zie Bijlage 1). Wanneer we alleen de tellingen van maart in beschouwing nemen, zijn er drie noemenswaardige bijzonderheden:

- op de Spieringweg (telpunt 2) is sprake is van een toename (116%) in plaats van een lichte afname (92%) van de verkeersintensiteit
- op het Leenderbos tussen Roekenbos en Ravenbos (telpunt 9) is sprake van een stabiele situatie (103%) in plaats van een afname (86%)
- Op de IJweg (telpunten 12 en 13) blijkt in 2012 de afname van het verkeer nog groter te zijn (61% en 66% t.o.v. 85% en 81%)

Geen van deze drie afwijkende uitkomsten duiden op problemen in de doorstroming of een andere problematische situatie. De conclusie blijft dus overeind dat het aantal verkeersbewegingen op alle onderzochte locaties binnen de vooraf berekende waarden zijn gebleven.

3.3 Doorstroming voor openbaar vervoer en hulpdiensten

Om de eventuele gevolgen van het gedeeltelijk openstellen van de bussluis Waddenweg-Deltaweg vast te stellen is navraag gedaan bij de vervoersmaatschappij Connexxion, de politie en de brandweer.

Brandweer ervaart positieve gevolgen van de proef

Hoewel de brandweer ook al voor de proef de bussluis kon passeren ervaart men de openstelling wel als een verbetering. De brandweer is niet meer afhankelijk van de transponder die niet altijd direct reageert. Het kwam in het verleden wel eens voor dat de brandweer anderhalve minuut moest wachten en nu kan men ongehinderd doorrijden. De brandweer ervaart geen toename van de drukte op het traject. De openstelling van de bussluis leidt er juist toe dat het verkeer soepeler doorstroomt. In de oude situatie kwam het wel voor dat auto's ter hoogte van de bussluis probeerden te keren en konden mensen geen kant uit wanneer er een brandweerwagen met loeiende sirenes aan kwam rijden. Nu de sluis open is, kunnen ze gewoon doorrijden.

Politie wijst op verminderde doorstroming van hulpdiensten door de bussluis

De politie wijst op de onveilige situatie die ontstaat wanneer wachtende auto's 's ochtends kort voor 9 uur de bussluis blokkeren. Hulpdiensten waaronder de politie kunnen de sluis dan niet of alleen met de nodige moeite passeren. Dit kan grote gevolgen hebben in spoedeisende situaties.

Connexxion constateert nauwelijks verschillen

Het vervoersbedrijf Connexxion maakt gebruik van de bussluis tussen de Waddenweg en de Deltaweg. Het gedeeltelijk openstellen van de bussluis heeft volgens het vervoersbedrijf niet tot grote veranderingen geleid voor de doorstroming van de bussen bij de sluis. Het komt wel een enkele keer voor dat een bus kort voor 9 uur - wanneer de bussluis opengaat voor het andere verkeer - even moet wachten omdat er een rij wachtende auto's klaar staat voor de sluis. De opgelopen vertraging bedraagt echter zelden meer dan enkele minuten en kan gemakkelijk op het vervolgtraject worden gecompenseerd.

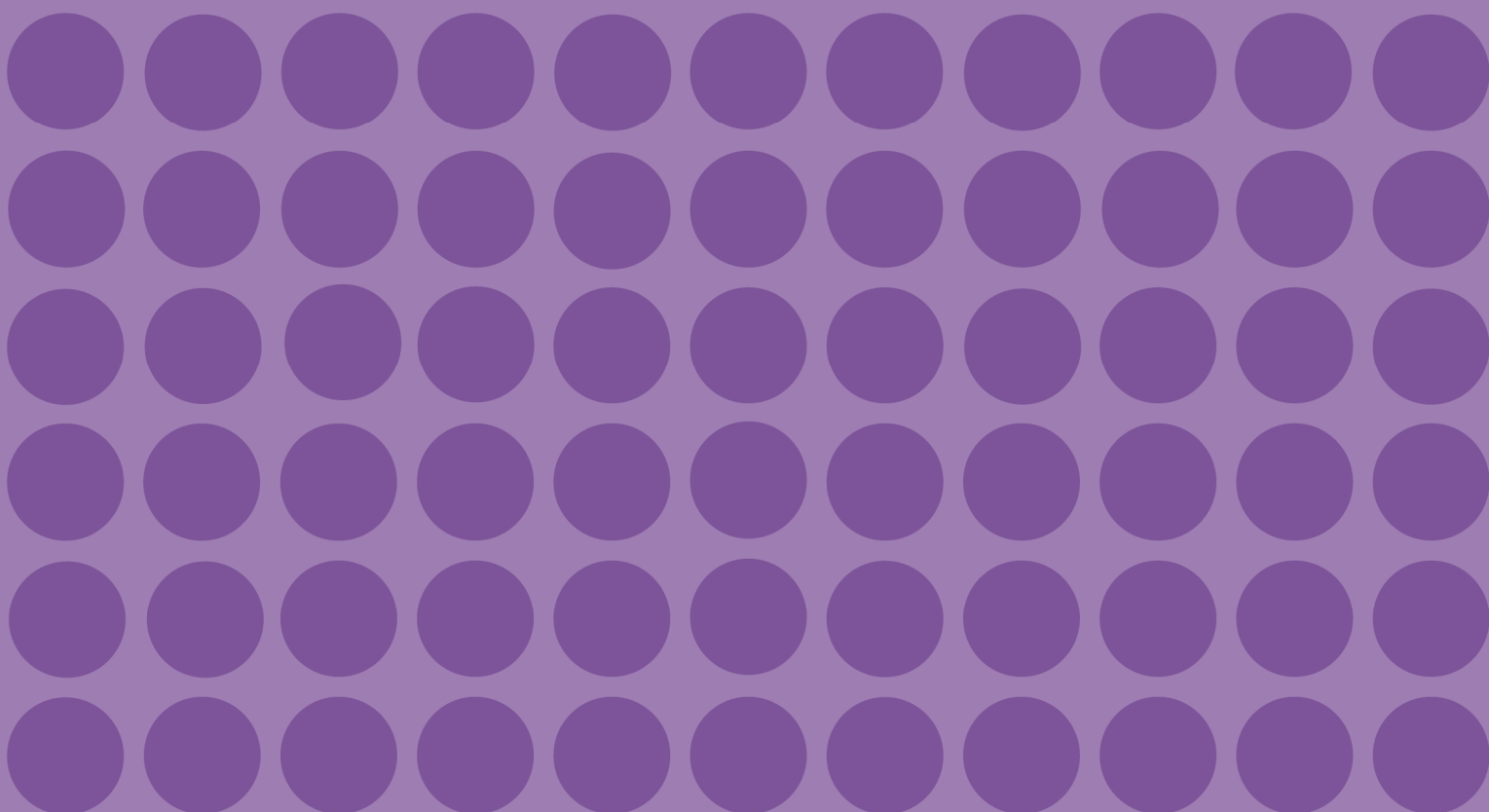


Een al langer bestaand fenomeen is dat auto's proberen de bussluis te passeren door kort achter een bus aan te rijden. Connexxion heeft geen aanwijzingen dat dit frequenter of juist minder vaak voorkomt als gevolg van de proef met de gedeeltelijke openstelling.

4

Hoofdstuk

Verkeersveiligheid





4. Verkeersveiligheid

4.1 Inleiding

Bij de start van de proef is gesteld dat openstelling van de bussluis geen negatief effect mag hebben op de verkeersveiligheid op het traject. In deze paragraaf wordt ingegaan op de mate waarin van effect sprake is geweest.

Een effect op de verkeersveiligheid is in de eerste plaats af te meten aan het aantal (geregistreerde) ongevallen op het traject. Het aantal ongevallen is echter gelukkig zeer beperkt gebleven en om die reden is op basis van de registraties geen trend waarneembaar. Om die reden gaan we in deze paragraaf met name in op de beleving van de verkeersveiligheid. De beleving van de verkeersveiligheid is bevraagd bij de politie, vertegenwoordigers van de voorzieningen rond de bussluis en de wijkraden Floriande en Overbos. Verder is gebruikt van de binnengekomen meldingen en klachten bij de gemeente over de verkeersveiligheid.

4.2 Aantal ongevallen

Bij de politie en de gemeente zijn drie gevallen bekend van aanrijdingen of ongevallen op het traject Waddenweg-Deltaweg. In alle drie gevallen betrof het aanrijdingen van een auto met de zogeheten blocker die de bussluis tijdens de spits afsluit voor het verkeer. De ongevallen werden veroorzaakt door de gedrag van de betreffende bestuurders. Van twee gevallen is zeker dat de bestuurder het rode stoplicht heeft genegeerd. De drie aanrijdingen deden zich voor in de maanden mei en juni. In twee gevallen kostte het meerdere dagen om de blocker te herstellen.

Op basis van deze incidenten zijn geen conclusies te trekken over de verkeersveiligheid op het traject als gevolg van de proef met de openstelling van de bussluis. Aanrijding met de blocker kunnen zich namelijk net zo goed voorkomen wanneer de bussluis permanent gesloten is. Een duidelijke relatie met de proef is dus niet aanwezig.

4.3 Beleving van de verkeersveiligheid

De proef heeft zowel positieve als negatieve effecten op de verkeersveiligheid bij de voorzieningen. Met name voor de scholen en het kinderdagverblijf is de verkeersveiligheid relevant. Voor de drie scholen en het kinderdagverblijf geldt dat men de huidige verkeerssituatie over het algemeen als veilig ervaart. Dit komt mede door de recent genomen verkeersremmende maatregelen (schoolzone, andere verkeersremmers). Uit de interviews kwamen ook enkele verbeterpunten naar voren, waarvan enkele een relatie hebben met de proef en andere meer in algemene zin ingaan op het veilig oversteken van voetgangers en fietsers over de Waddenweg/Deltaweg. Specifiek met betrekking tot de bussluis wordt gewezen op de veiligheid van kinderen die ter hoogte van de bussluis willen oversteken. De verkeerslichten die er staan zijn uitsluitend gericht op het reguleren van de verkeersstromen aan beide kanten van de sluis. Een beveiligde oversteekplaats is er ter hoogte van de sluis niet. Toen er nog uitsluitend bussen reden was dat een veilige situatie. Nu er een groot deel van de dag ook ander verkeer passeert is de situatie veranderd, staat de verkeersveiligheid voor kinderen wat meer onder druk en is goed uitkijken beslist noodzakelijk.



Er zijn slechts enkele klachten of meldingen over de verkeersveiligheid, sinds start van de proef. Sinds de start van de proef zijn er behalve de formele bezwaarmakers die zich negatief uitgelaten hebben over de proef, zeven meldingen⁶ bij de gemeente binnengekomen in relatie tot de Waddenweg, Deltaweg en de bussluis. Een viertal heeft betrekking op de verkeersveiligheid op de Waddenweg: hierbij gaat het om te hard rijden (3x) en een aanrijding op het zebrapad bij het Braambos. Eén persoon pleit voor het uitbreiden van de schoolzone.

Politie constateert een toename van te hard rijden rond de bussluis

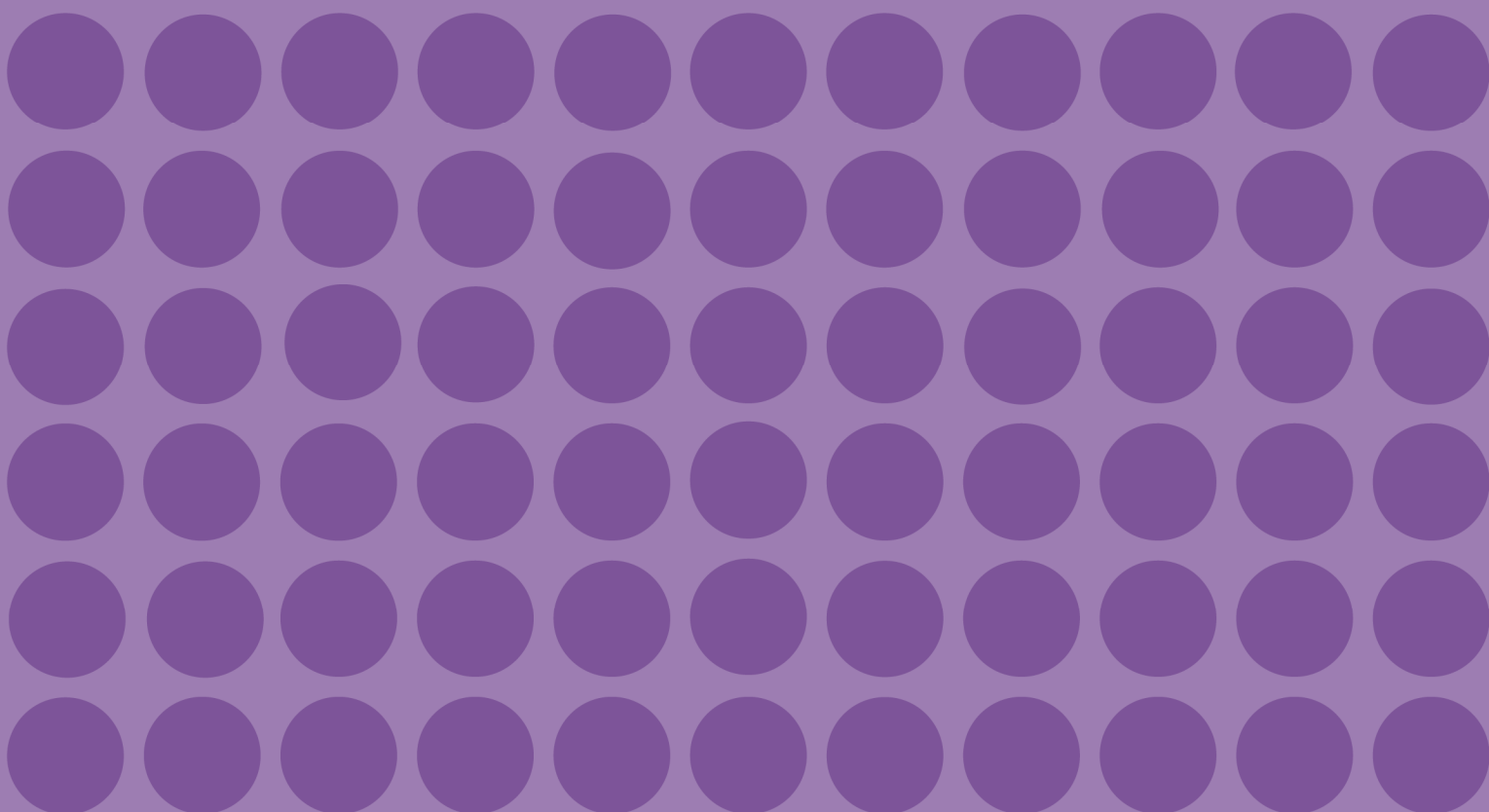
Voorafgaande aan de proef heeft de politie gewezen op een mogelijk effect op het aantal delicten in de wijk. Kwaadwillenden zoals bijvoorbeeld inbrekers, kunnen gebruik maken van de verbeterde bereikbaarheid van delen van Floriande en gemakkelijker de wijk inkomen en snel weer vertrekken. Van een eventuele stijging van incidenten als gevolg van de proef is echter tot op heden niets gebleken. Wat betreft de verkeersveiligheid constateert de politie dat er soms - met name 's nachts wanneer de bussluis open is - hard wordt gereden. Hierbij komt het voor dat het rode licht wordt genegeerd. Rond de sluitingstijd van de bussluis om 17.00 uur, constateert de politie dat er automobilisten zijn die te hard rijden om nog 'op tijd' bij de bussluis te zijn. Het te hard rijden gaat volgens de politie in een deel van de gevallen gepaard met het negeren van het rode verkeerslicht en agressief rijgedrag.

⁶ Deze meldingen zijn afkomstig van vijf verschillende personen.

5

Hoofdstuk

Milieukwaliteit





5. Milieukwaliteit

5.1 Inleiding

Als randvoorwaarde voor het slagen van de proef met de openstelling van de bussluis zijn op voorhand criteria benoemd in relatie tot de milieukwaliteit. Deze criteria hebben betrekking op de akoestische effecten en de kwaliteit van de lucht. Ten aanzien van de toename van het geluid gelden de richtlijnen uit de Wet Geluidshinder. Voor de luchtkwaliteit houdt het gemeentebestuur van Haarlemmermeer de Europese normen aan, conform de Wet Milieubeheer.⁷ Dit hoofdstuk gaat in eerste instantie in op de formele bezwaren tegen de proef met de bussluis, op basis van de veronderstelde toename van de geluidshinder (paragraaf 5.2). In deze paragraaf komen ook de uitkomsten van een akoestisch onderzoek dat de gemeente heeft laten uitvoeren aan de orde. Vervolgens gaan we in paragraaf 5.3 in op de beleving van de milieukwaliteit aan de hand van de uitkomsten van een aantal interviews.

5.2 Effecten op geluid

Door formele bezwaren is reconstructiebesluit en besluit hogere waarden nodig

Al snel na het besluit van het college van B&W om de bussluis Waddenweg/Deltaweg bij wijze van proef buiten de spits open te stellen, bleek de mogelijke geluidsoverlast een belangrijk punt. Tegen dit verkeersbesluit hebben twee omwonenden formeel bezwaar gemaakt. De bezwaren richten zich erop dat er geluidsoverlast zal ontstaan, als gevolg van de toename van de hoeveelheid autoverkeer langs hun woningen. Wettelijk geldt dat wanneer er sprake is van toename van het geluid, er een reconstructiebesluit nodig is in het kader van de Wet Geluidshinder.

In de beslissing op dit bezwaar van 16 november 2011 zijn de bezwaren ongegrond verklaard en is het verkeersbesluit in stand gebleven. Naar de mening van het college was een reconstructiebesluit niet nodig omdat het maar een tijdelijke afsluiting betrof. Eén van de bewoners heeft vervolgens beroep aangetekend bij de rechtbank en nogmaals aangegeven dat een reconstructiebesluit genomen diende te worden. Op 9 mei 2012 heeft de rechtbank Haarlem een tussenuitspraak gedaan en de gemeente verzocht om met een akoestisch onderzoek te onderzoeken of een reconstructiebesluit nodig is en zo ja deze ook te nemen. De gemeente heeft vervolgens een akoestisch onderzoek verricht en daaruit bleek dat zowel een reconstructiebesluit als een besluit hogere waarden ingevolgde de Wet Geluidshinder nodig was. Deze besluiten zijn op 11 september 2012 genomen.

⁷ NO2: een maximaal jaargemiddelde van 40 microgram per m³ en voor fijn stof (PM₁₀) een jaargemiddelde van 40 microgram/m³ en een 24-uurgemiddelde mag max. 35 keer p.j. meer dan 50 microgram/m³



5.3 Beleving van de effecten op geluid en lucht

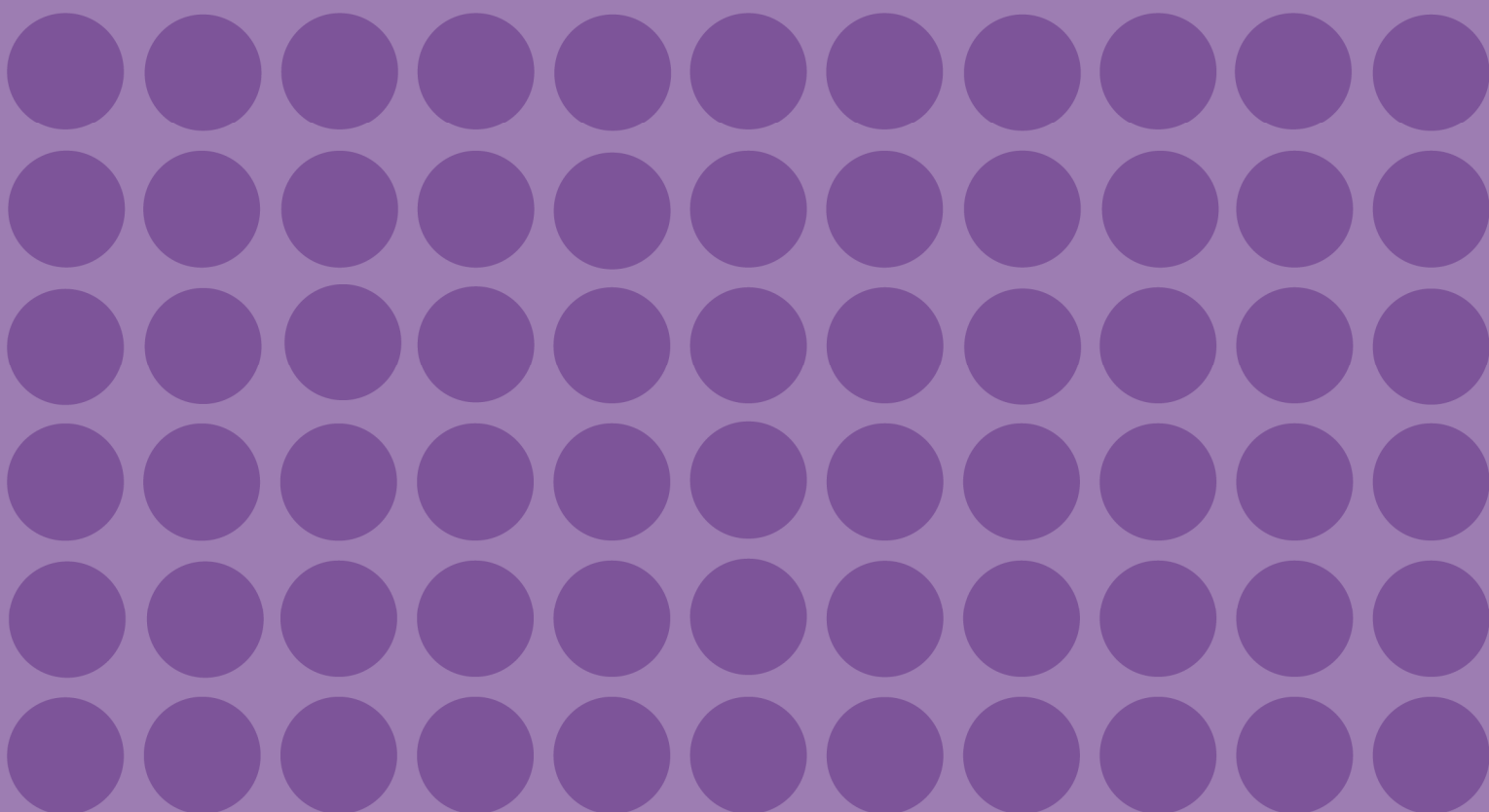
Er zijn vrijwel geen waarneembare effecten voor lucht en geluid direct rond de bussluis

In het verlengde van een geringe toename van de verkeersbewegingen bij de bussluis en de aangrenzende trajecten, zijn er bij de gemeente afgezien van de twee formele bezwaren geen klachten binnengekomen over geluidshinder en luchtkwaliteit. Ook uit de interviews blijkt dat er zich als gevolg van de proef geen waarneembare effecten op de hoeveelheid geluid of luchtkwaliteit hebben voorgedaan. Voor zover betrokkenen iets merken van de verschillen voor en tijdens de proef, beperkt zich dat tot incidenteel getoeter in de opstopping vlak voor de opening. Men hoort overdag wanneer de bussluis geopend is wel dat er meer verkeer rijdt, maar dat wordt door betrokkenen bij de scholen, het gezondheidscentrum en het kinderdagverblijf niet als hinderlijk ervaren. Ook bij de wijkraden Floriande en Overbos zijn geen negatieve signalen binnengekomen over de kwaliteit van de lucht en eventuele geluidsoverlast op andere plekken in de wijk.

6

Hoofdstuk

Conclusies





6. Conclusies

6.1 Algemeen beeld

De proef met de gedeeltelijke openstelling van de bussluis is door betrokkenen positief ontvangen. Negatieve effecten hebben zich slechts in beperkte mate voorgedaan. Zo blijft de verkeersintensiteit op de omliggende wegen ruim binnen de waarden die voorafgaande aan de proef zijn berekend. Op grond van deze beperkte toename van het autoverkeer blijven ook de gevolgen voor de luchtkwaliteit beperkt. Hoewel de keuzevrijheid voor inwoners en bezoekers van de wijk Floriande door de opening van de bussluis per definitie is toegenomen, zijn de effecten hiervan op het winkelgedrag nog niet erg duidelijk. Ondernemers geven wel aan positieve effecten te zien op het aantal klanten en de omzet. De reacties van betrokkenen op de proef met de bussluis zijn overwegend positief. De meeste betrokkenen zijn voorstander van continuering van de gedeeltelijke openstelling.

6.2 Belangrijkste uitkomsten

Verkeersdrukke blijft binnen de vooraf berekende waarden

Op basis van verkeerstellingen is te constateren dat het aantal verkeersbewegingen op de Deltaweg/Waddenweg, Leenderbos en kruising Leenderbos-N201 tijdens de proefperiode binnen de vooraf berekende waarden zijn gebleven. Ook op andere trajecten in de ruimere omgeving van de bussluis hebben zich geen grote veranderingen in de verkeersintensiteit voorgedaan.

Ook in de beleving van betrokkenen is het niet veel drukker geworden

In de beleving van betrokkenen doen zich geen problemen voor:

- Omliggende voorzieningen (scholen, kinderdagverblijf en gezondheidscentrum) ervaren nauwelijks of geen toegenomen verkeersdrukke.
- Vanuit de wijken komen nauwelijks ontevreden signalen.
- Bij de gemeente zijn slechts in beperkte mate meldingen en klachten binnen gekomen over verkeersdrukke of hinder daarvan.

Voorzieningen en winkelcentrum zijn beter bereikbaar

- De aanwezige voorzieningen (scholen, kinderopvang en gezondheidscentrum) rond de bussluis en verderop aan het traject hebben slechts in beperkte mate voor- of nadeel van de proef, maar staan er niettemin overwegend positief tegenover.
- Door de tweezijdige aanrijdroute van het gezondheidscentrum en KDV Borus, zijn de parkeermogelijkheden verruimd. Ook is het voor het gezondheidscentrum gemakkelijker om overdag naar spoedafspraken te gaan. Er hoeft dan geen gebruik meer te worden gemaakt van het rolhek dat de twee parkeerplaatsen aan beide kanten van de bussluis met elkaar verbindt.
- Er is wel een (geringe) mate van overlast bij de toegang van het parkeerterrein dichtbij de sluis. Het komt voor dat er 's ochtends een rij auto's staat te wachten op het moment dat men de bussluis kan passeren. Door deze rij wordt de toegang tot de parkeerplaats geblokkeerd en kan ook leiden tot hinder voor hulpdiensten die de sluis willen passeren.
- Hoewel er geen duidelijke toename is van het aantal bezoekers aan WC Floriande vanuit het noordelijke deel van Floriande en Overbos, zeggen vrijwel alle ondernemers positieve effecten te



ondervinden op hun bedrijfsvoering. Ook constateren ze een betere spreiding van klanten over de dag, waar voorheen veel sterkere piekmomenten waren.

- Hoewel niet rechtstreeks met ondernemers in WC Paradijs in Overbos is gesproken, zijn ook daar vandaan geen negatieve signalen gekomen.

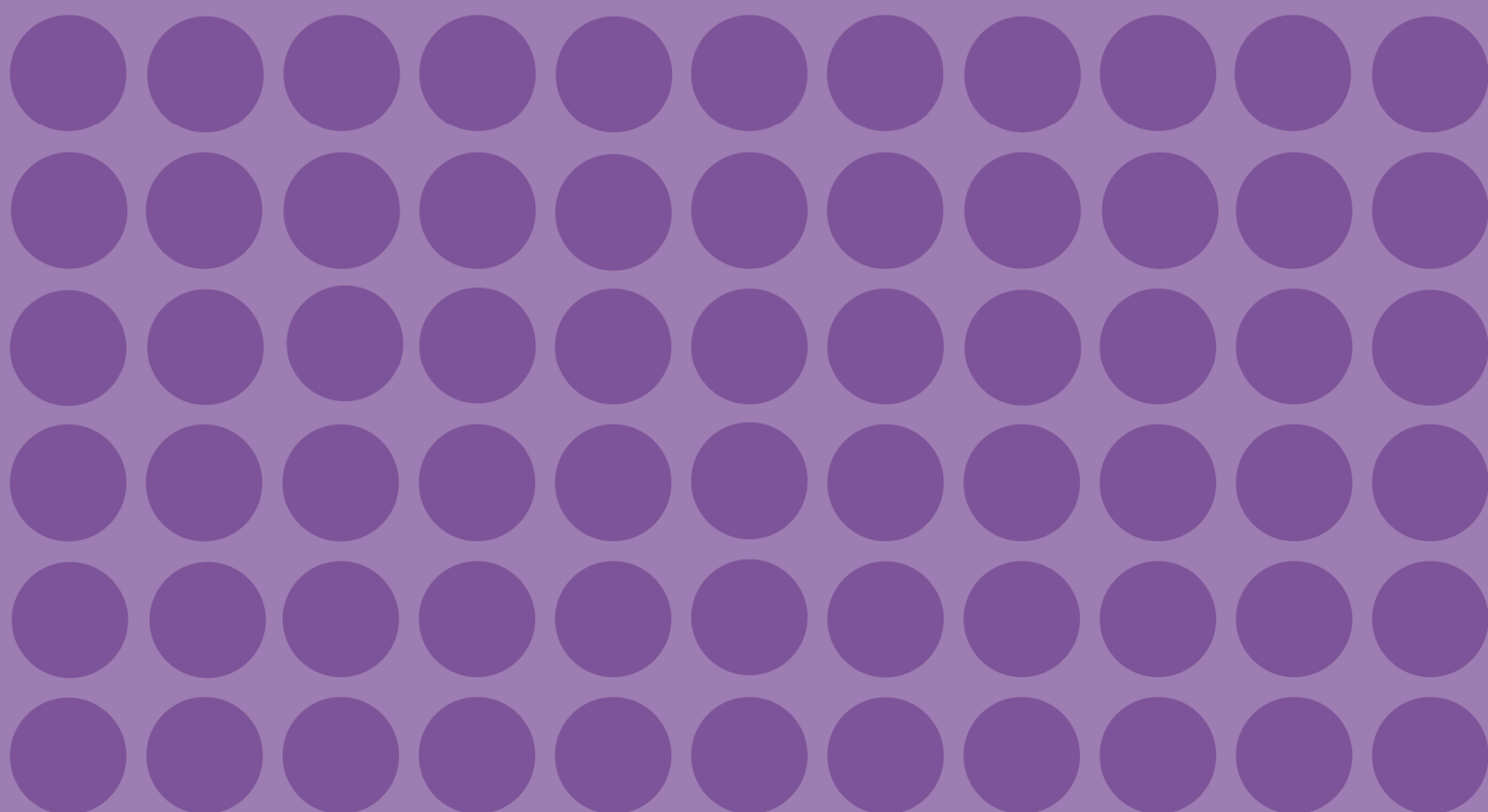
In beperkte mate effecten op de verkeersveiligheid

- In de proefperiode is volgens politie en gemeente van een toename van het aantal verkeersongevallen op het traject geen sprake.
- De scholen en het KDV ervaren de verkeerssituatie als veilig mede door de recent genomen verkeersremmende maatregelen (schoolzone, andere verkeersremmers).
- Wel constateert de politie dat er sinds de opening van de bussluis met name 's nachts te hard wordt gereden. Hard rijden komt ook voor als gevolg van automobilisten die de sluis nog snel voor het sluitingsuur willen passeren. Ook kan het voorkomen dat de rij wachtende auto's in de ochtendspits de doorstroming van hulpdiensten belemmert.

De milieubelasting in termen van geluid en vervuiling blijven binnen de perken

- Vanuit de rond de bussluis gelegen woonwijken komen, behalve enkele formele bezwaren, vrijwel geen klachten of negatieve signalen over de geluidshinder en de luchtkwaliteit.
- De toename van de geluidshinder als gevolg van het groeiende aantal auto's dat de bussluis passeert, heeft het nodig gemaakt dat de gemeente een hogere waarde besluit en reconstructiebesluiten moest nemen.

bijlage





Bijlage 1. Verkeerstellingen

Uitkomsten alle telpunten en tellingen

Nr.	telpunt	Tussen	Werkdag gemiddelde Ma t/m vrijdag				Weekdag gemiddelde Ma t/m zondag				gemiddelde Zaterdag			
			mrt- 11	mrt- 12	Sept. 2011	Sept. 2012	mrt- 11	mrt- 12	Sept. 2011	Sept. 2012	Mrt. 2011	mrt- 12	Sept. 2011	Sept. 2012
1	Bennebroekerweg	Hanepoel en Klinkenbergstr.	6609	7081	6859	7046	6260	6638	6415	6623	6092	6331	6108	6041
2	Spieringweg	Waterstaete en Bosstaete	3900	4656	4509	4197	3713	4299	4129	3784	4094	4236	4153	3514
3	Bennebroekerweg	Spieringweg en Deltaweg	8933	9722	9570	9797	8421	9126	8866	9080	8779	9132	8828	8799
4	Deltaweg	Westerschelde en Duinbeek	8359	8282	8488	8157	7746	7722	7821	7569	7387	7440	7480	7160
5	Fanny Blankers Koenlaan	Deltaweg en Hankstraat	4931	5655	5202	5520	4489	5301	4738	5152	4530	5725	4905	5518
6	Leenderbos	Liesbos en Didonweg	8720	7674	7814	-	8382	7392	7492	-	8808	7758	7841	-
7	Leenderbos	Liesbos en Roosterbos	8209	7614	7642	-	7845	7368	7342	-	7945	7778	7679	-
8	Waddenweg	Banckspolder en Roosduinen	7383	9076	7102	8586	6765	8528	6488	8041	6117	8274	6099	7821
9	Leenderbos	Roekenbos en Ravenbos	14423	13984	13259	11475	12888	13318	12637	10848	12882	13198	12469	11774
P1	Leenderbos	Thv de N201	18010	17670	17974	16197	17272	16908	17241	15338	-	-	-	-
P2	N201 west	Westelijk van Leenderbos	40809	38937	41054	38258	37591	35650	37948	35281	-	-	-	-
P3	N201 oost	Oostelijk van Leenderbos	40313	39168	40565	41012	36940	35798	37335	37916	-	-	-	-
P4	N205	Ter hoogte van Floriande	19567	17125	19191	17470	17834	15399	18180	15740	-	-	-	-
10	Bennebroekerweg	IJweg en Nieuwe Molenaarslaan	7993	6560	7034	6294	7586	6193	6641	6006	7984	6472	6985	6315
11	Nieuwe Molenaarslaan	Iraklia en Paros	6764	6026	6312	5714	6178	5483	5814	5222	5747	4973	5581	4984
12	IJweg	Lingenhof en Kemperhof	7535	4612	4715	3972	7200	4378	4604	3898	7567	4471	5082	4329
13	IJweg	Andelhof en Leenderbos	8237	5365	5672	4565	7975	5247	5638	4591	8799	5957	6572	5468
14	Altenburg	Sonderholm en Breeburgsingel	13765	12789	12711	11263	12991	12115	12008	10838	13172	12264	11854	11367
15	Deltaweg	Brouwersdam en Haringvliet	-	4564	2200	4612	-	4435	1957	4449	-	4751	1593	4724
16	Waddenweg	Vliehorst en Slufter	-	5020	2336	4922	-	4879	2073	4768	-	5174	1649	5097
17	Deltaweg/Waddenweg	Ter hoogte van bussluis	-	3829	-	3293	-	3348	-	3347	-	4008	-	4012



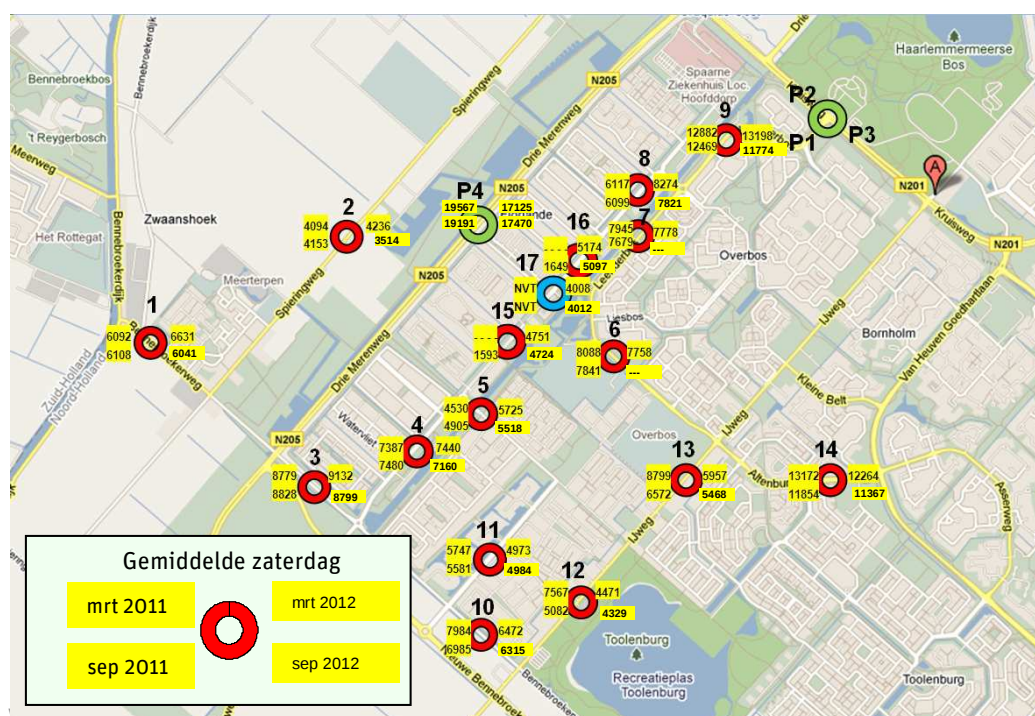
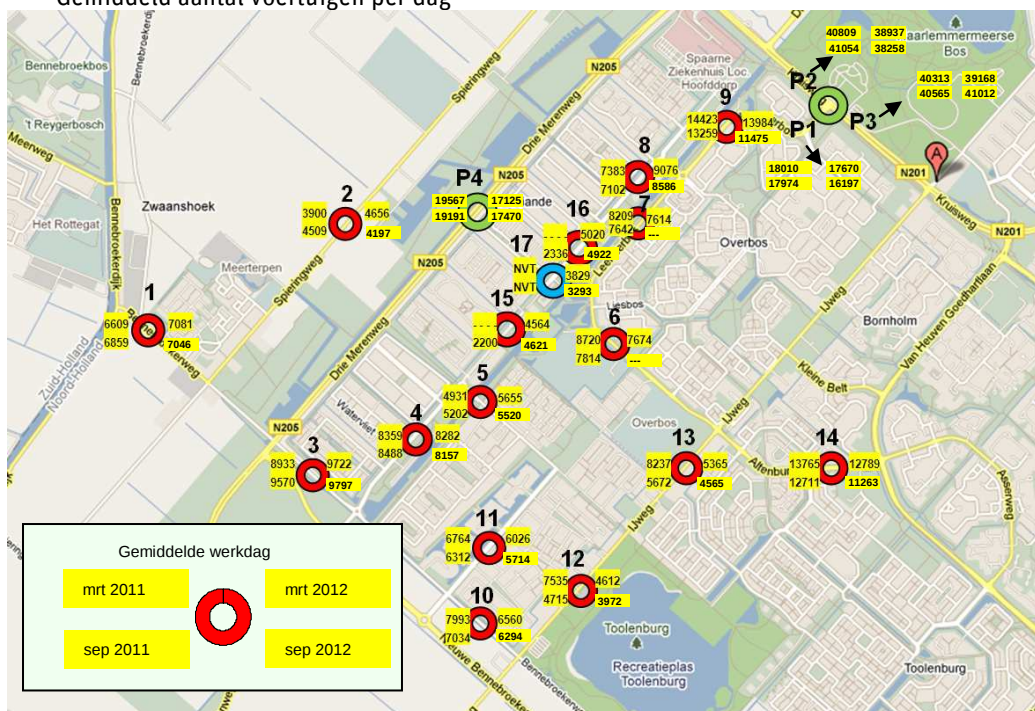
Vergelijking tellingen maart 2011-maart 2012, september 2011-september 2012 (gemiddelde weekday)

Nr.	telpunt	Tussen				
			Maart 2011	Maart 2012	Sept. 2011	Sept. 2012
1	Bennebroekerweg	Hanepoel en Klinkenbergstr.	100%	106%	100%	103%
2	Spieringweg	Waterstaete en Bosstaete	100%	116%	100%	92%
3	Bennebroekerweg	Spieringweg en Deltaweg	100%	108%	100%	102%
4	Deltaweg	Westerschelde en Duinbeek	100%	100%	100%	97%
5	Fanny Blankers Koenlaan	Deltaweg en Hankstraat	100%	118%	100%	109%
6	Leenderbos	Liesbos en Didonweg	100%	88%	100%	*
7	Leenderbos	Liesbos en Roosterbos	100%	94%	100%	*
8	Waddenweg	Banckspolder en Roosduinen	100%	126%	100%	124%
9	Leenderbos	Roekenbos en Ravenbos	100%	103%	100%	86%
P1	Leenderbos	Thv de N201	100%	98%	100%	89%
P2	N201 west	Westelijk van Leenderbos	100%	95%	100%	93%
P3	N201 oost	Oostelijk van Leenderbos	100%	97%	100%	102%
P4	N205	Ter hoogte van Floriande	100%	86%	100%	87%
10	Bennebroekerweg	IJweg en Nieuwe Molenaarslaan	100%	82%	100%	90%
11	Nieuwe Molenaarslaan	Iraklia en Paros	100%	89%	100%	90%
12	IJweg	Lingenhof en Kemperhof	100%	61%	100%	85%
13	IJweg	Andelhof en Leenderbos	100%	66%	100%	81%
14	Altenburg	Sonderholm en Breeburgsingel	100%	93%	100%	90%
15	Deltaweg	Brouwersdam en Haringvliet	*	-	100%	227%
16	Waddenweg	Vliehorst en Slufter	*	-	100%	230%
17	Deltaweg/Waddenweg	Ter hoogte van busluis	0	3348	0	3347

- niet geteld
-
- Spieringweg



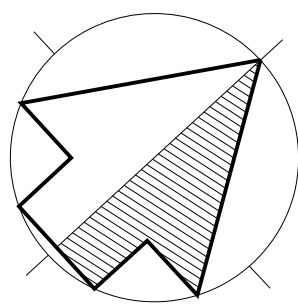
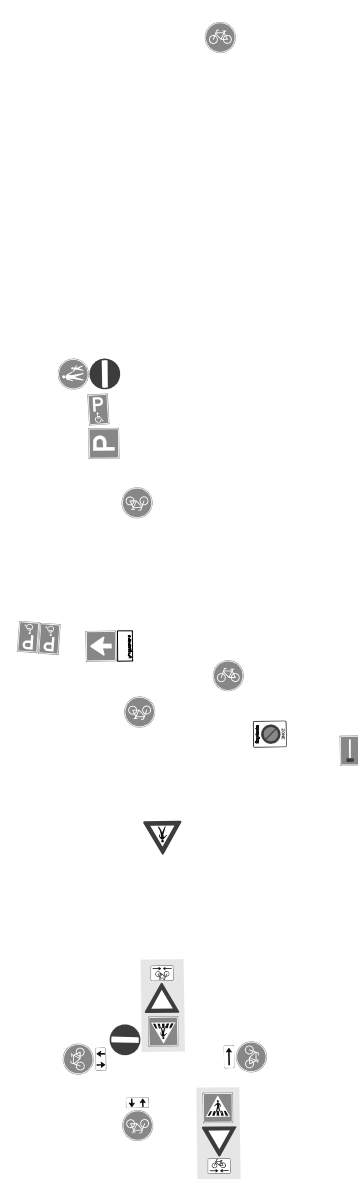
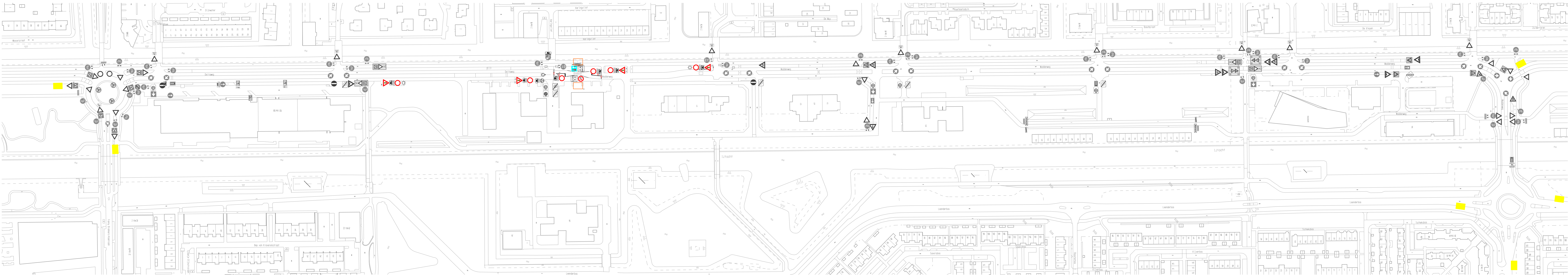
Gemiddeld aantal voertuigen per dag



te plaatsen voorwaarschuwing

bussluis geopend
uitgezonderd
ma t/m vr
7 - 9
17 - 19

te plaatsen waarschuwingsbord type en tekst nog te bepalen



gemeente-Haarlemmermeer			
A	diverse aanpassingen	05-08-2011	CD
WUZ	OMSCHRIJVING	DATUM	GET. ACC.
CLUSTER ONTWERP, VOORBEREIDING EN REALISATIE			
HOOFDDORP BUSSLUIS DELTAWEG-WADDENWEG AANPASSING T.B.V. PROEFOPENSTELLING			
GETEKEND	CHR. DELISSEN	DATUM	02-02-2011
SCHAAL	1:1500	MAPNR. U.	
AFMETING	A1	WO-NR.	
STATUS		BESTEKNR.	
ACC. SOT		ACC. MANAGER	
TEKENING NR.			2011-017
			001