

Aan
Gedeputeerde Staten

Kenmerk: 1966059/1966073

Uw contactpersoon
P.J. Labrijn
BEL/MOB

Telefoonnummer +31235145136
labrijnp@noord-holland.nl

Betreft: Bijlage 2, Het Schouw N235–N247 Plan van aanpak

Memo

17 januari 2023
1966059/1966073

1|12

1. Inleiding

Omwonenden en verkeersdeelnemers hebben behoefte aan een bereikbaar Waterland. In diverse deelprojecten aan de N235, N247 en de N517 zorgen samenwerkende overheden ervoor dat de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid verbeteren. Voorwaardelijk is dat de leefbaarheid en de natuur er niet op achteruitgaan.

Het verbeteren van de bereikbaarheid van Waterland is een te grote opgave om in 1 keer aan te pakken. Daarom is de totale opgave verdeeld over meerdere deelprojecten:

- N235 (klaar)
- Inrichting rijbaan N247 (klaar)
- N517 (klaar)
- N247, deel zuid van A10 tot Het Schouw (in voorbereiding)
- N247, deel noord van Monnickendam tot aansluiting met de N244 (in voorbereiding)
- Onderdoorgang Broek in Waterland (vervolgstudie)

Op dit moment is de reistijd (vooral in de spits) voor automobilisten en busreizigers in de regio Waterland zeer onbetrouwbaar. De reistijd varieert van 15 minuten tot wel meer dan een uur. Een aantal gerichte maatregelen moet de bereikbaarheid en verkeersveiligheid in de regio Waterland op de provinciale wegen verbeteren voor fietsverkeer, openbaar vervoer en autoverkeer.

De onbetrouwbare reistijd komt door de verkeersafwikkeling op kruispunten waar het openbaar vervoer kruist met het autoverkeer. Wachtende auto's versperren voor het busvervoer de toegang op de kruispunten. Daardoor hopen bussen zich op voor de verkeerslichten. Bovendien is door de huidige indeling van de wegen bijna geen groei van het aantal bussen mogelijk. Dit leidt weer tot capaciteitsproblemen in het openbaar vervoer. Daarnaast zijn er regelmatig ongevallen, onder meer door files en te hoge snelheden buiten de spits.

Op 4 maart 2019 hebben PS het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) N247, deel Zuid van A10 Noord tot Het Schouw en de N247, deel noord van Monnickendam tot en met de aansluiting met de N244 vastgesteld.

Het project is vervolgens aanbesteed en gegund aan RecoN247. In januari 2021 is tijdens de voorbereiding van de uitvoeringsfase van het project reconstructie N247 een afwijking geconstateerd van de grondwaterstand bij kruispunt Het Schouw. De waterstanden bleken hoger te zijn dan waarmee in de ontwerpfase van het PIP rekening mee was gehouden. Tijdens het uitwerken van de technische oplossingen bleek in juli 2021 dat de kosten aanzienlijk hoger uitvielen dan in eerste instantie was geraamd. GS hebben op 12 oktober 2021 besloten om tot een adequate oplossing te komen voor de maatregelen bij kruispunt Het Schouw, waarbij scope en geld in overeenstemming dienen te worden gebracht. Daarnaast hebben GS besloten voornemens te zijn om het realisatiecontract met de hoofdaannemer, voor het project N247–16, Bereikbaarheid Waterland, maatregelen N247, gedeelte A10–Edam, op te zeggen.

Het verbeteren van de bereikbaarheid van Waterland is een programma dat in nauwe samenwerking wordt uitgevoerd met de Vervoerregio Amsterdam en de gemeenten Waterland, Purmerend, Edam–Volendam en Amsterdam. Partijen dragen inhoudelijk en financieel bij aan het programma.

2. Wat vooraf ging

2.1 Doelstelling oorspronkelijk PIP N247 uit maart 2019

Op 19 mei 2017 heeft de Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland advies uitgebracht aan de samenwerkende partijen om de maatregelen aan de N247 uit te voeren. Door een aantal gerichte maatregelen moet de doorstroming, bereikbaarheid en verkeersveiligheid op de N247 verbeteren voor autoverkeer, openbaar vervoer en fietsverkeer.

Uitgangspunt bij alle (onderhavige) maatregelen is dat er geen grootschalige uitbreidingen plaatsvinden omdat het in een aantal opzichten kwetsbaar gebied gaat, onder andere vanwege de waardevolle landschappen, kwetsbare groenstructuren en historische kernen in het gebied. Tevens moet er wel plaats en ruimte zijn om de groei van de openbaarvervoerverbindingen te faciliteren van de succesvolle openbaar vervoerverbindingen vanuit Edam–Volendam naar Amsterdam.

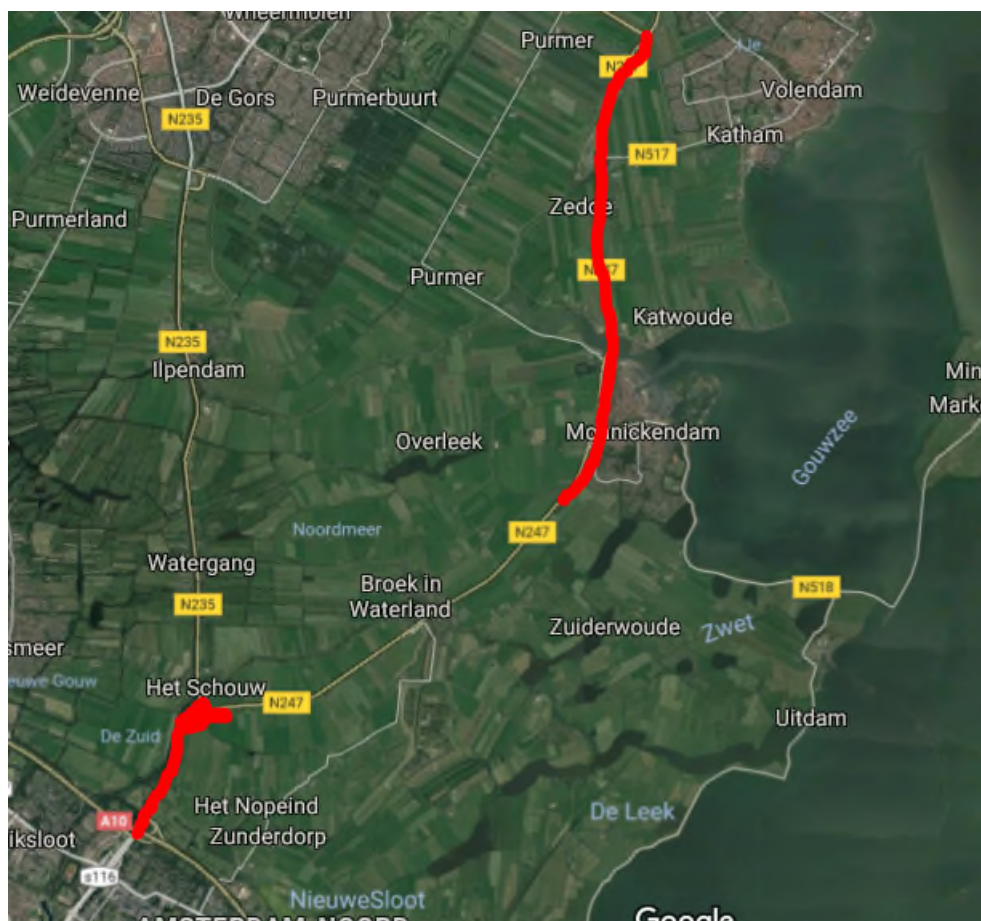
De onbetrouwbare reistijd wordt meestal veroorzaakt door de verkeersafwikkeling op kruispunten waar het openbaar vervoer kruist met het autoverkeer of in moet voegen. Door wachtende auto's wordt de toegang tot busvoorzieningen versperd en op drukke kruispunten hopen bussen zich op voor de verkeerslichten. Bovendien zorgt de

huidige indeling van de wegen ervoor dat er bijna geen groei van het aantal bussen mogelijk is zonder dat het overige gemotoriseerde verkeer nog meer vertraging oploopt. Hierdoor ontstaan weer capaciteitsproblemen in het openbaar vervoer. Daarnaast zijn er regelmatig ongevallen op de N247 onder andere door files, (te) hoge snelheden en gevaarlijke manoeuvres buiten de spits.

2.2 Stand van zaken uitvoering PIP N247

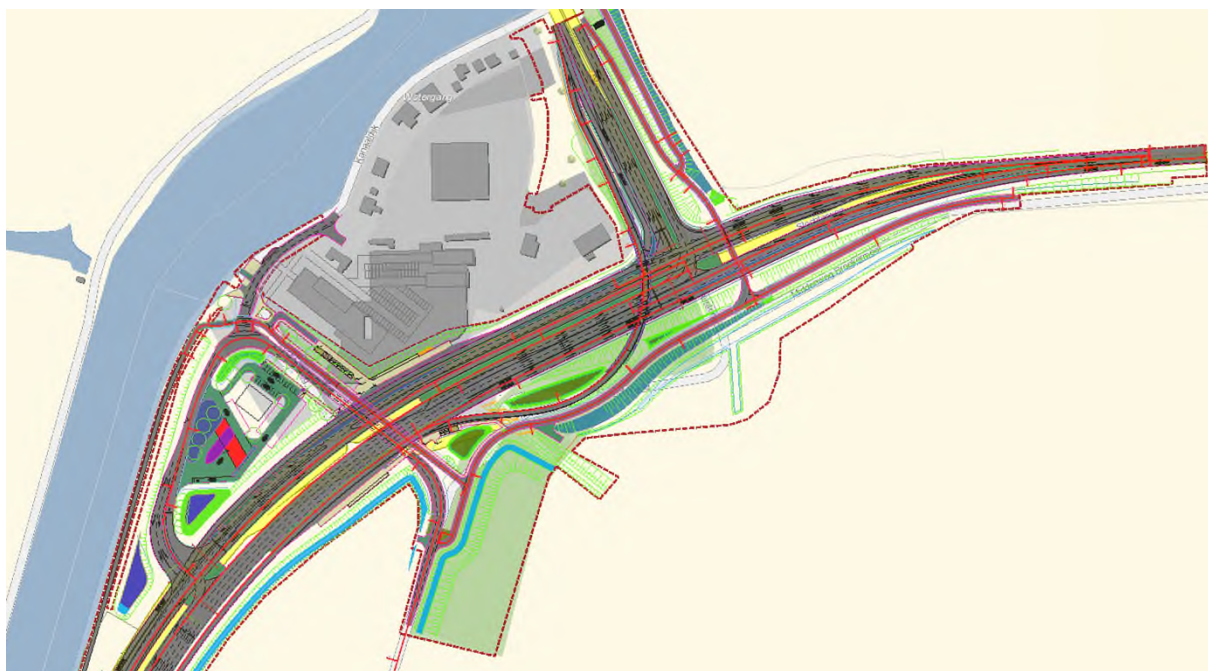
De werkzaamheden die inmiddels zijn uitgevoerd aan Het Schouw zijn juridisch vastgelegd in een Provinciaal Inpassingsplan (PIP) N247 uit maart 2019. Het PIP N247 loopt van de A10 Noord tot aan de N244 bij Edam–Volendam. Het PIP bestaat uit een noordelijk deel en een zuidelijk deel.

Figuur 1: Projectscoope N247, zuidelijk en noordelijk deel



PIP vastgesteld in maart 2019 door PS. De onderdelen van het PIP in het noordelijk deel worden (vooralsnog) uitgevoerd conform het vastgestelde PIP. Besluitvorming vindt plaats door GS, na afstemming met de regio, in het eerste kwartaal 2023. De onderdelen van het zuidelijke deel worden vooralsnog niet uitgevoerd, zolang niet helder is wat in Het Schouw wordt gedaan.

Figuur 2: Projectscoope PIP N247, onderdeel Het Schouw



De reconstructie Het Schouw bestaat uit een aantal maatregelen:

- Verplaatsen aansluiting Slochterweg in zuidelijke richting;
- Onderdoorgang Slochterweg (lokaal verkeer auto/fietsers/voetgangers) met nieuwe ontsluiting/parkeerplaatsen IDA en nieuwe verbinding naar Termieterweg;
- Inpassing nieuwe bedrijfssituatie IDA;
- Busoverstappunt Het Schouw (ter hoogte van huidige Slochterweg);
- Verwijderen 4 bushaltes;
- Onderdoorgang busverkeer richting de N235;
- Onderdoorgang Het Schouw (2e onderdoorgang voor fietsers/voetgangers);
- Verplaatsen en uitbreiden brandstofverkooppunt;
- Aanleg P+R (20 parkeervakken met mogelijke uitbreiding die als reservering wordt meegenomen in het ruimtebeslag);
- Aanleg P+B (8 fietskluizen).

De aanpassingen rondom dit kruispunt van de N247 en de N235 hebben betrekking op het ontvlechten van de verkeerssoorten op de N247. Dit spitst zich toe op:

1. Het scheiden van het (doorgaande) busverkeer van het overige gemotoriseerde verkeer op de provinciale wegen;
2. Het verminderen van het aantal aansluitingen van lokale wegen op de provinciale weg;
3. Het opheffen van oversteekbewegingen van fietsers en voetgangers over de provinciale weg heen.

Voor het projectdeel Het Schouw is al een aantal onderdelen uitgevoerd:

- Verplaatsen aansluiting Slochterweg in zuidelijke richting
- Ontsluiting/parkeerplaatsen IDA en nieuwe verbinding naar Termieterweg;
- Inpassing nieuwe bedrijfssituatie IDA;
- Verplaatsen brandstofverkooppunten;
- Conditionerende werkzaamheden.

Nog niet uitgevoerd zijn:

- Onderdoorgang Slochterweg (lokaal verkeer auto/fietsers/voetgangers)
- Busoverstappunt Het Schouw (ter hoogte van huidige Slochterweg);
- Onderdoorgang busverkeer richting de N235;
- Onderdoorgang Het Schouw (2e onderdoorgang voor fietsers/voetgangers);
- Aanleg P+B (8 fietskluizen);
- Aanleg P+R (20 parkeervakken met mogelijke uitbreiding die als reservering wordt meegenomen in het ruimtebeslag).

De niet uitgevoerde onderdelen dienen opnieuw te worden beschouwd in verband met de hogere grondwaterstanden. Wel zijn al voorbereidende werkzaamheden uitgevoerd zoals voorbelastingen.

2.3 Beschikbare financiële middelen

Indien GS besluiten de resterende financiële middelen voor de uitvoering van de N247 Noord aan te wenden dan zijn er nauwelijks uitvoeringsgelden beschikbaar voor Het Schouw. Partijen dienen dekking te vinden voor de voorstellen die worden gedaan. De kosten van het oorspronkelijke plan voor het Schouw werden begroot op ca. 21 mln. euro (prijsspeil 2019).

3. Doel en aanpak

3.1 Doel

Het doel van de huidige aanpak is te onderzoeken welke onderdelen van het oorspronkelijke project Het Schouw nog kunnen worden uitgevoerd en welke onderdelen in aangepaste vorm kunnen worden uitgevoerd binnen de kaders van het PIP uit 2019 en binnen

beschikbaar budget. Het heeft de voorkeur om de mogelijke oplossingen binnen de kaders van het PIP 2019 te houden. In geval er een nieuw PIP, of projectbesluit onder de omgevingswet wordt opgesteld dient tevens opnieuw de mer-beoordelingsprocedure te worden uitgevoerd. Uiteraard kan daarbij gebruik worden gemaakt van al uitgevoerde onderzoeken, maar de risico's op vergunbaarheid en haalbaarheid zijn dan groter.

3.2 Proces en Aanpak

Een aanpak wordt voorzien in twee fasen. In de eerste fase van het onderzoek wordt gekeken of binnen de kaders van het huidige PIP mogelijkheden zijn te vinden om (delen van) het vastgestelde project te realiseren. Via onderstaande drie principes kunnen de afwegingen plaatsvinden welke onderdelen conform het oorspronkelijke plan wordt uitgevoerd en welke onderdelen in aangepaste vorm binnen de kaders van PIP kunnen worden uitgevoerd:

- 1) Prioritering van het project (prioriteren in de volgorde fiets, bus, auto);
- 2) Aanpassen ontwerp binnen de verkeersbestemming van het PIP, waarbij andere oplossingsrichtingen dan onderdoorgangen worden afgewogen;
- 3) Fasering/temporisering van het project binnen de verkeersbestemming van het PIP, waarbij in beeld gebracht wordt of onderdelen eventueel later kunnen worden gerealiseerd.

Dit kan ertoe leiden dat er binnen de grenzen van het vastgestelde PIP geen mogelijkheden zijn om aangepaste ontwerpen te kunnen uitvoeren. Indien dit het geval is dan blijven over maatregelen die buiten de grenzen van het PIP vallen. De uiteindelijke scope van het project is bepalend voor de vraag of een nieuwe ruimtelijke procedure moet worden gevolgd en zo ja welke.

- 4) Aanpassen ontwerp buiten de verkeersbestemming van het PIP, waarbij in beeld gebracht dient te worden of de voorziene ruimtelijke procedure haalbaar wordt geacht gezien veranderde wet- en regelgeving;

Uit deze analyse volgen meerdere varianten die elk andere effecten en kosten (3.3) hebben. Deze varianten worden tegen elkaar afgewogen. De uiteindelijke oplossing kan één of een samenstel van deze mogelijkheden zijn. Gestreefd wordt naar een haalbare oplossing. Haalbaar is in dit geval juridisch haalbaar, technisch haalbaar, financieel haalbaar, politiek haalbaar en een ontwerp dat kan rekenen op draagvlak bij de partners.

Duidelijk is dat er in alle gevallen budget geregeld moet gaan worden om de eventuele oplossing te kunnen financieren.

In de 2^e fase van het onderzoek wordt één variant verder uitgewerkt tot op het niveau van een voorlopig ontwerp (VO) incl. de bijbehorende onderzoeken naar de haalbaarheid (zie ook paragraaf 3.7).

3.3 Omgevingswet

Per 1 juli 2023 wordt de omgevingswet ingevoerd. Indien nieuwe ruimtelijke procedures moeten worden doorlopen dient de aanpak en werkwijze omgevingswet-proof te zijn. In de omgevingswet wordt een grotere nadruk gelegd op het betrekken van de omgeving in alle stadia van het proces.

3.4 Randvoorwaarden

Randvoorwaardelijk voor elke oplossing is dat deze voldoet aan wet- en regelgeving. Op onderdelen is wet- en regelgeving de afgelopen drie jaar gewijzigd. Denk aan de komst van het Bijzonder Provinciaal Landschap en de ontwikkelingen naar aanleiding van de stikstofwetgeving. Onderdeel van deze analyse is het in beeld brengen van de gevolgen hiervan.

Oplossingen dienen ten minste te voldoen aan:

- 1) Verbeteren doorstroming OV
- 2) Verbeteren verkeersveiligheid fietsers
- 3) Oplossingen nemen het waardevolle landschap en groenstructuren in acht, oplossingen dienen te voldoen aan het BPL.

3.5 Effectenstudies/toets 1^e fase variantafwegingen

In de 1^e fase van het onderzoek ten behoeve van de afweging van de verschillende varianten worden de volgende effecten in beeld gebracht:

- doorstroming OV,
- doorstroming auto (met en zonder een Onderdoorgang in Broek in Waterland),
- fiets: verkeersveiligheid,
- water
- natuur
- stikstof (er ligt een vergunning voor de uitvoering van de werkzaamheden in het kader van de wet Natuurbescherming)
- bijzonder provinciaal landschap
- geluid
- schets van de oplossingsrichting (ERBI normen)
- kosten (SSK) en baten

3.6 Bijzonder Provinciaal Landschap

In het onderzoek dient aandacht te worden besteed aan het Bijzonder Provinciaal Landschap. Sinds oktober 2020 bestaat het Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL). Dit zijn landschappen waarop de provincie extra zuinig is vanwege hun bijzondere eigenschappen en waarde voor mens en dier. Het BPL is een beschermingsregime bedoeld om de meest waardevolle landschappen in

Noord-Holland te beschermen. Per gebied zijn de kernkwaliteiten van het gebied in beeld gebracht. Het Schouw ligt in het BPL Waterland. De kernkwaliteiten staan beschreven in de Omgevingsverordening NH2020. Ontwikkelingen in het BPL blijven mogelijk, maar wel onder strikte voorwaarden. Eventuele aantastingen van de kernwaarden van het BPL zijn alleen mogelijk als sprake is van een project van groot openbaar belang waarvoor geen reële alternatieven bestaan en als aantasting gelijkwaardig wordt gecompenseerd.

3.7 Producten

1^e fase: Variantenstudie waarin de verschillende varianten worden gescoord op eerder benoemde effecten. Uiteindelijk dient de SG een keuze te maken in de verder uit te werken voorkeursvariant.

2^e fase: Ten behoeve van het te kiezen schetsontwerp, risicodossier en kostenraming dienen de onderstaande punten te worden uitgewerkt:

Product		Eisen
1.	Voorlopig ontwerp	VO niveau inclusief: – dwarsprofiel – ontwerpnota o.b.v. de ERBI richtlijnen
2.	Flora & fauna verbetermaatregelen / koppelkansen	VO niveau
4.	Verkeersregelininstallatie ontwerp	In hoofdlijnen: wachtrijen, cyclustijd, benodigde opstelruimte enz.
6.	SSK-raming	VO niveau conform systematiek PNH
7.	Duurzaamheidsplan	Maatregelen opgesteld a.d.h.v. een sessie met het Ambitieweb
8.	Risicodossier	Risico's incl. mitigerende maatregelen a.d.h.v. een risicosessie
9.	KES	in Relatics

In het kader van de voorbereiding van de werkzaamheden aan het kruispunt Het Schouw is eerder onderzoek naar de haalbaarheid en maakbaarheid beschikbaar. Dit onderzoek dient (voor een deel) te worden geactualiseerd.

Onderzoek	Eisen
-----------	-------

1	Vergunningenscan	quick scan op benodigde (aanvullende) vergunningen
4	Verkeersonderzoek	a.d.h.v. een verkeersmodel
5	Kabels en leidingenscan	a.d.h.v. een KLIC-melding via het kadaster
6	Flora & Fauna onderzoek	deskresearch en in de volgende fase uitgebreid onderzoek
7	Verhardingsonderzoek (incl. constructief onderzoek)	deskresearch en in de volgende fase uitgebreid onderzoek
8	Geohydrologisch onderzoek	deskresearch en in de volgende fase uitgebreid onderzoek
9	Bodemonderzoek	deskresearch en in de volgende fase uitgebreid onderzoek
10	Geotechnisch onderzoek incl. sonderingen	deskresearch en in de volgende fase sondering
11	Archeologisch onderzoek	check of onderzoek nodig is adhv deskresearch
12	Trillingsonderzoek	check of onderzoek nodig is adhv deskresearch
13	Niet Gesprongen Explosieven onderzoek	check of onderzoek nodig is adhv deskresearch
14	Akoestisch onderzoek	quick scan op nut- en noodzaak geluidsmaatregelen. Pas als het ontwerp is vastgesteld kan er een uitgebreide check worden gedaan.
15	Onderzoeken en toelichtingen noodzakelijke wijzigingen PIP	Eis ontwerp is geen wijziging PIP.
17	Onderzoek bestaande kunstwerken	quick scan (bijv. zijn er duikers aanwezig en welke invloed hebben deze op het ontwerp?)

3.8 Raakvlakken met andere projecten

Het project Het Schouw N235–N247 staat niet op zichzelf. Een eerste deel is reeds uitgevoerd en andere delen van het project PIP N247 staan nog in de planning te worden uitgevoerd.

Daarnaast wordt in het programma Bereikbaarheid Waterland gestudeerd op een onderdoorgang in Broek in Waterland. Eventuele maatregelen in Broek in Waterland hebben een effect op de doorstroming bij Het Schouw.

4. Participatie en communicatie

Het project Bereikbaarheid Waterland kent een grote betrokkenheid van de omgeving. De afgelopen tien jaar is veel geïnvesteerd in draagvlak. De intensiteit van betrokkenheid verschilt wel per deelproject.

Voor Het Schouw wordt voorgesteld de directe omgeving (bewoners en ondernemers) te betrekken via een zogenaamde omgevingstafel. Zij kunnen inbreng leveren op gezette tijden op producten. De

participatiegraad ligt op het niveau van raadplegen. Na het vaststellen van het pva wordt een omgevingsmanagementplan uitgewerkt.

De communicatie over het deelproject Het Schouw verloopt via reguliere projectcommunicatie Bereikbaarheid Waterland.

5. Organisatie

Het dagelijks werk wordt gedaan door een kernteam met daarin de volgende rollen:

- projectleider, verantwoordelijk voor de dagelijks aansturing van het project, begeleiding van bestuurlijke besluitvorming en afstemming met de partners
- omgevingsmanager, verantwoordelijk voor de afstemming met stakeholders (bewoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties)
- technisch manager B&U, verantwoordelijk voor de inhoudelijke inbreng en afstemming binnen de directie B&U
- projectsecretaris, fungeert als ondersteuning voor het projectteam.
- adviseur communicatie, beschikbaar op afstand, draait niet mee in het kernteam.

Het project wordt getrokken door de provincie Noord-Holland maar vindt plaats op initiatief van meerdere partijen: Vervoerregio Amsterdam, gemeenten Amsterdam, Waterland, Purmerend en Edam-Volendam. Gezien de relatie met het grondwater wordt het HHNK betrokken bij de ambtelijke afstemming.

Het project wordt aangestuurd door een Stuurgroep, waarin de bestuurders van de initiatiefnemers zitten. Voor het project Bereikbaarheid Waterland bestaat een SG. De SG adviseert GS.

GS bereiden besluitvorming voor in PS. PS hebben de zeggenschap over het geld.

De Stuurgroep wordt voorbereid in een Management overleg (MT) waarin de directeuren van de partners zitten. Voor het project Het Schouw geldt ook dat gebruik wordt gemaakt van de bestaande MT's van het project.

De inhoudelijke afstemming vindt plaats via een projectgroep. In de projectgroep zitten vertegenwoordigers van de samenwerkende partijen.

6. Financiën en dekking

De kosten van het onderzoek worden geraamd op:

Onderzoek fase 1	80.000
Incl. Verkeersmodellen	
Onderzoek fase 2	80.000
Communicatiemiddelen	20.000
Onvoorzien	20.000
Totaal	200.000

De kosten van de studie worden gedekt uit het studiebudget PMI.

Dekking uren B&U

De kosten van de inbreng van personeel van B&U worden voor 2022 gedekt uit budgetten voor algemene tijdschrijfcodes zijn beschikbaar voor collega's van de sector Infra en van de sector ID. De op dit moment beschikbare tijdschrijfcodes bij B&U zijn:

Sector Infra: TS B&U Infra Advisering aan studiefase PMI

Sector ID: TS Advies BEL Studiefase

De dekking van kosten voor 2023 en verder is onderwerp van gesprek tussen de directies Beleid en B&U.

7. Planning en risico's

7.1 planning

Het plan van aanpak dient te worden vastgesteld in de GS, met advies van de SG. De verwachting is dat besluitvorming in GS kan plaatsvinden in januari 2024.

Aanbesteding	januari– maart 2023
Doorlooptijd 1 ^e fase (effecten)	april–juni 2023
Advies SG over uit te werken variant	juli 2023
Doorlooptijd 2 ^e fase (SO)	juli–oktober 2023
Ambtelijke afstemming	november–december 2023
Advies SG	december 2023
Besluitvorming GS	januari 2024

7.2 Risico's

Risico: Oplossingen vallen niet binnen de grenzen van het PIP

Gevolg: Oplossingen hebben geen juridische basis

Beheersmaatregel: gekeken wordt naar de mogelijkheden voor een nieuwe juridische basis

Risico: onvoldoende budget voor de uitvoering van de maatregelen

Gevolg: project kan niet worden uitgevoerd

Beheersmaatregel: prioriteren en temporiseren

Risico: Rollen van het projectteam zijn niet ingevuld

Gevolg: onvoldoende capaciteit om het project aan te sturen en uit te voeren

Beheersmaatregel: Budget opnemen voor inhuur van rollen
(projectleider/omgevingsmanager)