

Aan de leden van de Statencommissie Mobiliteit & Financiën
en aan gedeputeerde mevrouw E. Post

Monnickendam, 18 januari 2019

Betreft: Voordracht Provinciaal Inpassingsplan N247

Geachte commissieleden en gedeputeerde,

Op 21 januari staat de Voordracht Provinciaal Inpassingsplan N247 op de agenda (punt 5.a).

In november jl. heb ik het bij mijn inspraak gehad over onze voorstellen betreffende een klein stukje verdiept tracé t.h.v. Monnickendam.

Hierachter zijn bijgevoegd:

- A. Informatie en tekeningen van onze voorstellen
- B. De inspraak van november met daarin een pleidooi voor een geïntegreerde lange termijn oplossing voor het hele tracé van de N247
- C. Onze reactie op de Nota Zienswijzen N247
- D. Krantenartikel

Voorts zal ik aanstaande maandag wederom inspreken.

Wij hopen dat u gelegenheid vindt deze informatie te lezen.

Met vriendelijke groet,

Mede namens [redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

A. Voorstellen voor verdiept tracé N247 t.h.v. Monnickendam

1. Inleiding

Op dit moment loopt het Provinciaal Inpassings Plan N247 (PIP N247) waarin de uitvoering van de volgende werkzaamheden staat gepland voor 2019:

- Reconstructie kruispunt 't Schouw
- Herinrichting kruispunt N247 – Bernhardlaan Monnickendam
- Nieuw fietspad oostelijk van N247 tussen Wagenweg Volendam en Katwoude

Andere aanpassingen van de N247 die nog in de pijplijn zitten zijn:

- Passage Broek in Waterland (besluit uitgesteld tot ...-...-2019)
- Bernhardbrug Monnickendam (ontwerp verwacht 2019)
- Hoogwaardig fietspad Edam-Amsterdam (ontwerp verwacht 2019)

2. PIP N247 werkzaamheden t.h.v. Monnickendam

Herinrichting kruispunt N247 – Bernhardlaan

- Verplaatsing aansluiting Overleek in noordelijke richting
- Noord-zuid krijgt 2^e opstelstrook, na stoplicht terug naar 1 rijstrook
- Optimalisatie stoplichten
- Verplaatsing bushalte en fietsenstalling bij tankstation in zuidelijke richting
- Nieuw P+R-terrein met 11 parkeerplaatsen westelijk van N247

Inclusief onderhoud aan bestaand wegdek wordt dit deelproject geraamd op € 18 miljoen.

3. Knelpunten t.h.v. Monnickendam

3.1. Verkeer op N247

Gezien de toenemende verkeersintensiteit, denk daarbij aan de forse woningbouwplannen in de regio, zal de herinrichting volgens PIP N247 slechts kortstondig houdbaar blijken (max. 10-15 jaar) en daarmee niet robuust zijn. Dit onderschrijft de Provincie ook. Bij robuuste oplossingen (> 50 jaar houdbaar) voor 't Schouw en mogelijk Broek in Waterland zal de bottleneck bij Monnickendam nog ernstiger van aard worden. Momenteel staat de N247 al in de landelijke Top-5 van knelpunten op provinciale wegen (zie Volkskrant 28-12-2018)! Dat vraagt dus om een echte oplossing.

3.2. Bernhardbrug

De huidige brug voldoet al lang niet meer aan de eisen van verkeersveiligheid en is bovendien aan het einde van z'n levensduur. Een ontwerp voor vervanging wordt in 2019 verwacht.

3.3. Hoogwaardig snelfietspad

Voor dit fietspad van Amsterdam naar Edam is nog geen oplossing gevonden om de knelpunten nabij Monnickendam (kruising met andersoortig verkeer, water en historische kern) te passeren.

Noordelijk staat het nieuwe fietspad aan de oostzijde van de N247 gepland en het zou mooi zijn om in 1 rechte lijn zonder knelpunten (kruisingen, oversteek of stoplichten) door te steken naar Amsterdam. Hiervoor is de Provincie naarstig op zoek naar oplossingen. Hierbij wordt o.a. gedacht aan een tracé over de oude trambaan. Wij zien daar heel veel nadelen in zoals:

- Zeer kostbaar vanwege de slechte ondergrond (proef met rijplaten is mislukt)
- Groen wordt ingeleverd voor asfalt
- Lichtvervuiling (met fietspad naast N247 zijn lichtbronnen gebundeld)
- Oversteek van Zesstedenvaart noodzakelijk
- Aanwonenden krijgen nog meer overlast
- Sociaal onveilig (strookje niemandsland)
- Bij incidenten niet of nauwelijks bereikbaar voor hulpdiensten

3.4. Pleidooi

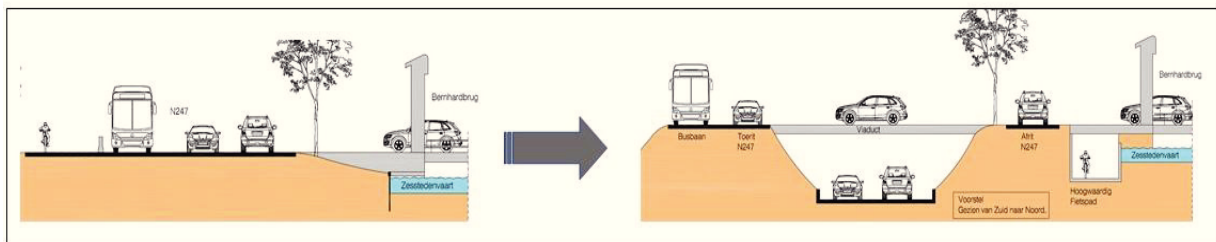
Wij pleiten daarom voor een geïntegreerde lange termijn oplossing voor het hele tracé van de N247, de Bernhardbrug Monnickendam en het snelfietspad, zodat alle deelprojecten op elkaar zijn afgestemd en er geen nieuwe knelpunten ontstaan. M.a.w. niet ieder decennium een 'oplossinkje' voor weinig met geregeld overlast.

4. Voorstel met oplossingen voor knelpunten t.h.v. Monnickendam

Onze voorstellen adresseren 2 knelpunten t.w. het verkeer op de N247 en het hoogwaardig fietspad.

4.1. Verdiepte aanleg N247

De dijk van de Monnickendam onder de N247 is breder dan nodig voor een waterkering. Door deze deels af te graven naar het niveau van de Monnickendam en daar de N247 op te leggen ontstaat



een natuurlijk hoogteverschil. Dit hoogteverschil wordt vervolgens gebruikt om in- en uitgaand verkeer van en naar Monnickendam en doorgaand verkeer over de N247 ongelijkvloers te laten kruisen. Er is dus GEEN sprake van een tunnel maar enkel afgraven van grond met plaatselijk één brug op gelijk niveau als de Bernhardbrug. Wij streven NIET naar vermeerdering van het huidige aantal rijstroken! Zie ook de 3 gedetailleerde tekeningen in de Bijlage.

4.2. Hoogwaardig fietspad

Door het fietspad bij Monnickendam tussen de N247 en Zesstedenvaart te plaatsen kan men vanaf het nieuw aangelegde fietspad bij Katwoude, achter het tankstation langs en onder de weg van de Bernhardbrug (nieuwe fietstunnel) door, in een rechte lijn richting Broek. Dat alles zonder kruisingen, oversteek en stoplichten. Uiteraard is er een afslag van en naar Monnickendam.

Het fietspad sluit vervolgens mooi aan op de Broekermeerdijk (welke fietsvriendelijk wordt gemaakt door HHNK) en verder langs het Noordhollandsch-kanaal richting het eindstation van de Noord-Zuidlijn of verder in Amsterdam-Noord.

4.3. Kostenplaatje van onze voorstellen

In opdracht van de Provincie zijn de kosten van verdiepte aanleg, inclusief fietspad, berekend door Antea Group. Dit uitgebreide rapport (vele Mbs) kunnen wij indien gewenst ter beschikking stellen.

	Verdiepte aanleg N247	PIP N247
Aanpassing N247	ca. € 39 miljoen	€ 18 miljoen
Aanleg hoogwaardig fietspad	ca. € 9 miljoen	Niet meegenomen
Houdbaarheid	> 50 jaar	10 – 15 jaar
Bouwkosten lange termijn (excl. fietspad)	ca. € 39 miljoen	50/15 jr. x € 18 miljoen = € 60 miljoen

4.4. Voor- en nadelen van onze voorstellen voor verdiepte aanleg

In vergelijking met het PIP N247 zijn de volgende verschillen aantoonbaar:

- + Stoplichtvrij door ongelijkvloerse kruisingen
- + Doorstroming, reistijd en luchtkwaliteit
- + Leefbaarheid, m.n. verminderde geluidshinder door verdiepte aanleg
- + Rechthoekig tracé voor hoogwaardig snelfietspad
- + Verkeersveiligheid
- + Geen opoffering van groen voor asfalt
- + Lange termijn oplossing / robuust
- + Integrale benadering van alle deelprojecten langs N247
- Hogere kosten bij aanleg maar over langere termijn goedkoper
- Eenmalig omvangrijke werkzaamheden met grote impact (overlast)

5. **Resumé**

De 4 doelstellingen van Bereikbaarheid Waterland zijn doorstroming en verkeersveiligheid verbeteren maar leefbaarheid en natuur mogen er niet op achteruit gaan. Ons voorstel voldoet volledig aan die doelstellingen en de kosten over lange termijn zijn beperkt. Tevens wordt de kwaliteit van de leefomgeving tot in de verre toekomst gediend.

Als het PIP N247 wordt doorgezet zullen er onomkeerbare besluiten volgen voor de Bernhardbrug en het hoogwaardige fietspad, beide afgestemd op een korte termijn oplossing. Hiermee raakt een robuuste oplossing voor de kruising met de Bernhardlaan, de Bernhardbrug en het fietspad verder uit beeld en zou € 18 miljoen grotendeels worden verspild.

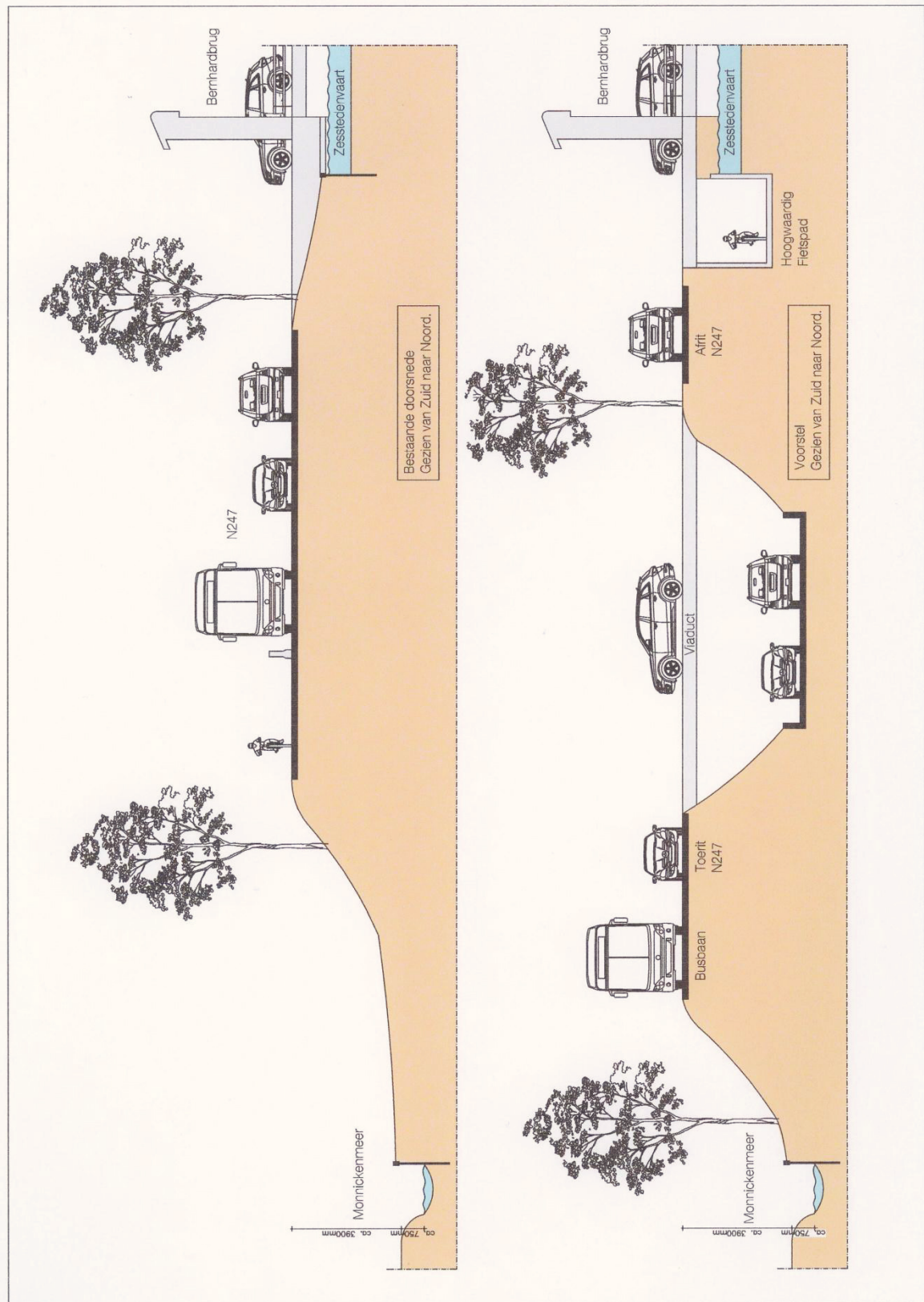
6. **Onze boodschap**

Om de N247 van de landelijke lijst van Top-5 knelpunten provinciale wegen te krijgen zijn drastischer maatregelen nodig dan de voorgestelde werkzaamheden in het PIP N247.

Dit is de kans om een goede samenhang met de andere op stapel staande deelprojecten langs de N247 te bewerkstelligen, hetgeen nu niet het geval is.

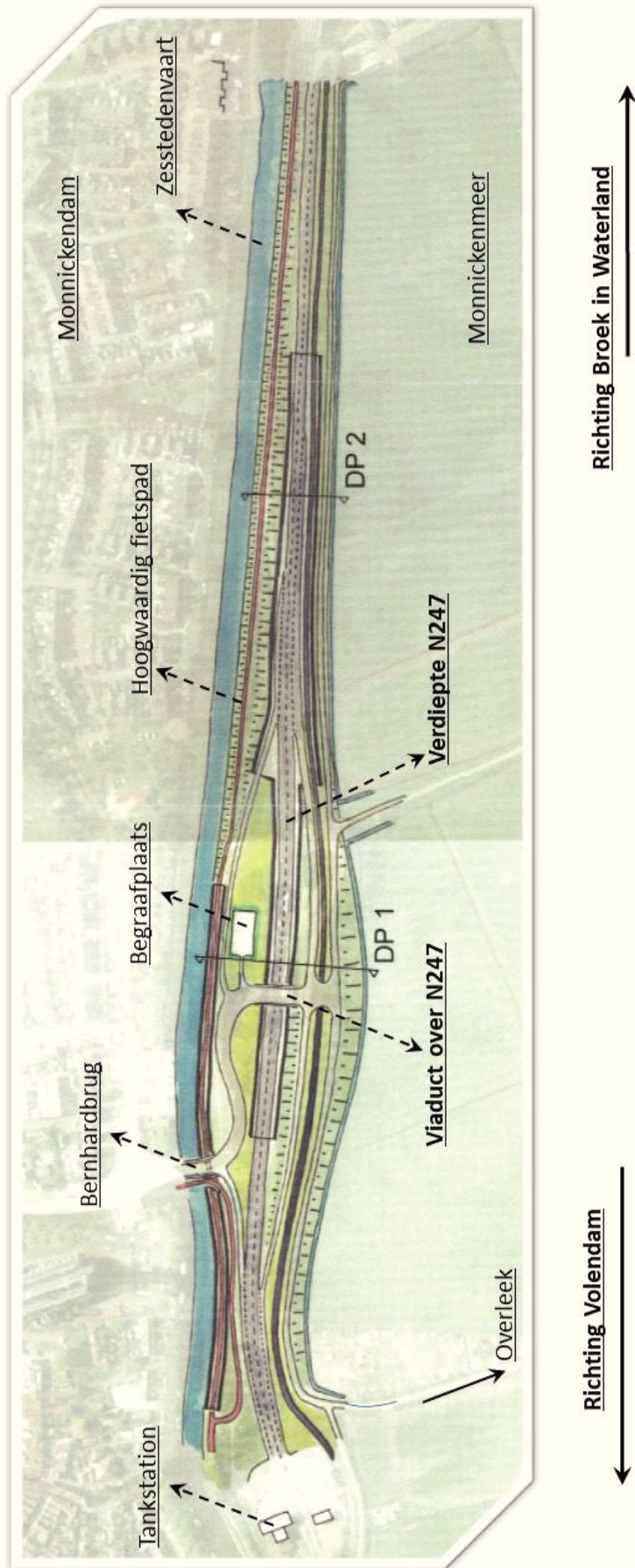
Daarom pleiten wij om allereerst een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) te maken, zowel van onze voorstellen als van de plannen in PIP N247 voor zover het de kruising met de Bernhardlaan Monnickendam betreft. Daarmee kunnen de effecten van beiden worden gekwantificeerd en schept het een gedegen basis om de juiste keuze te maken.

Pelle Swart & Nico Beers

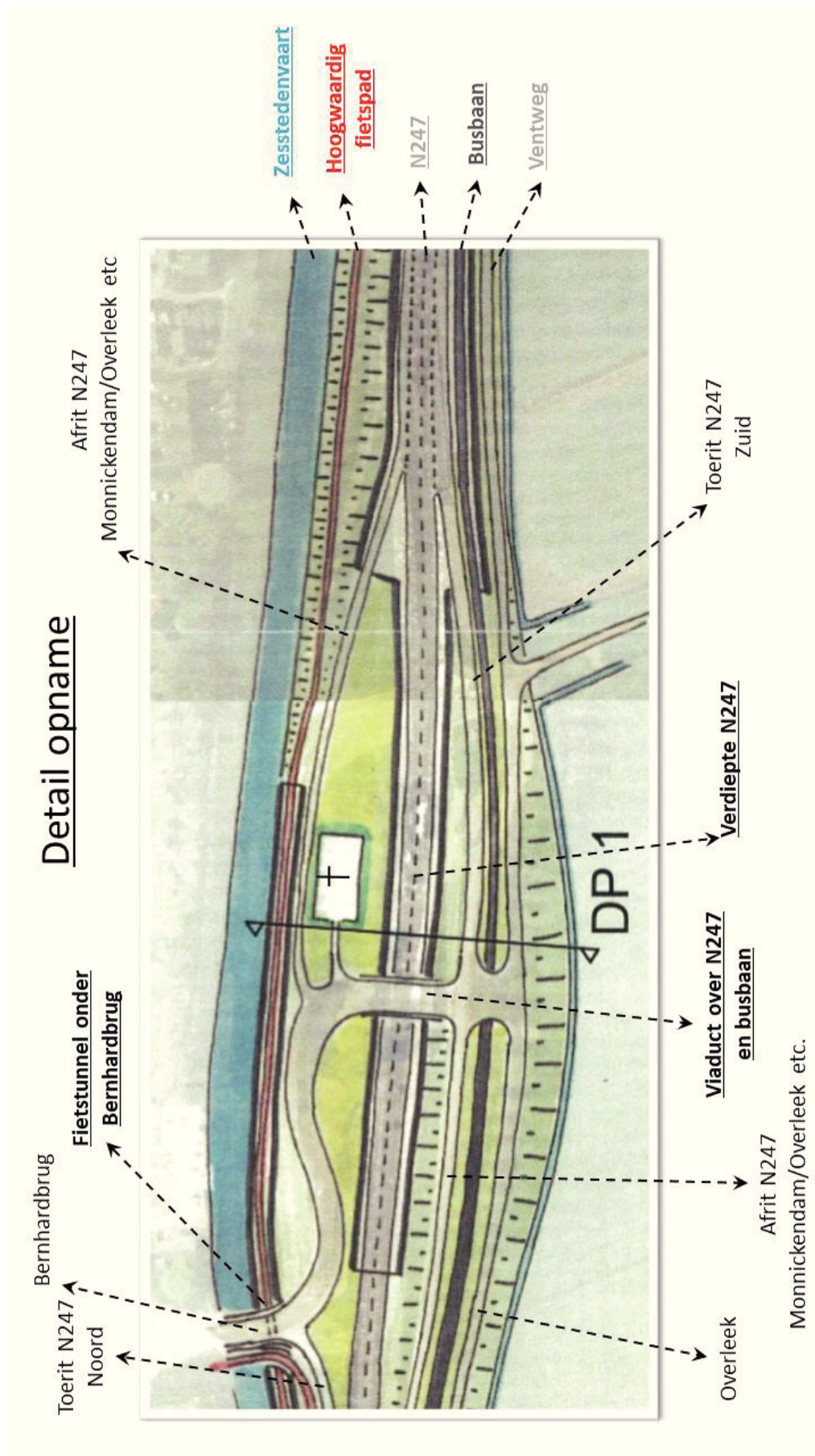


Figuur 1

Schetson ontwerp situatie verdiepte ligging N247 te Monnickendam



Figuur 2



Figuur 3

B. Inspreken Commissie Mobiliteit & Financiën 26-11-2018

Volgens brief van GS van 14 november is het besluit over de passage in Broek in Waterland uitgesteld, met het idee, om nu, geen onomkeerbare beslissingen te nemen.

Eerst zal de functie van de N247 in het regionale wegennetwerk worden onderzocht (KANS). Daarbij wordt ook gekeken naar het effect van de passage in Broek in Waterland, op de rest van het wegennetwerk.

In genoemde brief van GS over het uitstel, staat letterlijk de volgende vraag: Zal een robuuste oplossing voor de passage in Broek in Waterland (lees tunnel), elders niet juist tot grotere problemen leiden?

De aanpassingen van de N247 zijn opgedeeld in vele deelprojecten: 't Schouw, passage Broek in Waterland, het deel bij Monnickendam, de Bernhardbrug Monnickendam en het hoogwaardige fietspad A'dam – Edam. Bij 't Schouw ligt een robuuste oplossing voor, bij Broek mogelijk robuust, echter bij Monnickendam ligt momenteel een NIET robuuste oplossing voor. De Bernhardbrug en het fietspad zitten nog in de pijplijn.

Volgens de omgevingsmanager en de woordvoerder van de Provincie heeft het uitstel van het besluit over de passage in Broek GEEN gevolgen voor de voortgang van de andere onderdelen van het programma Bereikbaarheid Waterland. Kennelijk zien de ontwerpers GEEN enkele noodzaak om af te stemmen met Broek in Waterland!!!

Ik doe een hartstochtelijke oproep om niet elk deelproject in volledige isolatie uit te voeren maar juist in samenhang met elkaar. Bij een robuuste oplossing in Broek, die ik ze van harte gun, en een niet robuuste schakel t.h.v. Monnickendam schuif je het probleem van de verkeersdoorstroming slechts een paar kilometer op. Daarmee zou je zo maar vele miljoenen door het putje kunnen kieperen.

We hebben robuuste voorstellen voor 't deel Monnickendam gedaan waarin volledig aan de 4 doelstellingen van Bereikbaarheid Waterland wordt voldaan t.w.: verbetering van de doorstroming, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid zonder enige aanslag op de natuur. Deze voorstellen zijn ook doorgerekend door de Provincie. Helaas, worden ze terzijde geschoven vanwege het kostenplaatje.

Ondanks dat de vraag nog niet beantwoord is, of een robuuste oplossing in Broek elders niet juist tot grotere problemen leidt, gaan de niet robuuste aanpassingen t.h.v. Monnickendam gewoon door alsof er GEEN samenhang is met de andere deelprojecten.

Ik pleit daarom voor een geïntegreerde robuuste oplossing voor het hele tracé van de N247 en niet ieder decennium hier en daar een oplossinkje voor weinig, met meerdere keren overlast.

In Broek robuust, dan ook bij Monnickendam, want juist daar is het spreekwoord van toepassing: Gelijke monniken, gelijke kappen.

Ja, aan een robuuste oplossing hangt een duurder prijskaartje dat op de lange termijn toch goedkoper kan blijken te zijn.

Ik kwalificeer dit moment als HET keuzemoment voor een goede samenhang van de projecten, of liever gezegd UW keuzemoment.

Nico Beers en Pelle Swart, Monnickendam

C. Reactie op Nota zienswijzen PIP N247

1. Gesprek met omgevingsmanager e.a.

Dit gesprek vond plaats kort na de indiening van onze zienswijzen. Bij de aanvang sloeg de omgevingsmanager meteen de piketpaaltjes van het PIP. Geen enkele ruimte voor onze voorstellen en in 2019 gaat de spa de grond. Met deze duidelijke boodschap hebben we nog even verder gepraat maar keerden teleurgesteld huiswaarts over de wijze waarop met onderbouwde burgerinitiatieven wordt omgegaan.

2. Nota zienswijzen

Er zijn 8 zienswijzen ingediend, die in de nota zijn opgedeeld in 40 opmerkingen.

Na bovenstaand gesprek is het dan ook niet verrassend dat maar liefst 38 opmerkingen (95 %) tot een afwijzende conclusie leiden.

Een keer een aanpassing van de regels van het PIP voor het HHNK en een keer een aanpassing van het slootontwerp bij een boerderij.

Dus geen enkele aanpassing van verkeerstechnische aard.

Veel gebruikte zinsneden voor afwijzing:

- a. PIP N247 geeft ruimtelijke kaders aan voor uitvoering maatregelen (15x)
- b. Ruimtebeslag is vastgelegd in verbeelding en regels PIP N247 (3x)
- c. Snelfietspad/Bernhardbrug geen onderdeel van PIP N247 (9x)
- d. Reconstructie Broek in Waterland geen onderdeel huidige projectscope (7x)
- e. Ruimtelijke ontwikkelingen (forse woningbouw) geen onderdeel PIP N247 (3x)
- f. Ontwerp/realisatie maatregelen N247 is maatwerk die per situatie kan verschillen (4x, daarmee rechtvaardigt men deelprojecten zonder rekening te houden met de onderlinge samenhang)
- g. Investering hoger dan huidig budget (2x)
- h. Geluidstoename minder dan 2dB heet geen wegreconstructie en behoeft geen hogere waardevaststelling (4x)

3. Onze mening over deze nota

- a. Het is frustrerend dat alle ideeën voor een betere verkeersafhandeling zo worden afgeserveerd. Afstemming met samenhangende deelprojecten (Bernhardbrug en snelfietspad) wordt dan onmogelijk gemaakt.

- b. Gek genoeg staat in de nota letterlijk dat: **“....er wel sprake is van afstemming tussen de diverse projecten zoals het project Markermeerdijken, realisatie van het gemaal Monnickendam en het project KANS (A10).”** De N247 ligt over een lengte van een paar honderd meter op de te verbreden Markermeerdijk waar ook een nieuw gemaal komt. Terwijl het project KANS nog onderwerp van studie is. Echter, de genoemde projecten zijn al onderdelen van het huidige PIP waarover ook geen enkele zienswijze van verkeerstechnische aard is ingediend. Dat geldt ook voor de kruising 't Schouw. Voor die locatie is het PIP N247 een uitstekend voorstel. Het probleem ligt juist bij de zaken die ontbreken zoals Bernhardbrug en snelfietspad.
- c. Opmerkelijk is ook de zinsnede op blz. 31 van de nota onder opmerking 1: **“Bij de uitvoering wordt rekening gehouden met de andere lopende studies zodat aanpassingen aan de infrastructuur geen kapitaalvernietiging veroorzaken. Daarom zijn de zoek- en studiegebieden van andere projecten bewust niet opgenomen in het Voorlopig Wegontwerp N247 en het Provinciaal Inpassingsplan N247.”**
Een volledig kromme redenering. Als je nu miljoenen investeert in een korte termijn oplossing zonder samenhang en daar later een oplossing voor de Bernhardbrug en het snelfietspad aanbreidt sta je een lange termijnoplossing in de weg. Dat is dus wel degelijk kapitaalvernietiging.
- d. Mogelijk is het technische en financiële kader voor het ambtelijk apparaat te stringent en zou PS hiervoor meer ruimte moeten maken, bijvoorbeeld om zaken te onderzoeken.

4. Verzoek aan Statencommissie

Om een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) te laten maken, zowel van onze voorstellen als van de plannen in PIP N247 voor zover het de kruising met de Bernhardlaan Monnickendam betreft.

Daarmee kunnen de effecten van beiden worden gekwantificeerd en schept het een gedegen basis om de juiste keuze te maken.

Het zou zo maar kunnen zijn dat de conclusie luidt om geen geld uit te geven aan een korte termijn oplossing bij de kruising N247-Bernhardlaan Monnickendam (= PIP N247) maar beter kan investeren in een oplossing die duurzaam en robuust is d.w.z. meer dan 50 jaar meegaat.

Pelle Swart & Nico Beers

