

Bundel - Mobiliteit & Bereikbaarheid van 23 februari 2023

Agenda bijlagen

Spreektijdsverdeling 4 uur (en 4 uur op 20-02-2023)

Agenda_Mobiliteit_&_Bereikbaarheid_23_februari_2023 (4).docx

Cie M&B 23 februari 2023 - beantwoording vraag D66 - fietspad Kattendel (rondvraag).docx

Bijlage bij beantwoording vraag fietspad Kattendel, brief aan FB-NTFU-ANWB feb23.pdf

Concept-verslag commissievergadering M&B 23 februari (vervolg van 20 februari) 2023 - ter voorvisie.docx

- 13 HEROPENING commissievergadering (vervolg van 20 februari 2023) - LET OP: 19.15 uur i.p.v. 18.30 uur
- 14 B-agenda Waterland
- 14.0 Insprekers mogelijke (onder)doorgang N247, Broek in Waterland
- Aangemelde sprekers:*
- De heer T. van der Weide (Vereniging Ondernemend Waterland – VOWA), namens het regionale bedrijfsleven;
 - De heer R. Tieman (VNO-NCW West), namens de ondernemers in Noord-Holland;
 - De heer G. Buijs, namens Dorpsraad Broek in Waterland;
 - De heer H. Scheepstra, wethouder Verkeer gemeente Waterland, namens het college.
- 14.0.a Ingekomen brief Vereniging Ondernemend Waterland (VOWA)
- Brief PS-commissie Broek in Waterland 230221.pdf
- 14.a 19:15 - Resultaten vervolgstudie mogelijke (onder)doorgang N247, Broek in Waterland
- Voorstel voor behandeling:*
De commissieleden kunnen met elkaar en gedeputeerde bijgaande stukken bespreken.
- Toelichting:*
Een vervolgstudie naar een mogelijke onderdoorgang van de N247 in Broek in Waterland laat zien dat een onderdoorgang maakbaar en inpasbaar is, maar dat leefbaarheid en kosten een aandachtspunt zijn. De vervolgstudie is een van de punten uit het huidige coalitieakkoord. In deze studie zijn één bovengrondse en twee ondergrondse varianten en een door direct aanwonenden aangedragen subvariant vergeleken met de huidige situatie in een “Maatschappelijke Kosten Baten Analyse”.
- Dossier 11919 voorblad
- Bijlage 1a Memo proces en samenvatting vervolgstudie mogelijke (onder)doorgang N247, Broek in Waterland.pdf
- Bijlage 1b Memo Onderdoorgang N247_Dorpsraad 13 dec 2022.pdf
- Bijlage 1c Eindrapport MKBA N247, Broek in Waterland 28 nov 2022.pdf
- Bijlage 1d VINU_Eindrapport evaluatie co-creatie N247 11 jan 2023.pdf
- Bijlage 1e Posters inloopavond 30 nov 2022.pdf
- Bijlage 1f N247 Vormgevingsdocument 7 juni 2022.pdf
- Bijlage 1g Verslag Cie M&F 26 nov 2018 agendapunt N247, Broek in Waterland.pdf
- Bijlage 1h Verslag Cie M&F mei 2016 agendapunt N247, Broek in Waterland.pdf
- Bijlage 1i Overzicht -boodschap aan bestuurders- van inloopavond 30 nov 2022.pdf
- Brief aan PS over resultaten vervolgstudie mogelijke (onder)doorgang N247, Broek in Waterland.pdf
- 14.b 22:15 - N247 Bereikbaarheid Waterland
- Voorstel voor behandeling:*
De commissieleden kunnen met elkaar en gedeputeerde bijgaande stukken bespreken.
- Toelichting:*
Fietzers, reizigers in het openbaar vervoer en automobilisten hebben behoefte aan een bereikbaar Waterland. Er vindt daarom groot onderhoud plaats aan de provinciale weg N247 tussen Monnickendam en Volendam en er worden verbetermaatregelen uitgevoerd op gebied van veiligheid, doorstroming en fietsmobiliteit. De aanpak van dit deel is in oktober 2021 uitgesteld en kan met het besluit om de aanbesteding te starten nu weer worden opgepakt. Tegelijkertijd onderzoeken we samen met de initiatiefnemers van Bereikbaarheid Waterland de mogelijkheden voor oplossingen op het kruispunt Het Schouw.
- Dossier 11914 voorblad
- Bijlage 1 MEMO Toelichting doorstart N247 Noord def.docx
- Bijlage 2 - Het Schouw N235-N247 Plan van aanpak.docx

Spreektijdverdeling na naamsverandering Liberaal Noord-Holland (LNH) in Namens Noord-Hollanders. (N-NH.) Tijden ongewijzigd.

Fractie	Zetels	Cie 4 uur
GroenLinks	9	19 min.
VVD	7	15 min.
D66	6	14 min.
PvdA	6	14 min.
JA21	6	13 min.
CDA	4	12 min.
FvD	3	7 min.
PvdD	3	11 min.
PVV	3	11 min.
SP	3	11 min.
ChristenUnie	1	9 min.
50+ / PvdO	1	9 min.
Denk	1	9 min.
Fractie Baljeu	1	4,5min.
N-NH.	1	4,5min.
GS (25%)		48 min.

17-11-2022

Agenda Mobiliteit & Bereikbaarheid

Datum	23-02-2023
Tijd	19:15 – 23:15
Locatie	Statenzaal
Voorzitter	Michel Klein
Toelichting	<i>GEWIJZIGDE AANVANGSTIJD!</i> VERVOLG VAN M&B COMMISSIEVERGADERING VAN 20 FEBRUARI 2023 Overige informatie: zie M&B 20-02-2023

13 **HEROPENING commissievergadering (vervolg van 20 februari 2023) – LET OP:**
19.15 uur i.p.v. 18.30 uur

14 **B-agenda Waterland**

14.0 **Insprekers mogelijke (onder)doorgang N247, Broek in Waterland**

Aangemelde sprekers:

- De heer T. van der Weide (Vereniging Ondernemend Waterland – VOWA), namens het regionale bedrijfsleven;
- De heer R. Tieman (VNO-NCW West), namens de ondernemers in Noord-Holland;
- De heer G. Buijs, namens Dorpsraad Broek in Waterland;
- De heer H. Scheepstra, wethouder Verkeer gemeente Waterland, namens het college.

14.0.a **Ingekomen brief Vereniging Ondernemend Waterland (VOWA)**

14.a **Resultaten vervolgstudie mogelijke (onder)doorgang N247, Broek in Waterland**

19:15 Voorstel voor behandeling:

De commissieleden kunnen met elkaar en gedeputeerde bijgaande stukken bespreken.

Toelichting:

Een vervolgstudie naar een mogelijke onderdoorgang van de N247 in Broek in Waterland laat zien dat een onderdoorgang maakbaar en inpasbaar is, maar dat leefbaarheid en kosten een aandachtspunt zijn. De vervolgstudie is een van de punten uit het huidige coalitieakkoord. In deze studie zijn één bovengrondse en twee ondergrondse varianten en een door direct

aanwonenden aangedragen subvariant vergeleken met de huidige situatie in een “Maatschappelijke Kosten Baten Analyse”.

14.b N247 Bereikbaarheid Waterland

22:15

Voorstel voor behandeling:

De commissieleden kunnen met elkaar en gedeputeerde bijgaande stukken bespreken.

Toelichting:

Fietsers, reizigers in het openbaar vervoer en automobilisten hebben behoefte aan een bereikbaar Waterland. Er vindt daarom groot onderhoud plaats aan de provinciale weg N247 tussen Monnickendam en Volendam en er worden verbetermaatregelen uitgevoerd op gebied van veiligheid, doorstroming en fietsmobiliteit. De aanpak van dit deel is in oktober 2021 uitgesteld en kan met het besluit om de aanbesteding te starten nu weer worden opgepakt.

Tegelijkertijd onderzoeken we samen met de initiatiefnemers van Bereikbaarheid Waterland de mogelijkheden voor oplossingen op het kruispunt Het Schouw.

15 Sluiting

Cie M&B donderdag 23 februari 2023

Rondvraag fietspad Kattendel

Vraag:

N.a.v. media-web artikel (mw.nl.eu): “Klopt het dat er een besluit is genomen over de opheffing duinfietspaden?”

Van:

D66 – de heer Steeman

Antwoord:

Het artikel in het Haarlems Dagblad is een onvolledige weergave van het lopend proces. Er is geen hoor-en wederhoor toegepast.

We zijn nog in gesprek samen met de terreinbeheerder over de mogelijke oplossingen om de beleving in stand te houden. Zie hiervoor ook onze beantwoordingsbrief (zie bijlage) van 8 februari 2023 richting de Fietsersbond.

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Fietsersbond
De heer R. Goorden
Nic. Beetsstraat 2a
3511HE Utrecht

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

S. Top

BEL/GRN

Telefoonnummer +31235144329
siemon.top@noord-holland.nl

1 | 4

Betreft: uw brief d.d. 11 januari 2023

Verzenddatum

- 8 FEB. 2023

Geachte heer Goorden,

Kenmerk

1966503/1980451

Hartelijk dank voor de brief d.d. 11 januari 2023 die u ons gestuurd heeft namens de Fietsersbond, ANWB, Fietsplatform, wielersportbond NTFU en de Fietsersbond Bergen. In uw brief vraagt u aandacht voor het fijnmazige fietsnetwerk dat op een aantal plekken negatieve effecten ondervindt van het succes van de dynamisering van de duinen. Hierdoor ontstaat er op een aantal fietspaden overlast van zand, waardoor het gebruik van het fietspad in het geding komt.

Uw kenmerk

Waarom dynamiseren?

De fietspaden waar deze overlast ervaren wordt, bevinden zich in de Natura 2000 gebieden van het Noordhollands Duinreservaat, in de Schoorlse Duinen en in Zuid Kennemerland. Natura 2000 is het Europees ecologisch netwerk bestaande uit gebieden die zijn aangewezen onder de Habitatrichtlijn en/of onder de Vogelrichtlijn. In deze Natura 2000-gebieden worden (op basis van de wet natuurbescherming) bepaalde dieren, planten en hun natuurlijke leefomgeving beschermd om de biodiversiteit (soortenrijkdom) te behouden. Witte en grijze duinen met de daarbij behorende doelsoorten zijn een van de belangrijke natuurwaarden waarvoor het gebied is aangewezen. Dynamisering van deze duinen is daarbij van levensbelang om een duurzame instandhouding te borgen en om de kustveiligheid te vergroten. Deze dynamisering draagt ook bij aan het herstel van natuur die schade heeft ondervonden van stikstof. Overstuiving van zand draagt bij aan de vermindering van de verzuring (ontstaan ten gevolge van stikstof) van het duingebied en zorgt voor het meegroeien van de duinen met de stijgende zeespiegel.

Vanuit de verantwoordelijkheid die de provincie heeft om het Natura 2000 gebied in stand te houden en vanuit de stikstofopgave onderschrijven wij het belang van deze dynamisering en zijn blij dat de verstuiving succesvol verloopt.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Het belang van fietsroutes

Zoals wij in een eerder schrijven aan de lokale afdeling van de Fietzersbond al aangaven zijn wij ons ook bewust van het belang van de duurzame instandhouding van het fietsnetwerk en zoeken wij – samen de gebiedsbeheerders – naar oplossingen. Uw brief vraagt naar onze mening om een aanpak in twee sporen. In het eerste spoor gaan we op zoek naar de wijze waarop we om moeten gaan met prangende situaties op fietspaden waar er nu al sprake is van overlast ten gevolge van verstuing. Concreet gaat het hierbij dan om de Blijdensteinsweg (Bergen) en Kattendel (Bloemendaal). In het tweede spoor zullen wij bezien waar op lange termijn knelpunten kunnen ontstaan en hoe daar oplossingen voor te vinden.

Blijdensteinsweg

Voor wat betreft de Blijdensteinsweg hebben PWN en SBB de mogelijkheden onderzocht van alternatieve fietsroutes. Er is voor gekozen om eerst deze verkenning te doen om daarmee een overzicht te krijgen welke varianten binnen de N2000 voorwaarden gerealiseerd kunnen worden. Varianten die niet binnen de voorwaarden passen, kunnen niet gerealiseerd worden. Uit oogpunt van effectiviteit is daarom gekozen voor een verkenning naar mogelijkheden waar uiteindelijk één variant uit naar voren gekomen is.

Op deze variant is inmiddels door een onafhankelijk adviesbureau in opdracht van PWN en Staatsbosbeheer ook al een passende beoordeling uitgevoerd. Aan ontwikkelingen in een Natura 2000 gebied zijn strikte voorwaarden verbonden. De passende beoordeling is een verplichte beoordeling bij projecten of plannen in of in de omgeving van Natura 2000 gebieden. Deze beoordeling evalueert of projecten of plannen al dan niet mogelijk significante effecten hebben op beschermde soorten en habitattypes in die gebieden.

Deze variant is ook besproken met de lokale afdeling van de Fietzersbond. Omdat deze variant in de ogen van de Fietzersbond niet de recreatieve beleving biedt van de huidige route, is de Fietzersbond met nog vijf andere varianten gekomen. Deze varianten worden momenteel onderzocht en op 26 januari 2023 is het resultaat hiervan door SBB/PWN besproken met de lokale afdeling van de Fietzersbond. Ondertussen wordt er ook gewerkt aan het in beeld krijgen van de kosten van de variant die juridisch getoetst is. De variant wordt vanzelfsprekend ook getoetst op de bruikbaarheid en kwaliteit voor de regionale fietsers. De beheerders willen daarover graag in gesprek met de gebruikers om ideeën rond het versterken van de beleefbaarheid van het landschap met elkaar te bespreken.

Kattendel

Het project NoordWest Natuurkern is in 2012 geïnitieerd door 5 windsleuven te maken in de buitenste duinenrij om daarmee de achterliggende duinen te reactiveren. De strandslag Kattendel is indertijd verlegd naar de meeste zuidelijke windsleuf. Om de strandslag bereikbaar te houden is het fietspad behouden, toentertijd op nadrukkelijk verzoek van gemeente Bloemendaal en de fietsersbond. De verwachtingen bij de voorbereidingen voor dit project waren bij alle deskundigen dat de verstuiwing door de windsleuven zo'n 3 tot 5 meter per jaar zou zijn. Dit was afgeleid uit de ontwikkelingen van windsleuven bij Heemskerk. De werkelijke ontwikkelingen in de Noordwest Natuurkern zijn echter heel anders: de zandlobben achter de windsleuven groeien hier met zo'n 30 meter per jaar.

De beoordeling van deze ontwikkeling vanuit natuur is heel erg gunstig; het gewenste habitatype "Witte duinen" kan volop geactiveerd worden. Voor de zeewerende functie van de duinen is het groeien van het duinlichaam ook heel positief gezien de zeespiegelstijging door klimaatverandering. Hoogheemraadschap van Rijnland is dan ook erg enthousiast over het project en ziet het als voorbeeld voor toekomstbestendige kustbescherming (zacht waar het kan, hard waar het moet). Het fietspad wordt echter steeds meer ondergestoven en weggevaagd in het veranderende landschap.

PWN heeft tot november 2021 het fietspad in het toeristenseizoen toegankelijk gehouden, door te vegen en ook het fietspad steeds op te hogen. Ook is in de afgelopen jaren op vele manieren gekeken naar alternatieven om het fietspad zandvrij te houden. Echter de stormen van januari / februari 2022 waren zo hevig met zodanige grote hoeveelheid zandsuppletie dat schoonvegen niet meer mogelijk is en het fietspad gestremd is. In de huidige fietsinfrastructuur blijft strandslag Kattendel echter per fiets bereikbaar via Parnassia. Deze (om)weg gaat nog steeds door het duingebied.

Rol provincie en terreinbeheerder

De provincie Noord-Holland is verantwoordelijk voor het opstellen van de Natura-2000 beheerplannen in de provincie. Vanuit de verantwoordelijkheid die de provincie heeft om het Natura 2000 gebied in stand te houden onderschrijven wij het belang van deze dynamisering en zijn blij dat de verstuiwing succesvol verloopt.

Staatsbosbeheer is eigenaar van de fietspaden binnen de Schoorlse duinen. Het beheer van de fietspaden in het gebied in het Noord-Hollands Duinreservaat en in Zuid-Kennemerland, heeft de provincie overgedragen aan de gebiedsbeheerder PWN. De regie voor het oplossen van vraagstukken rond het gebruik ligt bij de beheerder, maar voor beleidsmatige aspecten in het vraagstuk neemt de provincie haar verantwoordelijkheid.

Wij spannen ons in om voor de doorgaande (vakantie-, recreatieve- en dagelijkse) fietser de verschillende landschapstypen beleefbaar te houden én een goede doorgaande verbinding op de hoofdroutes in stand te houden. Dat beleefbaar houden is daarbij wel ondergeschikt aan het belang van de instandhouding van de flora en fauna en het toegankelijk maken van kwetsbare natuur voor bezoekers is dan ook aan voorwaarden verbonden. De mens verstoort door zijn aanwezigheid nu eenmaal de natuur en ook hier is het zoeken naar een juiste balans.

Voor de fietspaden die onderdeel zijn van het regionale netwerk bestaat binnen Uitvoeringsregeling natuur- en landschapsbeheer Noord-Holland (SVNL) een voorzieningenbijdrage voor de beheerders van deze paden, en zijn er mogelijkheden vanuit de subsidieregeling Kleine Infrastructuur. Die staat in principe ook open voor terreinbeheerders, mits aanpassingen verbeteringen aan de voorwaarden voldoen en het fietspaden zijn op het regionale fietsnetwerk dat door GS is vastgesteld. Wij denken dan ook graag mee met de beheerders in dit gebied om gezamenlijk tot een goede balans te komen tussen de natuur, recreatie en bereikbaarheid.

Het beleidsmatige aspect van onze verantwoordelijkheid komt naar voren in het eerder genoemde tweede spoor waarin we analyseren waar in de toekomst mogelijk nieuwe situaties van overlast kunnen ontstaan. De eerste resultaten van deze analyse worden in februari 2023 verwacht.

Participatie en overleg

Vanuit ons college zijn de portefeuillehouders mobiliteit, recreatie en natuur met elkaar in overleg teneinde het vraagstuk zoals beschreven in deze brief met elkaar te bespreken. Wij willen daarna ambtelijk en bestuurlijk met u in overleg om de uitkomsten hiervan met elkaar te bespreken. Ons secretariaat heeft hiertoe inmiddels met u een afspraak ingepland.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,


provinciesecretaris
R.M. Bergkamp


voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Deze beslissing is namens Gedeputeerde Staten genomen door het lid van het college dat met dit onderwerp is belast

Kopie aan Provinciale Staten, p/a boheemenm@noord-holland.nl

Verslag concept

Commissie Mobiliteit & Bereikbaarheid (uitloopvergadering)

Datum commissievergadering	:	23 februari 2023
Commissievoorzitter	:	Dhr. M. Klein
Commissieadviseur	:	Mw. M. van Boheemen
Telefoonnummer/E-Mail	:	023-5144628/ mb@noord-holland.nl

Aanwezig:

Commissievoorzitter	:	dhr. M. Klein
Commissieadviseur	:	mw. M. van Boheemen
Leden van de commissie:		
	CDA	: mw. C. Kuiper
	ChristenUnie	: mw. M. Tolhuis-Anker
	D66	: dhr. M. Steeman
	DENK	: –
	Fractie Baljeu	: –
	FvD	: dhr. J. Dessing
	GL	: N. van der Waart
	JA21	: dhr. E. Jensen
	PvdA	: dhr. J. Carton, mw. S. Abdi
	PvdD	: dhr. J. Hollebeek
	PVV	: dhr. M. Deen
	SP	: mw. R. Alberts
	VVD	: dhr. K.J. Terwal
	N-NH.	: mw. G. van Geffen
	PVDO	: –

Gedeputeerde(n): dhr. J. Olthof
Notulist dhr. E. Wendt (Notuleerservice Nederland)

Afwezig:

voorzitter	:	mw. M. van Meerten
CDA	:	mw. W. Koning
SP	:	dhr. W. Hoogervorst, mw. H. Bouhlef-Lascaris
PvdD	:	I. Kostić, F. Zoon
Gedeputeerde	:	mw. R. Kocken

Online aanwezig:

GL	:	J. Gringhuis (p.t.)
D66	:	dhr. M. Meiland
PvdO	:	mw. W. van Soest (p.t.)

Tevens aanwezig:

dhr. T. van der Weide	:	VOWA (<i>inspreker agp. 14</i>)
dhr. R. Tieman	:	VNO-NCW West (<i>inspreker agp. 14</i>)
dhr. G. Buijs	:	Dorpsraad Broek in Waterland (<i>inspreker agp. 14</i>)

dhr. H. Scheepstra : wethouder Verkeer gemeente Waterland (inspreker agp. 14)
--

40 Agenda

- 14. Insprekers mogelijke (onder)doorgang N247, Broek in Waterland
- 14.a Resultaten vervolgstudie mogelijke (onder)doorgang N247, Broek in Waterland
- 14.b N247, Bereikbaarheid Waterland

45 15. Sluiting

13. Heropening en mededelingen

De **voorzitter** heropent de op 20 februari verdaagde commissievergadering om 19.15 uur en verwelkomt alle aanwezigen. Hij geeft aan dat vanavond de zogenaamde Waterland-agenda op het programma staat met bespreking van de mogelijke (onder)doorgang van de N247 bij Broek in Waterland en de bereikbaarheid van Waterland met het kruispunt Het Schouw.

14. Insprekers mogelijke (onder)doorgang N247, Broek in Waterland

De **voorzitter** verwoordt dat een onderdoorgang maakbaar en inpasbaar is, maar dat leefbaarheid en kosten een aandachtspunt zijn. In de conform het coalitieakkoord uitgevoerde vervolgstudie zijn één bovengrondse en twee ondergrondse varianten en een door omwonenden aangedragen sub-variant vergeleken met de huidige situatie in een Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse.

60 *Inspreker T. van der Weide (Vereniging Ondernemend Waterland –VOWA) namens regionale bedrijfsleven*

Al ruim zeventig jaar wordt Broek in Waterland fysiek in tweeën gedeeld door de provinciale weg van Hoorn naar Amsterdam, de N247. Op 30 november zijn de varianten voor het opheffen van de tweedeling aan inwoners, bedrijfsleven en andere geïnteresseerden gepresenteerd. Ook de VOWA heeft de voor- en nadelen van de scenario's bekeken. Het onderzoek was bijzonder grondig. Voor het bedrijfsleven staat goede bereikbaarheid voorop. Lokale en regionale

65 infrastructuur zijn belangrijk voor een goed ondernemersklimaat. Opheffing van de grote vertragingen door de flessenhals in Broek in Waterland is erg belangrijk. Het ondergronds brengen van de weg zal hieraan zeer bijdragen.

De ondernemers die VOWA vertegenwoordigt, zien dat Broek in Waterland beter af is met de doorgaande weg ondergronds, die de leefbaarheid van het dorp zal verbeteren.

Het ideale scenario voor VOWA is een scenario zonder opstoppen, globaal tussen Monnickendam en de A10, dat aansluit bij de ontwikkelingen in de regio in de komende decennia. Het is belangrijk in de regio een flink aantal woningen te bouwen. Ook daar is mobiliteit en bereikbaarheid voor nodig. Ieder scenario met meer dan twee keer één rijbaan

75 ondergronds is goed voor het bedrijfsleven. Door voor de busbaan-variant te kiezen, wordt zo ruim mogelijk ingezet op het aantrekkelijk(er) maken van het ov in de regio. Met deze variant kan worden geanticipeerd op toekomstige mobiliteitswensen. Als deze onderdoorgang wordt aangelegd, moet deze zo robuust en toekomstgericht mogelijk worden. De voorkeur gaat uit naar de bewonersvariant (sub-variant), de verlengde onderdoorgang. Deze variant leidt tot de grootste

80 verbetering van de leefbaarheid en sluit goed aan bij het ondernemersuitgangspunt van goede doorstroming en flexibiliteit in de toekomst. Dit scenario is ook het duurste: de teller staat nu op ruim 200.000.000 euro. In deze enorme investering kan mede worden voorzien door aan het

bedrijfsleven uit te leggen dat de provinciale opcenten moeten stijgen in ruil voor een goede infrastructuur.

85

Vragen

Statenlid **Van der Waart** (GL) vraagt of de twee keer één-variant ook een verbetering is als, zoals de plannen nu aangeven, de extra strook niet voor auto's bestemd zal zijn.

90

De heer **Van der Weide** stelt dat de optie met de busbaan de meeste kansen biedt, in acht nemend dat men er dan ook relatief gemakkelijk iets anders mee kan, mochten de gedachten over enkele jaren veranderen. Een doorgaande rijbaan zal iedereen tussen Hoorn en Amsterdam heel blij maken.

95

Mevrouw **Van Soest** (PvdO) vraagt wat het bedrijfsleven zelf kan bijdragen.

De heer **Van der Weide** geeft aan dat die vraag hem nog niet heeft bereikt. Tot dat het geval is, zegt hij geen nee en geen ja. Komt de vraag, zal hij er over nadenken.

100

Mevrouw **Van Soest** (PvdO) kondigt een motie van deze strekking aan.

Dhr. R. Tieman (VNO-NCW West)

VNO-NCW zet in op ov. Met de gezamenlijke aanpak voor de MIRT-gelden samen met de MRA, de vervoersregio, de gemeente Amsterdam en de provincie is de jackpot behaald bij het Rijk.

105

Naast deze investeringen in het ov, die ook in het verkiezingsmanifest zijn verwoord, zijn investeringen in asfalt ten behoeve van een betere bereikbaarheid via de weg nodig. De door het CBS geprognostiseerde bevolkingsgroei zal zich vooral manifesteren in Amsterdam (+20,1%), Beemster, Hoorn en Zaanstad. Bedrijven trekken nu al aan de bel omdat het verkeer vast staat. Binnen de marges staat VNO-NCW niet onwelwillend tegenover verhoging van de provinciale opcenten, mits deze worden geoormerkt voor infrastructuur.

110

Mede op basis van gesprekken met bewoners, zoals bij de informatiesessie op 30 november, pleit VNO-NCW voor de verlengde ondertunneling, ondanks dat die aanzienlijk duurder is. Behalve de infrastructurele argumenten acht VNO-NCW ook de voordelen voor de leefomgeving van groot belang. Bij de variant met twee keer één rijbaan zou naar Rotterdams voorbeeld de busbaan onder dynamische omstandigheden kunnen worden ingezet voor vrachtwagens.

115

Vragen

De heer **Hollebeek** (PvdD) vraagt waarop de voorkeur voor de verlengde variant is gebaseerd.

120

De heer **Tieman** wijst op de naastgelegen woningen die hinder zullen ondervinden bij de korte variant. Bij de verlengde variant zijn overkruisingen mogelijk voor bijvoorbeeld fietsende kinderen.

De heer **Deen** (PVV) vraagt of spreker naast opcenten nog andere opties heeft.

125

De heer **Tieman** acht een tolweg nog steeds mogelijk, hoewel het Rijk dit als zijnde niet meer van deze tijd afserveert. Ook hier kan worden verwezen naar Rotterdamse regio (Kiltunnel, vanaf 2024 de Blankenburgtunnel). Verder zouden gereserveerde middelen voor de A8/A9 via herprioritering bij dit project terecht kunnen komen.

130

Pagina 4

De heer **Dessing** (FvD) vraagt of de combinatie van bus- en vrachtverkeer technisch en verkeerskundig kan worden onderbouwd of slechts een luchtballon is.

135 De heer **Tieman** geeft aan dat dit ter sprake is gekomen tijdens bestuurlijk overleg in Edam-Volendam en geopperd vanuit het bedrijfsleven. Bij de Van Brienenoordbrug – spreker komt uit Rotterdam en komt ook hier met een voorbeeld uit die regio – is daar een variant van te zien. Meer onderzoek zou zinvol zijn.

140 De heer **Terwal** (VVD) doet een beroep op de integrale blik die hij van VNO-NCW kent en vraagt of er naast de opcenten ook via bezuinigingen op andere vlakken middelen kunnen worden gevonden.

145 De heer **Tieman** zou in eerste instantie de aandacht op de A8/A9 willen vestigen. Daarnaast is bezuinigen waar dat kan evident, al heeft hij nu geen concrete voorbeelden. Pas nadat is bekeken wat slimmer kan, wordt gekeken naar een (marginale) verhoging van de opcenten.

Statenlid **Van der Waart** (GL) vraagt zich af of het vrachtverkeer en de bus niet op hetzelfde moment behoefte hebben aan asfalt.

150 De heer **Tieman** geeft aan dat hij juist om die reden pleit voor dynamische regulering. Maatwerkafspraken met het bedrijfsleven kunnen hieraan bijdragen.

Dhr. G. Buijs (Dorpsraad Broek in Waterland, Werkgroep Onderdoorgang)

155 Sinds 2014 wordt gewerkt aan een ondergrondse oplossing, een idee dat ontstond vanuit de omwonenden. De destijds verzamelde 2.300 handtekeningen uit Broek en omgeving bewijzen het draagvlak in de hele regio. Sinds 2015 is de boosheid omgezet in positieve kracht en is toegewerkt naar een co-creatie met de provincie, die door de provincie uiteindelijk is omarmd. Sinds 2016 is met de provincie aan de voorkant van het plan meegewerkt aan de ondergrondse oplossing. Het proces heeft men als medeprojectleider kunnen volgen.

160 Gepleit wordt voor een robuuste oplossing die waarde creëert voor toekomstige generaties. Het besluit van PS kan het proces waaraan veel waarde is gehecht, maken of breken. Het dossier toont aan wat gemeenschapskracht kan doen.

165 Dat de sub-variant verlengde onderdoorgang de voorkeur geniet, is evident. De Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse (MKBA) onderbouwt deze voorkeur als beste oplossing, met name vanwege verbetering van de leefbaarheid. Het knelpunt was al in de studie van Tauw bekend. Via de co-creatie is deze oplossing bedacht. De burgers beseffen dat geld een issue is. Zij hebben aangetoond te kunnen meedenken en willen dat ook op dit vlak doen.

Een vraag aan de fracties is hoe zij gaan zorgen dat de gewenste variant er komt.

170 *Vragen*

De heer **Steeman** (D66) brengt als eerste de complimenten namens PS over voor de inzet, moeite, creativiteit en uithoudingsvermogen van betrokkenen bij dit proces. Een voorbeeld dat daarna door alle fracties wordt gevolgd.

175 De heer **Dessing** (FvD) vraagt welke ideeën er leven om aan financiële kant een bijdrage te leveren.

De heer **Buijs** benadrukt dat hij met die opmerking niet verwijst naar een reeds voorhanden zijnde kant en klare oplossing. De creativiteit die leidde tot de in co-creatie ontstane sub-variant kan ook voor dit doel worden ingezet.

Statenlid **Van der Waart** (GL) vraagt zich af, hoewel betrokkenen met hun vasthoudendheid veel boven tafel hebben gekregen, of écht alles is onderzocht of dat er nog meer opties zijn.

De heer **Buijs** roept in herinnering dat in de beginfase van de planontwikkeling bijvoorbeeld is gekeken naar een mogelijkheid om de weg om het dorp heen te leggen. Snel werd duidelijk dat de ondergrondse variant de enige realistische was. Of meer onderzoek tot meer opties zou leiden, weet hij niet.

De heer **Hollebeek** (PvdD) merkt op dat er bij de verlengde variant meer mogelijkheden voor overgangen zijn. Toch laat de tekening ten opzichte van de andere variant maar één brug over de Broekervaart zien en wordt het bij elkaar brengen van de twee delen gemist. Dat roept de vraag op of het voorliggende voorstel in beton is gegoten.

De heer **Buijs** geeft aan dat nog niets vast ligt, maar dat een dorpsplein dat Noord en Zuid weer verbindt uitgangspunt is. Het creëren van dat plein en een fietsbruggetje is voor nu meer dan voldoende. Extra dwarsverbanden hoeven niet. Voor de inrichting van het dorpsplein zijn veel creatieve oplossingen mogelijk. De verlengde onderdoorgang verbetert de leefbaarheid van het dorp. Extra weggetjes zijn niet aan de orde.

200

Dhr. H. Scheepstra, wethouder Verkeer Broek in Waterland

Het college van de gemeente Waterland heeft het proces van co-creatie kritisch maar enthousiast gevolgd en de gemeente steunt dit van harte. Afgesproken is dat het bovengrondse deel de verantwoordelijkheid is van de gemeente, het ondergrondse van de provincie. Dat zal te zijner tijd moeten leiden tot een gesprek over definities en reikwijdte van dit begrip: wordt slechts een koepeldak aangeleverd, leidt dit tot een ander gesprek dan wanneer een glad oppervlak wordt aangereikt. Zo valt nog een hoop uit te werken nadat de hoofdbeslissing is genomen.

205

De wethouder erkent dat de zaak die nu bij de provincie voorligt, om een kostbare oplossing vraagt. Broek in Waterland wil meedenken, maar heeft als kleine gemeente niet veel mogelijkheden om financieel bij te dragen. Over de werkverdeling na besluitvorming wil men graag goede afspraken maken. Broek in Waterland wil vaart maken. Een vraagstuk is hoe de periode van hinder en overlast te managen.

210

In lijn met de Statenbreed geuite complimenten merkt de wethouder op dat de co-creatie niet vrijblijvend is. Als nu een besluit valt waarmee de inwoners van Broek in Waterland zich in de maling genomen zouden voelen en hun energie niet heeft opgeleverd wat ze hadden mogen hopen, zou dat bijzonder jammer zijn.

215

Vragen

De heer **Terwal** (VVD) vraagt of spreker hiermee bedoelt dat het college van B en W helemaal niets wil bijdragen. Dan zou het een 'free lunch' worden.

220

De heer **Scheepstra** denkt dat gemeentelijke inzet van geld lastig is. Wel is men van plan via het inzetten van denkkraft mee te werken, wat indirect ook geld kost. Als er financiële ruimte is, zal die zeker worden benut. De gemeente wil echter geen valse verwachtingen wekken.

225

Mevrouw **Van Geffen** (N–NH.) vraagt om nadere toelichting op de afspraak dat bovengronds voor de gemeente is en ondergronds voor de provincie.

230 De heer **Scheepstra** heeft het uitgangspunt meegekregen, maar de stukken daaromtrent nog niet kunnen bestuderen. De specificaties zijn nog niet vastgesteld.

235 De heer **Dessing** (FvD) denkt dat het een heel grote teleurstelling zou zijn als de gemeente koste wat kost niets zou bijdragen. De gemeenteraad heeft een functie om die co-creatiekracht te sturen. Het gaat om de leefbaarheid van het eigen dorp voor de lange termijn. Het is in het belang van de wethouder om daar kritisch naar te kijken en creatief om te gaan met de grens tussen onder en boven. Dat zou de provincie kunnen helpen de financiering makkelijker te slikken en de bewoners helpen hun werk niet te gronde laten richten.

240 De heer **Scheepstra** merkt op dat het college van B en W overal in Waterland de leefbaarheid tracht te verbeteren. Het gemeentebestuur heeft met alle kernen te maken. Denkkraft meeleveren: ja. Ontwikkeling openbare ruimte bovengronds, voortzetting co-creatie: ja. De notie van meewerken en in volle kracht vooruit blijft staan. Over de omvang daarvan wil de wethouder PS niet in de maling nemen.

245 De heer **Dessing** (FvD) suggereert dat voor een voor de gemeente zo belangrijk onderwerp wellicht in de belastingen een oplossing is te vinden.

250 De heer **Scheepstra** geeft aan dat de belastingdruk jaarlijks bij de begrotingsbehandeling in de raad wordt besproken. Daar wil hij niet op vooruitlopen.

14.a Resultaten vervolgstudie mogelijke (onder)doorgang N247, Broek in Waterland

Eerste termijn commissie

255 De heer **Jensen** (JA21) roept het recente bezoek van de Staten aan Broek in Waterland in herinnering. De noodzakelijke maatregelen komen eigenlijk al enkele jaren te laat. Zeventig jaar geleden is het dorp in tweeën gesneden met de aanleg van de provinciale weg N247. De weg door het dorp is een drukke verkeersader en gezien de woningbouwopgaven in de regio zal de druk toenemen. Forensen van noord naar zuid en omgekeerd dragen bij aan de welvaart, maar het welzijn in Broek in
260 Waterland zal onder druk komen als het dorp door de toenemende drukte aardig wat overlast krijgt. Weinig mensen zullen kiezen voor wonen langs de snelweg. Voor degenen die er al woonden, werd die keus indertijd gemaakt. Het stoppen, optrekken en weer stoppen van spitsverkeer leidt tot veel uitstoot, wat slecht is voor het milieu. De bovengrondse optie is de goedkoopste, maar doet weinig voor de doorstroming. De problemen worden slechts voor korte tijd opgelost. De ondergrondse
265 opties zullen de doorstroming en veiligheid wel verbeteren. Hoewel ondertunneling een architectonisch hoogstandje is, komen de dorpsbewoners er toch weer bekaaid vanaf. Wonen aan de rand van een betonnen bak is geen pretje. Het is de vlag op een modderschuit. Groen aan de noordkant moet wijken. Bij deze oplossing voor de weggebruikers zijn de lasten voor de bewoners. De verlengde tunnel is de meest voor de hand liggende optie. Hierdoor wordt het dorp weer
270 verbonden. De verlegging van de A9 bij Badhoevedorp naar het oude tracé zorgde voor eenzelfde ontwikkeling: betere leefbaarheid, een schonere, veiliger en groenere woonomgeving. Als dit in Broek in Waterland ook kan worden gerealiseerd, winnen alle partijen, ook al zal het er sowieso drukker worden. Bewoners zullen enkele jaren in een bouwput zitten. Zij zullen dit minder erg

275 vinden als zij daar ook de vruchten van plukken. De kosten zijn aanzienlijk en het geld hiervoor vinden, zal een opgave zijn. Het voordeel van de dure variant is dat als deze er eenmaal ligt de discussie de rest van de eeuw niet meer gevoerd hoeft te worden. Het spreekwoord 'penny wise, pound foolish' is van toepassing, of in het Nederlands: goedkoop is duurkoop.

280 De heer **Deen** (PVV) stelt dat de co-creatie een groot compliment verdient. Dorpsraad en provincie zijn in dit hele proces samen opgetrokken met als resultaat de breed gedragen uitkomst van deze studie. Het hoogtepunt van de getoonde bevoegenheid en betrokkenheid van de bewoners was het lanceren van de eigen sub-variant. Dat die is meegenomen in de MKBA was een verstandige beslissing van de provincie. Burgerparticipatie zoals het hoort, met burgers die ruimte krijgen en serieus worden genomen. De voorkeur voor de verlengde ondergrondse variant is niet alleen
285 gebaseerd op de doorstroming voor de hele regio die verbetert. Op leefbaarheid scoort deze variant ook beter. De kosten stijgen significant met zo'n 40.000.000 euro ten opzichte van de twee andere ondergrondse varianten. Hoewel de PVV kritisch is op kosten van projecten en programma's vindt de fractie de kostenstijging in dit geval geen onoverkomelijk bezwaar. De mening van de dorpsraad wordt gedeeld dat de toekomstige baten de lasten zullen over treffen. Als het volgende college, met
290 daarin hoogstwaarschijnlijk de PVV, flink schraapt in zinloos stikstofbeleid, klimaatbeleid en diverse subsidies ontstaat ruimte om bij te springen indien nodig en relevant.

De heer **Steeman** (D66), bij interruptie, merkt op dat als wordt geschrapt in de inzet voor stikstof deze tunnel überhaupt niet gebouwd gaat worden.

295

De heer **Deen** (PVV) verwijst daarvoor naar de volgende Statenperiode.

De heer **Hollebeek** (PvdD) merkt op dat de voorkeur voor een ondergrondse variant bij deze Staten wel duidelijk is. De variant met de busstroken zal bij de fractie de voorkeur genieten omdat inzetten
300 op ov een belangrijk punt voor de fractie is. Wel voelt de fractie een kleine aarzeling bij de verlengde variant. Het zou mooi zijn als er nog wat meer ruimte zou zijn voor de noodzakelijke vergroting van de leefbaarheid. Voor die 40.000.000 euro zou wat meerwaarde om nog wat extra kwaliteit te creëren het overwegen waard zijn. Het is goed te horen dat de ontwerpen nog niet in beton gegoten zijn.

305

Mevrouw **Kuiper** (CDA) verwoordt dat de Dorpsraad volgens zijn memo variant 2 en variant 3 zonder de sub-variant van de verlengde onderdoorgang onacceptabel acht. In deze vergadering wordt nog geen besluit genomen. De bedragen die samenhangen met de diverse varianten zijn in alle gevallen substantieel. De investeringsstrategie van Noord-Holland zal pas na de verkiezingen worden
310 vastgesteld door GS en PS omdat op basis daarvan infrastructurele projecten worden geprioriteerd. Het is aan de nieuwe coalitie aan te geven welke aspecten zij belangrijk vinden. Daar hoort een kostenraming bij. Het gaat hier om een investering voor heel veel jaren. Doe dus het goede voor het dorp en voor de doorstroming en verkeersveiligheid, adviseert het CDA.

De financiële grenzen voor het investeren in mobiliteit zijn bereikt. In het iMPI kan om financiële
315 redenen eigenlijk geen studie meer worden opgenomen, zelfs als de verkeersveiligheid dat eigenlijk wel nodig maakt. Daarom is het goed dat de besluitvorming over de onderdoorgang N247 een plek krijgt bij de coalitieonderhandelingen, na de verkiezingen. Dan kan een integrale afweging worden gemaakt. GS heeft aangegeven dat de adviezen van de stuurgroep en de dorpsraad hierin een plek krijgen. Daarmee wordt recht gedaan aan de brede en zorgvuldige afweging die het proces vraagt.
320 De omvangrijke en langdurige bouwperiode zouden volgens de rapporteurs om een nadere beschouwing vragen. In het eindrapport van de MKBA wordt een bouwtijd van vijf jaar genoemd. GS

geven aan dat er aandacht moet zijn voor het werken in een kwetsbare omgeving. Het CDA vraagt het college om een toelichting.

325 Ten tweede vraagt de fractie naar de besluitvorming bij de overige partners zoals de vervoerregio, gemeenteraden van Waterland – zojuist was de wethouder te horen – van Edam, Volendam, Purmerend en Amsterdam. Gezien de grote belangen en de grote bedragen die hiermee zijn gemoeid is voor PS van belang hoe zij besluiten.

330 Mevrouw **Alberts** (SP) stelt dat in het kader van de burgerparticipatie topwerk is geleverd. Het is logisch dat naar de leefbaarheid in Broek in Waterland wordt gekeken. Als over uitbreiding van de woningbouw wordt gedacht, is leefbaarheid een logisch onderwerp. Dan ligt de verlengde ondergrondse variant echt voor de hand. De fractie geeft de variant met de busbaan de voorkeur. Als kritische noot geldt dat dit een ingrijpende maatregel is voor een probleem dat zich voornamelijk tijdens de spits voordoet. Daarbuiten zijn er momenten dat het er doodstil is. In de spits is de
335 tijdwinst twee of drie minuten. De variant waar Broek in Waterland mee is gekomen, is een heel dure. Bovendien is die sterk gericht op autoverkeer. In lijn met de kentering in het denken zou een lightrailvariant of iets dergelijks een plaats moeten krijgen. In plaats van de doorgetrokken Noord–Zuidlijn naar Schiphol was een doortrekking naar het noorden beter geweest. Inzake de bekostiging leek inspreker Tieman zich neer te leggen bij het niet doorgaan van de
340 verbinding A8/A9. Dat interessante standpunt kan óók worden meegenomen in de collegeonderhandelingen.

De heer **Steeman** (D66) wijst op de gelijklopende passages over de N247 in de verkiezingsprogramma's van 2019 en 2023, waarbij de leefbaarheid in Broek in Waterland, en de
345 doorstroming op de N247 worden benoemd. Het ov verdient ruim baan en de natuur mag er niet op achteruit gaan. In de laatste vergadering van deze commissie in deze periode ligt er eindelijk een B–stuk ter consultatie voor. Het is voor degenen die tijd en energie hebben gestoken in de co–creatie lastig te zien hoe de politiek het hen nu uit handen neemt. Hopelijk doet de politiek recht aan het harde werk van betrokkenen in de afgelopen jaren.

350 De financiële perspectieven dwingen de politiek tot harde keuzes. Wat D66 betreft betekent dit vooral inzetten op hoogwaardig en betaalbaar ov. Toch wil D66 zich wel hardmaken voor deze schijnbaar dure investering. De tegenstrijdigheid is een schijnbare. Uit co–creatie is een initiatief ontstaan dat de leefbaarheid in Broek in Waterland verbetert. Het ooit gespleten dorp Broek in Waterland wordt herenigd met behoud van natuur en landschap. Niet door het aanleggen van meer
355 asfalt maar door het verleggen van twee rijstroken ondergronds en het ontvlechten van de busbaan zodat bus en auto elkaar niet hinderen. D66 kiest níet voor meer rijbanen. Deze maatregel dient geen verkapt voorsorteren op een vierbaans snelweg onder het dorp door te worden. Hier dienen afspraken over te worden gemaakt.

360 Zaken als voertuigverliesuren worden volgens D66 als oneigenlijke argumenten opgevoerd. Als mensen minder tijd nodig hebben voor een reis, reizen ze niet korter, maar verder. Mensen reizen al sinds de jaren zeventig gemiddeld negentig minuten per dag. In die tijd reizen ze steeds verder weg. Voertuigverliesuren zijn slechts relevant in transport en logistiek, maar ook die sectoren zijn gebaat bij blijvende inzet op minder verkeer.

365 De tijdelijke situatie tijdens de bouw wordt wat D66 betreft zo makkelijk mogelijk gemaakt voor wandelaars, fietsers en ov–reizigers met duurzame manieren van vervoer.

D66 wil een tunnel met twee banen voor auto's en twee banen voor bussen en daar heldere afspraken over maken. Of de verlenging ook helemaal door de provincie moet worden gedragen, is de vraag. Graag een reflectie van de gedeputeerde op de betaalbaarheid en vanuit welke provinciale rol Noord–Holland daaraan zou bijdragen.

370

De heer **Dessing** (FvD) merkt op dat de bovengrondse variant absoluut niet de voorkeur van de fractie geniet. Van de twee ondergrondse varianten is die met de busbaan de logische. De wisseloptie voor vrachtverkeer op busbaan is interessant. Die sluit men dan niet uit. De 40.000.000 euro extra voor de verlengde onderdoorgang levert volgens de MKBA niets op voor de doorstroming. Het geld wordt dus uitgegeven aan de leefbaarheid. Het is belangrijk voor het dorp, maar ook voor het co-creatieproces: alle effort moet worden beloond. Dan zou die verlengde onderdoorgang een logische optie zijn. De fractie worstelt met die kosten. Het is goed dat dit over de verkiezingen heen wordt getild. Verhoging van de opcenten ziet FvD niet zitten. Dit is immers geen generieke maatregel. Er is enkel winst voor de regio, het dorp en de directe omgeving.

375

380

In vervolg op de eerder aan wethouder Scheepstra gestelde vraag wil de fractie van gedeputeerde Olthof weten hoe die de scheiding tussen boven- en ondergronds ziet. Hij raadt de provincie aan toch in gesprek met de gemeente te gaan. De co-creatie verdient dat met elkaar een robuuste oplossing voor die 40.000.000 euro wordt gevonden.

385

De heer **Terwal** (VVD) merkt op dat een robuuste en toekomstbestendige oplossing voor het bereikbaarheids- en leefbaarheidsprobleem voor de VVD altijd uitgangspunt is geweest. Dit vraagt geen lapmiddel, maar een oplossing voor de komende tientallen jaren. Een oplossing kan niet bovengronds worden gevonden. Een historische fout kan nu worden rechtgezet. Gelukkig komt de gedeputeerde ook tot de conclusie dat een bovengrondse oplossing geen robuuste oplossing is voor de doorstroming en bereikbaarheid van de N247. Het is verheugend dat alle drie de varianten van een onderdoorgang maakbaar en inpasbaar zijn.

390

De VVD vindt dat het ov een aantrekkelijk alternatief moet zijn om de auto te laten staan, niet verplicht maar als men er zelf voor kiest. Cruciaal is dat de bus soepel doorrijdt zodat mensen op tijd op hun bestemming aankomen. Daarom is de fractie voor de ondergrondse variant met twee keer één rijbaan voor auto's en twee keer één busbaan. De busstrookvariant leidt tot hogere baten dan de vluchtstrookvariant.

395

De keuze tussen de korte en lange variant is een keuze tussen kosten en leefbaarheid. Daarmee is het een keuze tussen het algemeen belang (de belastingbetaler) en het lokaal belang (de dorpsbewoners). De korte variant kost 196.000.000 euro, de lange variant 236.000.000 euro. De lange variant scoort in de MKBA beter op leefbaarheid.

400

Het is een goede zaak als deze knoop tijdens de snel naderende coalitieonderhandelingen wordt doorgehakt. De VVD staat niet per definitie onwelwillend tegen de lange onderdoorgang, maar vraagt zich af óf dit vraagstuk thuishoort bij de onderhandelingen van een nieuwe coalitie. Graag de reflectie van de gedeputeerde op deze belangenafweging en op het proces om tot een keuze te komen. Ook is de fractie benieuwd welke partners welke bijdrage kunnen leveren.

405

Mevrouw **Tolhuis** (ChristenUnie) noemt dit een mooi voorbeeld van hoe participatie kan werken. De fractie kan zich vinden in de voorkeur van de inwoners, voor wie het in eerste instantie moet functioneren, en kiest dus voor de verlengde ondergrondse variant.

410

Statenlid **Van der Waart** (GL) geeft aan dat de bovengrondse variant geen verbetering vormt. Niets doen of een route buitenom zijn ook niet acceptabel. De leefomgeving en de barrièrewerking moeten worden aangepakt. Variant 3 met de busbanen geniet de voorkeur boven variant 2, beredeneerd vanuit het vervoer, ook al blijft een aantal bussen bovengronds halteren. Een twee keer tweebaans weg is niet nodig. De verlengde variant is qua beeld en leefbaarheid zonder meer beter. Dit leidt tot een investering in de leefbaarheid van het dorp, tot investeren in ov en het aantrekkelijk

415

maken van langzaamverkeerroutes. Ook wordt groene ruimte boven op het dek gecreëerd. Een toekomstige extra brug of doorsteek ziet GL ook wel zitten.

420 De kosten in aanmerking genomen, vindt de fractie het verschil tussen de korte en lange variant minder groot dan gedacht. Dit komt doordat blijkbaar wordt geanticipeerd op de toekomstige Tunnelwet van 2050. Tussen de korte onderdoorgang en de lange onderdoorgang, die een tunnel is, zit een grote kostensprong. Door nu al rekening te houden met die wet, wordt nu ook bij de verkorte onderdoorgang ingezet op twee aparte buizen, vluchtwegen et cetera. Elders in Nederland wordt ervoor gekozen niet op deze wet te anticiperen: 2050 is nog ver weg. Die keuze zou ook hier tot een
425 flinke ruimtebesparing leiden en de bak komt verder van de woningen te liggen. Dat is hier niet als optie gezien, wellicht met redenen. Gekozen kan dan ook worden voor een spitsstrook en daardoor een rijbaan minder. Ook zou GL benieuwd zijn naar een ontwerp voor 50 km/u in de onderdoorgang. De fractie vraagt zich af of er kans is voor optimalisatie. Er wordt een keuze voor lange tijd gemaakt met geld dat er niet is.

430 Naast de 40.000.000 euro zijn er structurele onderhoudskosten van 1.000.000 euro op jaarbasis. Of dit het waard is in deze tijden van financiële krapte is een lastig te beantwoorden vraag. Van de varianten is de verlengde tunnelbak de beste optie. Een betere besteding dan aan de A8/A9-verbinding.

De vraag is of er nog andere opties zijn en zo niet wat de oplossingen voor financiering zijn.
435

Mevrouw **Van Geffen** (N-NH.) stelt dat áls hier iets wordt gedaan het goed moet gebeuren. Daarom is de fractie voor de verlengde tunnelvariant. Een halve tunnel brengt teveel verslechtering voor bewoners. De tunnel dient ruim in de breedte, met een busstrook, en ruim in de hoogte te worden. Zoveel mogelijk verkeer wordt ondergronds gebracht, zodat bovengronds de bewoners van de
440 openbare ruimte kunnen profiteren. Daarom zo min mogelijk asfalt bovengronds. De vergelijking met de Spaarndammertunnel dringt zich op, waar veel openbare ruimte is gewonnen en bewoners bij elkaar zijn gebracht. De plannen zouden wat de fractie betreft allereerst op sociale cohesie getoetst moeten worden.

445 Mevrouw **Abdi** (PvdA) kiest voor de toekomstbestendige oplossing en spreekt namens haar fractie de voorkeur uit voor de langere variant met de busbaan. Bij de coalitieonderhandelingen moet ook worden gekeken naar andere opgaves.

Beantwoording Gedeputeerde Staten in eerste termijn

450 Gedeputeerde **Olthof** spreekt namens het college zijn bewondering voor de dorpsraad uit en dankt iedereen die bij dit proces betrokken is geweest en zich heeft ingespannen voor de co-creatie. Bewoners zijn massaal naar de inloopavonden gekomen.

Co-creatie is een mooi proces, maar is niet vrijblijvend. Het heeft veel gevraagd van de mensen die eraan hebben meegewerkt. Degenen die hun nek uitstaken, werden op inloopavonden niet door
455 iedereen positief benaderd. Betrokkenen werden door dorpsgenoten aangesproken, waarbij opmerkingen als 'Hoe kun je dit verzinnen?' klonken. Dat vroeg om een stevige opstelling van de partners.

Wat in 2015 begon als leefbaarheidsvraagstuk is iets geworden dat veel meer behelst. Het gaat over
460 klimaat, milieu, veiligheid en doorstroming. Er ligt een totaalplan waar na de verkiezingen een keuze in gemaakt kan worden.

Van de varianten lijkt de bovengrondse op lange termijn niet houdbaar. Wat ondergronds begon met een enkele rijstrook met een vluchstrook is uitgemond in twee rijbanen met twee busstroken en een verlengde variant. Na de verkiezingen zal bij de coalitieonderhandeling een afweging van al die

465 aspecten gemaakt moeten worden, afgezet tegen de kosten. Dan zullen de andere partners aangeven wat ze bereid zijn bij te dragen. Wellicht zijn er ook bij het Rijk mogelijkheden. Die zijn nog niet onderzocht.

470 Mevrouw **Kuiper** (CDA), bij interruptie, vraagt of bij de start van de stuurgroep een grove financiële toedeling heeft plaatsgevonden.

Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat dit niet is gebeurd. Mede omdat tijdens het proces al is gesteld dat dit ook bij de partners gaat spelen. De afspraak is dat de provincie voor het ondergrondse deel verantwoordelijk is en de gemeente Waterland voor inrichting, beheer en onderhoud van het
475 bovengrondse deel. Over de detaillering is nog niet gesproken.

De heer **Terwal** (VVD) vraagt of de provincie de keuze maakt of dat de stuurgroeppartners ook nog iets te zeggen hebben.

480 Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat de provincie de keuze maakt, maar de partners vraagt wat de bijdrage gaat worden bij welke variant. Dat gesprek heeft nog niet plaatsgevonden. Ook het geluid van de gemeente en van de dorpsraad wordt meegenomen. De meerwaarde van het proces zit in extra mogelijkheden bij andere financieringsvormen.

485 De heer **Hollebeek** (PvdD) vraagt of de beslissing pas wordt genomen als er duidelijkheid is over de cofinanciering.

Gedeputeerde **Olthof** acht dat waarschijnlijk. Zo niet, dan zou PS vragen wat de andere partners gaan bijdragen. De provincie moet zelf ook weten voor welk deel van de financiering zij gesteld staat. Dat
490 bepaalt welke afweging wordt gemaakt.

Mevrouw **Van Geffen** (NN-H.), bij interruptie, vraagt of de afspraak over de taakverdeling ondergronds-bovengronds al is uitgewerkt.

495 Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat het bovengrondse grotendeels eigendom en beheer van Waterland wordt, waarbij Waterland zelf gaat over de inrichting. Dat zijn afspraken op hoofdlijnen van jaren geleden die verder moeten worden uitgewerkt. Bovengronds ligt er behalve een opgave voor sociale cohesie ook nog een belangrijke infrastructurele opgave. De investering gaat over leefbaarheid, over klimaat, maar ook over doorstroming. Als dat is gekoppeld aan een
500 woningbouwopgave, zijn er wellicht middelen vanuit BZK te krijgen. Ook is nog niet bekeken of de openbare ruimte zo kan worden benut dat die ook nog wat geld oplevert.

Mevrouw **Kuiper** (CDA), bij interruptie, hoort dat omdat het over ov gaat mogelijk andere financieringsbronnen toegankelijker worden. De ambitie om het ov te versterken, raakt aan
505 meerdere terreinen.

Gedeputeerde **Olthof** heeft willen aangeven dat het toevoegen van woningen aan de noordkant van Broek in Waterland andere financieringsbronnen mogelijk zou kunnen maken.
Hij vervolgt zijn betoog.

510 Bij de laatste bewonersavond waren de bewoners op voorhand boos omdat die dachten dat alles al was beslist toen zij de korte variant zagen liggen. Het was toen moeilijk hen te overtuigen dat de provincie nog open in het proces zit. Wat er ook gebeurt, het dient zorgvuldig en met kwaliteit te

gebeuren. Mensen die nu vrij uitzicht over de vaart hebben, kijken straks uit op een betonnen bak. In dat soort situaties heeft de provincie een verantwoordelijkheid in te nemen. Over de vraag of dat 40.000.000 euro waard is, gaan de volgende coalitie en de volgende Staten.

De heer **Dessing** (FvD) brengt de financieringsopties ter sprake en vraagt of een scenario denkbaar is waarin de openbare ruimte boven de tunnel verkocht zou kunnen worden om de te kiezen variant te betalen.

Gedeputeerde **Olthof** ziet dat als een gespreksonderwerp met de dorpsraad en met de gemeenteraad van Waterland in een volgende fase van de co-creatie.

Hij vervolgt zijn betoog.

Wat de bouwtijd betreft, geldt dat er weinig bewegingsruimte is. Heel goed moet vooraf worden aangegeven in welke fases wat gebeurt, wat dat betekent voor de doorstroming en voor de leefbaarheid in de omgeving. Het is een complexe opgave in een gebied met een drukke doorstroming. Het proces naar de uiteindelijke keuze toe is hierin even belangrijk als de feitelijke bouw zelf. De impact op de omgeving zal enorm zijn.

Wat de Tunnelwet betreft, is het college uitgegaan van de huidige gangbare situatie. Gekozen kan worden voor versoering. Dat is nu niet gedaan. Bij een verdere detaillering liggen daar wellicht mogelijkheden. De mogelijkheid voor een spitsstrook in het midden is nog niet in detail uitgewerkt. Andere varianten met heel grote verschillen zijn er niet, zoals ook de dorpsraad heeft aangegeven. In de nadere detaillering komt mogelijk nog een aantal varianten voorbij. Daarbij gaat het niet om grote keuzes.

Het proces is zorgvuldig doorlopen. De volgende periode begint met de richting die de nieuwe coalitie op wil gaan. Voordat men bij de Staten komt, is het zaak te horen hoe de andere partners er tegenaan kijken en hoe zij tegenover financiële bijdragen staan en hoe met het bovengrondse en ondergrondse deel wordt omgegaan.

Tweede termijn commissie

Statenlid **Van der Waart** (GL) vertrouwt de dorpsraad het maken van een prachtig voorstel voor de sociale cohesie en leefbaarheid toe. Aan de gemeente de oproep te studeren op het verdienmodel. De gedeputeerde wordt gevraagd de opties voor bezuinigingen mee te nemen in de uitwerking voor het vervolg.

De heer **Terwal** (VVD), bij interruptie, vraagt zich af wat hij zich moet voorstellen bij het verdienmodel van het dorpsplein. Veel verder dan een viskraam komt hij niet. Die levert geen 40.000.000 euro op. Woningbouw of bedrijvigheid lijkt er niet mogelijk.

Statenlid **Van der Waart** (GL) meent te weten dat de constructie bebouwing mogelijk maakt, al ziet zij er geen flatgebouwen ontstaan. Ruimte in een dorpscentrum biedt veel kansen voor programmering, zij het met een beperkte verdienmogelijkheid.

Beantwoording Gedeputeerde Staten in tweede termijn

Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat kan worden gekeken naar bebouwing die past bij het karakter en past bij de ruimte. Grootschalige woningbouw zal dat niet zijn. Hier ligt een grote verantwoordelijkheid voor Waterland zelf. Behalve bekijken welke financieringsvormen mogelijk zijn zal ook moeten worden bekeken welke maatregelen mogelijk zijn om de kosten te drukken.

De gedeputeerde dankt alle sprekers voor hun bijdragen en de getoonde positieve grondhouding.

565 De **voorzitter** hoort veel waardering voor het participatie- en co-creatieproces. Het is nu afwachten welke afwegingen een nieuwe coalitie na de verkiezingen zal maken.

14.b Bereikbaarheid Waterland

570 De **voorzitter** verwoordt dat de aanpak van het groot onderhoud aan de provinciale weg N247 tussen Monnickendam en Volendam ten behoeve van betere veiligheid, doorstroming en fietsmobiliteit na uitstel in oktober 2021 nu weer kan worden opgepakt. Tegelijkertijd worden de mogelijkheden onderzocht voor oplossingen op het kruispunt Het Schouw.

575 De heer **Deen** (PVV) ziet nut en noodzaak van de meeste maatregelen op projectdeel Noord. De door allerlei omstandigheden met bijna 50% opgelopen kosten leiden tot zorgen. Het slim combineren van onderhoud en investeringen is volgens het college efficiënt en duurzaam. De vraag is wat dit aan besparingen oplevert.

580 Statenlid **Van der Waart** (GL) beschouwt dit als een stuk ter kennisname. Er ligt niet echt een keuze voor. Haar vraag is of deze aanname juist is. De focus bij Het Schouw ligt bij de doorstroming van ov en auto. Daar wil de fractie het aantrekkelijker maken van de fietsroutes aan toevoegen.

585 Mevrouw **Tolhuis** (ChristenUnie) vraagt zich, de geschiedenis kennende, af of de aannemer bij een nieuwe aanbesteding weer voor verrassingen met financiële impact komt te staan of dat het bedrag van 32.000.000 nu genoeg is. Daarnaast wordt gevraagd of de omleiding vanaf de A7 bij Purmerend, waardoor er geen vrachtverkeer zwaarder dan 30 ton mag rijden, kan leiden tot meer schade.

590 De heer **Hollebeek** (PvdD) wijst in aansluiting op GL op de niet aantrekkelijke fietsroute van noord tot zuid, zeker als het waait. Aantrekkelijke fietsroutes beschutten de fietser tegen het langsrazende verkeer en tegen het Hollandse klimaat. De motie Aantrekkelijke Doorfietsroutes wordt in herinnering geroepen. Daar dient bij de inrichting van het noordelijk deel rekening mee gehouden te worden. Om mensen vanuit Edam, Monnickendam en Volendam richting Amsterdam te laten fietsen, moet er nog veel gebeuren.

595 Bij Het Schouw is het vrij krap. Daar zal ruimte voor de fietser moeten worden gezocht.

De heer **Dessing** (FvD), bij interruptie, vraagt zich af wat met comfortabele fietsroutes wordt bedoeld.

600 De heer **Hollebeek** (PvdD) legt uit dat het weghalen van bomen en struiken zich wrekt. Op veel provinciale wegen zijn fietsers nu onbeschermd. Een provincie die de ambitie heeft fietsen aantrekkelijker te maken, dient de routes aantrekkelijk te maken.

605 Mevrouw **Kuiper** (CDA) vindt dat de noodzaak voor snelle uitvoering voldoende is onderbouwd. Dit is nu slechts een B-stuk. Het is logisch dat pas nadat de definitieve bijdrage van de vervoerregio Amsterdam bekend is, de kredietwijziging à 17.000.000 euro aan PS wordt voorgelegd. De vraag is waarom de start van de nieuwe aanbesteding niet is aangehouden tot dat moment.

De heer **Steeman** (D66) beschouwt dit als een technisch B-stuk. Hoewel dit om veel geld gaat en de financiële perspectieven somber zijn, heeft het geen pas dit hele traject niet af te maken. Het is een half afgemaakt project. D66 sluit zich aan bij de aandacht voor de fietser en vraagt aandacht voor de overige modaliteiten tijdens de werkzaamheden.

Mevrouw **Alberts** (SP) sluit zich aan bij de bijdragen van GroenLinks, Partij voor de Dieren en D66.

De heer **Terwal** (VVD) vraagt over het projectdeel Noord waar de afstemming met de vervoerregio Amsterdam nog op hangt en wat er gebeurt als de gewenste bijdrage niet komt. Bij het projectdeel Zuid wacht verdere voorbereiding op vervolg, zodra helderheid is over knooppunt het Schouw. Graag meer duiding over wanneer deze helderheid wordt verkregen. Spreker dankt aan het slot van zijn laatste bijdrage in deze commissie de voorzitter en plaatsvervangend voorzitter, de geweldige ondersteuning van de commissieadviseur, hij dankt de gedeputeerde voor zijn heldere en eerlijke beantwoording, de ambtelijke ondersteuning, de commissieleden en benoemt de prettige debatten met de leden Steeman en Hollebeek.

De **voorzitter** vraagt anderen die beschouwende gedachten willen delen dit aan het slot van de vergadering te doen.

De heer **Jensen** (JA21) is net als anderen onprettig verrast door de kostenstijging. Een dure vergissing. Er is nog krediet over voor een doorstart. Gevraagd wordt of de gedeputeerde in gesprek gaat met andere partijen dan alleen de vervoersregio en of er een plan B is.

Mevrouw **Van Geffen** (N-NH.) vindt de prioritering – eerst fiets, dan bus, dan auto – jammer. Het is storend dat elke mogelijkheid wordt aangegrepen om de auto achteraan te zetten

Mevrouw **Abdi** (PvdA) stelt veiligheid, fietsmobiliteit en doorstroming voorop. De aandacht voor de fietser is belangrijk.

Beantwoording Gedeputeerde Staten in eerste termijn:

Gedeputeerde **Olthof** erkent dat dit niet het zwaarste agendapunt van deze commissie is. Wel is indertijd bewust de keuze gemaakt om pas op de plaats te maken en terug te gaan naar de tekentafel. Toen vanavond de onderdoorgang Broek in Waterland op de agenda stond, hield de gedeputeerde er rekening mee dat PS zou vragen hoe het met de rest zat. Dit is om PS te melden waar men staat. Er is krediet voor het geheel, maar het noordelijk deel wil GS zo snel mogelijk afronden. Dat gaat om het absoluut noodzakelijke groot onderhoud, maar ook om verbreding van de fietspaden. Het gaat hier om een besparing van 30%. Substantiële bedragen dus. Door het nu niet te doen, zou men een kans laten liggen.

Op vragen over de A7 meldt de gedeputeerde heet van de naald – een SMS die net binnenkomt – dat de omleiding eind maart wordt opgeheven.

Investeren in de fiets is niet om de auto achter te stellen. Er wordt juist in infrastructuur geïnvesteerd. Aan de Schouw-kant wordt getracht de kruisingen ongelijkvloers te maken zodat iedereen kan doorrijden.

De aanbesteding wordt gedaan onder voorbehoud van een definitieve kredietaanvraag. Dan is ook de bijdrage van VRA bekend. Als de VRA niet bijdraagt, zal de provincie de kosten zelf moeten dragen. Het is zaak het programma in stand te houden. Daar heeft het VRA mee ingestemd. Het gaat nu om de exacte bijdrage voor het noordelijk deel. Het is de provincie die heeft geknipt.

Wat er met Zuid gebeurt, is afhankelijk van de studie bij Het Schouw. Daar worden de alternatieven nadrukkelijk bekeken.

660 De heer **Terwal** (VVD), bij interruptie, begrijpt dat een bestuurder niet op een datum wil worden vastgepind, maar vindt dat de gedeputeerde wel heel erg een open einde voorspiegelt. Hij vraagt om een iets nauwkeuriger tijdsaanduiding.

Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat wordt aangestuurd op in de loop van 2023.

Hij vervolgt zijn beantwoording.

665 Er zijn geen andere partijen voor financiering. Er was al aanbesteed en men stond aan de vooravond van uitvoering toen het uitstel zich voordeed. De toen geldende financiële verdeelstaat geldt nu weer. Dit blijft tussen VRA en Noord-Holland. Bij het hervatten van het Noord-deel is gekeken wat er weggelaten kon worden. De gevonden besparingsmogelijkheid van circa 100.000 euro woog niet op tegen het kwaliteitsverlies.

670 Vooruitlopend op een eventuele beschouwing door commissieleden bedankt de gedeputeerde deze commissie voor de fijne samenwerking voor de inhoudelijke goede en soms scherpe debatten. Medewerkers en organisatie worden bedankt voor hun goede werk.

675 **Ingelaste rondvraag**

De heer **Steeman** (D66) stelt een vraag naar aanleiding van een publicatie vandaag in het Haarlems Dagblad dat duinonderhoudsorganisatie PWN het fietspad bij Bloemendaal tussen strandopgangen Kattendel en Parnassia wil opgeven en niet langer vrij van zand wil houden. Na acties van de
680 Fietzersbond en raadsleden van Bloemendaal heeft de gemeente in een eerder stadium de toezegging van PWN gekregen dat het historische fietspad, dat een grote rol speelt voor de inwoners van Bloemendaal in stand gehouden zou worden. De vraag aan de gedeputeerde is of het college op de hoogte is van dit voornemen. Zo ja, of het college het belang van dit fietspad onderschrijft voor bewoners van Bloemendaal en rustzoekers op het strand en of het college vindt dat PWN een eerdere
685 belofte naast zich neer kan leggen.

Gedeputeerde **Olthof** is niet op de hoogte van het standpunt van PWN en weet ook niet of het artikel klopt. Hij zegt toe dit na te vragen.

690 **Reflectie op afgelopen commissieperiode**

De heer **Carton** (PvdA) geeft aan dat hij als vervanger pas laat in de commissie terecht kwam. Hij heeft het werk erg fijn gevonden en gaat het missen en bedankt de commissieleden, voorzitters, griffie en ambtelijke ondersteuning.

695 Mevrouw **Kuiper** (CDA) zal na deze 'grande finale' niet meer ten tonele verschijnen in deze fijne commissie, die mede zo aangenaam was doordat de gedeputeerde zo open is. Met een goede mix van inhoud en een grap op zijn tijd werd de perfecte balans gevonden. Dank ook aan de fantastische ondersteuning vanuit de griffie en aan de voorzitters.

700 Gedeputeerde **Olthof** heeft nog een verheldering: de A7 gaat nog niet open voor het zwaardere verkeer, omdat de kunstwerken op deze route slechter zijn wordt er voorlopig een andere omleiding gekozen.

705

15. Sluiting

De **voorzitter** bedankt de commissieleden, de griffie, de notulisten, de mensen die de klok bedienen en de techniek, en sluit de vergadering om 22.05 uur.

710

Aan de commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
van de Provincie Noord-Holland

Purmerend, 21 februari 2023

Betreft: inbreng bedrijfsleven t.b.v. onderdoorgang/tunnel Broek in Waterland
Uw ref.:

Geachte commissieleden,

Met deze brief willen wij u namens het georganiseerde bedrijfsleven in de regio Waterland toelichten hoe wij tegen de voorliggende kwestie van de onderdoorgang in Broek in Waterland aankijken. Indien het u onbekend is: VOWA, de Vereniging voor Ondernemend Waterland, is de regionale ondernemersvereniging waarbij de lokale ondernemersverenigingen van Purmerend, (de voormalige gemeente) Zeevang, Edam-Volendam en Waterland zijn aangesloten. VOWA representeert hiermee meer dan 700 ondernemers.

Al geruime tijd – meer dan zeventig jaar! – wordt het kleine dorp Broek in Waterland fysiek in tweeën gedeeld door de provinciale weg N247 van Hoorn naar Amsterdam. Mede door ondersteuning van VOWA is de situatie in Broek in Waterland opgepakt. De Dorpsraad van Broek in Waterland, vertegenwoordigd door haar voorzitter de heer Goof Buijs, heeft hierin een zeer belangrijke en lovenswaardige rol vervuld. Hiervoor is het bedrijfsleven hen veel dank verschuldigd. VOWA heeft de afgelopen jaren regelmatig input geleverd aan of meegedacht in het onderzoeksproces tot nu toe.

Op 30 november jl zijn de verschillende varianten voor het opheffen van de tweedeling door de weg gepresenteerd aan inwoners, het bedrijfsleven en andere geïnteresseerden. Uiteraard zijn wij ook gaan kijken welke mogelijkheden er zijn en welke voor- en nadelen bij de verschillende scenario's horen.

Voor het bedrijfsleven staat een goede bereikbaarheid van de regio voorop. De regionale en lokale infrastructuur is een belangrijk onderdeel van een goed ondernemersklimaat. Om deze bereikbaarheid nu en voor de komende decennia te waarborgen, is het opheffen van de grote vertragingen door de flessenhals in Broek in Waterland erg belangrijk. Het ondergronds brengen van de weg zal hier zeer aan bijdragen.

Daarnaast zijn ondernemers uiteraard omgevingsbewust. Ook wij zien dat Broek in Waterland beter af is met de doorgaande weg ondergronds en dat dit de leefbaarheid van het dorp enorm vooruit zal helpen.

Voor welk scenario pleit VOWA? Onze ideale oplossing is er één zonder opstoppen tussen Monnickendam en de A10, één die de leefbaarheid van Broek in Waterland verbetert en aansluit bij de ontwikkelingen die in de komende decennia in de regio plaatsvinden. Als we de verschillende scenario's spiegelen aan deze uitgangspunten, komen wij tot de conclusie dat ieder scenario met meer dan 2x1 rijbanen ondergronds voor het bedrijfsleven goed is. Of

dit de variant met de vluchtstroken of de busbaan is, is ons om het even; we vinden het vooral belangrijk dat we de breedte van de wegen voldoende robuust maken. Hiermee anticiperen we ook op de mogelijke toekomstige mobiliteitswensen. Nu we de onderdoorgang aanleggen, moeten we deze ook zo robuust en toekomstbestendig mogelijk maken. Ook hebben wij de MKBA van de verschillende varianten gezien en weten we welke neveneffecten de verschillende scenario's hebben. Daarmee gaat onze voorkeur uit naar de zogenaamde 'bewonersvariant' ook wel de sub-variant 'Verlengde Onderdoorgang genoemd'. Dit scenario leidt tot de grootste verbetering van de leefbaarheid terwijl deze tegelijkertijd prima aansluit bij ons uitgangspunt van de goede doorstroming en flexibiliteit in de toekomst.

Wij hebben ook gezien dat dit scenario de duurste investering vergt. In de ramingen van enkele jaren geleden ging het om zo'n 60 miljoen euro; inmiddels staat de teller op meer dan 200 miljoen euro. We begrijpen dat dit voor de Provincie Noord-Holland een enorme investering betekent. Wij hebben nagedacht over de manieren waarop in de dekking voor deze investering voorzien kan worden. Als overweging geven wij u mee dat de provinciale opcenten in Noord-Holland aanzienlijk lager liggen dan in andere provincies. Het klinkt misschien vreemd vanuit de hoek van de ondernemers, maar naar onze smaak kunnen wij aan het bedrijfsleven uitleggen dat deze opcenten stijgen als daar een infrastructurele verbetering zoals de bewonersvariant (Sub-variant Verlengde Onderdoorgang) in Broek in Waterland tegenover staat.

Graag lichten wij ons standpunt nader toe tijdens de commissievergadering waarbij de uitkomsten van het uitgebreide onderzoek aan de orde komen.

Tenslotte wordt ons pleidooi gesteund door de volgende organisaties:

- Purmerendse Regio Ondernemers
- Industrie- en Bedrijvengroep Edam-Volendam
- Zeevang Ondernemers
- Ondernemend Waterland
- Economisch Forum boven Holland Boven Amsterdam
- VNO-NCW West
- Dorpsraad Broek in Waterland

Ik wens u een goede beraadslaging toe.

Met vriendelijke groet,

Namens het bestuur van VOWA,



Thierry van der Weide
Voorzitter

Dossiernummer	11919
Extern Zaak ID	1969102
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	23 februari 2023
Agendapunt	14.a
Titel	Resultaten vervolgstudie mogelijke (onder)doorgang N247, Broek in Waterland
Organisatieonderdeel	BEL/MOB

Bijlagen
Bijlage 1a Memo proces en samenvatting vervolgstudie mogelijke (onder)doorgang N247, Broek in Waterland.pdf
Bijlage 1b Memo Onderdoorgang N247_Dorpsraad 13 dec 2022.pdf
Bijlage 1c Eindrapport MKBA N247, Broek in Waterland 28 nov 2022.pdf
Bijlage 1d VINU_Eindrapport evaluatie co-creatie N247 11 jan 2023.pdf
Bijlage 1e Posters inloopavond 30 nov 2022.pdf
Bijlage 1f N247 Vormgevingsdocument 7 juni 2022.pdf
Bijlage 1g Verslag Cie M&F 26 nov 2018 agendapunt N247, Broek in Waterland.pdf
Bijlage 1h Verslag Cie M&F mei 2016 agendapunt N247, Broek in Waterland.pdf
Bijlage 1i Overzicht –boodschap aan bestuurders– van inloopavond 30 nov 2022.pdf
Brief aan PS over resultaten vervolgstudie mogelijke (onder)doorgang N247, Broek in Waterland.pdf

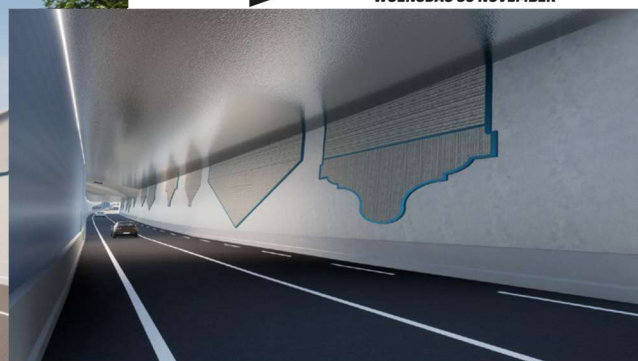
Geagendeerd	Vergaderdatum
Overdracht vanuit GS	30 januari 2023
Ingekomen stukken ter kennisname	31 januari 2023
Mobiliteit & Bereikbaarheid	23 februari 2023

Toelichting

Een vervolgstudie naar een mogelijke onderdoorgang van de N247 in Broek in Waterland laat zien dat een onderdoorgang maakbaar en inpasbaar is, maar dat leefbaarheid en kosten een aandachtspunt zijn. De vervolgstudie is een van de punten uit het huidige coalitieakkoord. In deze studie zijn één bovengrondse en twee ondergrondse varianten en een door direct aanwonenden aangedragen subvariant vergeleken met de huidige situatie in een “Maatschappelijke Kosten Baten Analyse”.

Proces en samenvatting vervolgstudie mogelijke (onder-)doorgang N247, Broek in Waterland

17 januari 2023



Inhoud

Inhoud	2
1. Inleiding.....	3
2. Historie en context.....	4
2.1 Het proces vanaf 2011	4
3. Doel van de vervolgstudie	6
4. Aanpak	7
4.1 Co-creatieproces	7
4.2 Ateliers en inloopbijeenkomsten	7
4.3 Afsluitende inloopavond 30 november 2022	9
4.4 Ervaringen	11
5. Varianten	13
5.1 Bovengrondse variant.....	13
5.2 Ondergrondse variant 80km/h, 2x1 rijstroken met vluchtstroken	14
5.3 Ondergrondse variant 80km/h, 2x1 rijstroken met busstroken	15
5.4 Subvariant verlengde ondergrondse variant 80km/h, 2x1 rijstroken met busstroken	16
6. Resultaten vervolgstudie	18
6.1 Gestelde hoofddoelen vervolgstudie gehaald	18
6.2 Effecten wegennetwerk regio Waterland	18
6.3 Resultaten modelberekeningen	19
6.4 Realisatiekosten en kosten beheer/onderhoud.....	20
6.5 Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA)	20
7. Samenvatting	23

1. Inleiding

Het programma Bereikbaarheid Waterland is in 2009 gestart. Doel van het programma is de bereikbaarheid, doorstroming en verkeersveiligheid op de N235 en N247 te verbeteren. Dit wel onder de voorwaarden dat natuurwaarden en leefbaarheid er niet op achteruit gaan. Onderdeel van het programma Bereikbaarheid Waterland is de studie naar een mogelijke oplossing voor het knelpunt op de N247 bij Broek in Waterland, die in 2011 is gestart.

Provincie Noord-Holland en de Dorpsraad Broek in Waterland zijn in 2016 een co-creatieproces met elkaar aangegaan over de mogelijkheden voor een (onder)doorgang door Broek in Waterland (N247).

De co-creatie leverde in de eerste jaren een aantal oplossingen op. In september 2020 is besloten twee ondergrondse varianten verder uit te werken. In maart 2021 is een vervolgstudie gestart samen met ingenieursbureau Arcadis en de Dorpsraad Broek in Waterland. Met deze vervolgstudie moet onder andere duidelijk worden hoeveel ruimte een onderdoorgang in gaat nemen, wat de gevolgen voor het verkeer en leefbaarheid zijn en wat de kosten voor aanleg en onderhoud zullen zijn. Deze twee varianten zijn vergeleken met een bovengrondse oplossing uit 2011.

Deze varianten zijn het resultaat van een jarenlange samenwerking. De Dorpsraad heeft zich actief ingezet en er zijn meerdere bijeenkomsten geweest waarin bewoners en belanghebbenden konden meedenken over de varianten. Tijdens deze atelierbijeenkomsten werden de eindsituatie en de bouwfase van een mogelijke onderdoorgang behandeld. Eind vorig jaar kwamen enkele direct aanwonenden van het noordelijk deel van de N247 in Broek in Waterland met het idee de onderdoorgang aan de noordkant te verlengen. Deze variant is als subvariant¹ toegevoegd aan de vervolgstudie.

Van de twee ondergrondse varianten, de nieuw aangedragen variant van de bewoners en de bovengrondse variant is een Maatschappelijke-Kosten-Baten-Analyse (MKBA) gemaakt. Zo'n MKBA brengt de positieve en negatieve effecten voor de hele maatschappij in beeld. De afronding van de studie bestaat uit de ontwerpen (inclusief onderzoeken), MKBA, een memo van de dorpsraad en een inventarisatie van de inbreng tijdens de inloopavond.

Voor u ligt een samenvatting van deze vervolgstudie inclusief een terugblik op de historie van het project. Deze samenvatting is opgesteld voor bespreking in de Stuurgroep, Gedeputeerde Staten en Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid.

¹ "Subvariant" omdat verlenging van de onderdoorgang in principe voor beide varianten mogelijk is. Om maximale ruimtelijke impact en kosten inzichtelijk te maken is gekozen voor toepassing bij 2x1 variant met busstroken.

2. Historie en context

De N247 is een provinciale weg van de A10 bij Amsterdam (afslag Volendam) naar de A7 bij Hoorn. Het traject van de weg komt gedeeltelijk overeen met de oude Zesstedenweg. De Zesstedenweg was een traject van trekvaarten en wegen door de provincie Noord-Holland, genoemd naar de zes steden die het traject aandeed en onder wiens beheer de (water)wegen vielen.

Het deel van de huidige N247 tussen Monnickendam en Amsterdam is tijdens de Tweede Wereldoorlog aangelegd waarbij er feitelijk een rechte lijn door de Broekermeerpolder en Broek in Waterland is getrokken. Woningen binnen het dorp die op het gewenste tracé stonden zijn gesloopt om ruimte te maken voor de N247 en ook is over de Broekervaart een brug aangebracht. De historische wegenstructuur van Broek in Waterland was oost-west georiënteerd terwijl de huidige N247 juist de regionale noord-zuid verbinding is en daarmee het dorp in tweeën spitst.

Sinds 1985 zijn bewoners uit het dorp gestart met het vragen van aandacht voor de toenemende drukte op de provinciale weg. Er zijn sinds die tijd door bewoners en later de Dorpsraad Broek in Waterland diverse suggesties gedaan om de leefbaarheid, oversteekbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren en overlast te verminderen.

Nadat de provincie in 2011 het aanleggen van een tunnel als niet haalbaar heeft bestempeld zijn bewoners in de weer gekomen door draagvlak te zoeken voor een onderdoorgang.

2.1 Het proces vanaf 2011

In 2011 is in opdracht van de Stuurgroep door RHDHV een studie uitgevoerd naar de mogelijkheid een tunnel te maken in Broek in Waterland. De kosten hiervan zijn geraamd op €125 miljoen. Geen van de betrokken partners zag een mogelijkheid om hiervoor financiële dekking te vinden waardoor deze maatregel als niet haalbaar is bestempeld.

Vervolgens is door Antea naar een bovengrondse optimalisatie gezocht die heeft geresulteerd in de zogenoemde bovengrondse variant (voor uitvoerige beschrijving van de varianten, zie hoofdstuk 6).

In 2014 heeft een architect uit Broek in Waterland een alternatief uitgewerkt voor de tunnelvariant van RHDHV. De architect was van mening dat het veel goedkoper kon. Na het indienen van die variant is deze in bijzijn van de Dorpsraad en RHDHV besproken en de gezamenlijke conclusie was dat deze variant, indien werd voldaan aan de wettelijke eisen van de tunnelveiligheid, even duur zou worden als de eerdere variant van RHDHV.

Vervolgens is door de Stuurgroep geadviseerd in te zetten op de bovengrondse variant en is hiervoor ook een kostenverdeling overeengekomen.

Parallel aan bovenstaande uitwerking van de bovengrondse variant heeft de Dorpsraad Broek in Waterland, met behulp van crowdfunding, door Witteveen en Bos (WiBo) een alternatief laten uitwerken voor een tunnel. Deze variant gaat uit van een geheel open bak met ter hoogte van de huidige bushaltes een gesloten deel. Dat gesloten deel wordt vormgegeven als een plein. De kosten van deze variant zijn geraamd op circa € 42 miljoen.



Figuur 1: Ontwerp Witteveen en Bos/Dorpsraad Broek in Waterland

De provincie heeft op basis van het ontwerp van WiBo het besluit genomen om een viertal varianten van dit ontwerp uit te laten werken tot een schetsontwerp en deze in een MKBA te vergelijken met de bovengrondse variant van Antea. Deze studie is eind 2018 afgerond.

Op basis van de uitkomsten van de eerste studie en met de wetenschap dat een onderdoorgang, zoals door de dorpsraad was voorgesteld, geen € 42 maar circa € 90 miljoen zou gaan kosten, hebben de partners binnen Bereikbaarheid Waterland naar elkaar uitgesproken dat er een vervolgstudie zou gaan komen. De regio zou zich hard gaan maken voor het bijeenbrengen van deze € 90 miljoen en in de vervolgstudie zou de fysieke inpasbaarheid en maakbaarheid verder worden uitgewerkt. Immers, uit de voorgaande studie bleek dat er een verdiepingsslag noodzakelijk was om te bepalen of een onderdoorgang wel ruimtelijk zou gaan passen en hoe deze kon worden gerealiseerd in de uitdagende omgeving.

Tussen maart 2021 en november 2022 heeft Arcadis de vervolgstudie uitgevoerd onder leiding van de provincie en de Dorpsraad Broek in Waterland. De gemeenten en Vervoerregio Amsterdam zijn hierbij als directe stakeholders aangesloten.

Begin 2022 werd duidelijk dat het idee van een onderdoorgang ruimtelijk zoveel impact heeft dat aan de noordzijde van het dorp geen ruimte meer is voor groen en de Broekervaart zal moeten worden verlegd en versmald. Een onderdoorgang is maakbaar en inpasbaar, maar heeft op die locatie wel impact op de leefomgeving van de direct aanwonenden van dit deel van de N247. Op 30 november 2022 zijn de eindresultaten van de vervolgstudie aan bewoners en belanghebbenden gepresenteerd.

3. Doel van de vervolgstudie

Op 29 september 2020 is een Plan van Aanpak voor de vervolgstudie door Gedeputeerde Staten vastgesteld. Hierbij is het advies van de Stuurgroep geheel overgenomen. In dit plan stond het doel als volgt omschreven:

De vervolgstudie is een overzicht op hoofdlijnen van randvoorwaarden, eisen en wensen die als input dienen voor de verdere technische uitwerking. Ook zullen twee varianten van de mogelijke onderdoorgang worden uitgewerkt. Doel van die nadere uitwerking is een bestuurlijke keuze te kunnen maken over de gewenste inrichting van de N247 tussen Het Schouw en Monnickendam.

Daarvoor is het noodzakelijk om zowel de robuuste bak met ruimte voor 2x1 rijstroken met vluchtstrook als 2x1 rijstroken + busstroken uit te werken. Met deze beide uitvoeringsvarianten wordt tegemoetgekomen aan de vragen en wensen die er bij de projectpartners van Bereikbaarheid Waterland aanwezig zijn.

Dit Plan van Aanpak en het daaruit volgend proces leidt tot de volgende eindresultaten:

- *Op basis van de huidige vier ondergrondse basisvarianten en de te formuleren randvoorwaarden komen tot:*
 - *Een realiseerbare variant voor één rijstrook per richting met een vluchtstrook*
 - *Indien inpasbaar: een realiseerbare variant voor één rijstrook met één busstrook*
 - *per richting.*
- *Een MKBA waarin een referentiesituatie, de bovengrondse oplossing en de twee nader uitgewerkte ondergrondse varianten met elkaar worden vergeleken;*
- *De uitwerking van beide varianten dient draagvlak te hebben bij de Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland, de Dorpsraad Broek in Waterland en andere belanghebbenden in de regio Waterland;*
- *Zicht op financiering door afspraken met samenwerkingspartners en andere mogelijke financiers.*
- *Bestuurlijke besluitvorming over het voorkeursalternatief voor te bereiden, waarschijnlijk door het overeenkomen van een (bestuurlijk) convenant, akkoord of samenwerkingsovereenkomst.*

Na afloop van deze projectfase zal, op basis van een bestuurlijk convenant (dan wel -akkoord of samenwerkingsovereenkomst), de realisatie van de onderdoorgang verder worden voorbereid. Hieronder valt het voorbereiden van de marktbenadering en aanbesteding, het maken van detailontwerpen en bouwfaseringen, de ruimtelijke inpassingsprocedures en noodzakelijk vergunningenprocedures.

4. Aanpak

Het tijdens de vorige studie opgestarte co-creatieproces met de Dorpsraad Broek in Waterland is tijdens de vervolgstudie steeds uitgangspunt gebleven. In tegenstelling tot de voorgaande studie, waar meer varianten op tafel lagen en deze vanaf nul nog moesten worden opgebouwd, was er bij de vervolgstudie sprake van het nader uitwerken van een tweetal bestaande varianten.

De Dorpsraad Broek in Waterland heeft tijdens deze studie ook weer een eigen werkgroep gehad. In deze werkgroep zitten dorpsraadleden, direct aanwonenden en andere geïnteresseerde bewoners uit het dorp. Deze werkgroep kwam maandelijks bijeen. Doel van deze bijeenkomsten was om de onderzoeken die Arcadis leverden tot zich te nemen en deze van feedback te voorzien. Vaak met ondersteuning vanuit de ambtelijke projectgroep voor verdere toelichting op het geleverde werk van Arcadis.

4.1 Co-creatieproces

Zes jaar intensief samenwerken met de Dorpsraad Broek in Waterland laat een grote betrokkenheid bij een complex infrastructureel onderwerp in een bebouwde omgeving zien. Daardoor is het opnieuw gelukt een aantal varianten op tafel te leggen op basis waarvan het bestuur een besluit kan nemen. Het is een partner die voelsprietten heeft in de eigen achterban en in staat is om daarin faciliterend en coördinerend op te treden. Alle onderzoeken en ontwerpen zijn, als voorbeeld, via de dorpsraad beschikbaar gesteld aan bewoners en belanghebbenden tijdens de reviewperioden. De dorpsraad is in staat gebleken telkens een gebundelde reactie naar Arcadis te sturen en akkoord te geven op de stukken zodra de opmerkingen waren verwerkt, waardoor de voortgang van het proces kon worden gegarandeerd. De provincie is tijdens dat "interne" proces vaak alleen aanwezig geweest om nadere toelichting te geven over technische zaken.

Omdat het bestuurlijke vervolgproces gedeeltelijk een andere dynamiek heeft dan de openheid en transparantie tijdens het co-creatieproces, heeft de provincie de dorpsraad de mogelijkheid gegeven zelf een memo te schrijven ten behoeve van het besluitvormingsproces (bijlage 1b).

Met de memo krijgen de Dorpsraad en bewoners uit het dorp een tastbaar product dat wordt gevoegd bij de stukken voor de besluitvorming. Ook hier geldt weer dat de Dorpsraad in staat is gebleken zelf een gedragen memo op te stellen op basis van de uitkomsten van de vervolgstudie.

4.2 Ateliers en inloopbijeenkomsten

Het idee achter het participatieproces in de vervolgstudie was in grote lijnen hetzelfde als in de voorgaande studie. 8 atelierbijeenkomsten waarin een groep van circa 20 bewoners en belanghebbenden conceptstukken zouden bespreken en meer achtergrondinformatie konden krijgen over de onderzoeken, ontwerpen en MKBA. De twee inloopbijeenkomsten waren vooral bedoeld voor belangstellenden de tussenstand van de studie en de eindresultaten te bekijken.

Eind 2021 was het, op basis van alle maatvoering en noodzakelijke berekeningen mogelijk om een eerste schets te maken van de ruimtelijke impact van een onderdoorgang voor de noordzijde van het dorp. In de voorgaande



Figuur 2: Opzet proces vervolgstudie

studie was de vraag of het wel zou passen, met deze schets werd duidelijk dat het fysiek inpassen ten koste gaat van groen en de huidige breedte van de Broekervaart. Er is, in het kader van het transparante en open proces bewust gekozen om dit ook meteen aan de omgeving te laten zien met een extra atelier op 13 december (zie figuur 3).



Figuur 3: Eerste impressie inpassing onderdoorgang noordzijde Broek in Waterland

Een aantal bewoners hebben tijdens dit atelier een tweetal nieuwe varianten ingebracht. Omdat er ons inziens binnen een co-creatieproces ruimte moet zijn voor tussentijdse bijsturen wanneer dit bijdraagt aan een groter draagvlak, zijn beide varianten op schetsniveau uitgewerkt. De eerste variant betrof een verlengde onderdoorgang aan de noordzijde, de tweede variant het verleggen van de gehele ontsluiting van Broek in Waterland op de N247 naar het zuiden van het dorp. De tweede variant is, na uitwerking komen te vervallen aangezien deze niet paste binnen een aantal randvoorwaarden zoals het beschikbaar blijven van goed OV in het dorp en het bereikbaar zijn van de onderdoorgang bij calamiteiten. De eerste variant voldoet wel aan de randvoorwaarden.

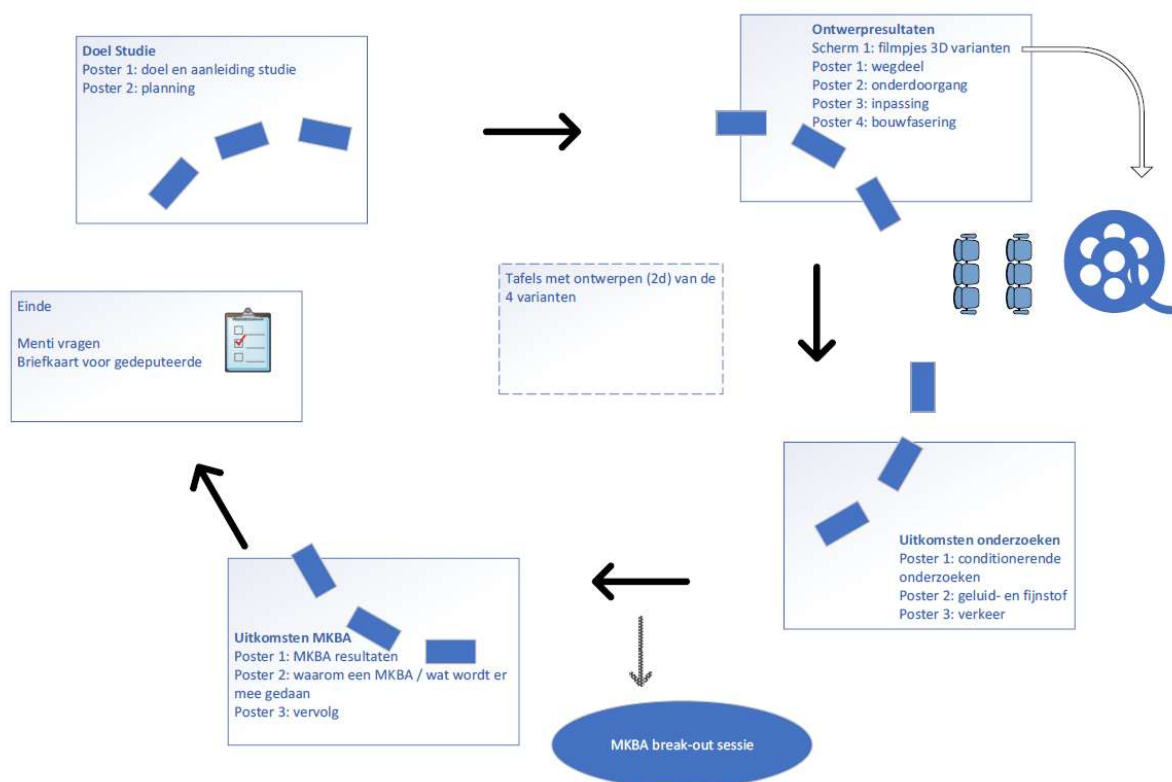
Naar aanleiding van de tussenresultaten van de studie, waaruit bleek dat de kosten van de varianten aanzienlijk zouden stijgen waarmee de haalbaarheid onder druk zou komen te staan, is op 9 maart 2022 een Stuurgroepbijeenkomst geweest. Tijdens dit overleg is ook gesproken over de subvariant voor de verlengde onderdoorgang. De Stuurgroep heeft geadviseerd de studie toch af te ronden zodat er een uitgewerkt project op tafel komt te liggen waarover een goed afgewogen integraal besluit kan worden genomen. Ook heeft de Stuurgroep geadviseerd de subvariant mee te nemen in de te maken MKBA. Op 7 juni jl. hebben wij besloten deze adviezen geheel over te nemen.

Omdat de tijdsduur tussen het atelier van december 2021 en het eerstvolgend atelier van 6 juli voor het gevoel lang heeft geduurd ontstond bij enkele bewoners het idee dat de subvariant niet gelijkwaardig zou worden beschouwd. Dat was de reden dat de werkbijeenkomst van 6 juli een hoge opkomst kende. Maar liefst 70 bewoners uit Broek in Waterland hadden zich op het laatste moment aangemeld waardoor een alternatieve locatie moest worden gezocht in Monnickendam. Gedeputeerde de heer J. Olthof heeft deze argwaan kunnen wegnemen door nogmaals te bevestigen dat er geen besluit was genomen en alle opties nog open stonden. Dat heeft een groot aantal bewoners gerustgesteld.

4.3 Afsluitende inloopavond 30 november 2022

Op 30 november jl. heeft de afsluitende inloopavond plaatsgevonden in hotel Van der Valk in Katwoude. Naar schatting hebben 250 bewoners en belanghebbenden tussen 18:00u-21:30u kennisgenomen van de uitkomsten van de vervolgstudie.

Vertegenwoordigers van Arcadis, de Dorpsraad, provincie en partners hebben tijdens deze avond een toelichting gegeven over het doorlopen proces, de ontwerpen van de varianten, de onderzoeken, de MKBA en het vervolgproces. Met behulp van grote informatieborden en een vaste route werden bezoekers “meegenomen” in het proces van de afgelopen 6 jaar, waardoor ook relatief nieuwe bewoners kennis konden nemen van het de historie van dit co-creatieproces.

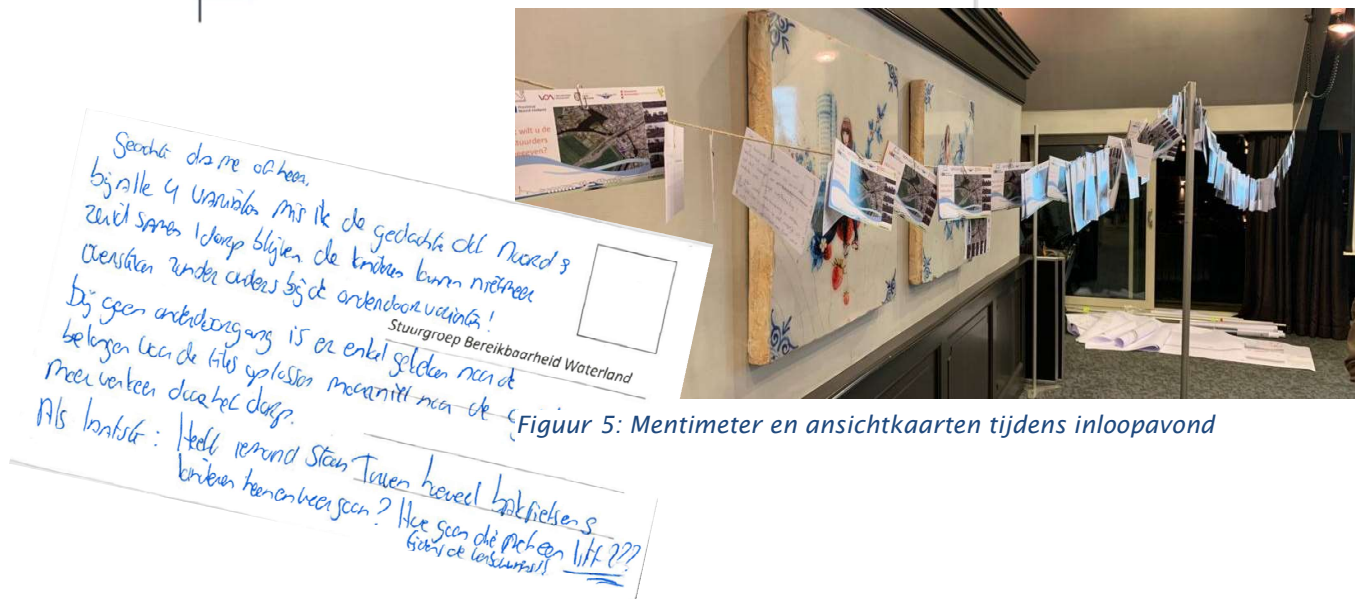


Figuur 4: Opzet afsluitende inloopavond van 30 november 2022

Er werd op deze avond veel gesproken met de aanwezige politici; bewoners wilden graag hun mening en belangen direct met de uiteindelijke “beslissers” bespreken. De getoonde ontwerpen, kostenramingen en onderzoeken zijn niet ter discussie gesteld. De aanwezige 3D-visualisaties van alle ontwerpen inclusief de huidige situatie hebben bijgedragen aan het verkrijgen van vertrouwen in het co-creatieproces. Deze laatste avond ging vooral over het uitwisselen van belangen en het verkrijgen van meer achtergrondinformatie zodat daardoor iedereen de mogelijkheid kreeg zelf een onderbouwde voorkeur uit te spreken.

Bezoekers van de avond konden via een aanwezige Menti-meter een prioritering aangeven van de hoofdzaken die in de MKBA zijn opgenomen. Deze is 117 keer ingevuld.

Verdeel 100 punten over de verschillende MKBA onderdelen. Welke vind jij belangrijk? Mentimeter



Figuur 5: Mentimeter en ansichtkaarten tijdens inloopavond

Ook is de mogelijkheid gegeven op een ansichtkaart een boodschap aan de Stuurgroep mee te geven. In totaal zijn bijna 100 kaarten ingevuld. Een greep uit de gemaakte opmerkingen:

- Een grote open bak doet geen recht aan het historisch karakter van het dorp;
- Het is erg veel geld. Zet vooral in op meer gebruik van OV en fiets;
- Ondanks dat het duurder is, is de verlengde bak de enige goede keuze;
- Zorgen over het lange en uitvoerige bouwproces;
- Herstel de historische fout, maak het dorp weer één groen geheel;
- Niets doen is geen optie, maar denk daarbij aan de Broekers;
- Verlengde bak met busstroken, Variant met vluchstroken lost niets op;
- Huidige situatie handhaven, Noord-Zuidlijn doortrekken of oude tram herstellen;

- *File hoort erbij, huidige situatie handhaven anders staat het elders weer vast;*
- *De situatie op het nieuwe plein moet wel veilig worden voor overstekende kinderen en fietsers;*
- *Kies voor bougrondse variant, andere opties trekken nog meer verkeer aan.*

In bijlage 9 zijn alle boodschappen opgenomen.

4.4 Ervaringen

Naast een externe onafhankelijke evaluatie door VINU heeft de projectgroep zelf ook een aantal ervaringen opgedaan.

- De studie startte met een uitwerking van twee bestaande varianten. Het proces bestond vooral uit een technisch inhoudelijke afstemming tussen Arcadis en de provincie en een veel mindere mate met de partners en dorpsraad. Ook het streven om vóór de provinciale verkiezingen het eindresultaat op te leveren heeft gezorgd voor een minder intensief traject qua overleggen. Desondanks hebben de noodzakelijke afstemmingen wel plaatsgevonden en is er overeenstemming over de eindresultaten.
- Er zijn bewoners en belanghebbenden die zich tijdens een studie binnen het projectgebied hebben gevestigd. Het missen van de start van een studie en daarmee achtergrondinformatie heeft geleid tot wantrouwen en het verspreiden van verkeerde informatie. Het proces is hierop zoveel mogelijk bijgestuurd en tijdens atelier- en bewonersavond heeft het gesprek hierover plaatsgevonden.
- Tijdens deze bijeenkomsten was er ook gelegenheid om met de leden van de Stuurgroep en Staten- en raadsleden in gesprek te gaan. Wij vinden het jammer te constateren dat de aanwezigheid van de laatste twee groepen minimaal was, terwijl bewoners daar in dit soort processen veel behoefte aan hebben. Immers, de projectgroepleden kunnen zelf niet duiden welke politieke afwegingen bestuurders maken, bewoners willen echter graag horen welke belangen de diverse partijen gaan meewegen in het uiteindelijke besluit.
- Bij de start van de studie zat Nederland nog midden in de coronacrisis. Hierdoor was er geen mogelijkheid om tijdens de start van het proces fysiek bijeen te komen. Dat heeft in het begin van het proces geleid tot het minder in staat zijn van deelnemers om alles te begrijpen. Digitale bijeenkomsten waren vaak een overleg waarbij er vooral veel informatie werd gegeven en er was onvoldoende inzicht (door bv het missen van lichaamstaal) of het allemaal werd begrepen of dat men halverwege het spoor bijster was. Daarom bleek snel dat het houden van werkbijeenkomsten bij voorkeur fysiek dient te gebeuren. Dat geeft namelijk de mogelijkheid om in kleine groepen naar ontwerpen te kijken en iedereen aan het woord te laten. Uiteindelijk was het wel weer mogelijk de overleggen fysiek te doen en onze conclusie is inderdaad dat voor een proces van co-creatie fysiek overleg een must is.

In bijlage 4 is het evaluatierapport van VINU opgenomen. In onderstaande afbeelding is een samenvatting opgenomen van de aanbevelingen en een checklist voor projecten op basis waarvan kan worden afgewogen of co-creatie een mogelijke optie is.

Aanbevelingen co-creatie			
01 	Aanpak 1. Check of aanpak in co-creatie past en wenselijk is. 2. Organiseer voldoende middelen (tijd en geld) voor co-creatie en hou rekening met de grote (vrijwillige) tijdsinvestering van burgers. 3. Houd in aanpak rekening met het onverwachte en organiseer aanpassingsvermogen.	03 	Samenwerking 7. Investeer in goede onderlinge verhoudingen en zorg voor vertrouwen en continuïteit in de samenwerking. 8. Investeer en organiseer betrokkenheid van het politiek bestuur bij co-creatie. 9. Vraag commitment op samenwerkingsafspraken en leg deze vast. 10. Durf snel in te grijpen als samenwerking niet goed gaat.
	02 		Organisatie en communicatie 4. Zorg voor continuïteit in deelnemers aan co-creatie. 5. Zorg voor gezagvolle, liefst onafhankelijke, procesleiding van co-creatieprocessen. 6. Investeer voortdurend in procesduidelijkheid.
Checklist co-creatie			
	- Gezamenlijk onderkend probleem met verschillende, ogenschijnlijk tegenstrijdige belangen - Sterk lokaal (leefbaarheids)belang? - Grote lokale maatschappelijke betrokkenheid? - Lokale trekkers die leiderschap tonen, partijen verbinden en namens grote groep kunnen spreken? - Bereidheid om langdurig samen te investeren in planontwikkeling met (vrijwillige) tijdsinvestering?		

Figuur 6: aanbevelingen en checklist co-creatie (VINU)

5. Varianten

Oorspronkelijk was de bedoeling om in totaal 3 varianten nader uit te werken en te vergelijken:

1. Bovengrondse variant;
2. Ondergrondse variant 80km/h, 2x1 rijstroken met vluchtstroken met kanteldijk of coupure;
3. Ondergrondse variant 80km/h, 2x1 rijstroken met busstroken met kanteldijk of coupure;

Al vrij snel bleek dat een coupure technisch lastig is uit te voeren en dat er vanuit externe veiligheid een grote voorkeur was bij onder andere het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier voor een kanteldijk. Nergens in Noord-Holland is een aquaduct met een coupure uitgevoerd en de kosten zijn nagenoeg vergelijkbaar met een kanteldijk. Omdat de keuze voor de ene of andere oplossing daardoor niet doorslaggevend zou zijn in deze studie is binnen het project gekozen voor het laten vervallen van de subvarianten met coupure.

Op verzoek van een aantal direct aanwonenden van het noordelijk deel van de N247 is een subvariant toegevoegd: het verlengen van het overdekte deel tot aan de noordelijke komgrens van Broek in Waterland. Deze subvariant is bij beide varianten voor een onderdoorgang toepasbaar. Omdat het voor de verkeersafwikkeling niet uitmaakt aan de welke variant deze subvariant wordt gekoppeld is gekozen voor de 2x1 variant met busstroken. Daardoor worden de maximale kosten van alle varianten in beeld gebracht.

Uiteindelijk zijn in de vervolgstudie dus de volgende varianten uitgewerkt en opgenomen in de MKBA:

1. Bovengrondse variant;
2. Ondergrondse variant 80km/h, 2x1 rijstroken met vluchtstroken;
3. Ondergrondse variant 80km/h, 2x1 rijstroken met busstroken;
4. Verlengde ondergrondse variant 80km/h, 2x1 rijstroken met busstroken.

In het ontwerp van de ondergrondse varianten is rekening gehouden met bebouwing op het dek van maximaal twee woonlagen. Tevens is tussen het plafond van de onderdoorgang en het maaiveld een loze ruimte aanwezig welke aan de zijde van de Broekervaart circa 4 meter is en richting de noordzijde afloopt naar circa 1 meter. Deze ruimte kan bijvoorbeeld worden gebruikt voor het opvangen van water of het maken van een ongelijkvloerse verbinding onder het plein voor langzaam verkeer. Nadere uitwerking is noodzakelijk om de haalbaarheid hiervan te bepalen.

Arcadis heeft een virtuele maquette gemaakt. Hierbij hoort ook een vormgevingsdocument dat als bijlage 6 is bijgevoegd. De virtuele maquette is beschikbaar via de volgende link:
https://twinmotion.unrealengine.com/presentation/VAMiEfe-wXk_Tlg5?lang=en

In onderstaande paragrafen staan per variant de belangrijkste kenmerken.

5.1 Bovengrondse variant

Deze variant gaat uit van het optimaliseren van de N247 binnen Broek in Waterland. De busstroken blijven liggen in de richting van het dorp en worden voorzien van een fysieke rijbaanscheiding tussen de busstrook en rijbaan voor overige verkeer. Op de kruispunten met de Kruisweg en Overlekergrouw worden linksafstroken aangelegd.

De VRI Eilandweg wordt aangepast en daarbij wordt het verkeer vanuit noordelijke richting via een bypass voorbij het kruispunt geleid. De huidige hefbrug wordt vervangen door een bredere versie

en voorzien van een extra verbinding onder de brug door voor het langzaam verkeer tussen beide dorps helften.

Op de kruispunten met de Broekermeerdijk en de Parallelweg is een ovale rotonde voorzien. De huidige smalle tunnel voor langzaam verkeer in het centrum wordt vervangen door een bredere tunnel met aparte ruimte voor voetgangers en (brom-)fietsers.



Figuur 7: Impressie bovengrondse variant

5.2 Ondergrondse variant 80km/h, 2x1 rijstroken met vluchtstroken

De basis van beide onderdoorgangvarianten is de eerder door WiBo opgestelde variant. Maatgevend voor de diepte van de onderdoorgang is de doorrijdhoogte onder de Broekervaart. Ten noorden van de vaart is het uitgangspunt dat er een overkapping mogelijk is tot aan de huidige aansluiting van de Parallelweg op de N247. Vanaf dat punt is de onderdoorgang weer open en gaat de weg naar maaiveldniveau. De maximale overdekte lengte is circa 190 meter, vanaf 2050 is de tunnelwetgeving van toepassing. Ten zuiden van de Broekervaart is ook een overdekt deel aanwezig, maar door een open deel van 100 meter tussen beide overdekte delen hoeven beide lengten niet bij elkaar te worden opgeteld.

Beide richtingen liggen in aparte buizen. Tussen deze buizen is een vluchtweg aanwezig. Door toegangsdeuren naar beide richtingen te maken kunnen hulpdiensten bij calamiteiten vanuit de andere buis hulp verlenen. De gemeente Waterland heeft, als bevoegd gezag, ingestemd met de huidige indeling van beide onderdoorgangen. Bij positieve besluitvorming dient er, in overleg met de hulpdiensten, nog een nadere uitwerking plaats te vinden.

Bij onderhoud en/of calamiteiten kan één tunnelbuis worden gebruikt voor verkeer in twee richtingen. Uiteraard is daarvoor de nodige signalering noodzakelijk, een lagere rijdsnelheid van toepassing en aansturing op aangeven van de verkeerscentrale van de provincie noodzakelijk. In beide varianten is uitgangspunt dat er 24/7 camerabewaking aanwezig is. In overleg met de beheerder is in dit stadium als uitgangspunt genomen dat de veiligheidsmaatregelen vergelijkbaar zijn aan de tunnelwetgeving.

Zoals eerder aangegeven is er aan de noordzijde geen ruimte meer om bomen te planten, dit is duidelijk zichtbaar op figuur 9 (geldt voor beide onderdoorgangvarianten).

De busstroken zijn in deze variant gespiegeld ten opzichte van de huidige situatie aanwezig, dus vanaf Broek in Waterland naar Het Schouw en naar Monnickendam. Voor en in de onderdoorgang rijdt de bus tussen het overige verkeer, met uitzondering van de buslijn(en) die nog in het dorp zullen stoppen. Aanname is dat tijdens de spits 8 bussen per uur bovenlangs rijden en buiten de spits 6 bussen. Het overige OV stopt niet meer in Broek in Waterland, dat in de huidige situatie ook als overstaphalte fungeert.



Figuur 8: Impressie 2x1 variant met vluchtstroken

5.3 Ondergrondse variant 80km/h, 2x1 rijstroken met busstroken

Qua breedte is deze variant circa 1,5 meter breder dan de variant met vluchtstroken. Per richting is één rijstrook en een aanliggende busstrook beschikbaar. Het overdekte deel is qua lengte vergelijkbaar met de variant met vluchtstroken.

De Broekervaart wordt versmald tot 8,5 meter, het minimale vaarwegprofiel dat volgens het provinciaal beleid is toegestaan. Het gaat dan om de locatie bij de meest noordelijke woningen in het dorp aan de Trambaan. Tevens schuift de vaart op richting het oosten waardoor deze dichterbij de woningen aan de Trambaan komt te liggen. In het ontwerp van beide onderdoorgangen is rekening gehouden met het mogelijk inpassen van een hoogwaardige fietsverbinding tussen Edam-Volendam en Amsterdam-noord. Het voorkeurstraject ligt op de oude trambaan.

In tegenstelling tot de andere variant zijn tussen Het Schouw en Monnickendam twee busstroken aanwezig op het gehele tracé. Buiten de onderdoorgang is een overrijdbare middengeleider aanwezig zodat het dwarsprofiel gelijk wordt aan het nog te realiseren dwarsprofiel op de N247 ten noorden van Monnickendam.

Bij calamiteiten en onderhoud geeft het dwarsprofiel in de onderdoorgang iets meer ruimte aan verkeer in twee richtingen door één buis. Uiteraard met dezelfde randvoorwaarden als eerder genoemd.



Figuur 9: Impressie 2x1 variant met busstroken



Figuur 10: Inzet situatie noordzijde N247

5.4 Subvariant verlengde ondergrondse variant 80km/h, 2x1 rijstroken met busstroken

Bij deze ondergrondse variant is het deel aan de noordzijde tussen het dorpsplein en de bebouwdekomgrens ook overdekt. Daarmee komt het dichte deel boven de 250 meter en is dit een officiële tunnel. Omdat de veiligheidsvoorzieningen in de andere twee basisvarianten al dicht tegen de eisen van de tunnelwetgeving zitten vraagt deze variant alleen nog om het toevoegen van een afzuiginstallatie. Dit is zonder aanpassing van het profiel inpasbaar.

De verlenging van de onderdoorgang tot een tunnel is voor beide basisvarianten mogelijk. Gekozen is voor de basisvariant met busstroken om zo ook de maximale kosten binnen deze variantenstudie in beeld te krijgen. De meerkosten van deze subvariant bedragen circa € 40 miljoen voor beide varianten (indien toegepast op de 2x1 met vluchtstroken zullen de kosten iets lager zijn).

Vanwege de langere overkapping kunnen de op- en afrit naar c.q. vanaf Monnickendam boven op het dek worden aangelegd. Feitelijk ontstaat daarmee een vergelijkbaar beeld als de huidige situatie, maar de intensiteit van het verkeer zal naar verwachting tussen rond de 2.000 voertuigen bedragen i.p.v. de huidige 22.000 voertuigen. Het gaat in dat geval alleen nog om bestemmingsverkeer voor Broek in Waterland. Het is aan de gemeente Waterland om de exacte invulling te bepalen, er kan bijvoorbeeld ook worden gekozen voor een groot plein i.p.v. twee rijbanen.



Figuur 11: Subvariant verlengde onderdoorgang (tunnel)



Figuur 12: Inzet situatie noordzijde N247

6. Resultaten vervolgstudie

6.1 Gestelde hoofddoelen vervolgstudie gehaald

In hoofdstuk 3 zijn de doelen van deze vervolgstudie opgenomen. De hoofddoelen, namelijk het vaststellen van de haalbaarheid en inpasbaarheid van een onderdoorgang zijn positief beantwoord. Ondanks de uitdagende directe omgeving kan een onderdoorgang in Broek in Waterland worden gerealiseerd.

Op basis van het gevolgde co-creatieproces, de vragen en opmerkingen resulterend uit de inloopavond zijn wij ook van mening dat de feitelijke uitkomsten van de studie breed worden gedragen. De ontwerpen, kostenramingen en onderzoeken zijn niet ter discussie gesteld. De 3D-visualisaties van alle ontwerpen inclusief de huidige situatie hebben bijgedragen aan het verkrijgen van vertrouwen in het co-creatieproces.

Dat blijkt ook uit het feit dat bewoners en belanghebbenden op basis van de uitkomsten van de verschillende onderdelen goed hun mening hebben kunnen vormen. De lange ingrijpende bouwfase is bijvoorbeeld voor enkelen een reden om toch geen onderdoorgang te willen. De ruimtelijke impact van de aangedragen eigen variant heeft bewoners door het open en transparante proces zelf laten ervaren, dat een onderdoorgang niet overal leidt tot vergroting van de leefbaarheid in Broek in Waterland. Wij zijn van mening dat de technische doelen en het verkrijgen van draagvlak voor datgene wat is uitgewerkt is geslaagd.

In onderstaande paragrafen wordt nog inhoudelijk op een aantal belangrijke onderwerpen een toelichting gegeven.

6.2 Effecten wegennetwerk regio Waterland

Naar aanleiding van de vorige studie is door de Stuurgroep gevraagd inzicht te geven in de positieve of negatieve effecten op het regionale verkeersnetwerk van de te beschouwen varianten van de N247 bij Broek in Waterland.

In september 2021 is de nieuwe versie van het statisch verkeersmodel VENOM opgeleverd. Dit verkeersmodel wordt gebruikt voor veel studies in de MRA-regio. De input voor de woningaantallen komt voort uit het woonakkoord dat door de regio is vastgesteld. Omdat tijdens die besprekingen bleek dat het realiseren van alle wensen die bij betrokken gemeenten leven met betrekking tot de woningbouw onhaalbaar zijn, heeft men in 2021 ingestemd met het gelijkmatig afkomen van die aantallen. Om toch inzicht te krijgen in de effecten van een mogelijke verkeerstoename op het netwerk zijn de grootste woningbouwprojecten voor deze studie alsnog in het geheel aan VENOM toegevoegd. De oostflank van Purmerend, Lange Weeren en Galgeriet zijn daarvan voorbeelden.

De huidige situatie op de N247 in Broek in Waterland is het best te vergelijken met een VRI. Immers het OV voegt aan beide zijden van het dorp in met absolute prioriteit. In VENOM zitten geen kruispuntweerstand/VRI's. Daardoor is de nieuwe situatie (met een onderdoorgang) met dit verkeersmodel niet te simuleren.

Het is goed om te realiseren dat externe omstandigheden een aantal uitgangspunten in het VENOM-model onder druk zetten. Uitgangspunt in het model is onder andere het toevoegen van een extra rijstrook op de A7. Het (voorlopig) geen doorgang vinden van deze capaciteitsverhoging zal zorgen voor extra druk op het omliggende wegennet. Het niet of later realiseren van toekomstige infrastructurele aanpassingen die wel in het VENOM-model zijn opgenomen kan dus, afhankelijk van de locatie, een groot effect hebben op de uitkomsten van de modelberekeningen en daardoor ook om de MKBA.

Op basis van het VENOM-model heeft Arcadis een geheel nieuw dynamisch model gemaakt in VISSIM. Op onderstaande afbeelding is de scope hiervan aangegeven.

Het VISSIM-model heeft als basis dat alle voorgenomen maatregelen op de N247 tussen de A10 tot en met Het Schouw en tussen Monnickendam en de N244 in 2040 zijn gerealiseerd. Inmiddels is duidelijk dat de haalbaarheid van die maatregelen onder druk staan. Omdat de reistijden waarmee in de MKBA wordt gerekend zijn bepaald over het hele netwerk zal een aanpassing elders op de N235 of N247 direct gevolgen hebben voor deze reistijd. Het is dus goed om te realiseren dat de baten in de MKBA niet alleen worden bepaald door een oplossing in Broek in Waterland maar door het samenspel van alle maatregelen bij elkaar op de N235 en N247. Het positieve effect van een mogelijke onderdoorgang kan geheel teniet worden gemaakt door een andere oplossing voor Het Schouw.



Figuur 13: Beschouwd netwerk dynamisch verkeersmodel

6.3 Resultaten modelberekeningen

Zoals hierboven aangegeven zijn uit het VENOM-model geen verschuivingen van verkeerstromen te halen. Wanneer door externe redenen één of meerdere geplande maatregelen geen doorgang vinden dan zal er logischerwijs wel een effect optreden omdat gebruikers van de A7, N235 en N247 de route met de minste weerstand zullen gebruiken.

Het verbeteren van de doorstroming op de N247, door het realiseren van een onderdoorgang in Broek in Waterland, heeft als effect dat de tijd die gebruikers in beiden spitsperiodes in de file staan met 50% af zal nemen. Dat zal uiteraard zorgen voor het aantrekken van meer en nieuw verkeer indien de N244 en A7 slechter doorstromen of deze route een omweg vormt. Dat effect is echter niet in beeld te brengen met een statisch model omdat de oplossing in Broek in Waterland feitelijk verkeerslichten zijn, welke niet in VENOM kan worden opgenomen.

Voor de N235 geldt dat de grootschalige nieuwbouwplannen in Purmerend zorgen voor het vastlopen van deze provinciale weg. Er is een QuickScan gemaakt om na te gaan of het aansluiten van de oostflank van Purmerend op de N244 of N247 verlichting zou kunnen geven. De relatie tussen Purmerend en de A10 via de N235 is echter zo sterk dat deze situatie niet oplosbaar is zonder aanvullende en ingrijpende maatregelen. Hierbij kan worden gedacht aan het loskoppelen van deze bouwplannen van de bestaande infrastructuur binnen Purmerend.

Het grootste knelpunt op de N235 is Ilpendam waar, door een tekort aan fysieke ruimte, te weinig opstelvakken aanwezig zijn bij de VRI. Daardoor staat in de avondspits een file voor het dorp tot aan Het Schouw. Omdat de wachtrij net niet tot voorbij Het Schouw terugslaat is er geen effect van deze file op het verkeer op de N247. Mocht de wachtrij wel terugslaan voorbij Het Schouw dan worden de baten van een onderdoorgang lager.

6.4 Realisatiekosten en kosten beheer/onderhoud

Arcadis heeft van de twee mogelijke onderdoorgangen een actuele kostenraming gemaakt (basisramingen). De oude kostenraming van de bestaande bovengrondse variant is geactualiseerd naar het prijspeil 2022. De extra kosten van de subvariant met verlengde onderdoorgang (tunnel) zijn op basis van de twee andere varianten geschat. Het gaat met name om de meerkosten voor de bouw omdat de technische installaties al in voldoende mate in de basisramingen zitten en deze zijn al volledig genoeg.

Omdat de projectscope groter is als de onderdoorgang zelf, namelijk vanaf Het Schouw tot aan het kruispunt met de Bernhardlaan in Monnickendam zijn ook die kosten geraamd. In onderstaande tabel zijn de kosten aangegeven (in miljoenen euro's).

Variant→	Bovengronds	Ondergronds 2x1 met vluchtstroken	Ondergronds 2x1 met busstroken	Verlengde onderdoorgang (2x1 met busstroken)
Kosten↓				
Maatregel	29	144	156	196
Wegvakken	37	37	40	40
Totaal	66	181	196	236

Ook zijn de kosten van het jaarlijks beheer en onderhoud berekend (in miljoenen euro's). Daarbij is als uitgangspunt genomen dat er 24/7 bewaking is en dat dit kunstwerk wordt aangesloten op de verkeerscentrale van de provincie.

Varianten	Bovengronds	Ondergronds 2x1 met vluchtstroken	Ondergronds 2x1 met busstroken	Verlengde onderdoorgang (2x1 met busstroken)
Jaarlijks beheer en onderhoud	0,16	1,0	1,01	1,01

6.5 Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA)

Het sluitstuk van deze vervolgstudie is een Maatschappelijke-Kosten-Baten-Analyse. Het doel van de MKBA is om de maatschappelijke kosten en baten van de verschillende varianten voor maatregelen op de N247 ter hoogte van Broek in Waterland op een rij te zetten. In de MKBA worden de effecten van deze varianten zo veel mogelijk in euro's gewaardeerd. Door de projecteffecten zoveel mogelijk in dezelfde eenheid (euro's) uit te drukken, kunnen deze met elkaar worden vergeleken. De MKBA laat uiteindelijk zien in welke mate de maatschappelijke baten in verhouding staan tot de (maatschappelijke) kosten.

Voor niet alle effecten is een doorrekening en een 'vertaling' naar euro's mogelijk. Het gaat bijvoorbeeld om effecten op de verkeersveiligheid of effecten die samenhangen met de mogelijkheid om de N247 over te steken. Omdat dergelijke effecten wel verschillen per variant, nemen we dit soort effecten ook op in de MKBA. Het is immers relevante beslisinformatie. Het

hangt af van het belang van de lezer welk onderdeel, kwalitatief of kwantitatief, minder of juist zwaarder moet wegen. Met andere woorden: de onderdelen in euro's wegen in principe even zwaar als de onderdelen die (nog) niet is geld zijn uit te drukken.

De in geld gewaardeerde effecten in de tabel zijn weergegeven in de contante waarden. Dit betekent dat het geen jaarlijkse effecten zijn, maar een optelsom over de zichtperiode van de MKBA (100 jaar). De resulterende uitkomsten worden weergegeven in de netto contante waarde (het verdisconteerde saldo van kosten en baten) en de baten-kostenverhouding.

Voor de bovengrondse variant laten de MKBA-resultaten zien dat de NCW negatief is, met een resultaat van - € 43 miljoen. Echter, dit komt door de instelling van de VRI bij de Eilandweg in het verkeersmodel. Een optimalisatie hiervan zou dit bedrag op 0 laten uitkomen. Deze variant kent, buiten de bouw hinder geen negatieve effecten ten opzichte van de referentiesituatie. Op het gebied van verkeersveiligheid voor het langzame verkeer scoort hij juist beter dan de andere varianten. Mocht blijken dat de huidige tafelbrug aan vervanging toe is dan kan deze variant mogelijk als tijdelijke oplossing worden toegepast.

Voor de onderdoorgang 2x1 met vluchtstroken en de onderdoorgang 2x1 met busstroken valt op dat de effecten goed vergelijkbaar zijn. De variant met aanliggende busstroken is iets duurder, maar leidt ook tot hogere baten voor doorstroming van het verkeer (met name voor het OV). Ook scoort deze variant beter op effecten op de robuustheid van het OV. Als we alleen kijken naar de gekwantificeerde effecten scoort de variant met vluchtstroken positief in de MKBA en de variant met busbanen negatief. Echter, wanneer bij de variant met busstroken ook de wegvakken voor en na worden voorzien van busstroken ontstaat over een groot deel een vrijliggende infrastructuur voor het OV waardoor de betrouwbaarheid aanzienlijk zal toenemen. Ook zorgt een onderdoorgang voor een robuust onderliggend wegennetwerk waarbij de variant met busstroken iets beter scoort vanwege de beschikbare breedte in de onderdoorgang.

De subvariant met verlengde onderdoorgang is de duurste variant. De positieve effecten in deze variant, ten opzichte van de andere varianten met een onderdoorgang, zijn vooral van lokaal belang. Deze variant leidt met name tot extra baten op het gebied van (de waardering van) de vrijgekomen ruimte en de effecten op geluidshinder. Het uitzicht op de N247 blijft vergelijkbaar met de huidige situatie. Echter, doordat er veel minder verkeer over het maaiveld zal rijden is bijvoorbeeld inrichting als één groot plein mogelijk waardoor de "beleefbaarheid" zal verbeteren.

Contante waarden, in miljoenen Prijspeil juli 2022	Bovengrondse Variant	Onderdoorgang 2x1 Vluchtstroken	Onderdoorgang 2x1 Busstroken	Subvariant met verlengde onderdoorgang
<i>Kosten</i>				
Investeringskosten	-€ 35	-€ 169	-€ 183	-€ 229
Onderhoudskosten	-€ 8	-€ 46	-€ 46	-€ 46
Bouw hinder	-	--	--	--
<i>Baten</i>				
Betere doorstroming auto+vracht	0	€ 165	€ 167	€ 167
Betere doorstroming OV	0	€ 2	€ 3	€ 3
Effect snelheidsverhoging op N247 (80km/h)	0	€ 38	€ 38	€ 38
Robuust OV-netw erk	0	+	++	++
Robuust secundair netwerk	0	+	++	++
CO ₂	0	0	0	0
Luchtvervuiling	0	0	0	0
Oversteekbaarheid N247	+	+	+	+
Verkeersveiligheid langzaam verkeer	+	-	-	-
Verkeersveiligheid gemotoriseerd verkeer	+	++	++	++
Invulling bovengrondse ruimte	0	€ 8	€ 8	€ 10
Geluid	€ 1	€ 1	€ 1	€ 7
Uitzicht op N247 aan N-zijde	0	-	-	0
Totale kosten	-€ 44	-€ 215	-€ 229	-€ 276
Totale baten	€ 1	€ 215	€ 217	€ 225
Netto contante waarde	-€ 43	€ 0	-€ 12	-€ 50
BK-verhouding	0,0	1,0	0,9	0,8
Interne rentevoet		3,3%	3,1%	2,4%

Figuur 14: Eindtabel MKBA

7. Samenvatting

Het programma Bereikbaarheid Waterland is in 2009 gestart. Doel van het programma is de bereikbaarheid, doorstroming en verkeersveiligheid op de N235 en N247 te verbeteren. Dit wel onder de voorwaarden dat natuurwaarden en leefbaarheid er niet op achteruit gaan. Onderdeel van het programma Bereikbaarheid Waterland is de studie naar een mogelijke oplossing voor het knelpunt op de N247 bij Broek in Waterland, die in 2011 is gestart.

In 2011 is in opdracht van de Stuurgroep door RHDHV een studie uitgevoerd naar de mogelijkheid een tunnel te maken in Broek in Waterland, er was echter te weinig budget om deze te realiseren. Vandaar dat is ingezet op het bovengronds optimaliseren van de situatie waarbij de focus lag op het verbeteren van de verkeersveiligheid.

Vanaf 2014 heeft de dorpsraad van Broek in Waterland zich sterk gemaakt voor een alternatief: een onderdoorgang in plaats van een tunnel om daarmee op maaiveld een verbinding te creëren tussen beide dorps helften. Middels een uniek co-creatieproces hebben de provincie en dorpsraad een eerste studie uitgevoerd naar diverse varianten van deze onderdoorgang tussen 2016 en 2018. De uitkomst van die studie was dat een onderdoorgang naar verwachting circa €90 miljoen zou gaan kosten. Niet zeker was of een onderdoorgang ook inpasbaar en maakbaar zou zijn.

In een vervolgstudie is de maakbaarheid en inpasbaarheid onderzocht. Tevens zijn kostenramingen gemaakt en zijn twee varianten, namelijk een onderdoorgang met 2x1 rijstroken met vluchtstroken en 2x1 rijstroken met busstroken nader uitgewerkt. Tijdens het proces is gebleken dat beide onderdoorgangen fysiek inpasbaar zijn, maar dat dit aan de noordzijde van het dorp ten koste gaat van al het groen en de open bak visueel erg aanwezig is.

Een aantal bewoners hebben een subvariant ingebracht waarbij het overdekte deel van de noordzijde van de N247 is verlengd. De drie ondergrondse varianten zijn in een MKBA met elkaar vergeleken en met de reeds uitgewerkte bovengrondse variant.

Conclusie van deze vervolgstudie is dat een onderdoorgang haalbaar en maakbaar is in deze uitdagende omgeving. Door de unieke aanpak worden de resultaten van deze vervolgstudie breed gedragen. Het geeft voor de diverse belangen die er zijn bij bewoners, gebruikers en belanghebbenden voldoende handvaten om hun belang te onderbouwen.

Grotendeels door externe oorzaken stijgen de kostenramingen naar een bedrag tussen de € 144 en € 156 miljoen euro. Voor de subvariant geldt een meerprijs van circa € 40 miljoen.

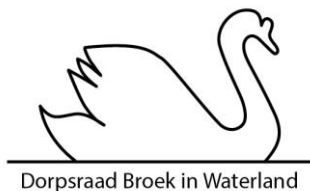
De bovengrondse variant zorgt voor een veiligere situatie binnen Broek in Waterland en kan voor de korte termijn wat verlichting geven voor de doorstroming op de N247.

De ondergrondse varianten zorgen voor een verbeterde doorstroming op de N247, echter wel met de voorwaarde dat de oorspronkelijke reconstructieplannen van de N247 doorgang vinden. De grote woningbouwopgave zetten de bereikbaarheid en doorstroming verder onder druk. De N235 kan het extra verkeersaanbod, met de huidige verkeersontsluiting binnen Purmerend, in de toekomst niet meer verwerken.

Indien de gekwantificeerde als niet-gekwantificeerde effecten even zwaar worden beschouwd dan wegen de baten van een onderdoorgang op tegen de kosten. Ook vanwege de onzekerheidsmarge in de kosten in deze tijd. Wel is de omvangrijke en langdurige bouwtijd een serieuze factor om rekening mee te houden. De gevolgen hiervan vragen ons inziens om een nadere beschouwing.

De leefbaarheid zal voor een deel van het Broek in Waterland onder druk komen te staan bij de twee basisvarianten. Ten opzichte van de huidige situatie zal aan het noordzijde van het dorp een verslechtering optreden. Het verlengen van de onderdoorgang tot aan de bebouwdekomgrens is voor dit leefbaarheidsvraagstuk waarschijnlijk de enige oplossing.

Door het bureau VINU is gedurende het co-creatieproces een evaluatie gemaakt. Gebleken is dat deze vorm van inwonerparticipatie zich goed leent voor complexe vraagstukken. Uitgangspunt is wel dat er een gemeenschappelijk probleem aanwezig is (belangen kunnen wel verschillend zijn) en bewoners en/of belanghebbenden in staat zijn, middels een vereniging of persoon, met open vizier een oplossing te zoeken.



Memo

Aan: dhr. J. Olthof, voorzitter stuurgroep Bereikbaarheid Waterland
Van: Dorpsraad Broek in Waterland,
mede namens haar werkgroep Onderdoorgang
Datum: 13-12-2022
Onderwerp: Onderdoorgang N247 Broek in Waterland

Introductie

Deze memo van de Dorpsraad Broek in Waterland is een bijlage bij de rapportage 'vervolgstudie Onderdoorgang N247 Broek in Waterland', uitgevoerd door Arcadis in opdracht van de provincie Noord-Holland. Het is de voorlopige afronding van een 6-jarig en uniek co-creatieproces tussen provincie en de Dorpsraad Broek in Waterland. Met de provincie is afgesproken deze memo mee te nemen bij de oplevering van het eindrapport van de studie van Arcadis. Het is volgens de stuurgroep 'Bereikbaarheid Waterland' voorwaardelijk dat de leefbaarheid en de natuurwaarden van de regio Waterland er niet op achteruit gaan.

We sluiten een intensieve en constructieve tijd af en gaan nu richting besluitvorming. De provincie heeft zich bij aanvang van dit proces gecommitteerd aan volledige samenwerking en transparantie, die altijd de basis is geweest voor onze inzet. Nu komen we in de fase waarin alle belangen moeten samenkomen in één oplossing. Wij zien dit schrijven mede als een herinnering aan de uitgangspunten waarmee onze samenwerking in 2016 begon.

Meer dan ooit pleit de Dorpsraad voor een waardige en robuuste oplossing voor de N247 door Broek in Waterland. Een oplossing die waarde creëert voor alle betrokken partijen, inclusief toekomstige generaties. Wij zien uit naar een resultaat waar we met z'n allen trots op zijn en waarmee we anderen kunnen inspireren.

Een unieke co-creatie

Het is voor het eerst dat burgers en de overheid (in dit geval de provincie) in co-creatie samenwerken bij het opstellen van een plan over de haalbaarheid en maakbaarheid van een omvangrijk infrastructureel project. We reageren als burgers niet, zoals veelal gebruikelijk, op een plan dat door ambtenaren en technici is opgesteld, en waar burgers dan iets van kunnen vinden. Integendeel, de Dorpsraad was met de Provincie mede-projectleider. Een unieke positie en voor Nederland (vooralsnog) de hoogst denkbare vorm van inspraak en burgerbetrokkenheid.

Niet voor niets is er zoveel belangstelling voor dit co-creatieproces; wij hebben er de afgelopen 6 jaar honderden vergaderingen, vele tientallen werksessies en duizenden uren vrijwilligerswerk in zitten. Gaandeweg wonnen provincie en dorp elkaars vertrouwen. We zijn geïnterviewd, gefilmd, we hebben workshops gegeven aan andere dorpen in Nederland. Behalve tijd hebben we met onze werkgroep Onderdoorgang ook veel denkwerk geleverd. We zijn trots op de 2.400 handtekeningen die we in 2014 ophaalden tegen de bovengrondse oplossing en voor een onderdoorgang. En natuurlijk de crowdfunding-actie in 2015, waarmee de Dorpsraad het allereerste onderzoek naar een onderdoorgang door Witteveen & Bos tot stand liet komen. Het grote aantal handtekeningen en giften van destijds laat zien hoe graag de inwoners van Broek in Waterland hun gespleten dorp weer willen verenigen. En bovenal zijn we trots op de Subvariant Verlengde Onderdoorgang, die wat ons betreft de kroon is op het co-creatieproces.

Natuurlijk voelt het kwetsbaar dat we geen onderdeel zijn van de besluitvorming. Die ligt in handen van Provinciale Staten (PS). De finale beslissing kan het voorafgaande proces met terugwerkende kracht maken of breken. Wij geloven dat dit dossier laat zien wat gemeenschapskracht kan betekenen. Dat deze vorm van het betrekken van burgers richtinggevend kan zijn voor toekomstige plan- en besluitvorming. We kunnen ons nauwelijks voorstellen dat PS na zo'n intensief en lang proces een besluit kan nemen dat niet gedragen wordt door de inwoners van ons dorp.

De oplossing: als je het doet, doe het dan GOED

Broek in Waterland, een van de mooiste dorpen van Noord-Holland, is ooit door een historische fout in tweeën gekleefd. Die fout kunnen we nu herstellen. De studie heeft de twee oorspronkelijke varianten - variant 2: 'onderdoorgang 2x1 vluchtstroken' en variant 3: 'onderdoorgang 2x1 busstroken' - in beeld gebracht. Deze studie laat zien dat deze varianten weliswaar technisch passen, maar voor het dorp rampzalig uitpakken. In het dorp wordt eensgezind met afgrijzen gesproken over deze 'open bak' (figuur 1), die het oorspronkelijke probleem qua leefbaarheid niet oplost maar juist verergert.



Figuur 1: Variant 2 en 3, noordkant Broek

Het co-creatieproces leverde echter een wél gewenste variant op: de zogenoemde **Subvariant Verlengde Onderdoorgang**. Deze variant herstelt het aangezicht van ons dorp, verbindt beide dorps helften, zorgt voor een betere doorstroming voor de hele regio, geeft méér ruimte voor groen en levert, in vergelijking met de 'open bak'-varianten, een flinke verbetering in de kwaliteit van leven op. Wij zien met deze variant (figuur 2) dan ook uit naar de volgende fase van co-creatie van voorlopig naar definitief ontwerp. Zodat we verder kunnen werken aan deze variant en samen met de inwoners de nog liggende knelpunten (zoals inrichting van het dorpsplein) met elkaar kunnen oplossen.



Figuur 2: subvariant Verlengde Onderdoorgang, noordkant Broek

Het zou onverteerbaar zijn als alle jaren van co-creatie uiteindelijk leiden tot de keuze van de gevreesde ‘open bak’, ‘klankkast’ of ‘snelweg door Broek’. Uit de Maatschappelijke Kosten-BatenAnalyse (MKBA) is duidelijk op te maken dat de bovengrondse variant (variant 1) helemaal niets oplost, en derhalve in onze ogen afvalt. Alléén als we een mooie en duurzame oplossing in het vooruitzicht hebben, is de overlast van de bouwperiode voor ons te dragen. Variant 2 of variant 3 zonder de Subvariant Verlengde Onderdoorgang, zijn voor ons niet acceptabel.

Wij pleiten er logischerwijs voor dat de gekozen oplossing uitgaat van een visie op de lange termijn: *als je het doet, doe het dan GOED*. Het doel is **altijd** geweest om een oplossing te ontwerpen die recht doet aan álle belangen, van de bewoners van Broek in Waterland en van de hele regio. Wij dringen er dan ook op aan dat de politiek – juist in deze beslissende fase – dit doel centraal stelt.

Onze oproep aan de stuurgroep en de provincie

Als we niets doen, loopt het verkeer verder vast, neemt de overlast toe en komt de verkeersveiligheid verder in het geding. Dat gaat ten koste van de leefbaarheid en zorgt voor een verslechterende bereikbaarheid van het dorp en de regio Waterland. In de ogen van de Dorpsraad en haar werkgroep is er maar één variant die het algemeen belang dient: de **Subvariant Verlengde Onderdoorgang**. Deze komt de doorstroming van de hele regio ten goede én scoort nadrukkelijk beter dan de andere varianten op leefbaarheid voor de inwoners van Broek in Waterland. Ook laat de MKBA zien dat deze oplossing weliswaar kostbaarder is, maar dat de toekomstige baten ruimschoots de lasten overtreffen. We vertrouwen nu op de wijsheid van onze besluitnemers in de provincie Noord-Holland.

MKBA N247 bij Broek in Waterland

Vervolgstudie mogelijke onderdoorgang



Voorwoord



De provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam werken samen met de gemeenten Waterland, Purmerend, Edam-Volendam en Amsterdam aan de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid in de regio Waterland. Eén van de projecten uit dit programma richt zich specifiek op de manier waarop de provinciale weg N247 het dorp Broek in Waterland doorkruist. De grote woningbouwopgave in de regio vraagt om een robuuste oplossing voor dit knelpunt. Voorwaarde is dat de leefbaarheid en de natuur er niet op achteruitgaan.

Co-creatie

In 2016 startte het co-creatieproces met de Dorpsraad Broek in Waterland en dat leverde in de eerste jaren een aantal oplossingen op. In september 2020 is besloten 2 ondergrondse varianten verder uit te werken en de bovengrondse variant te actualiseren. In maart 2021 is een vervolgstudie gestart samen met ingenieursbureau Arcadis en de Dorpsraad Broek in Waterland. Later is daar 1 subvariant aan toegevoegd waarbij de onderdoorgang wordt verlengd aan de noordkant.

Maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA)

Om een goede eindafweging te kunnen maken en het uiteindelijke besluit voor een variant met feiten te kunnen onderbouwen, is een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) gemaakt. Een MKBA probeert de (positieve en negatieve) effecten van een project (of beleidsoptie) op de

welvaart van Nederland in te schatten. Het gaat hier niet alleen om financiële kosten en baten, maar ook om maatschappelijke effecten zoals effecten van een project op geluidsoverlast of natuur die inwoners van Nederland van waarde vinden. De kosten worden in geld uitgedrukt. Voor de baten is dit maar deels het geval; sommige baten zijn alleen relatief te beschouwen. Voorbeeld daarvan is hoeveel ruimte er overblijft voor groen. Het eindresultaat is een kwantitatieve en kwalitatieve vergelijking tussen de varianten.

Uitgangspunt

Deze MKBA berekent de effecten op het deel van de N247 tussen de A10 en de N244. Daarbij geldt als uitgangspunt dat alle andere maatregelen op de N247 buiten het deel tussen Het Schouw en Monnickendam worden uitgevoerd zoals in 2020 nog de bedoeling was. Mocht blijken dat onderdelen uit dat maatregelenpakket niet of anders worden gerealiseerd dan kan dit een negatief effect hebben op de uitkomsten van deze MKBA. Immers de winst die met een onderdoorgang wordt behaald, kan elders weer teniet worden gedaan. Dit heeft dan met name betrekking op de baten voor doorstroming en een robuust netwerk voor al het verkeer. De MKBA heeft een belangrijke positie in de afronding van de studie. Het helpt bij het maken van keuzes. In juni 2022 werd al duidelijk dat door prijsstijgingen en steeds hogere materiaalkosten alle varianten een stuk duurder zouden worden. Toen is besloten de studie wel af te maken. De stuurgroep Bereikbaarheid Waterland bespreekt de resultaten van de studie begin 2023. Daarna volgt de politieke besluitvorming, die naar verwachting na de provinciale verkiezingen in maart 2023 zal plaatsvinden. Kijk voor meer informatie op www.bereikbaarheidwaterland.nl.

Inleiding

Dit hoofdstuk omschrijft de achtergrond van het project en het doel van de vervolgstudie. Daarnaast wordt kort teruggeblikt op de vorige versie van de MKBA uit 2018.

Achtergrond

De bereikbaarheid in de regio Waterland staat onder druk. De N247 verbindt plaatsen als Monnickendam, Volendam en Edam met Amsterdam. Op de N247 is er in de ochtend- en avondspits, ter hoogte van Broek in Waterland, sprake van filevorming. Deze file ontstaat door drukte tijdens de spits, maar ook doordat bussen geprioriteerd worden boven het overige verkeer. Daarnaast kent de N247 bij Broek in Waterland een aantal punten waar verkeer vanuit Broek in Waterland invoegt op de N247. Wanneer het op deze doorgaande weg druk is verergert deze verkeerssituatie de fileproblematiek bij Broek in Waterland verder.

Naast bereikbaarheidsproblemen zorgt de verkeersdruk voor negatieve lokale effecten op de leefbaarheid. De verkeersdruk heeft een negatief effect op de luchtkwaliteit en zorgt voor geluidsoverlast in Broek in Waterland. Daarnaast doorsnijdt de N247 het dorp. Langzaam verkeer moet gebruikmaken van een smalle tunnel om aan de andere kant van de N247 te komen, waardoor de N247 voelt als een grens tussen beide dorpsdelen.

Ook is er sprake van verminderde verkeersveiligheid op de N247; er gebeuren met enige regelmaat ongelukken. Met name rond de tafelbrug over de Broekervaart, waar de weg optisch smaller lijkt.^{1 2 3}

Daarmee is de huidige situatie niet optimaal. Zowel het doorgaande verkeer als de bewoners van Broek in Waterland ondervinden hinder van de verkeersdruk. Oorspronkelijk was de provincie, mede op advies van de Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland, voornemens de situatie in en rondom Broek in Waterland te verbeteren door bovengronds een aantal maatregelen aan te brengen.

Op initiatief van de Dorpsraad Broek in Waterland is in de periode 2016-2018 onderzoek gedaan naar vier varianten van een mogelijke onderdoorgang van de N247 in het dorp. In 2021 is een vervolgstudie gestart waarin de bovengrondse variant wordt vergeleken met twee ondergrondse varianten. In het verloop van de studie is hieraan een subvariant toegevoegd waarbij het overdekte deel van de N247 aan de noordzijde wordt verlengd tot aan de bebouwdekomgrens. De drie ondergrondse varianten die uit deze analyse volgden, verschillen in de mate waarin aparte rijstroken voor de bus zijn voorzien en de mate waarin de tunnel overkapt is.

Vervolgens is een aantal deelstudies uitgevoerd door Arcadis. Het gaat hier bijvoorbeeld om de raming van de kosten van de

¹ https://www.noordhollandsdagblad.nl/cnt/dmf20221022_50472624

² <https://nos.nl/regio/noord-holland/artikel/311767-bizar-ongeluk-en-succesvolle-reddingsactie-op-n247>

³ <https://www.rodinl.nl/waterland/112-nieuws/301395/frontale-botsing-tussen-twee-autos-broek-in-waterland>



verschillende ingrepen en een analyse naar de effecten op geluidsoverlast en luchtkwaliteit. Daarnaast heeft Arcadis met een verkeersmodel ingeschat in welke mate de verschillende varianten bijdragen aan het oplossen van de fileproblematiek in de spits nabij de N247. Met de input vanuit deze deelstudies is een maatschappelijke kosten-batenanalyse opgesteld. Hierin wordt getracht om alle beslisinformatie een plek te geven.

Doel

Het doel van de MKBA is om de maatschappelijke kosten en baten van de verschillende varianten voor maatregelen op de N247 ter hoogte van Broek in Waterland op een rij te zetten. In de MKBA worden de effecten van deze varianten zo veel mogelijk in euro's gewaardeerd. Door de projecteffecten zoveel mogelijk in dezelfde eenheid (euro's) uit te drukken, kunnen deze met elkaar worden vergeleken. De MKBA laat uiteindelijk zien in welke mate de maatschappelijke baten in verhouding staan tot de (maatschappelijke) kosten.

Voor niet alle effecten is een doorrekening en een 'vertaling' naar euro's mogelijk. Het gaat bijvoorbeeld om effecten op de verkeersveiligheid of effecten die samenhangen met de mogelijkheid om de N247 over te steken. Omdat dergelijke effecten wel verschillen per variant, nemen we dit soort effecten ook op in de MKBA. Het is immers relevante beslisinformatie.

De MKBA uit 2018

Deze MKBA betreft een actualisatie van de MKBA die in 2018 reeds is uitgevoerd. In 2018 kwamen alle varianten die toen beoordeeld werden positief uit de analyse; voor alle varianten waren de maatschappelijke baten hoger dan de maatschappelijke kosten. De bovengrondse variant scoorde daarin het beste, met name omdat deze relatief lage kosten kende. Wel bleek deze variant het meest gevoelig voor andere veronderstellingen. Wanneer werd aangenomen dat verkeer na 2030, zeker in de bovengrondse variant, niet goed meer kan worden afgewikkeld, daalde het resultaat van de bovengrondse variant tot beneden de 1 en kwamen de ondergrondse varianten juist beter naar voren.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt kort toegelicht wat een MKBA is. In hoofdstuk 3 worden de referentiesituatie en de projectalternatieven beschreven. Vervolgens komen in hoofdstuk 4 de projecteffecten aan bod. Tenslotte worden in hoofdstuk 5 de MKBA-resultaten en de gevoeligheidsanalyses besproken.

Wat is een MKBA?

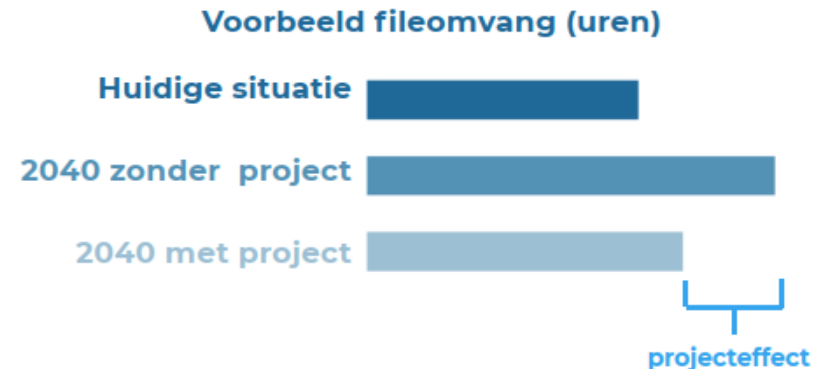
Een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) berekent het maatschappelijk economische rendement van investeringen op een vergelijkbare manier als het financieel rendement in een financiële analyse wordt berekend. In een MKBA worden echter niet alleen de financiële effecten voor de directbetrokkenen meegenomen, maar alle maatschappelijke effecten voor alle partijen.

Referentiesituatie

In een MKBA worden de effecten van een project op systematische wijze volgens voorgeschreven richtlijnen berekend en (waar mogelijk) in euro's uitgedrukt. De effecten van een project (of van verschillende varianten) worden afgezet tegen een referentiesituatie. Met de referentiesituatie wordt de meest waarschijnlijke situatie bedoeld, die optreedt zonder het project.

Deze referentie is niet de huidige situatie, maar de situatie die in de toekomst optreedt bij vastgesteld beleid en rekening houdend met andere ontwikkelingen (zoals mobiliteitsgroei). Het is belangrijk om toekomstige situaties met elkaar te vergelijken, zodat niet alleen gekeken wordt welke knelpunten er nu ontstaan, maar ook hoe deze zich in de toekomst ontwikkelen als we niets doen. Het bepalen van de referentiesituatie en welk effect nu precies wordt gemeten in de MKBA is opgenomen in onderstaande figuur.

Figuur 1: Projecteffecten en referentiesituatie (Ecorys, 2022))



In dit voorbeeld groeit de fileomvang in de referentiesituatie ten opzichte van nu. Door een maatregel te nemen kan de filevorming verminderen (projecteffect). Toch kan er meer file op de N247 staan dan op dit moment het geval is.

In deze MKBA kijken we naar de verkeerssituatie in Broek in Waterland in 2040. In 2040 is het autoverkeer verder gegroeid (als gevolg van bevolkingsgroei, woningbouw en groei van werkgelegenheid) maar zijn auto's ook stiller en stoten ze minder emissies uit.

Prijspeil

In een MKBA worden kosten en baten uitgedrukt in constante prijzen van een gekozen basisjaar (in deze studie 2027, het eerste jaar van investering). Daarnaast wordt in een MKBA gewerkt met een vast prijspeil (in deze studie prijspeil 2022). Dit houdt in dat alle kostenberekeningen en waarderingen in prijzen van hetzelfde jaar worden gepresenteerd. Vervolgens worden alleen reële (boven op de inflatie) kostenveranderingen



ten opzichte van dit prijspeil meegenomen, indien hier sprake van is.

In een MKBA wordt gerekend met bedragen inclusief btw. Alle kosten- en batenposten van een MKBA dienen namelijk gewaardeerd te worden in dezelfde prijseenheid. Die prijseenheid is in principe de marktprijs, dus inclusief btw.

Zichtperiode

Infrastructuurprojecten worden voor een zeer lange periode gerealiseerd; als we nu een weg aanleggen verwachten we dat deze lange tijd meegaat. De effecten worden daarom conform de richtlijnen bepaald over een 'oneindige' zichtperiode. In de MKBA is dit vertaald door een levensduur van 100 jaar na ingebruikname te bezien (zie advies in Kader MKBA bij MIRT Verkenningen).

De effecten op lange termijn hebben maar een beperkte invloed op de uitkomsten van een MKBA. Dit komt door de discontering van effecten. Voor de N247 gaan we uit van een start van de investeringen in 2027.

Discontovoet en contante waarde

Om de kosten en baten goed te kunnen vergelijken, worden de verwachte kosten en baten in een MKBA teruggerekend naar

een gekozen basisjaar. Het terugrekenen van toekomstige kosten en baten naar het basisjaar wordt ook wel disconteren genoemd.

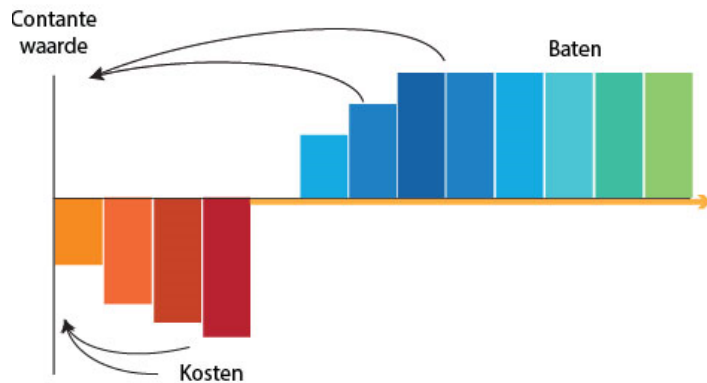
Euro's in de toekomst worden teruggerekend met een vast percentage per jaar. Een ander woord voor dit percentage is de discontovoet. De discontovoet kan worden geïnterpreteerd als een jaarlijkse rendementseis die vanuit maatschappelijk oogpunt aan een publieke investering of aan een publiek project moet worden gesteld. De discontovoet die gehanteerd moet worden in een MKBA is voorgeschreven door de werkgroep discontovoet 2020⁴. Voor verschillende typen effecten moeten verschillende discontovoeten worden aangehouden. Conform de aanbevelingen van de werkgroep hanteren we bij de investerings- en beheer- en onderhoudskosten een discontovoet van 1,6%. Voor de bereikbaarheidseffecten hanteren we een discontovoet van 2,9%. Voor alle andere effecten hanteren we een discontovoet van 2,25%.

Door de projecteffecten te disconteren en de contante waarden te berekenen, worden kosten en baten die in toekomstige jaren vallen goed vergelijkbaar. Onderstaande grafiek geeft een voorbeeld van hoe disconteren werkt.

⁴ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2020/11/10/rapport-werkgroep-discontovoet-2020>



Figuur 2: Relatie contante waarde, kosten en baten (illustratief voorbeeld)
(Ecorys, 2022)



Uitkomsten MKBA

Als de contante waarden van de kosten en die van de baten bekend is, kan de uitkomst van de MKBA op drie manieren gepresenteerd worden:

1. De netto contante waarde (NCW) is het saldo van alle contant gemaakte effecten (de baten minus de kosten). Indien de netto contante waarde hoger is dan nul, is het project vanuit maatschappelijk-economisch perspectief rendabel (en vice versa);

2. De baten-kostenverhouding (BK-verhouding) geeft de verhouding van de baten en kosten van het project weer door de contante baten te delen door de contante kosten. Een project met een baten-kostenverhouding van 1 of hoger is maatschappelijk gezien een rendabel project (en vice versa).
3. Interne rentevoet (IRR) geeft het maatschappelijk rendement van het project weer. De interne rentevoet geeft aan wat het projectalternatief maatschappelijk gezien jaarlijks oplevert na aftrek van de kosten. Dit wordt berekend door te kijken met welk percentage de kosten en baten moeten worden gediscoteerd om op een netto contante waarde van 0 uit te komen in het basisjaar.

Project specifieke input

De MKBA combineert de informatie uit verschillende deelstudies. Voor deze MKBA is gebruik gemaakt van de informatie uit de volgende achterliggende studies.

- Toelichting op de projectalternatieven (Provincie Noord-Holland, 2022)⁵
- SSK-ramingen voor de verschillende varianten, investeringskosten en instandhoudingskosten (Arcadis, dd. 14 oktober 2022)

⁵ <https://onderdoorgangn247biw.pleio.nl/cms/view/8b7d6fc8-f1a3-4584-b81e-bd3a6b72853e/vervolgstudie>



- Luchtkwaliteitstoets (Arcadis, dd. 1 november 2022)
- N247 Broek in Waterland; onderzoek akoestiek (Arcadis, 30 september 2022)
- Simulatie verkeersmodel (Arcadis, dd. 24 oktober 2022)

Conform de voorschriften voor een MKBA is de beschikbare informatie getoetst op plausibiliteit. Hiertoe zijn verschillende sessies gehouden met Arcadis. Waar nodig zijn bij de effectbeoordeling aannames gedaan op basis van ervaringen elders. Diverse effecten worden conform de richtlijnen aan de hand van kengetallen in kaart gebracht. Zie de toelichting verderop in deze studie.

Varianten

Dit hoofdstuk beschrijft de toekomstige situatie van de N247 ter hoogte van Broek in Waterland voor de referentiesituatie en de projectalternatieven. Het verschil tussen de referentiesituatie en de projectalternatieven staat in het vervolg van de studie centraal. Voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven, inclusief visualisaties, verwijzen wij u naar <https://onderdoorgangn247biw.pleio.nl>

Referentiesituatie

Bij de referentiesituatie gaat het om de meest waarschijnlijke situatie die optreedt zonder investeringen in de N247 ter hoogte van Broek in Waterland. Momenteel is er sprake van 2x1 rijstroken op de N247 en mag het verkeer bij Broek in Waterland maximaal 50km/uur rijden.

Op korte termijn zijn buiten de kern Broek in Waterland doorstromingsmaatregelen op de N247 voorzien. Het gaat om maatregelen bij de A10, bij Het Schouw (o.a. onderdoorgang voor busverkeer) en bij Monnickendam. Deze maatregelen zijn onderdeel van de referentiesituatie in de MKBA. We gaan er daarmee vanuit dat andere knelpunten op de N247 zijn verholpen, voordat maatregelen bij Broek in Waterland worden genomen.

Variant 1: bovengrondse variant

In deze variant worden het kruispunt Eilandweg, de hefbrug en de langzaam verkeerverbindingen aangepast en worden

verkeerspleinen aan de N247 toegevoegd. De N247 heeft in deze variant 2x1 rijstrook en de maximumsnelheid is 50 km/u. Het realiseren van deze variant vraagt naar schatting een periode van één jaar.

Het kruispunt Eilandweg wordt in zuidelijke richting verbeterd door een bypass voor het doorgaande autoverkeer en een aparte uitvoegstrook voor het afslaande autoverkeer aan te leggen. Ook wordt er een aparte busstrook tussen Het Schouw en de Eilandweg aangelegd, zodat bussen niet tussen het overige verkeer voor verkeerslichten moeten wachten. De hefbrug wordt vervangen en verbreed, zodat bussen en vrachtwagens elkaar tegelijkertijd kunnen passeren. Dit is in de huidige situatie niet mogelijk. Onder de hefbrug wordt een tweede verbinding voor langzaam verkeer aangebracht (figuur 3). Daarnaast wordt de huidige langzaam verkeerverbinding in het centrum aangepast (figuur 4). Beide langzaam verkeerverbindingen krijgen een apart voet- en fietspad.

Figuur 3: impressie hefbrug, langzaam verkeerverbinding en verkeerspleintjes (provincie Noord-Holland, 2022)





Om het invoegen op de N247 vanaf de Broekermeerdijk en de Dorpsstraat (in de spits) te vereenvoudigen, worden verkeerspleinen aangelegd.

Figuur 4: impressie dorpspleintjes en langzaam verkeersverbinding in het centrum (provincie Noord-Holland, 2022)



Variant 2, 3 en 4: ondergrondse varianten

Naast de bovengrondse variant zijn er twee ondergrondse varianten uitgewerkt en een subvariant. In de twee hoofdvarianten wordt een onderdoorgang aangelegd voor doorgaand verkeer, waarbij het verkeer via een aquaduct onder de Broekervaart doorrijdt. Ter hoogte van de huidige langzaamverkeer-tunnel komt een gesloten deel zodat er op het

maaveld ruimte ontstaat om een ruimtelijke verbinding tussen beide delen van het dorp te creëren. In een eerdere studie is een mogelijke invulling met groen of bijvoorbeeld nieuwbouw verkend. Lokaal verkeer, OV en fietsers maken gebruik van deze nieuwe bovengrondse ruimte. De verkeerssituatie met een onderdoorgang in de N247 nabij Broek in Waterland is hieronder gevisualiseerd (figuur 5). De onderdoorgang krijgt in alle ondergrondse varianten 2x1 rijstrook voor het reguliere weg- en vrachtverkeer.

Figuur 5: impressie ondertunneling N247, zicht vanaf zuidwesten (provincie Noord-Holland, 2022)





Aan beide kanten van Broek in Waterland zijn er voor het in- en uitvoegende verkeer (het lokale verkeer) aparte in- en uitvoegstroken. De Dorpsstraat en Nieuwland sluiten aan op de nieuwe maaiveldsituatie.

Dankzij de onderdoorgang ontstaat er in het centrum van Broek in Waterland bovengronds ruimte voor groen, ontmoetingsplekken en/of horeca. De weg voor lokaal verkeer, OV en fietsers wordt ook bovengronds afgewikkeld en heeft een maximumsnelheid van 30km/u. Ook de bus stopt hier.

In variant 2 wordt voor de onderdoorgang uitgegaan van 2×1 rijstrook met busvervoer op dezelfde rijstrook als het overige verkeer. Daarnaast wordt aan de zijkanten van de stroken ruimte gereserveerd voor vluchtstroken (variant: *'onderdoorgang 2×1 vluchtstroken'*). In variant 3 wordt uitgegaan van 2×1 rijstrook met een aparte strook voor busvervoer (variant: *'onderdoorgang 2×1 busstroken'*). De onderdoorgang moet in deze variant iets worden verbreed om ruimte te maken voor de busstroken.

Variant 4 is een subvariant waarbij het gesloten deel aan de noordzijde tot aan de grens van de bebouwde kom wordt verlengd. Deze variant kan worden toegepast bij beide onderdoorgangen. In deze studie is gekozen voor het nemen van de variant met aparte busstroken als uitgangspunt. Met deze verlenging is er geen sprake meer van een onderdoorgang maar van een tunnel. De verbindingswegen van

en naar Monnickendam komen bovenop het verlengde dek te liggen (variant: *'subvariant met verlengde onderdoorgang'*). De exacte locatie is nader te bepalen.

Een visualisatie van variant 3 en variant 4 is opgenomen in onderstaande afbeeldingen (figuur 6). Op deze afbeeldingen is te zien dat in variant 3 de onderdoorgang niet overdekt is ter hoogte van de woningen aan de noordoostzijde van Broek in Waterland en dat hiervan wel sprake is in variant 4. Daarmee wordt in variant 4 ook ruimte vrijgespeeld om de verbindingswegen naar en van de N247 meer naar het midden te verplaatsen, waardoor er ruimte komt voor groen bij de woningen aan de noordzijde van de N247.



Figuur 6: verschil tussen variant 3 (links) en variant 4 (rechts) (Provincie Noord-Holland, 2022)



In alle ondergrondse varianten wordt voor het doorgaande verkeer over de N247 de maximumsnelheid verhoogd van 50 km/u naar 80 km/u. Over een afstand van ongeveer één kilometer gaat de maximumsnelheid daarom omhoog.

Kosten en baten

Dit hoofdstuk behandelt de verschillende maatschappelijke kosten en baten van de projectalternatieven ten opzichte van de referentiesituatie.

Kosten

Aan de kostenkant kent het project gekwantificeerde investeringskosten die nodig zijn om het project te realiseren. Om de maatregelen vervolgens te kunnen blijven gebruiken gedurende de hele looptijd van het project, worden tevens jaarlijkse kosten voor het beheer- en onderhoud opgenomen. Het is belangrijk om op te merken dat de bouwkosten, net als de inflatie, de afgelopen jaren sterk zijn toegenomen. De varianten zijn (mede) daarom duurder om te realiseren dan in 2018 het geval was.

Investeringskosten

De investeringskosten zijn geraamd door Arcadis. De meerkosten voor variant 4 zijn ingeschat op basis van variant 3. In de MKBA zijn de investeringskosten voor de wegvakken (ri. Monnickendam en Schouw) buiten beschouwing gelaten, omdat deze geen oplossend vermogen hebben. In de gevoeligheidsanalyse worden deze wel meegenomen.

Voor de ondergrondse varianten wordt uitgegaan van een bouwtijd van vijf jaar. Van de bovengrondse variant wordt verwacht dat deze in één jaar gerealiseerd kan worden.

Tabel 1: Investeringskosten (bedragen in miljoenen)

Variant	Kosten excl. BTW	Kosten incl. BTW	Contante waarde
Bovengrondse variant	€ 29	€ 35	€ 35
Onderdoorgang 2×1 vluchtstroken	€ 144	€ 174	€ 169
Onderdoorgang 2×1 busbanen	€ 156	€ 188	€ 183
Subvariant verlengde onderdoorgang	€ 196	€ 237	€ 229

Beheer- en onderhoudskosten

De totale kosten om de maatregel gedurende 100 jaar in stand te houden (instandhoudingskosten) zijn geraamd door Arcadis (2022). Deze kosten hebben wij gedeeld door 100, om zo tot een jaarlijks bedrag te komen dat moet worden gereserveerd voor onderhoud. Vervolgens zijn deze kosten opgehoogd met btw. In onderstaande tabel zijn de geraamde jaarlijkse kosten, inclusief btw en gediscoteerd over 100 jaar weergegeven.

Tabel 2: Beheer- en onderhoudskosten (bedragen in miljoenen)

Variant	Jaarlijkse kosten	Contante waarde
Bovengrondse variant	€ 0,16	€ 8
Onderdoorgang 2×1 vluchtstroken	€ 1,00	€ 46
Onderdoorgang 2×1 busbanen	€ 1,01	€ 46
Subvariant verlengde onderdoorgang	€ 1,01	€ 46

Bouwhinder

Om de projectmaatregelen te realiseren zullen het verkeer op de N247 en de bewoners van Broek in Waterland hinder ondervinden in de bouwfase. Deze bouwhinder is naar verwachting beperkt bij de bovengrondse variant. Deze variant kan daarnaast (naar verwachting) binnen één jaar gerealiseerd worden, waarmee de bouwtijd relatief kort is. Voor de



ondergrondse varianten zal de bouwhinder groter zijn. Enerzijds is dit een grotere ingreep waarbij een open bak gegraven moet worden in een uitdagende omgeving. Daarnaast is de bouwtijd in deze variant naar schatting vijf jaar, waardoor de bouwhinder langer aanhoudt. We waarderen het effect van bouwhinder in de bovengrondse variant daarom negatief (-), en de bouwhinder voor de ondergrondse varianten negatiever (- -).

Tabel 3: Bouwhinder

Variant	Effect
Bovengrondse variant	-
Onderdoorgang 2×1 vluchtstroken	- -
Onderdoorgang 2×1 busbanen	- -
Subvariant verlengde onderdoorgang	- -

Baten

Als gevolg van het project ontstaan verkeerseffecten op de N247. Dit zijn bijvoorbeeld reistijdwinsten als gevolg van een betere doorstroming tijdens de spits en als gevolg van de snelheidsverhoging bij de ondergrondse varianten. Daarnaast kan een betere doorstroming leiden tot een verbetering van de robuustheid van het wegennetwerk en ontstaan effecten op verkeersveiligheid. Naast verkeerskundige effecten ontstaan er ook ruimtelijke effecten binnen Broek in Waterland, die samenhangen met uitzicht, vrijgekomen bovengrondse ruimte en geluidshinder.

Effecten op doorstroming tijdens de spits

De verkeerssituatie in 2040 is door Arcadis (2022) gemodelleerd aan de hand van een dynamisch verkeersmodel. Voor een ochtend- en avondspits, op een gemiddelde werkdag, is de verkeersafwikkeling op de N235 en de N247 gesimuleerd in de referentiesituatie en wanneer projectalternatieven gerealiseerd zouden worden. Voor elk van deze scenario's is vervolgens de totale 'vertraging' (in voertuigverliesuren) per spits bestudeerd op het netwerk.

Voor de bovengrondse variant is geprobeerd om de verkeersafwikkeling bij de N247 op een dusdanige manier af te wikkelen dat een verbetering op het netwerk ontstaat. Wanneer het kruispunt bij de Eilandweg wordt aangepast om het verkeer in de ochtendspits beter door te laten stromen, blijkt dat het verkeer in de avondspits slechter doorstroomt (waardoor er per saldo geen verbetering plaatsvindt). Aanpassingen om de avondspits beter door te laten stromen, werken juist negatief door op de doorstroming tijdens de ochtendspits.

Er lijkt daarmee, binnen de huidige wegstructuur van de N247, geen mogelijkheid om de verkeerssituatie in 2040 dusdanig aan te passen dat een bovengrondse variant leidt tot een betere verkeersafwikkeling ten opzichte van de referentiesituatie.

Deze conclusie past bij de MKBA die in 2018 is uitgevoerd. In deze MKBA was er wel een bovengrondse oplossing mogelijk



waarin reistijdwinsten ontstonden. Hierbij was wel aangegeven dat, wanneer het drukker zou worden op de weg, de baten van deze variant snel zouden teruglopen. In de vorige MKBA is de situatie voor 2030 bestudeerd. Omdat we in deze MKBA naar 2040 kijken, klopt dit met conclusie dat een bovengrondse oplossing in 2030 misschien nog wel kan werken, maar in 2040 niet meer toereikend is.

Voor de varianten is de reistijdwinst per voertuig berekend ten opzichte van de referentiesituatie. Voor de subvariant met verlengde onderdoorgang is geen modelberekening gemaakt omdat de verkeerssituatie identiek is aan beide andere varianten. In onderstaande tabel zijn de reistijdwinsten per voertuig voor de ochtend- en avondspits opgenomen: voor verkeer van Monnickendam naar het Schouw in de ochtendspits en voor verkeer van het Schouw naar Monnickendam in de avondspits.

Tabel 4: Reistijdwinst per voertuig (alle voertuigen)

Variant	Ochtendspits, Monnickendam naar het Schouw	Avondspits, het Schouw naar Monnickendam
Bovengrondse variant	0 minuten	0 minuten
Onderdoorgang 2×1 vluchtstroken	-3 minuten	-5 minuten
Onderdoorgang 2×1 busbanen	-3 minuten	-5 minuten
Subvariant verlengde onderdoorgang	-3 minuten	-5 minuten

Uit de verkeersmodellen volgt dat, in de referentiesituatie, een voertuig op het traject Monnickendam naar het Schouw in 2040 ongeveer 7 minuten in de file staat. De andere kant op, in de avondspits, staat een gemiddelde auto 10 minuten in de file in de referentiesituatie. De ondergrondse maatregelen weten de vertraging op de N247 in de spits, in 2040, daarom met bijna 50% te verminderen.

De ondergrondse varianten verschillen op het gebied van doorstroming niet veel van elkaar in reistijdwinst. De aparte busbaan leidt weliswaar tot een verbetering voor de doorstroming van de bus, maar levert voor het algehele verkeer maar een beperkte reistijdwinst op.

Deze reistijdwinsten zijn alleen berekend voor een gemiddelde ochtend- en avondspits op de twee drukste uren. We verwachten dat rondom de twee drukste spitsuren ook vertraging ontstaat in de referentiesituatie. We nemen aan dat op deze momenten de reistijdwinst van de ondergrondse varianten 50% van de reistijdwinst tijdens de drukste spitsuren is. Voor de restdag nemen we aan dat de reistijdwinst als gevolg van een betere doorstroming minimaal is.

Waardering

Om de reistijdeffecten te waarderen, wordt onderscheid gemaakt tussen verschillende reismotieven. Dit omdat de reistijdwaardering (de financiële waarde van reistijdwinst)



verschilt tussen motieven als woon-werkverkeer, zakelijk verkeer en overig verkeer. Dit onderscheid is gemaakt op basis van kengetallen. De contante waarde van de totale resulterende reistijdeffecten per variant zijn weergegeven in onderstaande tabel. Hierin is onderscheid gemaakt tussen het effect op personenauto's en vracht, en het effect op het OV.

Tabel 5: Totale reistijdwinst door betere doorstroming in 2040 en contante waarde

Variant	Reistijdwinst in 2040 (in uren)	Contante waarde (in miljoenen)
Auto en vracht		
Bovengrondse variant	0 uren	€ 0
Onderdoorgang 2×1 vluchtstroken	275.000 uren	€ 165
Onderdoorgang 2×1 busbanen	275.000 uren	€ 167
Subvariant verlengde onderdoorgang	275.000 uren	€ 167
OV		
Bovengrondse variant	0 uren	€ 0
Onderdoorgang 2×1 vluchtstroken	6.000 uren	€ 2
Onderdoorgang 2×1 busbanen	7.500 uren	€ 3
Subvariant verlengde onderdoorgang	7.500 uren	€ 3

Netwerkeffecten

De analyses met het verkeersmodel laten geen verschuiving zien van het verkeer op andere wegen in de buurt (zoals de N235 of de A7) naar de N247. De projecteffecten hebben daarnaast geen effecten op de doorstroming van de N235. We

verwachten daarmee dat de maatregelen geen aanzuigende werking hebben op ander verkeer en dat de doorstroming op andere wegen geen effecten ondervindt van de maatregelen bij Broek in Waterland.

Effecten van snelheidsverhoging bij de onderdoorgangen

Naast een betere doorstroming van het verkeer tijdens drukke momenten (in de spits), ontstaan er ook reistijdwinsten op momenten dat het verkeer niet in de file staat. Als gevolg van een snelheidsverhoging op de N247 (van 50km/u naar 80km/u) kan het traject tussen Het Schouw en Monnickendam sneller worden afgelegd op rustige momenten.

Waar de effecten van de maatregelen op de doorstroming met name ontstaan op momenten dat het druk is op de N247, ontstaan de effecten met betrekking tot de snelheidsverhoging juist op momenten dat het rustiger is. We nemen aan dat het verkeer tijdens drukke spitsmomenten dusdanig vertraagd wordt, dat dit verkeer niet kan profiteren van de snelheidsverhoging (het is te druk om 80 km/u te kunnen rijden).

Tijdens de twee drukste spitsuren (in de ochtend en avond) nemen we daarom aan dat de snelheidsverhoging geen effect heeft. Voor de periode rondom de spits (een uur eerder en een uur later) nemen we aan dat 50% van het verkeer reistijdvoordelen ondervindt als gevolg van de



snelheidsverhoging. Al het andere verkeer buiten de spits en de periode rondom de spits profiteert volledig van de snelheidsverhoging.

Als gevolg van de snelheidsverhoging kan het verkeer over een afstand van 980 meter sneller rijden. Hierdoor wordt per voertuig een reistijdwinst van 26 seconde over het gehele traject behaald. Door deze reistijdwinst te vermenigvuldigen met het aantal voertuigen dat de reistijdwinst ondervindt (tijdens rustige momenten op de N247), wordt het maatschappelijk effect berekend.

Tabel 6: Totale reistijdwinst in 2040 door snelheidsverhoging en contante waarde

Variant	Reistijdwinst in 2040 (in uren)	Contante waarde (in miljoenen)
Bovengrondse variant	0 uren	€ 0
Onderdoorgang 2x1 vluchtstroken	45.000 uren	€ 38
Onderdoorgang 2x1 busbanen	45.000 uren	€ 38
Subvariant verlengde onderdoorgang	45.000 uren	€ 38

Robuustheid van het netwerk

Als gevolg van de maatregelen in de ondergrondse variant neemt de *robustheid van het OV-netwerk* toe. Doordat de doorstroming op de N247 verbetert ondervindt de bus minder vertraging, waardoor de dienstregeling betrouwbaarder wordt.

Omdat de bus bij vertraging op een bepaald traject in veel gevallen ook later zal aankomen bij haltes die niet aan de N247 liggen, slaan deze effecten neer bij alle gebruikers van bussen die in hun route over de N247 rijden.

In de onderdoorgang waarin vluchtstroken worden aangelegd verbetert de doorstroming van de bus beperkt. Voor deze variant wordt dan ook een '+' aangehouden. In de varianten waarin busbanen worden aangelegd profiteert het busverkeer in grotere mate. Op een groter deel van de N247 ontstaat een eigen netwerk voor het OV waardoor de bussen minder invloed ondervinden van het overig verkeer op de N247. Voor deze varianten worden daarom ook twee plusjes aangehouden. Omdat de doorstroming in de bovengrondse variant niet verbeterd, heeft deze variant een neutraal (0) effect op robuustheid van het OV-netwerk.

Doordat de doorstroming op de N247 verbetert, vormt deze route een beter alternatief voor verkeer op het moment dat er elders op het netwerk (zoals de N235 of de A7) vertragingen of hinder ontstaan als gevolg van incidenten (zoals verkeersongelukken of gedurende wegafsluitingen). Het verkeer in Noord-Holland heeft daarmee een beter alternatief op het moment dat er werkzaamheden of ongelukken gebeuren op andere routes. *De robustheid van het (secundaire) netwerk* verbeterd daarom als gevolg van maatregelen op de N247 bij Broek in Waterland.



In alle ondergrondse varianten zijn de doorstromingswinsten voor het auto- en vrachtverkeer vergelijkbaar. We houden daarom voor alle ondergrondse varianten een '+' aan. Omdat de doorstroming in de bovengrondse variant niet verbetert, heeft deze variant een neutraal (0) effect op robuustheid van het secundaire netwerk.

Tabel 7: Effecten op robuustheid

Variant	Robuustheid	Robuustheid
	OV-netwerk	secundair netwerk
Bovengrondse variant	0	0
Onderdoorgang 2×1 vluchtstroken	+	+
Onderdoorgang 2×1 busbanen	++	+
Subvariant verlengde onderdoorgang	++	+

Luchtvervuiling en CO₂-uitstoot

De projectmaatregelen kunnen effect hebben op de uitstoot van schadelijke gassen voor mens en natuur (zoals stikstof en fijnstof) en de uitstoot van CO₂. Deze effecten ontstaan met name wanneer projectmaatregelen leiden tot een toename van verkeer. Omdat uit de verkeersmodellen van Arcadis blijkt dat de maatregelen geen aanzuigende werking hebben op ander verkeer, wordt er per saldo niet meer of minder kilometers over de weg aangelegd.

Omdat er daarmee geen sprake is van een verkeerstoename of -afname, hebben de projectmaatregelen een verwaarloosbaar effect op de CO₂ uitstoot. Mogelijk ontstaat zeer beperkte baten omdat de doorstroming verbetert en auto's daarom minder lang stationair draaien, maar deze effecten zijn verwaarloosbaar. Daarbij moet worden opgemerkt dat auto's in de toekomst vaker duurzaam worden aangedreven (bijvoorbeeld elektrisch), waardoor de CO₂-uitstoot ook in de referentiesituatie zal afnemen.

Voor luchtkwaliteit heeft Arcadis een toets uitgevoerd. Omdat het project geen aanzuigende werking heeft neemt de totale uitstoot van stikstof en fijnstof niet toe. Wel zorgen de ondergrondse varianten ervoor dat een deel van de stikstof en fijnstof in de tunnel blijft 'hangen', waardoor deze in mindere mate neerslaat in omliggende natuurgebieden. Alleen ter plekke van de tunnelmonden zal mogelijk sprake zijn van een lichte verhoging van de concentraties NO₂ en PM₁₀. De verbeterde doorstroming en in mindere mate een eventuele snelheidsverhoging hebben ook een positief effect op de luchtkwaliteit.

We gaan daarom uit dat de projecten een verwaarloosbaar effect hebben op de uitstoot van CO₂ en waarderen dit effect daarom neutraal (0) in alle varianten.



Voor luchtkwaliteit lijkt al met al netto een beperkt positief effect te ontstaan, maar dit effect is niet cijfermatig onderbouwd. Voor de uitstoot van NO₂ en PM₁₀ (luchtkwaliteit) waarderen we de ondergrondse varianten daarom neutraal.

Tabel 8: Effecten op CO₂ en luchtkwaliteit

Variant	CO ₂	Luchtkwaliteit
Bovengrondse variant	0	0
Onderdoorgang 2×1 vluchtstroken	0	0
Onderdoorgang 2×1 busbanen	0	0
Subvariant verlengde onderdoorgang	0	0

Oversteekbaarheid N247

De N247 doorsnijdt in de referentiesituatie het dorp Broek in Waterland. Het is daardoor moeilijk om van de ene kant van het dorp naar de andere kant van het dorp te komen. In de referentiesituatie moet hiervoor gebruik worden gemaakt van een voetgangerstunnel. De bijdrage van de varianten aan de oversteekbaarheid van de N247 is lastig te kwantificeren.

We richten ons bij de beoordeling op de oversteekbaarheid van de N247 voor het langzame verkeer (fietsers en voetgangers). In de bovengrondse variant wordt de oversteekbaarheid voor het langzaam verkeer verbeterd door twee nieuwe ongelijkvloerse verbindingen. De huidige langzaam verkeersverbinding wordt verbreed en er komt een extra verbinding ter hoogte van de tafelbrug. In de ondergrondse

varianten wordt, ten opzichte van de referentiesituatie, een extra langzaam verkeersverbinding gerealiseerd op de rotonde aan de zuidkant van het dorp. Daarnaast wordt de huidige langzaam verkeersverbinding (de voetgangerstunnel) in het centrum bovengronds geplaatst.

Er ontstaan daarmee in de projectvarianten extra verbindingen voor het langzaam verkeer, waardoor de oversteekbaarheid van de N247 verbetert. In de projectalternatieven wordt één extra verbinding toegevoegd ten opzichte van de referentiesituatie, waardoor dit effect in alle varianten wordt beoordeeld met een '+'.

Tabel 9: Effecten op oversteekbaarheid N247

Variant	Effect
Bovengrondse variant	+
Onderdoorgang 2×1 vluchtstroken	+
Onderdoorgang 2×1 busbanen	+
Subvariant verlengde onderdoorgang	+

Bij bovenstaande tabel moet worden opgemerkt dat de effecten van de maatregelen op de verkeersveiligheid voor het langzame verkeer niet zijn opgenomen. Dit wordt in de volgende paragraaf apart besproken.



Verkeersveiligheid

Als gevolg van de maatregelen bij Broek in Waterland ontstaan tevens effecten op verkeersveiligheid. We onderscheiden hierbij effecten op 'langzaam verkeer' (fietzers en voetgangers) en effecten op 'gemotoriseerd verkeer' (motor, auto, vracht, bus).

Voor het *langzame verkeer* geldt dat in de referentiesituatie de huidige fiets- en voetgangerstunnel wordt gehandhaafd. Het langzame en gemotoriseerde verkeer wordt daardoor ongelijkvloers afgewikkeld; ze komen elkaar niet tegen. In de bovengrondse variant wordt deze situatie verbeterd, er komt een tweede verbinding onder de nieuwe tafelbrug en in het centrum komt een comfortabele tunnel terug. De verkeersveiligheid voor het langzame verkeer verbetert daarom in de bovengrondse variant.

Voor de ondergrondse varianten geldt dat het langzame verkeer bovengronds gelijkvloers kruist met het gemotoriseerde verkeer. Omdat er daarom interactie ontstaat tussen het langzame en het gemotoriseerde verkeer, neemt de verkeersveiligheid voor het langzame verkeer in deze varianten af.

Voor het *gemotoriseerde verkeer* geldt dat de aanpassingen bij de tafelbrug en de verkeerspleinen in de bovengrondse variant de verkeersveiligheid verbeteren. Voor de bovengrondse variant wordt daarom een plus opgenomen. In de ondergrondse

varianten verbetert de verkeersveiligheid verder, omdat het doorgaande verkeer op de N247 wordt gescheiden van het verkeer voor Broek in Waterland. Voor de ondergrondse varianten worden daarom twee plusjes opgenomen bij verkeersveiligheidseffecten voor gemotoriseerd verkeer.

Tabel 10: Effecten op verkeersveiligheid

Variant	Langzaam verkeer	Gemotoriseerd verkeer
Bovengrondse variant	+	+
Onderdoorgang 2×1 vluchtstroken	-	++
Onderdoorgang 2×1 busbanen	-	++
Subvariant verlengde onderdoorgang	-	++

Voor het langzame verkeer geldt daarmee dat er meer mogelijkheden zijn om de N247 over te steken (zie effect 'oversteekbaarheid N247'), maar dat deze verbindingen in de ondergrondse varianten minder veilig zijn doordat interactie met het gemotoriseerde verkeer ontstaat.

Invulling bovengrondse ruimte

In de ondergrondse varianten ontstaat ruimte boven de onderdoorgang. Deze ruimte kan worden benut om de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren, door bijvoorbeeld het toevoegen van groen, ontmoetingsplekken en horeca. Het kwantificeren van de effecten van deze gebiedsontwikkeling is lastig, omdat de exacte invulling van de bovengrondse ruimte



vooral nog onbekend is. Daarom zijn de te verwachten ruimtelijk economische effecten gekwantificeerd op basis van potentiële waardeinstijgingen van woningen in Broek in Waterland. De waarde van een woning is – naast de waarde van ‘de stenen’ – gebaseerd op de voorzieningen in de omgeving van deze woning. Zo resulteert een park, horeca of een kanaal in de directe omgeving van een woning in een hogere waarde van woningen ten opzichte van woningen die deze voorzieningen niet hebben.

Om die reden kan de verwachte waardeinstijging van woningen als proxy gebruikt worden om de effecten van de vrijgekomen ruimte te berekenen. Er zijn meerdere studies gedaan naar de relatie tussen woningwaarden en groen-/watervoorzieningen. Omdat de kwaliteit van de vrijgekomen ruimte, hoe deze ook zal worden ingevuld, wordt gekenmerkt door groen en water (de Broekervaart) zijn deze kengetallen gehanteerd.

Een overzicht van de kengetallen van verscheidene studies zijn weergegeven in de bijlage. De kengetallen die zijn gehanteerd in deze studie zijn weergegeven in onderstaande tabel.

Tabel 11: Effecten van vrijgekomen ruimte bij onderdoorgang

Variant	Effect 0 – 50m	Effect 51 – 250m
Bovengrondse variant	n.v.t.	n.v.t.
Onderdoorgang 2x1 vluchtstroken	8%	6%
Onderdoorgang 2x1 busbanen	8%	6%
Subvariant verlengde onderdoorgang	9%	7%

In variant 1 is geen sprake van onderdoorgang en wordt er bovengronds geen extra ruimte vrijgespeeld. Ten opzichte van de referentiesituatie is er daarmee geen extra ruimte beschikbaar. In de ondergrondse varianten met vluchtstroken en busbanen is een percentage van 8% aangenomen voor woningen binnen 0 tot 50 meter van de vrijgekomen ruimte. Een afstand van 0 tot 50 meter is gehanteerd omdat woningen op deze afstand direct grenzen aan de vrijgekomen ruimte. Voor woningen op 51 tot 250 meter afstand van de vrijgekomen ruimte is een verwachte waardeinstijging van 6% verondersteld.

In de subvariant met verlengde onderdoorgang is een iets hoger percentage gehanteerd, omdat het doorgaande verkeer vanaf de omgeving minder goed zichtbaar/hoorbaar is. Daardoor verbetert de aantrekkelijkheid van de vrijgekomen ruimte verder, waardoor het maatschappelijke effect toeneemt.

De bovenstaande kengetallen zijn vermenigvuldigd met de gemiddelde WOZ-waarde van de woningen op 0-50 en 51-250



meter afstand van de vrijgekomen ruimte. De resulterende contante waarde is weergegeven in onderstaande tabel.

Tabel 12: Waardering welvaartseffect vrijgekomen ruimte (effecten in miljoenen)

Variant	Welvaartseffect vrijgekomen ruimte	Contante waarde
Bovengrondse variant	n.v.t.	n.v.t.
Onderdoorgang 2×1 vluchtstroken	€ 9	€ 8
Onderdoorgang 2×1 busbanen	€ 9	€ 8
Subvariant verlengde onderdoorgang	€ 11	€ 10

Geluid

Als gevolg van de varianten ontstaan effecten op het gebied van geluidshinder. Arcadis heeft de geluidshinder per variant in kaart gebracht. In de bovengrondse variant ontstaan beperkte effecten op geluidsoverlast. Per saldo neemt de geluidsoverlast licht af, met name doordat de doorstroming in Broek in Waterland zelf iets verbeterd. De effecten zijn echter zeer beperkt. Voor de volledigheid dient te worden aangegeven dat mogelijke maatregelen om de geluidsoverlast te minderen geen onderdeel uitmaken van deze uitkomsten. Het gaat om de netto-toenames.

De varianten onderdoorgang 2×1 met vluchtstroken en de onderdoorgang 2×1 met busbanen hebben zowel positieve als negatieve effecten op geluidshinder. Locaties die aan de toekomstige bovengrondse ruimte liggen, profiteren in deze

varianten van de onderdoorgang, waardoor de geluidshinder bij deze woningen sterk afneemt. Locaties die meer naar het noordoosten liggen, ondervinden daarentegen een toename van geluidshinder. De tunnel is hier niet meer overdekt, waardoor woningen op deze locaties extra geluidshinder ondervinden ten opzichte van de referentiesituatie. Per saldo ontstaat een positief effect op de geluidsoverlast.

De geluidsbelasting per woning in deze twee ondergrondse varianten is opgenomen in onderstaande afbeelding. De afbeelding presenteert de variant met busstroken. Het effect verschilt minimaal van de variant met vluchtstroken.

Figuur 7: Verschil in geluidsbelasting per locatie (Arcadis, 2022)



In de subvariant met verlengde onderdoorgang wordt het overdekte deel aanzienlijk langer, waardoor de geluidshinder in



het noordoosten van Broek in Waterland afneemt. In deze variant is er voor alle woningen in Broek in Waterland sprake van een afname van geluidshinder ten opzichte van de referentiesituatie.

De geluidshinder is gewaardeerd met de hiervoor beschikbare kengetallen. De effecten voor 2040 per variant en de netto contante waarde over de gehele looptijd zijn weergegeven in onderstaande tabel.

Tabel 13: Effecten op geluidshinder (bedragen in miljoenen)

Variant	Waardering effect geluid in 2040	Contante waarde
Bovengrondse variant	€ 0,01	€ 1
Onderdoorgang 2×1 vluchtstroken	€ 0,02	€ 1
Onderdoorgang 2×1 busbanen	€ 0,02	€ 1
Subvariant verlengde onderdoorgang	€ 0,15	€ 7

Uitzicht op N247 aan N-zijde

De onderdoorgang en naastliggende ontsluitingswegen van en naar Monnickendam hebben een groter ruimtebeslag dan de huidige N247. De groenstrook aan de noordzijde van het dorp, die momenteel het uitzicht vanaf de woningen aan de N247 beschermt, verdwijnt in de ondergrondse variant met vluchtstroken en busbanen. Door de noodzakelijke verbreding van de weg is hier geen ruimte meer voor, waardoor een deel

van de woningen aan de Parallelweg en de Trambaan direct uitkijken op de N247 en de op- en afritten.

Bij de bovengrondse variant en de subvariant met verlengde onderdoorgang blijft de beschikbare ruimte hetzelfde als in de huidige situatie. In deze varianten wordt het uitzicht vanuit deze woningen daarom beschermd door een groenstrook.

Dit effect wordt daarom neutraal gewaardeerd voor deze varianten. Voor de andere ondergrondse varianten wordt dit effect met een kwalitatieve min gewaardeerd.

Tabel 14: Effecten op uitzicht N247 aan N-zijde

Variant	Effect
Bovengrondse variant	0
Onderdoorgang 2×1 vluchtstroken	-
Onderdoorgang 2×1 busbanen	-
Subvariant verlengde onderdoorgang	0

Resultaten

Dit hoofdstuk presenteert de resultaten van de MKBA. De gekwantificeerde effecten worden bij elkaar opgeteld. Voor de besluitvorming moet een afweging worden gemaakt met zowel de gekwantificeerde als niet-gekwantificeerde effecten. Naast de resultaten wordt aandacht besteed aan een aantal gevoeligheidsanalyses.

Resultaten MKBA

In de tabel op de volgende pagina zijn de uitkomsten van de MKBA opgenomen. In de tabel komen de effecten terug zoals ze in de voorafgaande paragrafen zijn beschreven. De tabel biedt in feite daarmee geen nieuwe informatie. Een deel van de effecten is uitgedrukt in euro's. De effecten die niet in euro's konden worden berekend, zijn kwalitatief vertaald in plussen en minnen. Voor de besluitvorming moet een afweging worden gemaakt met zowel de gekwantificeerde als niet-gekwantificeerde effecten.

De in geld gewaardeerde effecten in de tabel zijn weergegeven in de contante waarden. Dit betekent dat het geen jaarlijkse effecten zijn, maar een optelsom over de zichtperiode van de MKBA. De resulterende uitkomsten worden weergegeven in de netto contante waarde (het verdisconteerde saldo van kosten en baten) en de baten-kostenverhouding. Voor een toelichting hierop verwijzen we naar hoofdstuk 2.

Voor de [bovengrondse variant](#) laten de MKBA-resultaten zien dat de NCW negatief is, met een resultaat van - € 43 miljoen. Hierbij moet wel worden opgemerkt dat deze variant (buiten de bouw hinder) geen negatieve effecten kent ten opzichte van de referentiesituatie. Op het gebied van verkeersveiligheid voor het langzame verkeer scoort hij juist beter dan de andere varianten.

Voor de [onderdoorgang 2×1 met vluchtstroken en de onderdoorgang 2×1 met busstroken](#) valt op dat de effecten goed vergelijkbaar zijn. De variant met aanliggende busstroken is iets duurder, maar leidt ook tot hogere baten voor doorstroming van het verkeer (met name voor het OV). Ook scoort deze variant beter op effecten op de robuustheid van het OV. Als we alleen kijken naar de gekwantificeerde effecten scoort de variant met vluchtstroken positief in de MKBA en de variant met busbanen negatief. De lichte verbetering in de doorstroming bij de variant met busbanen en een betrouwbaarder netwerk voor het OV wegen (rekenkundig) niet op tegen de extra kosten voor de tunnel.

De [subvariant met verlengde onderdoorgang](#) is de duurste variant. De positieve effecten in deze variant, ten opzichte van de andere varianten met een onderdoorgang, zijn vooral van lokaal belang. Deze variant leidt met name tot extra baten op het gebied van (de waardering van) de vrijgekomen ruimte en de effecten op geluidshinder.



Contante waarden, in miljoenen Prijspeil juli 2022	Bovengrondse Variant	Onderdoorgang 2×1 Vluchtstroken	Onderdoorgang 2×1 Busstroken	Subvariant met verlengde onderdoorgang
<i>Kosten</i>				
Investeringskosten	-€ 35	-€ 169	-€ 183	-€ 229
Onderhoudskosten	-€ 8	-€ 46	-€ 46	-€ 46
Bouw hinder	-	--	--	--
<i>Baten</i>				
Betere doorstroming auto+vracht	0	€ 165	€ 167	€ 167
Betere doorstroming OV	0	€ 2	€ 3	€ 3
Effect snelheidsverhoging op N247 (80km/h)	0	€ 38	€ 38	€ 38
Robuust OV-netw erk	0	+	++	++
Robuust secundair netw erk	0	+	++	++
CO ₂	0	0	0	0
Luchtvervuiling	0	0	0	0
Oversteekbaarheid N247	+	+	+	+
Verkeersveiligheid langzaam verkeer	+	-	-	-
Verkeersveiligheid gemotoriseerd verkeer	+	++	++	++
Invulling bovengrondse ruimte	0	€ 8	€ 8	€ 10
Geluid	€ 1	€ 1	€ 1	€ 7
Uitzicht op N247 aan N-zijde	0	-	-	0
Totale kosten	-€ 44	-€ 215	-€ 229	-€ 276
Totale baten	€ 1	€ 215	€ 217	€ 225
Netto contante waarde	-€ 43	€ 0	-€ 12	-€ 50
BK-verhouding	0,0	1,0	0,9	0,8
Interne rentevoet		3,3%	3,1%	2,4%



Gevoeligheidsanalyses

Er zijn vijf gevoeligheidsanalyses uitgevoerd.

1. De hoogte van de investeringskosten. We hebben doorgerekend in hoeverre de resultaten veranderen wanneer de investeringskosten 25% hoger of 25% lager liggen.
2. Het prijspeil. De prijzen zijn sinds 2018 sterk gestegen. In deze gevoeligheidsanalyse rekenen we door wat er gebeurt als de prijzen verder stijgen of wanneer de prijzen dalen tot het niveau van 2018.
3. De gehanteerde discontovoet. Conform de aanbevelingen van de werkgroep discontovoet uit 2020 wordt tevens een lagere en hogere discontovoet aangehouden.
4. De investeringsraming. In deze vierde gevoeligheidsanalyse worden alle kosten voor wegvakken tussen Monnickendam en het Schouw in de analyse meegenomen. In de MKBA resultaten op de vorige pagina worden alleen maatregelen meegenomen die op de N247 bij Broek in Waterland plaatsvinden.
5. Verminderd autogebruik als gevolg van thuiswerken (nasleep coronapandemie).

Gevoeligheidsanalyse 1: andere investeringskosten

In deze gevoeligheidsanalyse zijn de investeringskosten met 25% verhoogd en 25% verlaagd. De resultaten zijn opgenomen in onderstaande tabel. Hierbij is, ten behoeve van de

leesbaarheid van de tabel, alleen de baten-kostenverhouding opgenomen.

Tabel 15: Uitkomsten gevoeligheidsanalyse 1: investeringskosten

Variant	MKBA	25% lagere	25% hogere
	Resultaat	kosten	kosten
Bovengrondse variant	0,0	0,0	0,0
Onderdoorgang 2×1 vluchtstroken	1,0	1,3	0,8
Onderdoorgang 2×1 busbanen	0,9	1,3	0,8
Subvariant verlengde onderdoorgang	0,8	1,1	0,7

Uit de eerste gevoeligheidsanalyse blijkt dat de resultaten van de bovengrondse varianten gevoelig zijn voor verandering in de investeringskosten; bij hogere kosten heeft geen enkele variant een BK-verhouding van boven de 1, bij lagere kosten hebben juist alle varianten een BK-verhouding van boven de 1. De ondergrondse variant is ongevoelig voor wijzigingen in de investeringskosten; de resultaten veranderen niet.

Gevoeligheidsanalyse 2: ander prijspeil

In deze gevoeligheidsanalyse is bekeken welke effecten een daling of (verdere) stijging van prijzen heeft op de MKBA-uitkomsten. Bij een daling zijn we uitgegaan van prijspeil 2018 (GWW en CPI), bij een stijging zijn we uitgegaan van een verdere groei van een stijging van prijzen in de komende jaren met dezelfde groei als in de afgelopen jaren (inclusief dit jaar) het geval was.



De resultaten zijn opgenomen in onderstaande tabel. Hierbij is, ten behoeve van de leesbaarheid van de tabel, alleen de baten-kostenverhouding opgenomen.

Tabel 16: Uitkomsten gevoeligheidsanalyse 2: prijspeil

Variant	MKBA	Lager	Hoger
	Resultaat	prijspeil	prijspeil
Bovengrondse variant	0,0	0,0	0,0
Onderdoorgang 2×1 vluchtstroken	1,0	1,3	0,8
Onderdoorgang 2×1 busbanen	0,9	1,3	0,8
Subvariant verlengde onderdoorgang	0,8	1,1	0,7

Opmerkelijk genoeg resulteert gevoeligheidsanalyse 2 in dezelfde uitkomsten als gevoeligheidsanalyse 1. De resultaten van de MKBA lijken dus (min of meer) even gevoelig voor wijzigingen in het prijspeil, als voor wijzigingen in de investeringskosten.

Gevoeligheidsanalyse 3: andere discontovoeten

In hoofdstuk 2 is toegelicht dat verschillende kosten en baten een andere discontovoet kennen. De werkgroep die de discontovoeten voorschrijft geeft een aanbeveling om de discontovoeten in een gevoeligheidsanalyse te verhogen en te verlagen met +/- 0,4 procentpunt. Deze analyse is uitgevoerd.

De resultaten zijn opgenomen in onderstaande tabel. Hierbij is, ten behoeve van de leesbaarheid van de tabel, alleen de baten-kostenverhouding opgenomen.

Tabel 17: Uitkomsten gevoeligheidsanalyse 3: discontovoeten

Variant	MKBA	Lagere	Hogere
	Resultaat	disconto	disconto
Bovengrondse variant	0,0	0,0	0,0
Onderdoorgang 2×1 vluchtstroken	1,0	1,1	0,9
Onderdoorgang 2×1 busbanen	0,9	1,0	0,9
Subvariant verlengde onderdoorgang	0,8	0,9	0,7

De resultaten van deze gevoeligheidsanalyse laten zien dat bij een lagere discontovoet ook de onderdoorgang met busbanen een positieve BK-verhouding kent. Bij een hogere discontovoet heeft geen enkele variant een BK-verhouding van groter dan 1.

Gevoeligheidsanalyse 4: kostenraming incl. wegvakken

In deze laatste gevoeligheidsanalyse is een kostenraming inclusief wegvakken buiten Broek in Waterland opgenomen (over het gehele traject tussen Monnickendam en het Schouw). De kostenraming ligt daarmee grofweg € 40 tot € 50 miljoen (inclusief btw) hoger.



Tabel 18: Uitkomsten gevoeligheidsanalyse 4: kostenraming incl. wegvakken

Variant	MKBA	Raming inclusief
	Resultaat	wegvakken
Bovengrondse variant	0,0	0,0
Onderdoorgang 2×1 vluchtstroken	1,0	0,8
Onderdoorgang 2×1 busbanen	0,9	0,8
Subvariant verlengde onderdoorgang	0,8	0,7

Uit deze gevoeligheidsanalyse volgt dat, wanneer de kostenraming inclusief wegvakken wordt verwerkt in de MKBA, alle varianten een BK-verhouding van lager dan 1 kennen.

Gevoeligheidsanalyse 5: lange termijneffecten corona

De laatste gevoeligheidsanalyse heeft betrekking op een veranderend mobiliteitsgedrag als gevolg van het toegenomen thuiswerken door de coronapandemie. Alhoewel het na het opheffen van (alle) coronabeperkingen weer snel drukker is geworden op de weg, is niet uit te sluiten dat er op langere termijn meer thuisgewerkt zal worden.

De grootste baten in deze MKBA zitten in een verbeterde doorstroming van verkeer tijdens de spits. Filevorming op de weg kent een niet-lineair karakter. Dat wil zeggen dat bij een afname van verkeer tijdens de spits met 5% het aantal files niet ook met 5% afneemt.

Uit een analyse van PBL (2021)⁶ blijkt dat een afname van 1% in autokilometers leidt tot een afname van voertuigverliesuren met 3 á 4%. Tijdens corona daalde het aantal autokilometers met 20%, maar daalde het aantal files met 70%.

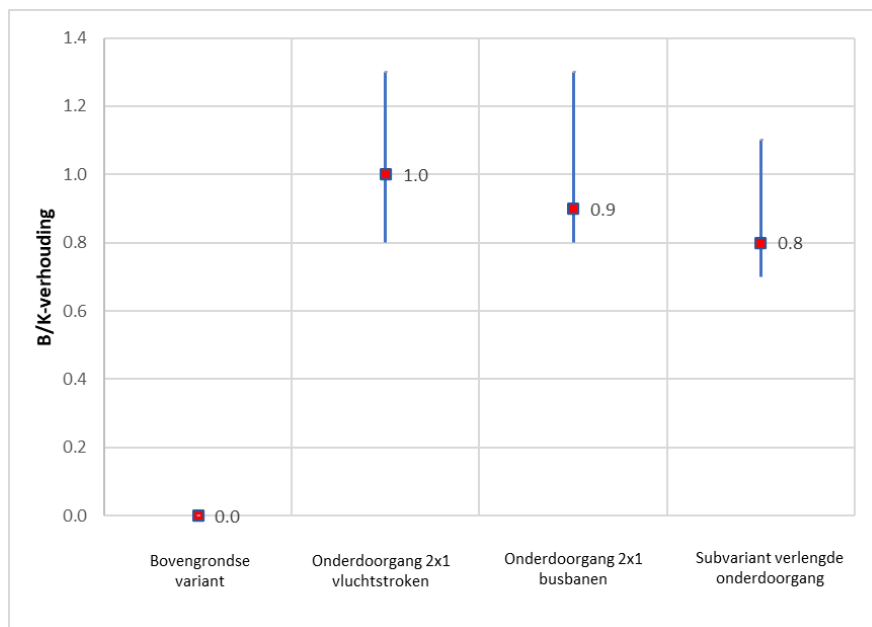
Wanneer meer mensen besluiten om thuis te werken, kan het knelpunt dat ontstaat bij Broek in Waterland in de referentiesituatie minder worden. Wanneer het aantal autokilometers daalt met 5%, dan kan de vertraging op de N247 afnemen met wel 20%.

Omdat het doorstromingsprobleem in dat geval kleiner wordt in de referentiesituatie, zullen de effecten die optreden bij maatregelen ook kleiner zijn. De noodzaak tot ingrijpen, en daarmee de maatschappelijke baten die samenhangen met de projectvarianten, zal in dat geval kleiner worden. Dit leidt tot minder goede MKBA resultaten.

Bij de bovenstaande analyse moet worden opgemerkt dat het nog maar de vraag is in hoeverre het rustiger zal worden op de weg. Momenteel is het op veel plekken al drukker dan voor de coronapandemie.

⁶ <https://www.pbl.nl/sites/default/files/downloads/pbl-2021-thuiswerken-en-de-gevolgen-voor-wonen-werken-en-mobiliteit.pdf>

Figuur 8: Overzicht baten-kosten verhoudingen (basis uitkomst MKBA en gevoeligheidsanalyses)



Figuur 8 geeft een overzicht weer van het bereik van de baten-kosten verhoudingen voor de verschillende varianten. De rode marker is de basisuitkomst van de MKBA, de blauwe lijn geeft het bereik weer van de gevoeligheidsanalyses.



Bijlage

De bijlage bestaat uit een overzicht van de waarde­stijging van woningen als gevolg van groen en blauw. Om consistentie met de MKBA uit 2018 te behouden (in methode en aannames) is in deze MKBA gebruik gemaakt van dezelfde bronnenlijst als in 2018

Tabel 19: Kengetallen relatie woningwaarde en omgevingsfactoren

Categorie	Kengetal	Bron
uitzicht op groenlijn	5% waarde­stijging	Min. LNV (2006-N18) WUR (1997)
Uitzicht op park/waterplas	8% waarde­stijging	Min. LNV (2006-N18) WUR (1997)
Nabijheid park/waterplas	6% waarde­stijging	Witteveen & Bos (2012a) Min LNV (2006-N18) WUR (1997)
Grenzend aan kanaal	12% waarde­stijging	Min. LNV (2006-N17) WUR (1997)
Verbetering kwaliteit openbaar groen	7% waarde­stijging	CROW (2012)
Park dichtbij	6% waarde­stijging	Luttik. 2000
Uitzicht op park	8% waarde­stijging	Luttik. 2000
Water (meer) in de buurt	7% waarde­stijging	Luttik. 2000
Uitzicht op water	10% waarde­stijging	Luttik. 2000
Huis grenzend aan water	11% waarde­stijging	Luttik. 2000

**EVALUATIE VERVOLGSTUDIE
ONDERDOORGANG N247 BROEK IN
WATERLAND
LEREN VAN CO-CREATIE**

Versie 3.0 / 11 januari 2023



VINU.
ruimtelijke realisten

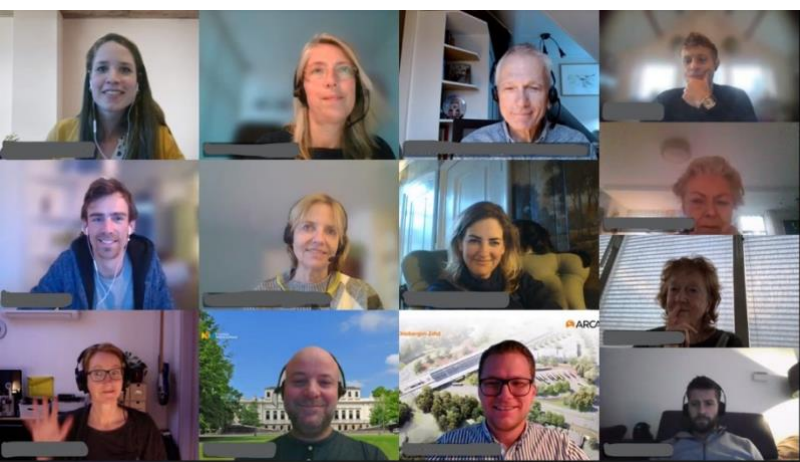
**EVALUATIE VERVOLGSTUDIE ONDERDOORGANG
N247 BROEK IN WATERLAND
LEREN VAN CO-CREATIE**

11 januari 2023

Versie: 3.0

COLOFON

Opdrachtgever	Provincie Noord-Holland Bram Derix
Dossiernummer	21006
Auteurs	Maarten van Oosterom, Joris Tensen
Interne controle	Maja Bosch



INHOUDSOPGAVE

MANAGEMENTSAMENVATTING	5
1. INLEIDING	6
1.1 Doel van de evaluatie.....	6
1.2 Aanpak evaluatie	8
1.3 Context en voorgeschiedenis.....	7
1.4 Leeswijzer.....	9
2. BEVINDINGEN CO-CREATIEPROCES STUDIEFASE ONDERDOORGANG N247	10
2.1 Aanpak.....	10
Bevindingen - Aanpak.....	11
Aanbevelingen - Aanpak.....	13
2.2 Organisatie co-creatie en communicatie	14
Bevindingen - Organisatie.....	15
Aanbevelingen - Organisatie	16
2.3 Samenwerking.....	17
Bevindingen – Samenwerking	17
Aanbevelingen – Samenwerking.....	18
2.4 Resultaat.....	19
Bevindingen - Resultaat.....	20
Aanbevelingen – Resultaat.....	21
Bijlage: Verslagen interviews.....	22

MANAGEMENTSAMENVATTING

Evaluatie co-creatie vervolgstudie onderdoorgang N247 Broek in Waterland

Sinds 2015 werken de provincie Noord-Holland en de Dorpsraad Broek in Waterland in co-creatie aan de toekomst van de N247 door het dorp Broek in Waterland, een belangrijke doorgaande provinciale weg die Broek in Waterland letterlijk in twee helften snijdt. Samen proberen de provincie en de Dorpsraad een antwoord te geven op de vraag: hoe kan een ontwerp van een onderdoorgang van de N247 bij Broek in Waterland zowel bijdragen aan de regionale bereikbaarheid als aan de leefbaarheid in het dorp Broek in Waterland?

Samenwerking in co-creatie bij een groot infrastructureel project als dit is uniek in Nederland. Er zijn weinig voorbeelden waarbij inwoners zo intensief en gelijkwaardig samenwerken met een provinciale overheid bij het zoeken naar een oplossing. De provincie en de Dorpsraad willen graag leren van dit proces, voor zowel toekomstige projectfasen van de N247 als andere projecten.

VINU heeft in opdracht van de provincie en de Dorpsraad een evaluatie uitgevoerd naar de co-creatie tijdens de vervolgstudie onderdoorgang N247. Het rapport beschrijft aan de hand van de Aanpak, de Organisatie en Communicatie, de Samenwerking en het Resultaat een groot aantal bevindingen en aanbevelingen. Een belangrijke bevinding is dat dankzij de co-creatie een resultaat is bereikt dat in een traditioneel planproces niet was bereikt.

De bevindingen en aanbevelingen worden in het rapport toegelicht en staan samengevat in onderstaand figuur.

Aanbevelingen co-creatie

01

Aanpak

1. Check of aanpak in co-creatie past en wenselijk is.
2. Organiseer voldoende middelen (tijd en geld) voor co-creatie en hou rekening met de grote (vrijwillige) tijdsinvestering van burgers.
3. Houd in aanpak rekening met het onverwachte en organiseer aanpassingsvermogen.



03

Samenwerking

7. Investeer in goede onderlinge verhoudingen en zorg voor vertrouwen en continuïteit in de samenwerking.
8. Investeer en organiseer betrokkenheid van het politiek bestuur bij co-creatie.
9. Vraag commitment op samenwerkingsafspraken en leg deze vast.
10. Durf snel in te grijpen als samenwerking niet goed gaat.



02

Organisatie en communicatie

4. Zorg voor continuïteit in deelnemers aan co-creatie.
5. Zorg voor gezagvolle, liefst onafhankelijke, procesleiding van co-creatieprocessen.
6. Investeer voortdurend in procesduidelijkheid.



04

Resultaat

11. Zorg voor een mate van flexibiliteit in het formuleren van een resultaat van co-creatie.
12. Investeer in hoge kwaliteit van visualisatie van ontwerpvarianten.



Checklist co-creatie



- Gezamenlijk onderkend probleem met verschillende, ogenschijnlijk tegenstrijdige belangen?
 - Sterk lokaal (leefbaarheids)belang?
 - Grote lokale maatschappelijke betrokkenheid?
- Lokale trekkers die leiderschap tonen, partijen verbinden en namens grote groep kunnen spreken?
- Bereidheid om langdurig samen te investeren in planontwikkeling met (vrijwillige) tijdsinvestering?

1. INLEIDING

“Co-creation is being there, on equal ground for mutual benefit” (Maurice van Rooyen)

Al bijna zeven jaar werken de Provincie Noord-Holland (hierna: provincie) en de Dorpsraad Broek in Waterland (hierna: Dorpsraad) in co-creatie aan een complex vraagstuk: de toekomst van de N247 door het dorp Broek in Waterland. Deze provinciale weg snijdt het dorp letterlijk in twee helften. Tegelijkertijd is de N247 een belangrijke weg voor de bereikbaarheid van de regio Waterland. Hoe kan een nieuw ontwerp van de N247 zowel bijdragen aan de regionale bereikbaarheid als de leefbaarheid in het dorp Broek in Waterland verbeteren? Op deze vraag proberen de Dorpsraad en de provincie samen een antwoord te geven.

Samenwerking in co-creatie bij een groot infrastructureel project als dit is uniek in Nederland. Er zijn weinig voorbeelden waarbij een inwoners zo intensief en gelijkwaardig samenwerken met een provinciale overheid bij het zoeken naar een oplossing die recht doet aan alle belangen.

In 2021 en 2022 hebben de provincie en de Dorpsraad in co-creatie een verdiepende ontwerpstudie laten uitvoeren naar de maakbaarheid en haalbaarheid van een mogelijke onderdoorgang van de N247 in Broek in Waterland. Het doel van deze ontwerpstudie was om met deze nadere uitwerking tot een bestuurlijke keuze te komen over de gewenste inrichting van de N247 bij Broek in Waterland.

De provincie heeft VINU gevraagd om deze evaluatie uit te voeren en hierbij qua werkwijze aan te sluiten bij de evaluatie die VINU uitvoerde in een eerdere ontwerpfasen (2018). De drie belangrijkste lessen uit deze evaluatie zijn door de provincie en de Dorpsraad ter harte genomen in het bepalen van de aanpak van deze vervolgstudie, te weten:

1. Baken de opdracht goed af en schep met elkaar vooraf duidelijkheid over de kaders, randvoorwaarden en uitgangspunten. Daarbinnen kunnen partijen met elkaar alle ruimte benutten voor het ontwerpend onderzoek.
2. Samenwerking is alleen mogelijk als sprake is van gelijkwaardigheid, openheid en vertrouwen tussen alle deelnemers.
3. *Joint fact finding*: het gezamenlijke onderzoek naar de feiten, waarbij partijen het eens zijn over de opgaven, de aanpak en de resultaten, legt de basis voor conclusies en draagvlak.

1.1 Doel van de evaluatie

De provincie wil, net als de vorige studiefase, het co-creatieproces (de samenwerking tussen de provincie en de Dorpsraad) voor de uitwerking evalueren. Inzichten uit deze evaluatie kunnen de samenwerking bij de verdere planuitwerking van de N247 verbeteren. Ook is het doel dat de bevindingen en aanbevelingen uit dit rapport gebruikt worden bij andere projecten waar wordt overwogen in co-creatie samen te werken. Dit rapport biedt hier handvatten, lessen en aanbevelingen voor.

1.2 Context en voorgeschiedenis

Voorgeschiedenis

De N247 is een provinciale weg die de A10 (Amsterdam) en de A7 (Hoorn) met elkaar verbindt. De weg gaat dwars door het dorp Broek in Waterland en snijdt het dorp letterlijk in twee dorps helften. Toen de provincie in 2014 met een voorstel kwam voor een bovengrondse herinrichting van de N247, kwam de Dorpsraad Broek in Waterland in actie. De Dorpsraad zet zich sindsdien in voor een ‘waardige en robuuste’ oplossing voor de N247 door Broek in Waterland.

De Dorpsraad heeft in 2015 (door middel van *crowdfunding*) een eerste onderzoek naar een onderdoorgang laten uitvoeren door Witteveen en Bos. En sinds 2016 werken de Dorpsraad en de provincie in co-creatie samen aan het maken van een haalbaar en maakbaar plan voor de N247 in Broek in Waterland. In de eerste ontwerpstudie, die van 2016 tot en met 2018 liep, zijn verschillende varianten van een onderdoorgang verder uitgewerkt en met elkaar vergeleken.

In het coalitieakkoord van de provincie (2019-2022) is de onderdoorgang als inspanningsverplichting opgenomen. De Stuurgroep van Bereikbaarheid Waterland¹ heeft op 10 oktober 2019 besloten de vervolgstudie naar een onderdoorgang op te nemen in het programma van Bereikbaarheid Waterland. Om tot bestuurlijke besluitvorming te komen over een voorkeursvariant voor realisatie, dienden de bestaande ontwerpen meer in detail te worden onderzocht. Het ging met name om de technische inpasbaarheid en de financiën ervan. Deze ontwerpstudie startte - opnieuw in co-creatie tussen de provincie en de Dorpsraad - in maart 2021 en is het onderwerp van de voorliggende evaluatie.

Wat is co-creatie?

Co-creatie (of coproductie) is een term die wordt gebruikt wanneer wordt gesproken over (nieuwe) vormen van betrokkenheid van burgers bij overheidsbeleid of -projecten. Co-creatie is een vorm van samenwerking tussen overheid en burgers waaraan mensen deelnemen vanuit verschillende achtergronden met diverse talenten en in diverse rollen, waarbij wordt gezocht naar oplossingen voor complexe uitdagingen. In de bestuurskundige literatuur² wordt co-creatie vaak gedefinieerd als de op één-na-hoogste trede van de participatieladder.

¹ De stuurgroep Bereikbaar Waterland bestaat uit bestuurders van de provincie Noord-Holland, de Vervoerregio Amsterdam en de gemeenten Waterland, Purmerend, Edam-Volendam en Amsterdam.

² Zie bijvoorbeeld het boek: *Lokale interactieve beleidsvorming: Een vergelijkend onderzoek naar de consequenties van interactieve beleidsvorming voor het functioneren van de lokale democratie*. Auteurs: Edelenbosch, J en Monnikhof, R. 2001. Utrecht. Uitgeverij LEMMA BV.

Tabel 1 - participatieladder, naar Edelenbos en Monnikhof (2001).

Meebeslissen	Politiek en bestuur laten de ontwikkeling van, en de besluitvorming over het beleid over aan betrokkenen, waarbij het ambtelijke apparaat een adviserende rol vervult. De politiek neemt de resultaten over, na toetsing aan vooraf gestelde randvoorwaarden.
Coproduceren	Politiek, bestuur en betrokkenen komen gezamenlijk een probleemagenda overeen, waarna gezamenlijk naar oplossingen wordt gezocht. De politiek verbindt zich aan deze oplossingen met betrekking tot de uiteindelijke besluitvorming.
Adviseren	Politiek en bestuur stellen in beginsel de agenda samen, maar geven betrokkenen gelegenheid om problemen aan te dragen en oplossingen te formuleren, waarbij deze ideeën een volwaardige rol spelen in de ontwikkeling van het beleid. De politiek verbindt zich weliswaar aan die volwaardige rol van de ontwikkelde ideeën, maar kan bij de uiteindelijke besluitvorming hiervan (beargumenteerd) afwijken.
Raadplegen	Politiek en bestuur bepalen in hoge mate zelf de agenda, maar zien betrokkenen als gesprekspartner bij de ontwikkeling van beleid. De gespreksresultaten vormen mogelijke bouwstenen voor beleid, maar de politiek verbindt zich niet aan de resultaten die uit de gesprekken voortkomen.
Informeren	Politiek en bestuur bepalen in hoge mate zelf de agenda voor besluitvorming en houden de betrokkenen hiervan op de hoogte. Zij maken geen gebruik van de mogelijkheid om betrokkenen werkelijk input te laten leveren bij de beleidsontwikkeling.

1.3 Aanpak evaluatie

In overleg met de provincie en de Dorpsraad heeft VINU gekozen voor een evaluatie-aanpak die bestaat uit een combinatie van interviews, speeddates en eigen waarnemingen.

Eigen waarnemingen

De aanpak bestond allereerst uit het bijwonen van 15 bijeenkomsten (ateliers, opdrachtgeversoverleggen, werkgroepvergaderingen en informatiebijeenkomsten) en het bestuderen van relevante documenten. Hierdoor heeft VINU de co-creatie als het ware ‘van binnenuit’ meegemaakt. De waarnemingen tijdens deze bijeenkomsten zijn verwerkt in deze evaluatie.

Interviews, speeddates en werksessie

Daarnaast heeft VINU met zes direct betrokkenen bij de co-creatie³ uitgebreid geïnterviewd en tijdens verschillende bijeenkomsten speeddates (korte gesprekken en interviews) gehouden met de betrokken ambtenaren, politici (bestuurders, Raads- en Statenleden), omwonenden en belanghebbenden (ondernemers, organisaties en gebruikers van de N247). De conceptbevindingen zijn vervolgens gedeeld en besproken met de zes meest direct betrokkenen tijdens een digitale werksessie op 14 december 2022. Tijdens deze werksessie zijn concept-bevindingen aangescherpt en geprioriteerd.

³ Geïnterviewd zijn: de Dorpsraad Broek in Waterland, de provincie Noord-Holland, de gemeente Waterland, leden van de werkgroep van de Dorpsraad, Arcadis, gemeente Edam Volendam.

1.4 Leeswijzer

Dit rapport beschrijft de bevindingen van de evaluatie van de co-creatie tijdens de vervolgstudie onderdoorgang N247 die plaatsvond in 2021 en 2022. In het volgende hoofdstuk zijn de bevindingen en aanbevelingen omschreven aan de hand van vier thema's: de gekozen aanpak, organisatie en communicatie, de samenwerking en het resultaat. Steeds wordt begonnen met een korte beschrijving waarna bevindingen en aanbevelingen volgen.



2. BEVINDINGEN CO-CREATIEPROCES STUDIEFASE ONDERDOORGANG N247

2.1 Aanpak



Voor deze vervolgstudie is gekozen voor een aanpak in co-creatie tussen de provincie en de Dorpsraad. De vervolgstudie bouwt voort op een eerdere ontwerpstudie waar, ook in co-creatie tussen de provincie en de Dorpsraad, verschillende mogelijkheden van een onderdoorgang zijn onderzocht op schetsniveau.

Samenwerkingsafspraken

Eind 2016 hebben provincie en Dorpsraad het document '[Samenwerkingsafspraken co-creatie fase onderdoorgang Broek in Waterland \(N247\)](#)' vastgesteld. Dit document geldt onveranderd als basis voor de samenwerking tussen provincie en Dorpsraad in de huidige fase.

Studie gericht op maakbaarheid en haalbaarheid varianten

De aanpak was er bij de start op gericht om twee (eerder bepaalde) varianten van een onderdoorgang te onderzoeken op haalbaarheid en maakbaarheid. Hiervoor zouden technische ontwerpen van twee varianten van de onderdoorgang worden gemaakt, inclusief kostenramingen en een Maatschappelijke Kosten- en Batenanalyse (MKBA). Bij de start van deze vervolgstudie was zicht op financiële dekking van het benodigde investeringsbedrag. De Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland heeft in 2020 commitment gegeven op een investering van ongeveer €90 miljoen, op basis van de eerder uitgevoerde ontwerpstudie (en kostenraming).

Participatiedraaiboek

De belangrijkste afspraken over de aanpak van het planproces en de invulling van co-creatie in deze fase zijn opgenomen in het '[Participatiedraaiboek](#)', gezamenlijk vastgesteld door de provincie, Dorpsraad en Arcadis (het ingenieursbureau dat betrokken was bij deze studiefase). Het draaiboek beschrijft de opzet en inrichting van het participatieproces voor de vervolgstudie. De Dorpsraad trad, samen met de provincie, op als mede-opdrachtgever aan Arcadis. De Dorpsraad gaat expliciet niet over advisering richting het bestuur en de financiën.

Naast co-creatie ook participatie

De inhoudelijke samenwerking met de omgeving, de participatie, verliep via openbare bijeenkomsten en vond plaats op het participatieniveau 'raadplegen' en 'adviseren'. In de eerste maanden werden door Arcadis verschillende bijeenkomsten (ateliers) georganiseerd om 'klanteisen' op te halen bij stakeholders. De sessies werden onderverdeeld in twee thema's: eindsituatie (ontwerp) en de bouwfase. Vanwege Covid-19

werden de eerste bijeenkomsten digitaal georganiseerd. Vanaf het voorjaar van 2022 vonden alle bijeenkomsten weer fysiek plaats.

Extra variant toegevoegd aan vervolgstudie

In december 2021 vond, op initiatief van de Dorpsraad, een belangrijk ontwerpatelier plaats. (dit gebeurde online vanwege de toen geldende COVID afspraken. Tijdens dit atelier werd een eerste visualisatie gedeeld door Arcadis over de grote impact op de leefbaarheid van de beide te onderzoeken varianten van een onderdoorgang voor het noordelijk deel van Broek in Waterland. Hier is de minste fysieke ruimte aanwezig om een onderdoorgang in te passen.

Mede naar aanleiding van de uitkomsten van dit atelier, maar ook door de sterk gestegen realisatiekosten (waardoor er geen zicht meer was op voldoende geld voor de benodigde investering), hebben Gedeputeerde Staten, op advies van de Stuurgroep Bereikbaar Waterland, op 7 juni 2022 het besluit genomen de vervolgstudie gewijzigd af te ronden en één van de twee door een groep direct omwonenden van het noordelijk deel van de N247 aangedragen subvarianten (de verlengde onderdoorgang) mee te nemen als volwaardige variant in de rest van de studie.⁴

Bevindingen - Aanpak

1. **Opgave N247 leent zich voor co-creatie.** De opgave van de N247 in Broek in Waterland leent zich uitstekend voor een aanpak waarbij lokale partijen, zoals in dit geval de Dorpsraad, vanaf het begin nauw betrokken zijn bij de planvorming en -uitwerking van ontwerpstudies, zoals co-creatie. De opgave leent zich goed door de complexe uitdaging om de belangen van een regionale bereikbaarheidsopgave te verbinden met het lokale leefbaarheidsbelang. Door te kiezen voor een aanpak in co-creatie, komen lokale belangen eerder aan het licht en kan ervaringskennis beter worden benut. Dit zorgt voor meer uitwisseling, en er ontstaat ruimte voor nieuwe oplossingen. Burgers zitten namelijk al bij de planvorming aan tafel, en niet pas als er reeds varianten liggen. Het voorliggende resultaat was in een traditioneel georganiseerd planproces niet bereikt.
2. **Ruimte gegeven aan nieuwe oplossingsrichtingen.** Als kansrijke nieuwe oplossingsrichtingen ontstaan in een co-creatieproces is het belangrijk om in het proces ruimte te bieden om deze te onderzoeken (adaptief vermogen). Dat Gedeputeerde Staten, op advies van de Stuurgroep Bereikbaar Waterland, deze ruimte heeft geboden is een belangrijke succesfactor van de aanpak van dit co-creatieproces. De rol van het bestuurlijk opdrachtgeverschap (als kwaliteitsbewaker van het proces) is in dit co-creatieproces erg belangrijk geweest.
3. **Werken in co-creatie betekent vooraf extra investeren in tijd en geld.** Co-creatie betekent per definitie dat meer tijd en geld benodigd is vanwege de zorgvuldigheid van het planproces. Daarnaast betekent co-creatie altijd een zekere mate van onzekerheid over het procesverloop. Ook in dit geval heeft het proces (mede veroorzaakt door covid-19) flink langer (1 jaar langer) geduurd dan vooraf beoogd en zijn de studiekosten fors hoger uitgevallen (twee keer zo hoog) dan vooraf begroot. Deze hogere investering kan zich later meer dan terugverdienen als het op deze manier lukt een oplossing voor een complexe opgave te bereiken die leidt tot een beter beheersbaar project.

⁴ De andere variant die werd aangedragen door inwoners (de variant "klaverblad") voldeed niet aan de eisen en randvoorwaarden van het programma Bereikbaarheid Waterland.

4. **Eerder nieuwe oplossingsrichtingen dankzij co-creatie.** De grote meerwaarde is dat vanuit een co-creatieproces door de openheid van het planproces eerder nieuwe oplossingsrichtingen ontstaan. Dat is ook gebeurd tijdens dit planproces toen in december 2021 als subvariant een verlengde onderdoorgang is ingebracht door een aantal direct omwonenden van de N247.
5. **Het gebruik van de term co-creatie wekt verwachtingen.** Co-creatie vraagt daarom om zeer duidelijke en zorgvuldige procescommunicatie en verwachttingsmanagement over de invulling van het planproces en de ruimte die er is om mee te praten. In deze ontwerpfase lag de focus op de technische uitwerking van twee varianten. Dit had te maken met de lange looptijd van dit project (vanaf 2014) en het opsplitsen van het ontwerpproces in verschillende fases met besluitvorming daartussen. Uit de interviews en gevoerde gesprekken bleek dat bij veel (direct en indirect) betrokkenen het proces onvoldoende duidelijk was en er behoefte was aan een meer 'open gesprek'.
6. **Mede-opdrachtgeverschap als invulling van co-creatie.** Bij de N247 is de keuze gemaakt om de co-creatie vorm te geven tussen slechts twee partijen (de provincie en de Dorpsraad) in de vorm van mede-opdrachtgeverschap. De inbreng en betrokkenheid van andere betrokkenen (belanghebbenden, ondernemers⁵, gebruikers van de N247) kreeg vorm via een meer regulier participatieproces en omgevingsmanagement door Arcadis. De provincie betrok overige projectpartners (betrokken gemeenten⁶ en de Vervoerregio Amsterdam) via een ambtelijke projectgroep. Andere externe belanghebbenden, zoals ondernemers en bewoners uit de regio, namen meer op afstand deel aan de vervolgstudie via de ateliers en inloopbijeenkomsten.
7. **Co-creatie biedt op voorhand geen garanties op draagvlak voor een resultaat of een voorkeursvariant.** Zeker als co-creatie betrekking heeft op een verdiepende, technische ontwerpstudie van een beperkt aantal varianten waarbij grote leefbaarheidsissues spelen. Een goed en zorgvuldig doorlopen planproces kan wel bijdragen aan gezamenlijke kennisontwikkeling (*joint fact finding*), inzicht in en begrip voor de studieresultaten, de gemaakte ontwerp-afwegingen en de verschillende belangen en standpunten.
8. **Forse tijdsinvestering voor vrijwilligers.** Co-creatie in de vorm van mede-opdrachtgeverschap betekende voor de vrijwilligers van de Dorpsraad een forse tijdsinvestering (zowel overdag als in de avonduren) om deel nemen aan een groot aantal ontwerp- en beleidsoverleggen met inhoudelijke experts over veel gedetailleerde technische informatie.
9. **Ingewikkelde combinatie van rollen voor de Dorpsraad.** Aan de ene kant functioneerde de Dorpsraad als mede-opdrachtgever en was hiermee medeverantwoordelijk voor het proces en het resultaat. Aan de andere kant zag de Dorpsraad het als haar taak om in het proces te zorgen voor vertegenwoordiging en inbreng van de verschillende belangen uit het dorp. Het viel op dat een groep inwoners in Broek in Waterland deze twee rollen van elkaar konden onderscheiden. Deze combinatie van rollen is niet bezwaarlijk maar is wel iets om rekening met te houden en goed bewust van te zijn.

⁵ De Gedeputeerde heeft dit zo afgesproken met betrokken ondernemersverenigingen tijdens een gesprek aan het begin van de vervolgstudie. Ondernemers hadden geen interesse actief aan de co-creatie deel te nemen.

⁶ Betrokken gemeenten: Edam-Volendam, Waterland, Amsterdam, Purmerend.

Aanbevelingen - Aanpak

Voor toekomstige projectfasen N247 en voor andere projecten en opgaven waar wordt overwogen een planproces in co-creatie te organiseren volgen uit de bevindingen de volgende aanbevelingen voor de te kiezen aanpak.

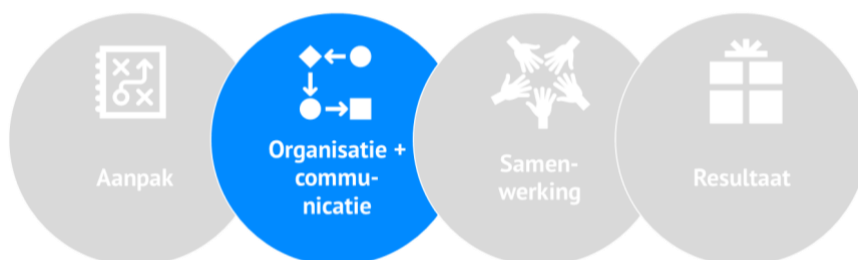
Aanbeveling 1: check of aanpak in co-creatie past en wenselijk is. Past een aanpak in co-creatie bij uw project? Op basis van de bevindingen in de evaluatie van co-creatie in dit project is onderstaande checklist opgesteld. Hoe meer vragen positief beantwoord, hoe beter een aanpak in co-creatie past:

- a. Is er een gezamenlijk onderkend probleem waar verschillende, ogenschijnlijk tegenstrijdige (bijvoorbeeld regionale en lokale) belangen verbonden moeten worden?
- b. Is er een sterk lokaal (leefbaarheids)belang in het geding?
- c. Is er veel lokale maatschappelijke betrokkenheid?
- d. Zijn er lokale trekkers die leiderschap tonen, partijen verbinden en namens een grote groep mensen kunnen spreken?
- e. Is er bereidheid om langdurig met elkaar te investeren in planontwikkeling, met een flinke (vrijwillige) tijdsinvestering?

Aanbeveling 2: Organiseer voldoende middelen (tijd en geld) voor co-creatie. Als u kiest voor een aanpak in co-creatie, reserveer ruim de tijd en budget voor een zorgvuldig proces. Begroot voldoende middelen voor onverwachte wendingen en goede faciliteiten. Houd rekening met de gevraagde grote tijdsinvestering van burgers, die dit in hun vrije tijd doen.

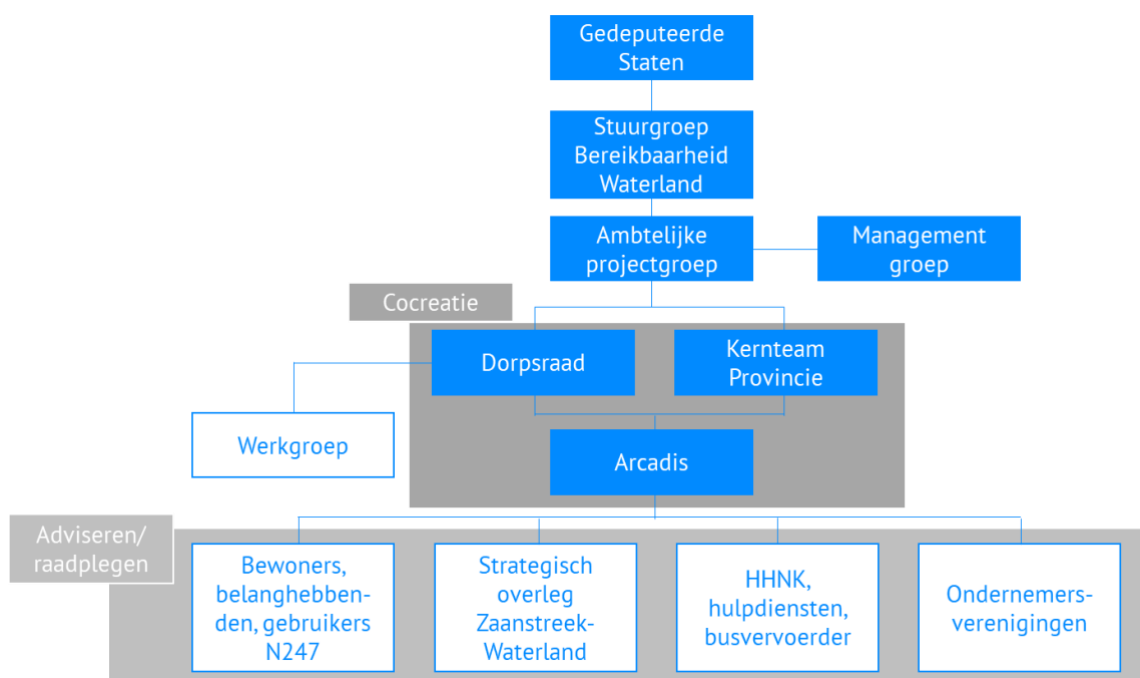
Aanbeveling 3: Houd in aanpak rekening met het onverwachte en organiseer aanpassingsvermogen. Zorg in de procesaanpak voor ruimte om te kunnen anticiperen op onverwachte wendingen, nieuwe inzichten en voortschrijdend inzicht.

2.2 Organisatie co-creatie en communicatie



De organisatiestructuur van deze studiefase staat uitgebreid beschreven in het [participatiedraaiboek](#). Zie kortheidshalve onderstaand organogram van Arcadis.

Figuur 1 - organogram co-creatie N247, uit participatiedraaiboek, Arcadis.



De belangrijkste overleggen vanuit het perspectief van de co-creatie waren het opdrachtgeversoverleg, de ontwerp- en bouwateliers en de werkgroep van betrokken inwoners uit Broek in Waterland, die door de Dorpsraad was ingesteld:

- Opdrachtgeversoverleg. Het opdrachtgeversoverleg was ingesteld als een tweewekelijks overleg tussen de provincie, de Dorpsraad en Arcadis. In dit overleg bespraken zij de voortgang van de studie en maakten zij afspraken over de planning en aanpak. Dit overleg vormde volgens het participatiedraaiboek 'het hart van het co-creatieproces'. Vanaf herfst 2022 heeft dit overleg niet meer plaatsgevonden, en vonden de contacten veelal bilateraal plaats vanuit de provincie.

- Ateliers (eind- en bouwfase). Tijdens de ateliers presenteerde Arcadis de voortgang van de ontwerpstudie aan betrokkenen, zoals de werkgroep van de Dorpsraad, dorpsbewoners, ondernemers, belangengroeperingen (Rover, fietsersbond, watersport, historische vereniging) en overige stakeholders die direct te maken hebben met de eindsituatie (zoals de diverse gebruikers). Het participatieniveau van deze ateliers was adviseren en raadplegen. Er werden twee type ateliers georganiseerd. Tijdens ateliers “eindfase” werd de voortgang van de ontwerpen besproken. Het atelier “bouwfase” ging specifiek in op de periode van aanleg en de impact voor het dorp Broek in Waterland.
- Werkgroep Dorpsraad. De werkgroep van de Dorpsraad bestaat uit actief betrokken inwoners uit Broek in Waterland. Meestal schoof de projectleider van de provincie aan om toelichting te geven en vragen te beantwoorden.

Voor het delen van informatie, (tussentijdse) onderzoeksresultaten en bevindingen werd gebruik gemaakt meerdere communicatiekanalen:

- Websites en nieuwsbrieven: projectpagina provincie, website co-creatie (PLEIO) en website Dorpsraad
 - o Projectpagina provincie: info over Bereikbaarheid Waterland in het algemeen, voor de informatie over de vervolgstudie werd verwezen naar de PLEIO website.
 - o Ter ondersteuning van het co-creatieproces was een aparte website gemaakt ([platform PLEIO](#)) die werd gebruikt als ‘levend projectarchief’ waarop betrokkenen alle stukken en achtergrondinformatie konden vinden. Conceptstukken waren afgeschermd zichtbaar voor direct betrokkenen (leden project- en werkgroep), definitieve stukken zijn openbaar toegankelijk. Vanuit deze website werden ook nieuwsbrieven (voortgangsberichten) en uitnodigingen verstuurd aan alle betrokkenen (die zich hierop hadden geregistreerd).
 - o Website van de Dorpsraad. Hierop deelt de Dorpsraad updates en nieuwsberichten over de voortgang van de vervolgstudie.
- Informatieavonden. Tijdens de studiefase zijn twee openbare informatiebijeenkomsten georganiseerd. De eerste vond plaats op 13 oktober 2021 en stond in het teken van de uitkomst van uitgevoerde onderzoeken en de opgehaalde Klanteisen (KES systematiek). De tweede bijeenkomst vond plaats op 30 november 2022 en stond in het teken van de presentatie van de eindresultaten.

Bevindingen – Organisatie

1. **Continuïteit nodig voor het goede gesprek.** Werken in co-creatie betekent dat je met elkaar (Dorpsraad, provincie en Arcadis) een samenwerkingsproces ingaat. Dan is continuïteit in de samenwerking qua samenstelling van deelnemers aan (ontwerp)ateliers van belang om de diepte in te kunnen gaan. In de eerste helft van het planproces verliep dit goed. Vanaf december 2021 zijn veel nieuwe mensen gaan deelnemen aan de ateliers.⁷ Dit betrof met name inwoners van Broek in Waterland die nabij de mogelijke toekomstige onderdoorgang van de N247 wonen. Hierdoor verloren deze ateliers hun oorspronkelijke opzet en kregen deze sessies meer de opzet van een informatiebijeenkomst als een atelier.
2. **Speciale website was een grote verbetering.** Door [PLEIO](#) ontstond duidelijkheid over documenten en versiebeheer. Via deze website worden alle documenten, agenda's en verslagen gedeeld, door zowel

⁷ Iedere inwoner kon lid worden van de werkgroep als die akkoord ging met de samenwerkingsafspraken tussen provincie en Dorpsraad.

provincie als de Dorpsraad. Wel viel op dat de site niet altijd goed bijgehouden werd, of dat er lang niets te melden was. Ook was de vindbaarheid van de site niet voor elke gebruiker even goed. Dit leidde bij (een deel van de) betrokkenen tot onduidelijkheid over het proces.

3. **Onduidelijke rolinvulling procesleiding co-creatie.** Co-creatie vraagt duidelijke procesleiding die zorg voor helderheid van het proces, nakoming van afspraken en als aanspreekpunt voor betrokkenen. In de organisatie-opzet ontbrak de invulling van een onafhankelijk procesleider die optrad als aanspreekpunt voor de aanpak en verantwoordelijk was voor de proces-kwaliteit van de co-creatie. Deze rol werd afwisselend opgepakt door Arcadis, de provincie en, in mindere mate, de Dorpsraad.
4. **Beperkte meerwaarde eerste informatiebijeenkomst.** Tijdens de eerste bijeenkomst werden de resultaten van de technische studies en de opgehaalde klanteisen gepresenteerd. De opkomst was beperkt en het detailniveau van de informatie voor aanwezigen te hoog. In deze fase had een ander manier van informeren beter gepast. Een voortgangsbericht met informatieve video was hier wellicht voldoende geweest.
5. **Opdrachtgeversoverleg functioneerde niet zoals beoogd.** Het opdrachtgeversoverleg (als 'hart van de co-creatie') tussen provincie, Dorpsraad en Arcadis had geen duidelijke structuur (voorzitterschap, agenda en verslaglegging ontbrak). Afstemming vond hierdoor veelal buiten dit overleg plaats tussen de provincie en Dorpsraad enerzijds, en de provincie en Arcadis anderzijds.

Aanbevelingen - Organisatie

Voor toekomstige projectfasen N247 en voor andere projecten en opgaven waar wordt overwogen een planproces in co-creatie te organiseren volgen uit de bevindingen de volgende aanbevelingen.

Aanbeveling 4: Zorg voor continuïteit in deelnemers aan co-creatie. Zowel aan de kant van de overheid (projectleiding, andere experts) als aan de kant van andere deelnemende organisaties is een co-creatieproces gebaat bij continuïteit in bemensing. Maak hier afspraken over.

Aanbeveling 5: Zorg voor gezagvolle, liefst onafhankelijke, procesleiding van processen in co-creatie. Co-creatie is gebaat bij duidelijke, liefst onafhankelijke, procesleiding die functioneert als centraal aanspreekpunt en zorgt voor duidelijkheid en zorgvuldigheid in het proces en bewaking van de aanpak.

Aanbeveling 6: Investeer voortdurend in procesduidelijkheid. Zorg voor duidelijke communicatie over de aanpak, de manier van samenwerken, uitgangspunten en samenwerkingsafspraken. Communiceer hierover, niet alleen aan het begin maar ook tijdens het proces. Maak bijvoorbeeld een website voor alle relevante informatie (projectarchief) en processtappen. Investeer in goed beeldmateriaal (video, *infographic*) en start iedere presentatie met een kernboodschap over de co-creatie.

2.3 Samenwerking



Co-creatie is een vorm van samenwerking, waarbij de deelnemers aan de co-creatie (in dit geval de provincie en de Dorpsraad als mede-opdrachtgever aan Arcadis) samen invloed uitoefenen op het proces en het resultaat van dit proces. Voor een succesvolle samenwerking in co-creatie zijn gelijkwaardigheid van de deelnemers, openheid en vertrouwen van groot belang. In de beschrijving van de bevindingen over de samenwerking staat de samenwerking tussen de provincie, Dorpsraad en Arcadis centraal.

Bevindingen – Samenwerking

1. **Groot vertrouwen tussen provincie en Dorpsraad.** De samenwerking tussen de provincie en het bestuur van de Dorpsraad is tijdens de gehele studiefase erg goed geweest. Er was sprake van groot onderling vertrouwen en openheid in communicatie. Als belangrijke succesfactor van deze goede samenwerking noemen zowel de provincie als de Dorpsraad de jarenlange en continue betrokkenheid en inzet van de projectleider van de provincie en bestuursleden van de Dorpsraad.
2. **Gedeputeerde was aanwezig en aanspreekbaar, gemeenteraadsleden en Provinciale Staten weinig zichtbaar.** De verantwoordelijk gedeputeerde van de provincie, Jeroen Olthof, was zichtbaar aanwezig en aanspreekbaar voor iedereen op verschillende belangrijke momenten (ateliers, inloopavonden) tijdens de vervolgstudie. Hij heeft een belangrijke rol gespeeld in het doorlopen van deze ontwerpstudie. Dit geldt in het bijzonder voor zijn optreden tijdens het atelier van 6 juli 2022 waar eerste ontwerpresultaten en bevindingen werden besproken. Hij zorgde, met een duidelijke boodschap over de politiek bestuurlijke context en dilemma's, voor groeiend vertrouwen in het co-creatieproces. Ook zijn prominente aanwezigheid tijdens de laatste inloopbijeenkomst werd op prijs gesteld. Gemeenteraadsleden en Statenleden lieten zich nauwelijks zien tijdens het co-creatie proces.
3. **Samenwerking Dorpsraad en provincie goed zichtbaar tijdens de ateliers en informatieavonden.** De co-creatie tussen de provincie en de Dorpsraad was tijdens bijeenkomsten op verschillende manieren goed zichtbaar gemaakt. Zo heetten de vrijwilligers van de Dorpsraad alle bezoekers persoonlijk welkom en gaven ze tekst en uitleg over het proces en de onderzoeksresultaten aan geïnteresseerden.
4. **Bijzondere samenwerking kwam niet altijd goed naar voren.** In de uitstraling van het project en in de communicatie over het project kwam de bijzondere samenwerking tussen Dorpsraad en provincie beperkt naar voren. Hier overheerste, ondanks gebruik van alle logo's, de uitstraling van de provincie als afzender. Tijdens de plenaire presentaties namen de provincie of Arcadis de gespreksleiding voor hun rekening en was de Dorpsraad minder zichtbaar.
5. **Samenwerkingsafspraken zorgden voor houvast.** De schriftelijke [samenwerkingsafspraken](#) tussen de provincie en Dorpsraad werkten goed. Ze zorgden voor houvast en bevestigden het onderlinge vertrouwen.

6. **Deels ontbrekend vertrouwen in borging lokaal belang in het co-creatieproces.** De samenwerking tussen het bestuur van de Dorpsraad en een deel van de inwoners van Broek in Waterland verliep op verschillende momenten stroef tijdens de vervolgstudie. Bij een groep inwoners leven grote zorgen over de impact van de oorspronkelijke twee varianten van de onderdoorgang op de leefbaarheid van hun woonomgeving. Bij deze groep ontbrak het vertrouwen dat hun belangen via de Dorpsraad goed een plek kregen in het co-creatieproces. Zij kozen voor eigen manieren om gehoord te worden (bijvoorbeeld door middel van petities, pers en handtekeningenacties). Een deel van deze groep raakte pas later betrokken, en kende daarmee de voorgeschiedenis van het project niet goed. Ook viel het op dat deze groep, ondanks verschillende uitnodigingen hiertoe vanuit de Dorpsraad, niet actief aan de co-creatie deelnam.
7. **Wijziging samenstelling projectteam verbeterde onderlinge samenwerking.** De samenwerking tussen de provincie en de Dorpsraad (als opdrachtgevers) met Arcadis (als opdrachtnemer) verliep in het begin niet optimaal. Hier is door Arcadis snel en adequaat op gehandeld door de samenstelling van het projectteam te wijzigen. Vanaf dat moment beoordelen partijen hun onderlinge samenwerking als positief en constructief.
8. **Covid hinderde het goede gesprek.** Door covid vonden sommige bijeenkomsten noodgedwongen digitaal plaats. Tijdens die bijeenkomsten bleek het bijzonder lastig om tot een goed gesprek te komen en tot uitwisseling van ideeën en standpunten. Zodra de bijeenkomsten weer fysiek konden plaatsvinden, lukte het veel beter om in gesprek te gaan over de zorgen en nam het vertrouwen in het proces toe.

Aanbevelingen – Samenwerking

Voor toekomstige projectfasen N247 en voor andere projecten en opgaven waar wordt overwogen een planproces in co-creatie te organiseren volgen uit de bevindingen de volgende aanbevelingen.

Aanbeveling 7: Investeer in goede onderlinge verhoudingen en zorg voor vertrouwen en continuïteit in de samenwerking. Doe informele dingen met elkaar, verdiep je in elkaars drijfveren en motivatie. Dit creëert begrip en onderling vertrouwen.

Aanbeveling 8: Investeer en organiseer betrokkenheid van het politiek bestuur bij co-creatie. De politiek bepaalt het speelveld van de co-creatie. Denk daarom goed na hoe ook de politiek (dagelijks bestuur en volksvertegenwoordiging) een rol heeft in de co-creatie. Ga in gesprek en maak (bindende) afspraken over hoe zij betrokken willen en kunnen zijn.

Aanbeveling 9: Vraag commitment op samenwerkingsafspraken en leg deze vast. Formuleer met elkaar samenwerkingsafspraken, leg deze vast, en vraag deelnemers zich hieraan te committeren. Dit geeft houvast en wederzijds duidelijkheid. Voor mensen die geen vertrouwen hebben in het proces geldt dat zij andere middelen kunnen gebruiken om hun standpunten naar voren te brengen (inspraakprocedures, etc.).

Aanbeveling 10: Durf snel in te grijpen als samenwerking niet goed gaat. Als samenwerking niet goed gaat, bijvoorbeeld door botsende persoonlijkheden of door een verschil van inzicht, grijp snel door de samenstelling te veranderen.

2.4 Resultaat



De provincie beoogde met deze vervolgstudie om, na afloop van deze projectfase een volgende stap in het project te kunnen zetten en de realisatie van een onderdoorgang in Broek in Waterland verder voor te bereiden. De vervolgstudie Onderdoorgang Broek in Waterland startte daarom met het doel tot een bestuurlijke keuze te komen over de gewenste inrichting van de N247 bij Broek in Waterland. Hiervoor zouden twee varianten van een onderdoorgang worden uitgewerkt om de haalbaarheid en de maakbaarheid te kunnen bepalen. Naast ontwerpen zouden ook kostenramingen en uitvoeringsplanningen worden gemaakt. Tot slot zouden deze varianten in een MKBA met elkaar worden vergeleken.

Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland heeft medio 2022, op advies van de Stuurgroep Bereikbaar Waterland, besloten de opdracht van de vervolgstudie te wijzigen. De vervolgstudie heeft hiermee een gewijzigd eindresultaat opgeleverd dan vooraf beoogd.

De volgende twee ontwikkelingen hebben dit gewijzigde besluit veroorzaakt:

1. Eind 2021 ontstond het inzicht over de grote impact van de twee voorliggende varianten op de leefbaarheid voor het noordelijk deel van Broek in Waterland. Uit eerste ontwerptekeningen van Arcadis werd duidelijk dat op deze plek de minste fysieke ruimte beschikbaar bleek om een onderdoorgang in te passen. Daardoor zou de leefbaarheid verslechteren. Vanuit inwoners uit Broek in Waterland zijn naar aanleiding van dit inzicht twee alternatieve varianten ingebracht in een speciaal daarvoor ingericht atelier. Eén van deze varianten - een verlengde onderdoorgang aan de noordkant van het dorp - is volgens de eisen en randvoorwaarden van de provincie beoordeeld als praktisch uitvoerbaar. De tweede subvariant, een klaverblad in de Broekermeer, bleek al snel niet haalbaar. Naar aanleiding van dit inzicht is een derde ontwerpvariant als resultaat van de vervolgstudie toegevoegd: een subvariant van een verlengde onderdoorgang.
2. Daarnaast werd uit de geactualiseerde kostenramingen duidelijk dat de realisatiekosten van de varianten fors hoger uitvallen dan eerdere ramingen. Hierdoor is het zicht op financiering van een onderdoorgang uit beeld geraakt. De (financiële) haalbaarheid van het project kwam hiermee onder druk te staan. Hierdoor was het niet mogelijk om als resultaat van deze vervolgstudie de financiering concreet uit te werken.

In plaats van twee heeft de vervolgstudie daarom uiteindelijk drie ontwerpvarianten⁸ opgeleverd die, samen met de eerder gemaakte bovengrondse variant⁹, gelijkwaardig zijn uitgewerkt en gevisualiseerd (in door Arcadis op een indrukwekkende wijze gemodelleerd bewegend 3D-model). Voor deze varianten zijn financiële ramingen en een MKBA opgesteld. Vanuit het co-creatieproces spreken de partijen, naast de feitelijke vergelijking, geen advies of voorkeur uit voor één van deze varianten. Het is aan het provinciebestuur om op basis van dit feitelijke resultaat een besluit te nemen over het vervolg. Naar verwachting neemt het provinciebestuur dit besluit na de verkiezingen van Provinciale Staten in 2023.

De Dorpsraad heeft als onderdeel van het resultaat [een memo](#) opgesteld waarin zij hun wens en voorkeur uitspreken voor de subvariant van een verlengde onderdoorgang. Dorpsraad en provincie hebben afgesproken dat deze memo als bijlage van het resultaat onderdeel uit zal maken van de besluitvormingsdocumenten voor de provincie. De Dorpsraad krijgt ook de gelegenheid de memo te overhandigen en toe te lichten aan de Stuurgroep Bereikbaar Waterland.

Bevindingen - Resultaat

1. **Afwijkend studieresultaat als beoogd bij aanvang.** De ontwerpstudie heeft een ander resultaat opgeleverd dan bij aanvang beoogd. Achteraf gezien is het beoogde resultaat van deze studiefase bij aanvang te specifiek gedefinieerd met het technisch uitwerken van slechts twee ontwerpvarianten. Dit terwijl over de technische complexiteit en de effecten op de leefbaarheid pas tijdens de ontwerpstudie een gezamenlijk beeld is ontstaan. Binnen de oorspronkelijke scope was er geen ruimte om hier in het resultaat rekening mee te houden.
2. **Joint fact finding gelukt.** Het resultaat van deze ontwerpstudie heeft duidelijkheid opgeleverd over de inhoudelijke uitwerking en de effecten van de verschillende varianten. Er is begrip voor de onderzoeksresultaten en het ontwerpresultaat. Hierdoor is er ruimte ontstaan om het gesprek te voeren over de effecten, voor- en nadelen en voorkeuren van de varianten in plaats van over de kwaliteit van de uitwerking. Over de feiten is overeenstemming bereikt.
3. **3D-visualisaties cruciaal voor begrip en draagvlak voor studieresultaat.** [De 3D-visualisaties](#) hielpen goed bij het verduidelijken van de verschillen tussen varianten. In de communicatie over de uitkomst van de studie heeft deze vorm van presenteren een grote meerwaarde boven de eerder gepresenteerde 2D-ontwerptekeningen. Deze presentatievorm heeft in belangrijke mate bijgedragen aan begrip en het draagvlak dat er is voor de resultaten van deze vervolgstudie.
4. **Deel inwoners Broek in Waterland heeft kritiek op resultaat studiefase.** Een deel van de betrokken inwoners uit Broek in Waterland heeft kritiek op het resultaat van de vervolgstudie. Dit betreft met name de groep inwoners die vlak bij de N247 woont en later bij het proces betrokken is geraakt. Deze groep heeft geen begrip voor het besluit van Gedeputeerde Staten om, ondanks de opgedane inzichten over de negatieve effecten ervan op de leefbaarheid in het dorp, de twee oorspronkelijke varianten nog wel uit te werken tot een ontwerpresultaat, ondanks het opgedane inzicht over de negatieve effecten

⁸ Een actualisatie van de bovengrondse variant; een variant van een onderdoorgang met een rijstrook en vluchtstrook per rijrichting (80km/u); een variant van een onderdoorgang met een rijstrook en busstrook per rijrichting (80km/u) en een subvariant waarin de onderdoorgang wordt verlengd aan de noordkant.

⁹ De bovengrondse variant is niet in co-creatie tot stand gekomen.

van deze varianten op hun leefomgeving. Zij maken zich grote zorgen dat deze varianten nog steeds 'op tafel liggen'. Ook ontbreekt bij deze groep het vertrouwen in de gelijkwaardige uitwerking van de subvariant van een verlengende onderdoorgang. Tot slot had een deel van deze groep ook al graag in deze fase in co-creatie een ontwerp gemaakt voor het maaiveld boven op een eventuele onderdoorgang. Dit viel echter buiten de scope van deze studie.

Aanbevelingen – Resultaat

Voor toekomstige projectfases N247 en voor andere projecten en opgaven waar wordt overwogen een planproces in co-creatie te organiseren volgen uit de bevindingen de volgende aanbevelingen.

Aanbeveling 11: Zorg voor een mate van flexibiliteit in het formuleren van een resultaat van co-creatie. Het resultaat van een proces in co-creatie is voor een deel onvoorspelbaar. Zorg in je aanpak voor een mate van flexibiliteit in je beoogd resultaat. Met een duidelijk gezamenlijk doel en met strakke procesleiding is dit goed te organiseren.

Aanbeveling 12: Investeer in hoge kwaliteit van visualisatie van ontwerpvarianten. Het doorgronden van technische tekeningen en rapporten is voor veel mensen een flinke uitdaging. Investeer daarom, als je wil werken in co-creatie in hoge kwaliteit van visualisatie, liefst in 3D. Dit helpt bij het verkrijgen van een gezamenlijk beeld over de feiten (*joint fact finding*).

VINU.

VINU.
Herengracht 20
2312 LD Leiden

T 071 - 36 489 68
I www.vinu.nl
E info@vinu.nl

**EVALUATIE VERVOLGSTUDIE
ONDERDOORGANG N247 BROEK IN
WATERLAND
LEREN VAN CO-CREATIE**

Bijlage / 5 januari 2023



VINU.
ruimtelijke realisten

Bijlage 1: Verslagen interviews

Als onderdeel van deze evaluatie heeft VINU direct betrokkenen bij de vervolgstudie geïnterviewd. De interviews zijn afgenomen in september 2022, voorafgaand aan de presentatie van de eindresultaten van de vervolgstudie.

Achtereenvolgens leest u hieronder de interviews met:

- Provincie Noord-Holland
- Dorpsraad Broek in Waterland
- Arcadis
- Bewoners Broek in Waterland
- Gemeente Edam Volendam
- Gemeente Waterland

Verslag interview Provincie Noord-Holland 12 september 2022

Bram Derix en Anna-Marise Rocha zijn beiden werkzaam bij de provincie Noord-Holland. Bram is sinds het begin van dit traject projectleider, Anna-Marise is sinds begin 2022 aangesloten als projectsecretaris. De provincie is trekker van dit traject, en vormt, samen met de Dorpsraad en Arcadis, het hart van de co-creatie.

Verwachtingen vooraf

"We werken in co-creatie omdat de Dorpsraad zich hier sterk voor heeft gemaakt. In deze fase wilden we weer co-creëren, omdat het goed beviel in de vorige fase. Dan was het logisch om het door te zetten. Dit is weliswaar een meer technische fase, maar dat hebben we ook duidelijk aangegeven bij de start van deze fase.

Ons belangrijkste doel in deze fase is om iedereen goed mee te nemen in het proces, en dan vervolgens geen discussie te krijgen over de feiten. Oftewel: je mag er iets van vinden, maar er is geen discussie over de onderliggende rapporten en onderbouwing.

De studie kan niet meer vrijblijvend zijn aldus de stuurgroep. De betrokken gemeenten, de Vervoerregio Amsterdam en de provincie hebben toegezegd om het geld bij elkaar te zullen brengen voor de vorige varianten uit het eerste deel van de studie. Er was toen zicht op geld, wat ook een voorwaarde was voor onder andere de gemeente Waterland om in te stappen. Het project is echter sindsdien wel een flink stuk duurder geworden. Dat is een tegenvaller.

Aanpak, procesinrichting en organisatie

Op het begin hadden we wat problemen wat betreft contractuele zaken met Arcadis. Zo hadden we het aantal overleggen onderschat, want een dergelijk proces kost veel tijd. Technisch / inhoudelijk was het vrij standaard, maar meer aandacht voor proces en overleg. Arcadis is in de eerste plaats een technisch bureau, en moest daarom ook wennen aan deze vorm. Maar dat was zo bij alle inschrijvingen.

We hadden betere afspraken kunnen maken over wie welke rol heeft en wie aanspreekpunt is. De duidelijke structuren van het begin zijn namelijk vervallen. Communicatie lag eerst bij Arcadis, toen bij de provincie. Zo lag ook de co-creatie eerst bij Arcadis, maar in onderling overleg is dat deel grotendeel toch weer bij de

provincie terecht gekomen. Qua proces loopt het nog steeds niet soepel. Dat gaat ook om intern communiceren binnen de provincie en binnen Arcadis.

We hadden graag meer overleg tussen de Dorpsraad en de provincie gehad. Dan had er inhoudelijk beter afgestemd kunnen worden. Mede vanwege corona was het lastig om het proces met afstemming en overleg uit de voorgaande studie voort te zetten. Ook wordt er bij de provincie met een klein IPM-team gewerkt, wat ook nieuw is en zorgt voor een zoektocht naar interne afstemming. In deze fase hadden we niet altijd de goede gesprekken met de Dorpsraad. Het opdrachtgeversoverleg werkte ook niet heel goed. Wij waren als provincie verantwoordelijk voor de technische/inhoudelijke aansturing. De procesmatige aansturing deden we samen met de Dorpsraad.

Belangrijke momenten waren de wisseling van de projectleider van Arcadis en de bijeenkomst in december 2021 waarbij de bewonersvariant werd toegevoegd. Hierbij werd iedereen wakker. De naweeën daarvan waren wel lastig. Echter: als we het niet hadden laten zien, kwam het later alsnog aan bod. We hadden niet eerder door dat de impact zo groot zou zijn. We wisten dat de inpasbaarheid een uitdaging was, maar niet dat het zoveel impact zou hebben.

Resultaat studiefase

Inhoudelijk zijn we tevreden over het resultaat, maar het proces kon beter. De subvariant met een verlengde onderdoorgang is toegevoegd, met name door de actieve inbreng van bewoners van de Trambaan en Parallelweg. Jammer dat de inbrengers alleen die variant verder willen uitwerken. We volgen namelijk een proces waarbij dit één van de opties is. We vroegen Arcadis in de offertefase ook al om te onderzoeken hoeveel het zou kosten om de bak te verlengen tot buiten het dorp. De bewoners wilden echter meer: het volledig meenemen inclusief visualisatie.

De Nota voor Gedeputeerde Staten zal qua opzet dezelfde zijn als die van de vorige keer. Waarschijnlijk zal het over de verkiezingen heen getild worden. Spannend ook wat er met de MKBA's gaat gebeuren. Twijfel of de baten groter zullen zijn dan de kosten gezien de huidige economische situatie en de gevolgen daarvan op alle kosten.

Co-creatie in de toekomst

Ons idee over co-creatie is in de afgelopen maanden wel flink gewijzigd. Het wantrouwen richting de overheid is erg groot. Soms denk je dat je alles goed doet, maar dan blijken nog mensen zich er niet achter te kunnen scharen. Of dan gaan er achter je rug om zaken spelen. Dit zorgt wel voor een energielek. Onbegrip voor iemand die in een open en transparant proces zit, die achter anderen hun rug om acties onderneemt. We willen maximale ruimte bieden om alle standpunten gehoord te laten worden. Zo hebben we afgesproken met de Dorpsraad om een memo van het dorp en hun standpunt bij te voegen aan de stukken voor de komende besluitvorming.

Co-creëren vooral doen bij grote projecten waarbij vertrouwen op de feiten zo belangrijk is. Intern hadden we zaken beter kunnen regelen. De communicatie vanuit de provincie naar de Dorpsraad en Arcadis kon beter, en we hadden er intern graag wat mensen bij gehad zoals een technisch manager om het toetsen van de stukken te coördineren. Bij externe partijen zoals gemeenten is dan weer verloop en daarmee verlies van kennis en commitment. Eigenlijk werkt het niet als je die posities niet waarborgt. Voor een goed proces moet je een stevig en gecommitteerd projectteam hebben met verschillende disciplines. Het proces hing nu teveel aan één projectleider. Dat is een risico."

Verslag interview Dorpsraad Broek in Waterland

Datum: 2 september 2022

Goof Buijs en Johanna Huizer zijn bewoners van Broek in Waterland én bestuursleden (voorzitter en secretaris) van de Dorpsraad. De Dorpsraad is de initiatiefnemer geweest van de co-creatie. Goof en Johanna zijn vanaf 2016 actief betrokken bij het co-creatieproces met de provincie. Zij beschrijven de rol van de Dorpsraad als tussenpersoon tussen het dorp en de gemeente; bij de Onderdoorgang met de provincie. Ze zoeken vanuit deze rol naar een oplossing die voor iedereen in het dorp Broek in Waterland zo goed mogelijk is.

Verwachtingen vooraf

"Wij zijn vanaf het begin van de co-creatie (vanaf 2015) actief betrokken geweest als mede-opdrachtgever, samen met de Provincie Noord Holland. In de participatieladder van Roger Hart staan we zo goed als op de bovenste trede. Bij de huidige studie vanaf maart 2021 besloten we samen met de provincie over de selectie voor het ingenieursbureau. Dit werd Arcadis. Goof: ik was voorstander om Arcadis te kiezen, met name vanwege hun technische kennis en ervaring met tunnels en hun ervaring met verbeeldingen en *serious games*. Johanna: ik had twijfels of Arcadis genoeg gevoel had bij de opdracht om deze ontwerpfase in co-creatie met ons als Dorpsraad uit te werken. De samenwerking tussen Arcadis, Provincie en ons als Dorpsraad begon in eerste instantie wat stroef: de Project Start-Up was in onze ogen niet goed aangepakt en er was weinig 'gevoel' bij Arcadis bij de co-creatie. Door ons aandringen heeft Arcadis goed ingegrepen door binnen enkele maanden een andere projectleider aan te stellen. Daarna verliep de communicatie veel beter.

Voor de Dorpsraad is het vanzelfsprekend dat we iedere fase van dit planproces in co-creatie met de Provincie Noord Holland doorlopen. Dit is daadwerkelijk co-creëren bij het maken van het technisch ontwerp. Het is ongebruikelijk dat burgers bij deze fase actief meepraten. Over alles in dit proces, behalve het geld en de advisering naar het bestuur, besluiten we samen met de projectleider van de Provincie.

Wat voor ons goed werkte was dat we konden terugvallen op de schriftelijk vastgelegde samenwerkingsafspraken met de provincie, die we in december 2016 gezamenlijk hebben vastgesteld. Deze afspraken hebben we ook als uitgangspunt gemaakt voor deelname van bewoners aan de Werkgroep Onderdoorgang van de Dorpsraad. Als je aan de werkgroep meedoet, dan onderschrijf je deze samenwerkingsafspraken.

Aanpak, procesinrichting en organisatie

Voor ons zijn vier momenten als bepalend tijdens de huidige fase van de co-creatie:

1. De snelle wisseling van de projectleider vanuit Arcadis. Hierdoor is de samenwerking tussen Provincie, Dorpsraad en Arcadis enorm verbeterd.
2. Het WOB-verzoek van een Volkskrant journalist eind 2020
3. Het extra ontwerpatelier medio december 2021 over de impact van de twee varianten van de onderdoorgang aan de noordkant van Broek in Waterland.
4. Het indienen van de memo die we als Dorpsraad mede namens de werkgroep opstellen aan het eind van de studie. Wij spreken ons dan uit over het standpunt van de Dorpsraad over de uitkomsten van deze fase. We hebben met de projectleider afgesproken dat dit memo een bijlage wordt bij het aanbieden van het eindrapport van Arcadis aan het provinciaal bestuur.

Wat we lastig hebben gevonden is dat er soms, door enkele leden van de werkgroep buiten de Dorpsraad om, over het proces naar buiten werd getreden. Een voorbeeld hiervan is eind juni 2022 geweest toen direct

aanwonenden hebben opgeroepen om hun tegenstem te laten horen tijdens het atelier van 6 juli 2022. Daardoor was er een veel grotere opkomst dan voorzien, met veel onrust onder de aanwezigen.

We hadden dit vooraf niet voorzien, maar ik weet ook niet of we achteraf iets anders zouden hebben gedaan. De onrust was met name bij bewoners die relatief recent in het dorp zijn komen wonen. Zij hebben een groot deel van het proces gemist en hebben hierdoor een informatieachterstand. Daarnaast is pas in deze fase pas echt duidelijk geworden hoe problematisch de situatie aan de noordkant met gebrek aan ruimte en een enorme hoeveelheid asfalt in beide varianten is.

Misschien hadden we de samenwerkingsafspraken in de werkgroep nog meer moeten benadrukken. En dat werkgroepleden het bestuur van de Dorpsraad laten weten als ze de pers opzoeken. Wij vinden dat er in een co-creatie sprake moet zijn van een sfeer van vertrouwen en transparantie, aan de andere kant wilden we niet allerlei nieuwe afspraken bedenken of regels opleggen. Er moet ruimte zijn voor het uiten van onrust en meedenken over andere oplossingen.

De goede samenwerking bleef er wel tussen de Dorpsraad en de Provincie, maar enkele vergaderingen van de werkgroep waren lastig vanwege de soms hoogoplopende emoties. Het is een kwestie van vertrouwen in het proces en dat was er niet bij elk werkgroeplid.

Lastig bij de werkgroep was het later in het proces toevoegen van nieuwe leden, omdat ze het voortraject niet hadden meegekregen. Daardoor misten ze procesinformatie over de co-creatie. Het leverde de nodige verwarring en weerstand op. Desondanks is een van de resultaten van de co-creatie dat er nu een 'bewonersvariant' op tafel ligt. We hebben deze variant kunnen toevoegen aan deze studiefase. Deze wordt nu als aanvullende optie serieus bij de MKBA meegenomen. We denken dat deze variant er niet zou zijn gekomen zonder co-creatie.

Het WOB-verzoek van de Volkskrant aan het begin van de studie eind 2020 heeft enorm veel werk betekend voor de betrokken ambtenaren bij de provincie en ook voor de Dorpsraad. Mogelijk was het indienen van dit WOB-verzoek gebaseerd op gebrek aan vertrouwen over het proces van co-creatie tussen provincie en dorpsraad. Er is nooit een artikel in de Volkskrant verschenen. Dat verbaast ons niet, omdat zowel Dorpsraad als provincie transparant zijn geweest over het proces.

We zien drie belangrijke succesfactoren. Allereerst de constante factor van de projectleider van de Provincie Noord Holland. Zonder zijn inzet zouden we niet zover gekomen zijn. Als tweede succesfactor zien wij de duidelijke opstelling van de gedeputeerde Jeroen Olthof. Hij heeft door zijn duidelijke communicatie een belangrijke rol gespeeld toen er zorgen waren bij dorpsbewoners over het proces van de onderdoorgang. Ook de blijvende inzet en betrokkenheid van het bestuur van de Dorpsraad en het blijven geloven in de kracht van co-creatie spelen mee.

Resultaat studiefase

We vinden het heel goed dat er tijdens de co-creatie ruimte is gekomen om een eigen variant in te brengen en serieus mee te nemen in de studie: de 'bewonersvariant'. De bewonersvariant die nu deel uitmaakt van de studie is echt een resultaat van de co-creatie. We gaan ons als Dorpsraad inzetten voor deze variant.

Als de provincie uiteindelijk kiest voor een oplossing zonder bewonersvariant, dan gaan we duidelijk maken dat we het hier niet mee eens zijn.

Co-creatie in de toekomst

We hebben de afgelopen jaren veel geleerd wat wel en niet werkt als je in co-creatie met elkaar samenwerkt. We zien de volgende succesfactoren:

1. Het is belangrijk dat het vooraf goed duidelijk moet zijn binnen welke financiële kaders in co-creatie tot een oplossing moet worden gekomen. Er moet in ieder geval duidelijkheid over de financiën vooraf zijn.

2. Het document ‘Samenwerkingsafspraken co-creatie fase (onder)doorgang Broek in Waterland (N247)’ dat eind 2016 is vastgesteld is een goede basis gebleken voor de samenwerking met de Provincie. Daarbij hielp dat de provincie een betrokken en constante projectleider heeft met affiniteit, i.v.m. samenwerken in co-creatie.
3. Het is voorwaardelijk dat er een breed draagvlak in het dorp moet zijn om op deze manier te werken. We hebben daar als Dorpsraad steeds veel tijd en aandacht voor gehad. Goede communicatie is daarbij essentieel. We hebben vanaf het begin het beeld van de trechter gebruikt: we halen ideeën op, die uiteindelijk toeleiden naar een concreet plan.
4. Het vraagt heel veel vrijwillige inzet en dit kan niet even “van bovenaf” bedacht worden.
5. Co-creatie vraagt veel tijd, meer tijd dan een traditioneel planproces. Het vraagt daarom om geduld bij betrokkenen. Wij zien terug dat deze tijdsinvestering (en geldinvestering) zich terugbetaalt in draagvlak en kwaliteit.
6. In de vorige fase (2016-2018) was een onafhankelijke procesbegeleider ingehuurd, dus niet in handen van het uitvoerende ingenieursbureau. Deze onafhankelijke procesbegeleiding beviel goed en hebben we gemist in deze fase.”

Verslag interview Arcadis

12 september 2022

Tjeerd Burger en Philippine van der Schuijt zijn als omgevingsmanagers van ingenieursbureau Arcadis betrokken bij deze fase van het co-creatieproces N247. Vanuit deze rol geeft Arcadis voor een gedeelte invulling aan een aantal participatieacties in het co-creatieproces. Daarbij adviseert Arcadis over de aanpak en levert Arcadis vooral inhoud. Een groot deel van deze participatieacties hangt niet zozeer samen met de aanpak van co-creatie maar zijn vooral ingegeven door zorgvuldig omgevingsmanagement.

Verwachtingen vooraf

"Arcadis had vooraf een Plan van Aanpak geschreven voor de procesinrichting als onderdeel van hun aanbidding aan de Provincie Noord-Holland. Na het krijgen van de opdracht bleek echter dat we eerst wat stappen terug moesten zetten, om tot een gedragen aanpak te komen voor zowel de Provincie Noord-Holland als voor de Dorpsraad. Uiteindelijk hebben we dit goed kunnen oplossen, maar vooraf hadden we andere verwachtingen hierover dan onze opdrachtgevers. Bij aanvang waren de inhoudelijke kaders duidelijk aan ons meegegeven. Deze kaders zijn echter gedurende de voortgang van het proces gaan schuiven. We hebben daarom bijvoorbeeld aanvullende ontwerpen moeten maken en extra ateliers georganiseerd. Hierdoor is het proces in de tijd uitgelopen.

Aanpak, procesinrichting en organisatie

In de basis is het goed gegaan. We (Arcadis, Provincie en Dorpsraad) wisten elkaar goed te vinden. In het begin was het even zoeken, maar het ging snel beter. Dat we een groot deel van dit proces digitaal moesten doen vanwege de coronapandemie was een groot nadeel. Tijdens digitale sessies kom je moeilijk tot een dialoog, wat voor co-creatie erg belangrijk is.

Het extra ontwerpatelier dat we in december 2021 hebben georganiseerd over het knelpunt dat we voorzagen bij het smalste deel van het dorp, hebben we bewust voor het oorspronkelijk geplande atelier

gepland. We hadden namelijk vanuit Arcadis ook twijfels bij deze inpassing. Het ontwerp uit de vorige fase bleek te rooskleurig op dit punt.

We denken dat het goed is gelukt de verschillende groepen belanghebbenden te betrekken bij ons ontwerpproces. Het kan gebeuren dat mensen later aanhaken, zoals bij het laatste atelier. Deze avond was beoogd als een informatieve avond voor mensen met veel kennis van zaken. Toen bleek dat er veel nieuwe mensen gingen komen hebben we, samen met de Provincie, snel geschakeld en de opzet van de avond moeten aanpassen. Inherent aan co-creatie is dan ook dat we adaptief moeten zijn. Dat is hier goed gelukt doordat het is gelukt tijdens het proces de kaders aan te passen zodat ruimte ontstond om een extra variant uit te werken.

De Dorpsraad heeft in onze ogen wel een ingewikkelde combinatie van rollen in dit proces. Aan de ene kant zijn ze mede-opdrachtgever aan ons en verantwoordelijk voor het resultaat. Aan de andere kant wil de Dorpsraad zorgen voor vertegenwoordiging van de verschillende belangen uit het dorp in het proces.

Het is ons opgevallen tijdens de sessies dat niet alle inwoners in Broek in Waterland zich herkennen in de Dorpsraad als hun vertegenwoordiger. Vanuit onze rol als omgevingsmanager zochten we daarom bewust ook contact met mensen buiten de Dorpsraad en gaven deze mensen ook een podium, bijvoorbeeld bij het laatste atelier. Sommige bewoners ervaren de Dorpsraad meer als een actiegroep met een bepaald belang dan als een belangenvertegenwoordiger van de verschillende belangen die leven in het dorp.

Als belangrijke, bepalende momenten zien wij het extra atelier dat we in december hebben georganiseerd over de impact van de twee varianten van de onderdoorgang op het smalste deel in Broek in Waterland, de petitie vanuit het dorp en het laatste atelier. Sinds het laatste atelier was voor iedereen goed duidelijk wat er mogelijk kan gebeuren. Hier werd de fysieke impact van de varianten goed duidelijk.

Wat opvalt in deze opgave ten opzichte van andere opdrachten die wij uitvoeren is dat we als technisch ingenieurbureau vaker en eerder zaken moeten uitleggen in begrijpelijke taal. Als omgevingsmanagers zijn we dat gewend, maar voor de meer technische collega's is dat nieuw. Dat ging dan met name om het schakelen met de betrokken mensen van de Dorpsraad, die ook niet bekend is met dit soort trajecten. Hier hebben we wel van geleerd.

Resultaat studiefase

We werken nu aan de uitwerking van de MKBA. Daarin is de bewonersvariant ook meegenomen. We hebben de ruimte gekregen in het proces deze variant volwaardig mee te nemen, en gaan hem ook nog visualiseren. We vinden het achteraf gezien een ongelukkige keuze om de maaiveldinrichting niet mee te nemen. Dit is juist voor inwoners van Broek in Waterland veel relevanter om over mee te denken dan over de technische ontwerpfase van twee varianten.

Co-creatie in de toekomst

Co-creëren kost hoe dan ook meer tijd dan een traditioneel planproces. Dat is ook gebleken bij dit proces. Je moet tekst en uitleg geven en kaders komen ter discussie te staan. Het is goed om hier vooraf goed bewust van te zijn. Daarnaast willen we benadrukken dat in deze fase het meeste werk voor ons zat in de technische ontwerpopgave, en niet het proces of omgevingsmanagement. Je kan je afvragen of co-creatie wel passend is bij de combinatie van een sterk lokaal standpunt met een 'algemeen bereikbaarheidsvraagstuk' en een veel breder pakket aan belangen en standpunten van stakeholders. Co-creatie past in onze ogen beter bij (inhoudelijk en financieel) afgebakende projecten waarbinnen ruimte is voor gezamenlijke uitwerking in co-creatie.

Als belangrijk leerpunt zien wij ook hoe je in dit soort processen het podium biedt aan de weerstand die tijdens zo'n proces ontstaat."

Verslag interview bewoners buiten Dorpsraad

Datum: 29 augustus 2022

Tommy Page en Maarten Lof zijn bewoners van Broek in Waterland, maar zitten niet in het bestuur van de Dorpsraad. Wel zijn ze actief lid geweest van de werkgroep die vanuit de Dorpsraad was opgericht om mee te denken over de uitwerking van de onderdoorgang N247. Maarten woont al zijn hele leven in het dorp, en woont sinds 2020 aan de Parallelweg. Hij is actief gaan deelnemen aan de werkgroep omdat het zijn eigen leefomgeving raakt. Tommy woont sinds begin 2019 aan de Trambaan. Zij maken zich zorgen over de leefbaarheid en het woongenot waarvoor bewoners bewust gekozen hebben om zich in het unieke dorps karakter van Broek in Waterland te vestigen.

NB dit interview is afgenomen voorafgaand aan de definitieve presentatie van de resultaten van de studie. Naderhand heeft Tommy Page nog aangegeven zeer verheugd te zijn over het advies van de Dorpsraad waarin de voorkeur wordt uitgesproken voor de subvariant verlengde onderdoorgang.

Verwachtingen vooraf

Maarten: "Ik volg alle studies naar de onderdoorgang al jaren. Ik denk dat ik daarom een realistische verwachting had vooraf. Ik dacht dat de kans dat er uiteindelijk echt iets uit zou komen ongeveer 10% was. Dat denk ik eigenlijk nog steeds. Grote meerwaarde van deze ontwerpfase is dat we heel veel kennis hebben opgedaan door de verschillende onderzoeken en studies die zijn uitgevoerd. Ik hoop dat deze kennis van pas komt als we aan de slag gaan met een variant waar wel draagvlak voor is."

Tommy: "Het is mij echt opgevallen dat heel weinig mensen op de hoogte zijn van dit project. Daarnaast merk ik dat er in het dorp hele verschillende ideeën leven over wat een onderdoorgang is. Sommigen denken dat er gewoon een tunnel komt. Zelf dacht ik dat het meer over inrichting zou gaan, waarbij het plein erboven meegenomen wordt. Ook vreesde ik dat het één van de twee varianten aan het begin van de fase moest worden. Daar ben ik nog steeds niet gerust op. De ideeën die ik aandroeg zijn nooit meegenomen."

Maarten: "Er mocht wat mij betreft meer duidelijkheid zijn over waar we wel en niet wat van mochten vinden. Ook hadden wij als dorpsbewoners al lang aan zien komen dat de 8 banen niet zouden passen. Dit is pas heel laat op tafel gekomen tijdens de co-creatie. Waarom betrokken we er niet eerder andere opties bij? Co-creatie betekent voor mij om samen met alle betrokkenen te zoeken naar een optimale oplossing voor een ingewikkeld probleem. Het technisch uitwerken van twee vooraf bepaalde varianten voelde voor mij niet als echte co-creatie."

Aanpak, procesinrichting en organisatie

Maarten: "De twee uit te werken varianten in de co-creatie zijn vooraf bepaald en hier hebben wij als werkgroep geen invloed op kunnen uitoefenen. Ik had liever vanaf het begin ruimte gezien om, ook in deze fase, andere varianten in het co-creatieproces te onderzoeken. Bijvoorbeeld de bewonersvariant waarbij de banen gedeeltelijk over de onderdoorgang komen, zodat het geheel smaller is. Nu is deze pas later aan de studie toegevoegd waardoor deze eigenlijk niet gelijkwaardig is onderzocht en uitgewerkt."

Wel konden we de twee varianten goed aanvullen met lokale kennis. Veel mensen vrezen dat er niets gaat gebeuren met onze bezwaren, maar daar heb ik wel vertrouwen in. Ik denk dat er geluisterd gaat worden. De projectleider van de Provincie communiceert heel duidelijk en heeft een open houding. Dit geeft mij vertrouwen. Ook van Arcadis had ik een goede indruk, maar ik hoor de laatste tijd weinig van ze. Onduidelijk waar ze staan en wat hierna komt."

Tommy: "Tot nu toe heb ik nog niets van co-creatie gemerkt. Ik heb geen ruimte gevoeld om input aan Arcadis te geven. Op mijn input is nooit constructief gereageerd. Waar soms wel geluisterd werd, werd nooit gehandeld. Kritische opmerkingen werden afgedaan als negatieve sfeer. Ik pleit vanaf het begin van mijn aantreden in de werkgroep dat 'de onderdoorgang' vooral nuttig zou moeten zijn voor het dichts bewoonde gebied van het dorp in plaats van anders om. Het zou een solidair, toekomstbestendig ontwerp moeten zijn voor het hele dorp. Ook snap ik niet dat er gedurende dit proces niet over de functie van het groen na wordt gedacht. Hier wordt dan 'de gemeente' voor aangewezen maar die zitten niet actief in de werkgroep."

Maarten: "Het eerste atelier was bepalend, en best goed. Daarnaast de sessie in december over het grootste knelpunt. We hadden eerder aan kunnen zien komen dat het niet ging passen. Dan konden bewoners eerder meedenken over het meenemen van volwaardige alternatieven. Ook vind ik dat het ontwerp van het maaiveld (bovenop de onderdoorgang) tijdens de co-creatie als opgave had moeten worden betrokken. Dit is nog steeds een blinde vlek, terwijl dit zo belangrijk is voor het dorp."

Resultaat studiefase

Tommy: "Ik vind geen van deze varianten is geschikt. Ik mis de uitwerking van de varianten waar het dorp echt op zit te wachten. Hopelijk komt er politieke ruimte om de bewonersvariant verder te onderzoeken en uit te werken. Maarten: Het is mij nog steeds niet duidelijk wat er na deze fase komt. Ik snap dat men denkt dat het één van deze vier moet worden, maar dat geloof ik zelf dus niet. We hebben de optimale variant nog niet gevonden met elkaar. Moeilijk verder om nu al iets over het resultaat te zeggen zonder de uitslag van de MKBA's."

Co-creatie in de toekomst

"Een onafhankelijk procesleider zou kunnen helpen in het vervolg. Dan kunnen de projectleider van de Provincie en het betrokken ingenieursbureau ook beter in hun (inhoudelijke en sturende) rol blijven. Nu liepen deze rollen soms wat door elkaar en dit was onduidelijk."

Verslag interview gemeente Edam-Volendam

Datum: 31 augustus 2022

Nico Zwarthoed is beleidsmedewerker verkeer bij de gemeente Edam-Volendam. Hij is betrokken bij dit co-creatieproces sinds begin 2021, toen was Arcadis net geselecteerd als ingenieursbureau voor deze fase van de uitwerking. Het belang van de gemeente Edam-Volendam in dit project zit vooral in het borgen van een goede doorstroming van het auto- en fietsverkeer en het openbaar vervoer over de N247, als onderdeel van het wegsysteem.

Verwachtingen vooraf

"Vooraf was ik niet op de hoogte van de co-creatie en de intensieve betrokkenheid van een Dorpsraad. Het heeft me verbaasd dat de Dorpsraad zo'n belangrijke positie heeft. Vooraf had ik gedacht dat Arcadis en de provincie het meeste werk zouden doen en meer zouden sturen. Ook de bewoners van Edam-Volendam werden veel betrokken en geïnformeerd, misschien zelfs te veel. Dat zagen we ook aan de opkomst van de informatieavond in het Don Boscocollege in Volendam. Ik had verwacht dat we in deze toch vooral technische fase minder contact zouden hebben met de bewoners. Het zou ten slotte vooral gaan om de uitwerking van ontwerpen en over de bouwfase.

Aanpak, procesinrichting en organisatie

De provincie was de hoofdmotor van dit proces. Het is mij opgevallen dat de Dorpsraad tijdens overleggen geen sturende of richtinggevende rol pakte. Ze waren wel altijd aanwezig en werden overal in meegenomen. In het begin herinner ik mij nog veel discussie tussen de Provincie en Arcadis over contractuele zaken. Belangrijk was het moment dat de projectleider van Arcadis werd gewisseld en het ophalen van de KES eisen. Deze twee zaken zorgden voor vertrouwen in het proces. Voor ons was ook het gesprek met de ondernemers in het gemeentehuis van Edam-Volendam belangrijk, net als de stuurgroep waarin werd gekozen om het budget te verhogen en de studie door te zetten.

Of we echt in co-creatie hebben gezeten weet ik niet. Er was namelijk niet heel veel flexibiliteit omdat er toch zo veel rijbanen zouden moeten komen. Dus er was niet echt veel te kiezen. Als we kijken naar de meerwaarde van co-creatie in deze fase, dan is die niet zo groot. Eigenlijk ligt hetgeen voor wat Arcadis en de provincie hadden bedacht, met uitzondering van de bewonersvariant. Het valt me ook op dat de Dorpsraad niet volledig achter de bewonersvariant gaat staan maar zich best neutraal opstelt. Wel gaven de bewoners goede input bij de KES-eisen.

Het viel me op dat de Dorpsraad vrij meegaand was in het proces. Langzaam ontstond er frictie tussen de Dorpsraad en de rest van het dorp. Het leek alsof de Dorpsraad dus niet iedereen vertegenwoordigde. Ook heerste er bij de rest van het dorp de verwachting dat we het meer gingen hebben over inrichting en leefbaarheid, waar we het enkel over de technische uitwerking hadden.

Resultaat studiefase

Minder co-creatie had wel bij deze fase gepast, juist omdat het zo technisch was. Geef bewoners een grotere rol bij bijvoorbeeld de inrichting op maaiveld. We hebben eigenlijk best een normaal planproces doorlopen, met uitzondering op de toevoeging van de bewonersvariant. Moeilijk verder om het resultaat nu al te beoordelen. Daarvoor zie ik liever eerst de resultaten van het verkeersmodel en de MKBA.

Co-creatie in de toekomst

Co-creatie kan zeker vaker toegepast worden, maar niet in de technische fasen/aspecten. Eigenlijk ging het hier namelijk meer om raadplegen dan co-creëren. Tip voor de volgende keer is het zorgen van meer duidelijkheid over waar men iets van mag vinden. De bewonersvariant had eerder aan het licht moeten komen. Dit hadden de provincie en Arcadis wel moeten kunnen zien aankomen. Dus dan gelijk meenemen of gelijk afserveren vanwege de hoge kosten."

Verslag interview gemeente Waterland

Datum: 23 augustus 2022

Michel Segers is beleidsmedewerker vastgoed bij de gemeente Waterland. Hij is pas recent, sinds augustus 2021, betrokken geraakt bij het traject nadat een collega vertrok. Hij ziet de rol van de gemeente Waterland in het co-creatieproces als controlerend. Daarnaast heeft de gemeente een belang bij het borgen van de verkeerskundige aspecten, het groen en de leefbaarheid.

Verwachtingen vooraf

"Voor mij was augustus 2021 naast mijn start aan het project ook mijn start bij de gemeente Waterland. Dat was ook gelijk mijn start in overheidsland. Ik heb vooraf twee uur gesproken met mijn voorganger, maar

dit soort processen waren voor mij geheel onbekend. Ik wist dan ook niet dat co-creatie niet de standaard werkwijze is bij dit type projecten.

Aanpak, procesinrichting en organisatie

In het begin was ik zoekende naar mijn eigen rol in het proces. Zo had ik denk ik niet bij elk overleg hoeven zijn waar ik uiteindelijk bij was. Denk bijvoorbeeld aan overleggen over verkeersveiligheid. In het vervolg kunnen we beter nadenken over wie we waar willen laten aansluiten. Ik heb zelf meegedraaid in de projectgroep, het strategisch overleg Zaanstreek-Waterland en de ateliers en informatiebijeenkomsten.

In de co-creatie was de provincie leidend. Zij gaven de opdrachten, en voorzagen de rest van de deelnemende organisaties in de projectgroep van de informatie. Met de Dorpsraad heb ik ook weinig contact gehad, dat deed de wethouder vooral. Wat de Dorpsraad echt toevoegt in dit project is de lokale kennis. Zij hebben veel minder afstand dan wij vanuit het provinciehuis of gemeentekantoor. Wel kunnen zowel wij als de Dorpsraad wat stappen zetten in het managen van verwachtingen van de andere bewoners. De overige bewoners werden ook vaak pas wakker als er concrete plannen lagen.

Bepalend moment in dit traject was afgelopen december toen er concrete schetsen op tafel lagen over de impact van beide varianten op het smalste deel. Daar schrokken mensen wel van. Toen kwam ook pas de bewonersvariant op tafel te liggen. Achteraf is het gek dat deze variant niet al eerder aan de orde is geweest. Ander moment was in de ambtelijke werkgroep in oktober/november 2021. Toen speelde er een discussie over woningbouwplannen van de verschillende gemeenten en de input daarvan in het verkeersmodel. Hoe deze input precies verwerkt werd was mij niet duidelijk.

Resultaat studiefase

Er ligt geen ontwerp wat gedragen wordt door alle partijen. Eigenlijk hadden we in december een stap terug moeten zetten toen we merkten dat de varianten niet gedragen werden. Pas op de plaats maken om de uitgangspunten opnieuw vast te stellen. Verder lijken de twee voorliggende varianten te veel op elkaar, er is niet heel veel te kiezen. Behalve de bewonersvariant maar die schat ik in als weinig kansrijk vanwege de hoge kosten.

Co-creatie in de toekomst

Het proces verliep goed, dus co-creatie kan zeker vaker toegepast worden. De meerwaarde van co-creatie is denk ik groter als er veel betrokkenen zijn en er zowel een maatschappelijk belang als fysieke impact aanwezig is.

Les is om niet alleen vooraf de kaders te communiceren, maar dat gedurende het proces te blijven doen. Bewoners hadden namelijk verschillende ideeën over waar we in het proces staan. De gedeputeerde legde dit wel weer goed uit bij het vorige atelier. Ten slotte was corona ook een lastige factor in deze fase."

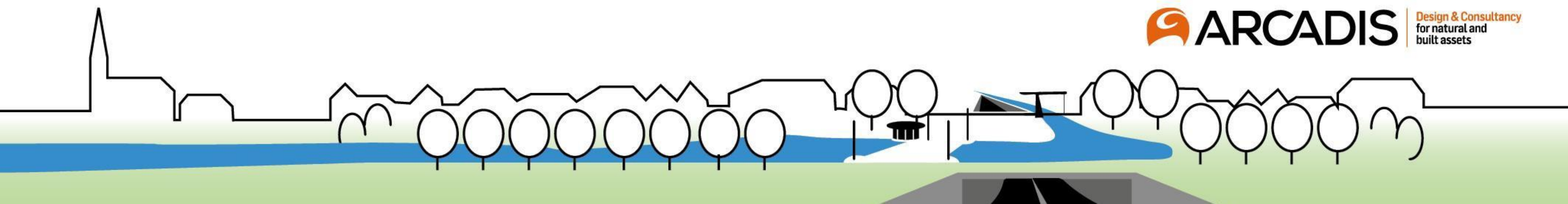
VINU.

VINU.
Herengracht 20
2312 LD Leiden

T 071 - 36 489 68
I www.vinu.nl
E info@vinu.nl

Posters inloopavond 30 november 2022

Studie Onderdoorgang N247



Doel en Aanleiding



Aanleiding

- Fietzers, automobilisten en reizigers met het openbaar vervoer hebben behoefte aan een bereikbaar Waterland.
- Provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam werken samen met de gemeenten Waterland, Purmerend, Edam-Volendam en Amsterdam aan de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid in de regio Waterland.
- Voorwaarde: behouden van leefbaarheid en natuur.
- Wens regio Waterland: het doorgaande verkeer provinciale weg N247 onder het dorpshart door laten passeren.
- Co-creatieproces: samen met Dorpsraad Broek in Waterland begint in 2016 met als uitkomst een aantal oplossingen.
- Start vervolgstudie: maart 2021.

Doel vervolgstudie

- Is een ondergrondse oplossing ruimtelijk inpasbaar?
- Is een ondergrondse oplossing technisch uitvoerbaar?
- Wat zijn de kosten van een ondergrondse oplossing?

Eindresultaat

Een gedragen eindresultaat waardoor een bestuurlijk besluit kan worden genomen over de gewenste inrichting van de N247 tussen Het Schouw en Monnickendam.

Varianten in de studie:

- de bovengrondse variant (max 50 km/u met rotondes en een ongelijkvloerse verbinding voor langzaam verkeer);
- de onderdoorgang met een rijstrook en vluchtstrook per rijrichting (80 km/u);
- de onderdoorgang met een rijstrook en busstrook per rijrichting (80 km/u);
- een subvariant waarin de onderdoorgang wordt verlengd aan de noordkant van het dorp.

Soorten vergelijkingen

- Vergelijking van drie ondergrondse varianten met een bovengrondse oplossing en de huidige situatie door actualisatie van de onderzoeken.
- Vergelijking door een maatschappelijke kosten- en batenanalyse.

Meer informatie: www.bereikbaarheidwaterland.nl of op Pleio:



Wat vooraf ging

Vanaf 2011 wordt, in het kader van het programma Bereikbaarheid Waterland, gesproken over de mogelijkheden waarop het knelpunt op de N247 bij Broek in Waterland kan worden opgelost. Hieronder staat een beknopt overzicht van de stappen die sindsdien zijn doorlopen.

2011: In opdracht van de Stuurgroep heeft RHDHV een tunnelvariant uitgewerkt. Kosten bleken ca. €125 miljoen te zijn. Financiering van deze oplossing werd als niet haalbaar geacht.

2014: In opdracht van Stuurgroep wordt onderzoek gedaan naar bovengrondse oplossing voor Broek in Waterland

2014: Tunnelalternatief ingebracht door Dorpsraad (architect Wadman): kosten bleken vergelijkbaar met de tunnel

2015: Dorpsraad krijgt 1 jaar de tijd om eigen plan te maken met erkend ingenieursbureau

2016: Dorpsraad overhandigt plan onderdoorgang Witteveen en Bos aan de Provincie Noord-Holland. Kosten € 42 miljoen

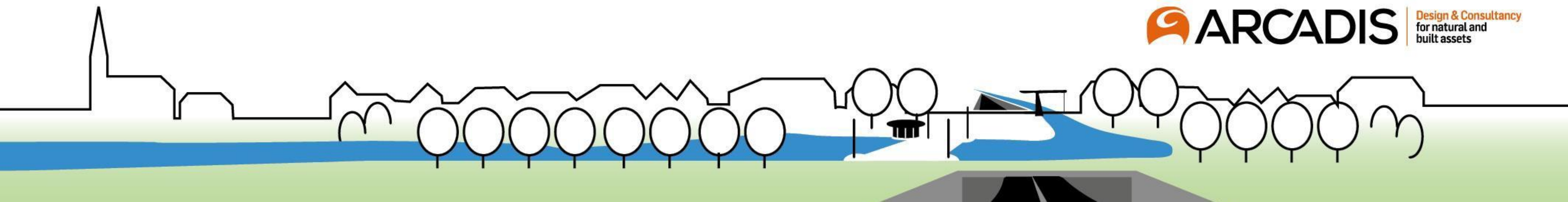
2016-2018 uitwerken 5 varianten tot schetsontwerp (SO):

1. Bovengrondse variant;
2. Onderdoorgang smal 50 km/uur;
3. Onderdoorgang breed 50km/h
4. Onderdoorgang breed 80 km/uur;
5. Meerstrookse onderdoorgang 80 km/uur.

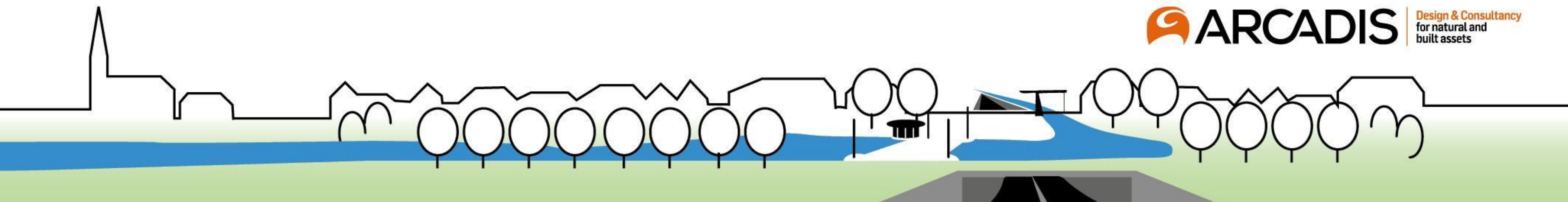
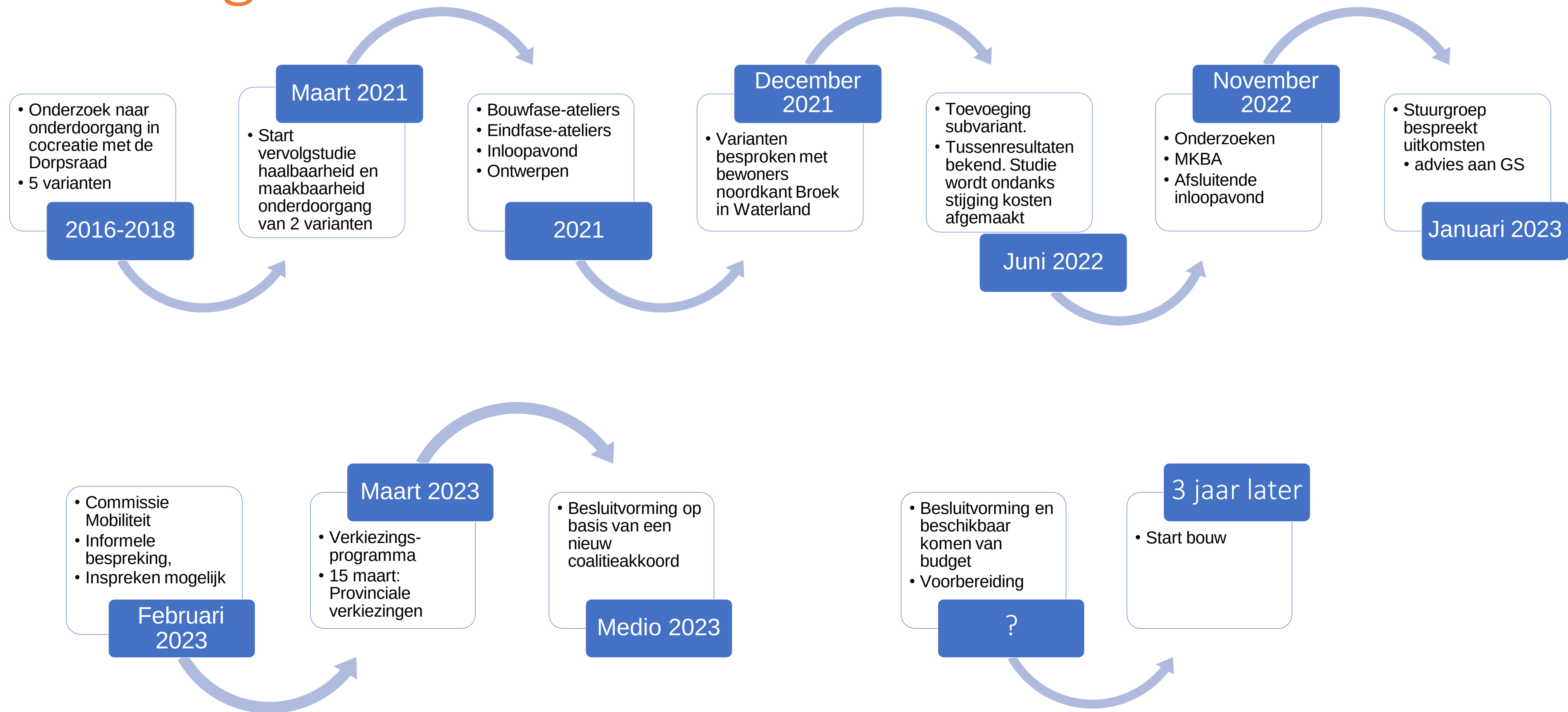
2019: Onderdoorgang in coalitieakkoord provincie

2020: Plan van Aanpak en aanbesteding vervolgstudie

2021-2022 uitwerken 4 varianten tot voorlopig ontwerp (VO)

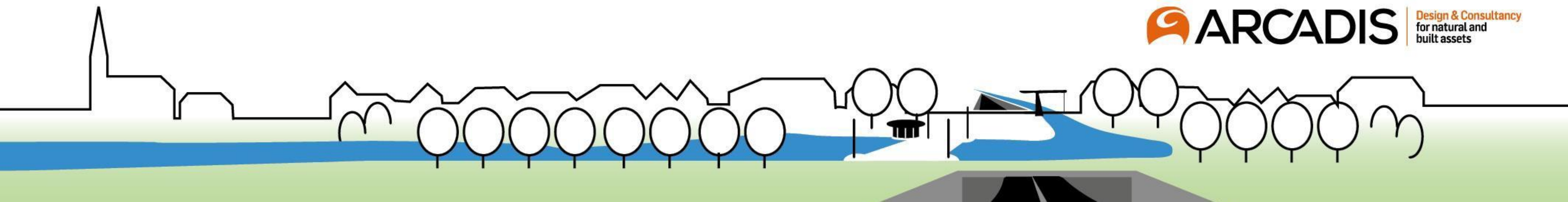


Proces en Planning



Onderzoeksresultaten

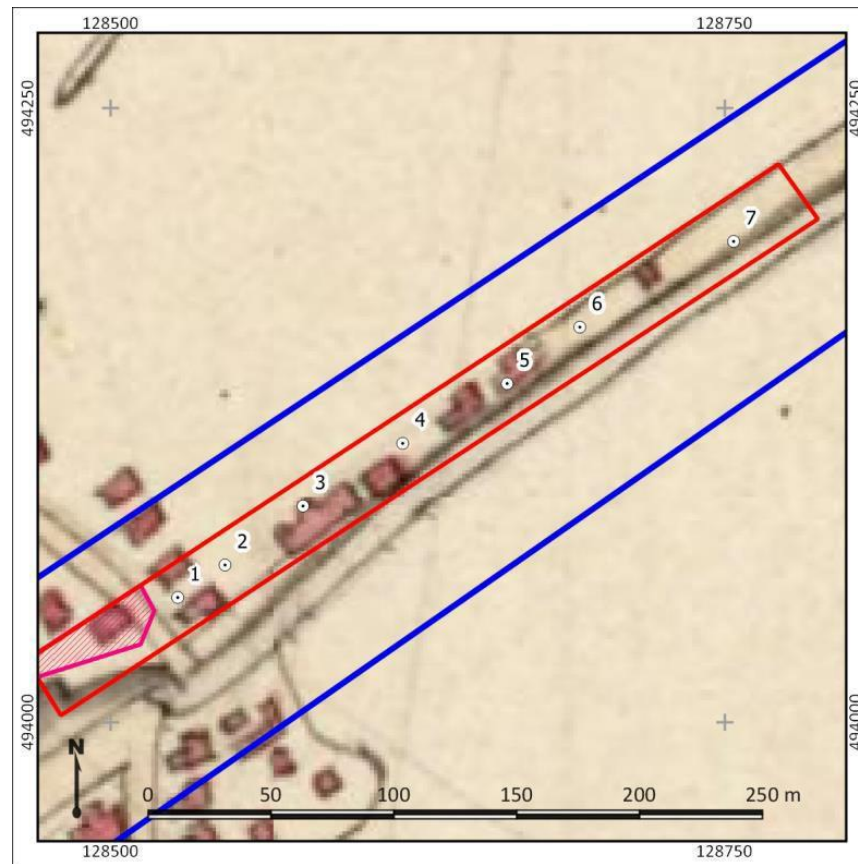
**Archeologie
Bouwhistorie
Milieuonderzoek**



Onderzoeksresultaten

Archeologie

- Door de realisatie kunnen de aanwezige archeologische resten worden verstoord.
- Om deze in kaart te brengen is al eerder een bureauonderzoek uitgevoerd. Nu is ook het verkennend booronderzoek uitgevoerd.
- Advies is centraal in het gebied vervolgonderzoek uit te voeren d.m.v. proefsleuven. De verwachting is dat de historische kern van Broek in Waterland wordt aangetroffen. Hiertoe is een Programma van Eisen opgesteld dat nu ter beoordeling ligt bij gemeente Waterland.



Bouwhistorie

De realisatie kan gevolgen hebben voor de Tafelbrug en de Zuiderbrug. Beide zijn beeldbepalende objecten. Om de waarde te bepalen is een bouwhistorische waardering uitgevoerd. Van beide bruggen zijn de waardevolle elementen in het rapport aangegeven.

Tafelbrug:

In 1938 wordt de E10 van Parijs naar Groningen aangelegd. Deze loopt dwars door Broek in Waterland. 26 huizen moeten wijken in het tracé. Over de Broekervaart wordt een beweegbare en daarmee toekomstbestendige brug gepland. Een tafelbrug is zeldzaam in Nederland.

Zuiderbrug:

De voorloper betrof een draaibrug uit halverwege de 19e eeuw. Rond 1937 wordt deze vervangen door de Kippenbrug i.v.m. de beperkte vaarbreedte. In 1956 wordt deze weer vervangen door de huidige wipbrug. Dit betreft een veelvoorkomend type.

Milieuonderzoek

- Nodig vanuit de Wet bodembescherming
- Via handmatige en mechanische boringen, en het verzamelen van slib uit de Broekervaart. Op locaties waar in de voorgaande studie vervuiling was aangetroffen, om dit zo beter in kaart te brengen.

Hieronder de resultaten van een aantal onderzochte locaties:

Deellocatie 2: De sterk verhoogde gehalten koper en lood zijn opnieuw aangetoond in een kleilaag in de ondergrond. De verontreiniging is vervolgens voldoende afgeperkt. De oppervlakte wordt geschat op circa 110 m². De bodemlaag is circa 0,5 meter dik (op 0,5-1,5m diepte), wat de omvang brengt op circa 55 m³. De ernstige verontreiniging met koper en lood moet gesaneerd worden.



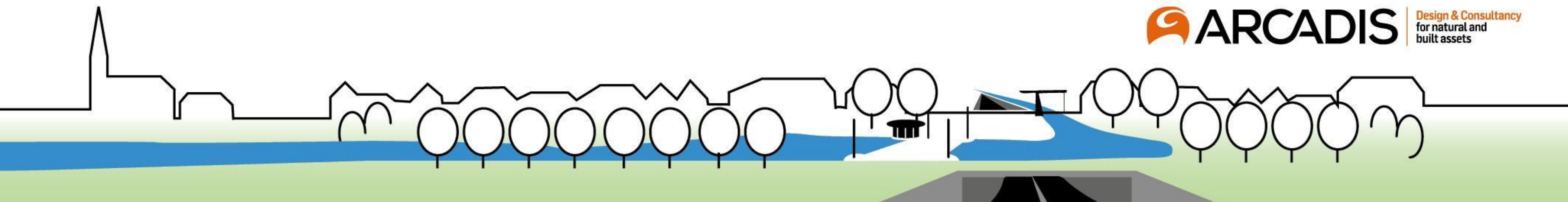
Deellocatie 3 (afperking noord –PAK): Er zijn ten hoogste licht verhoogde gehalten PAK (*Polycyclische aromatische koolwaterstoffen*) aangetoond. Hiermee is deze sterke verontreiniging niet opnieuw aangetoond. De bodemkwaliteit is niet langer aan te merken als verontreinigd (bodemkwaliteitsklasse Wonen).

Deellocatie 6 (diepe ondergrond en grondwater): In de ondergrond van boringen 6.01 en 6.02 zijn licht tot sterk verhoogde gehalten in de ondergrond aangetoond. De verontreinigingen worden in verband gebracht met de historische activiteiten ter plaatse van boring 6.02. De sterke verontreiniging met lood en PAK in de veenlaag op ca. 4,0 m-NAP is niet horizontaal, maar wel verticaal afgeperkt. Er is sprake van een geval van (mogelijk ernstige) verontreiniging.

In boringen 6.03 t/m 6.05 zijn geen relevante verhoogde gehalten aangetoond. Ook het diepe grondwater is niet significant verontreinigd.

Onderzoeksresultaten

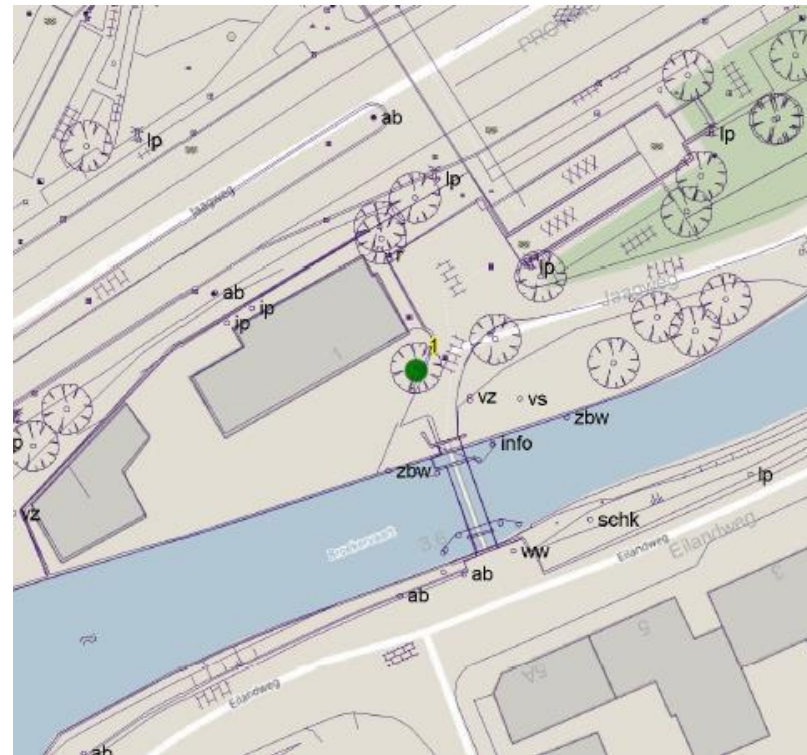
Boomanalyse Veldonderzoek



Onderzoeksresultaten

Boomanalyse

- Voor de realisatie moeten meerdere bomen wijken. Voor 12 bomen is een verplantbaarheidsonderzoek uitgevoerd. Herplanten is voor een kwart van die bomen mogelijk.
- De beide lindebomen (6 en 7) en de treurwilg (9) kunnen met de nodige maatregelen verplant worden. Herplant van de monumentale beuk (1) wordt afgeraden vanwege de soort en de omvang.
- De paardenkastanje (5) moet in verband met de veiligheid geveld worden.

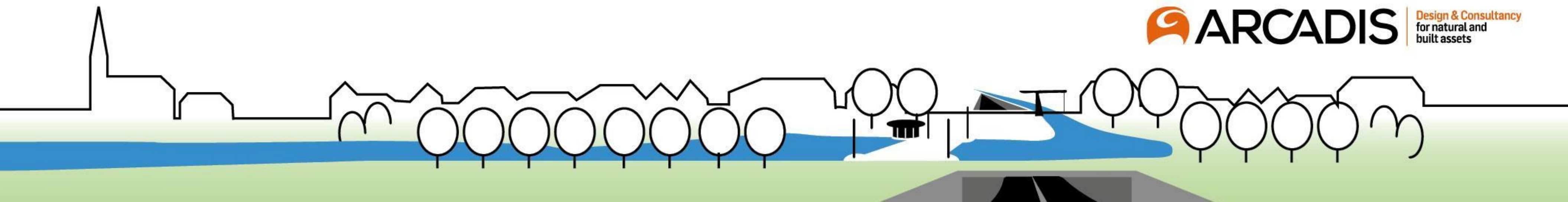


Ecologie

- Onderzoek naar welke beschermde soorten in het gebied aanwezig zijn is nodig vanuit de Wet natuurbescherming.
- Uit de Quicksan volgt dat er enkele beschermde soorten binnen het projectgebied (kunnen) voorkomen: huismus, vleermuizen en kleine marterachtigen. Om dit nader in kaart te brengen moet vervolgonderzoek plaatsvinden in de vorm van soortgericht onderzoek.
- In verband met de nabije aanwezigheid van Natura 2000-gebieden moet er een AERIUS-berekening uitgevoerd te worden om de stikstof depositie a.g.v. het project in deze gebieden te berekenen.

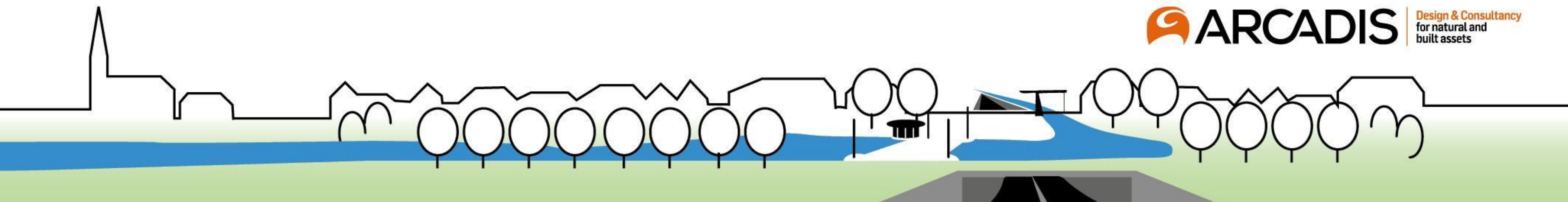
Voorbeeld van een kleine marterachtige: een wezel

Ligging plangebied (rode contour) ten opzichte van Natura-2000 gebieden



Onderzoeksresultaten

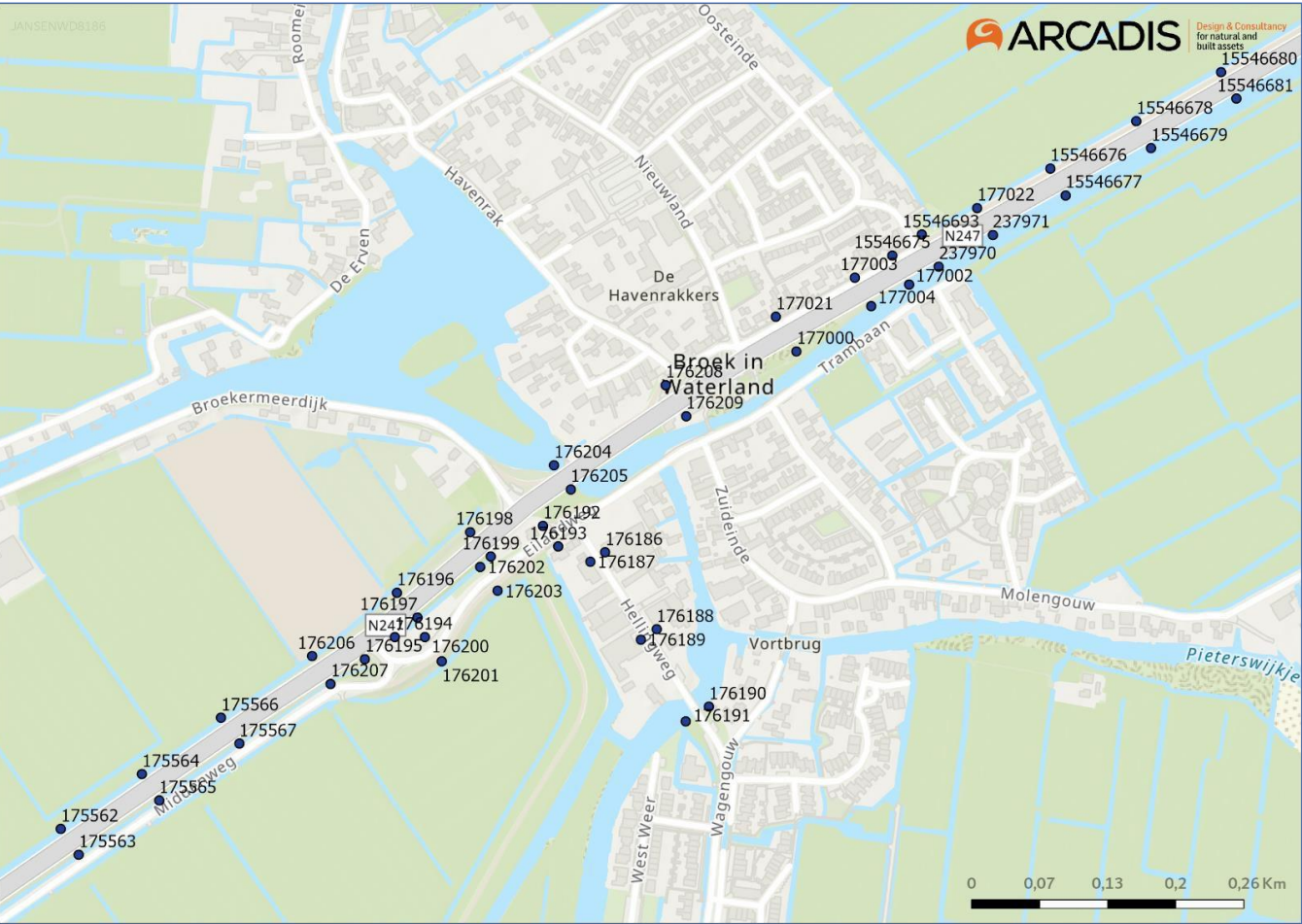
**Lucht
Stikstof**



Onderzoeksresultaten lucht en stikstof

Lucht

Doel van het luchtonderzoek is het vaststellen of er overschrijdingen plaatsvinden van de normen voor luchtkwaliteit zoals vastgelegd in hoofdstuk 5.2 van de Wet Milieubeheer: stikstofdioxide (NO2) en fijnstof (PM10 en PM2,5).



Ligging toetspunten Broek in Waterland NSL Monitoringstool

Concentraties [µg/m³]	2020	2030
Max. concentratie NO ₂	22,4 µg/m³	14,9 µg/m³
Max. concentratie PM ₁₀	16,6 µg/m³	14,6 µg/m³
Achtergrond concentratie NO ₂	13,0 – 15,4 µg/m³	9,2 – 11,4 µg/m³
Achtergrond concentratie PM ₁₀	15,2 – 15,5 µg/m³	13,2 – 13,4 µg/m³
Wegbijdrage NO ₂	1,1 – 7,2 µg/m³	0,6 – 5,1 µg/m³
Wegbijdrage PM ₁₀	0,1 – 1,2 µg/m³	0,1 – 1,2 µg/m³

Zowel voor NO2 als PM10 bedraagt de grenswaarde 40 µg/m3. In 2020 en 2030 liggen de totale concentraties NO₂ en PM₁₀ ruim onder deze grenswaarden. Uit de gegevens blijkt dat de wegbijdrage aan de totale concentratie maximaal 7,2 µg/m³ is voor NO₂ en maximaal 1,2 µg/m³ is voor PM₁₀.

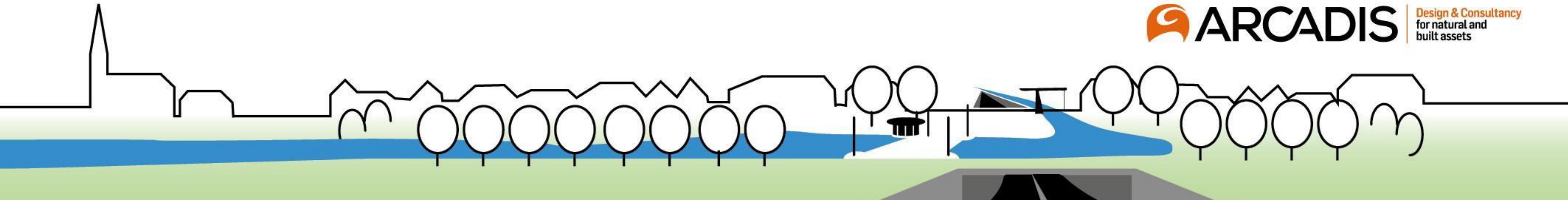
De verdiepte ligging heeft een positief effect op de luchtkwaliteit voor de blootgestelden (woningen, fietsers, voetgangers) ter hoogte van de verdiepte ligging. Ter hoogte van beide onderdoorgangmonden zal sprake zijn van een lichte toename van de concentraties NO₂ en PM₁₀. Nergens zal de grenswaarde overschreden worden aangezien hier in basis ruimschoots aan wordt voldaan.

Ook voor de overige varianten (inzet verkeerslichten & bewonersvariant geldt eenzelfde conclusie

Stikstof

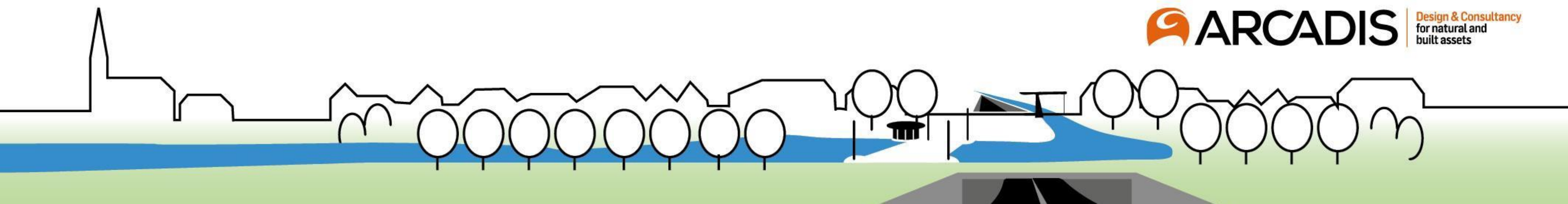
In de gebruiksfase wordt stikstofdepositie bepaald door verkeer aantrekkende werking van het te realiseren project. Zoals aangegeven heeft het plan geen verkeer aantrekkende werking. De verkeersgegevens voor de plansituatie zijn gelijk aan de autonome situatie. Op voorhand kan worden vastgesteld dat er vanwege het project geen toename zal plaatsvinden in stikstofdepositie.

Naast de gebruiksfase dient nu ook (na uitspraak RvS 2-11-2022, vervallen bouwvrijstelling) de realisatiefase te worden beschouwd. De Raad van State heeft geoordeeld dat de bouwvrijstelling niet gebruikt mag worden bij bouwprojecten. Ook voor onderliggend project is – wanneer er uitsluitsel is over welke variant gekozen wordt – een stikstofberekening voor de realisatiefase benodigd



Onderzoeksresultaten

Geluid



Onderzoek Geluid

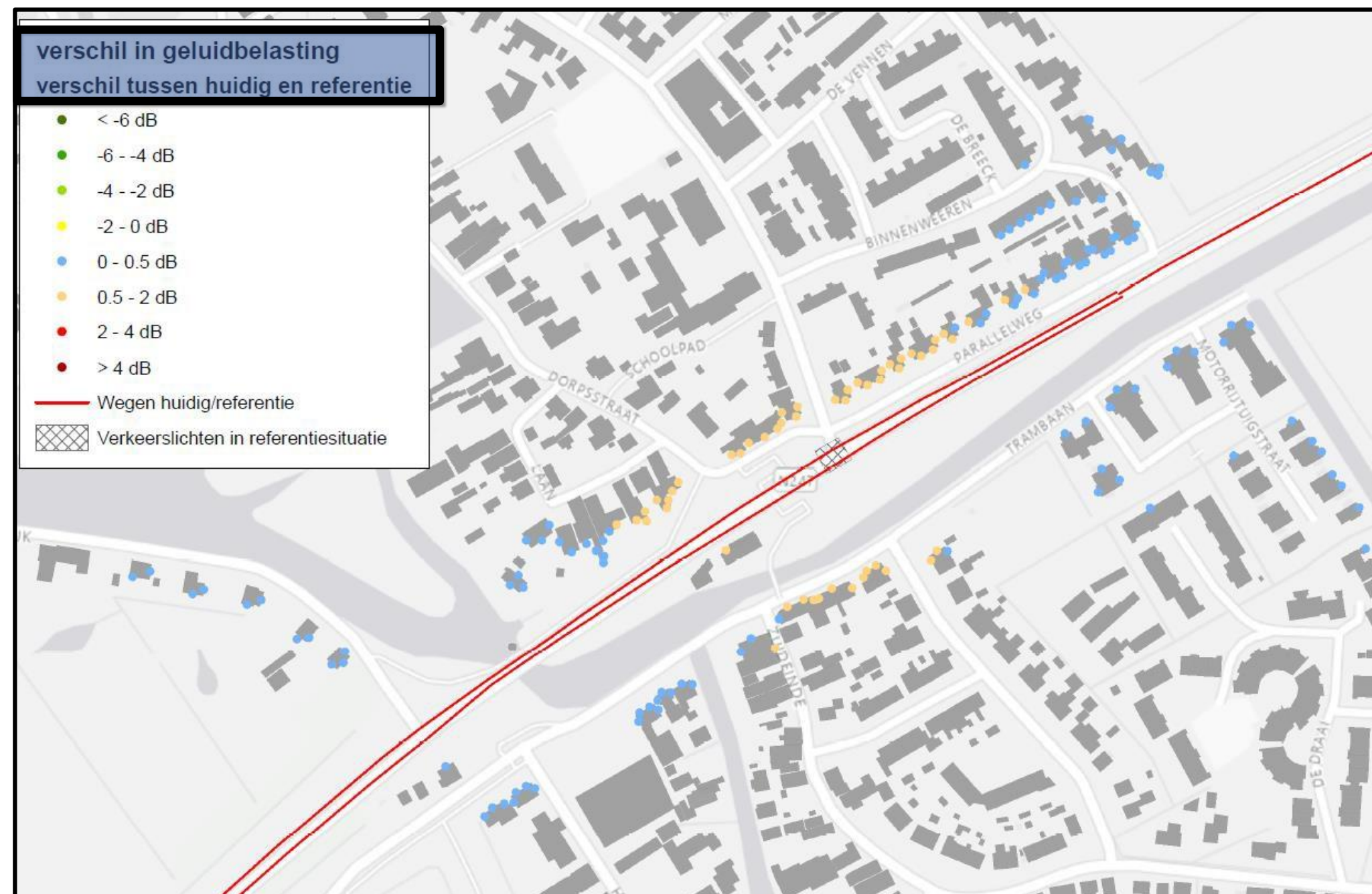
Vertrekpunt: **Huidige situatie** (2028= 1 jaar voor ingreep)
en de **Referentie situatie** (2039=10 jaar na ingreep).

De volgende situaties zijn berekend:

- 1 Referentie situatie (met wegsituatie conform huidige situatie inclusief een verkeersregelinstallatie, verkeersprognoses 2039).
- 2 Bovengrondse variant.
- 3 Ondergrondse variant (1) 2x1 met vluchtstroken.
- 4 Ondergrondse variant (2) 2x1 met busstroken.
- 5 Subvariant verlengde onderdoorgang.

- In alle uitgevoerde berekeningen zijn nog **geen potentiële geluidsreducerende maatregelen** opgenomen.
- De berekeningen zijn uitgevoerd als input voor de MKBA om de varianten onderling te kunnen afwegen.

1- Referentiesituatie

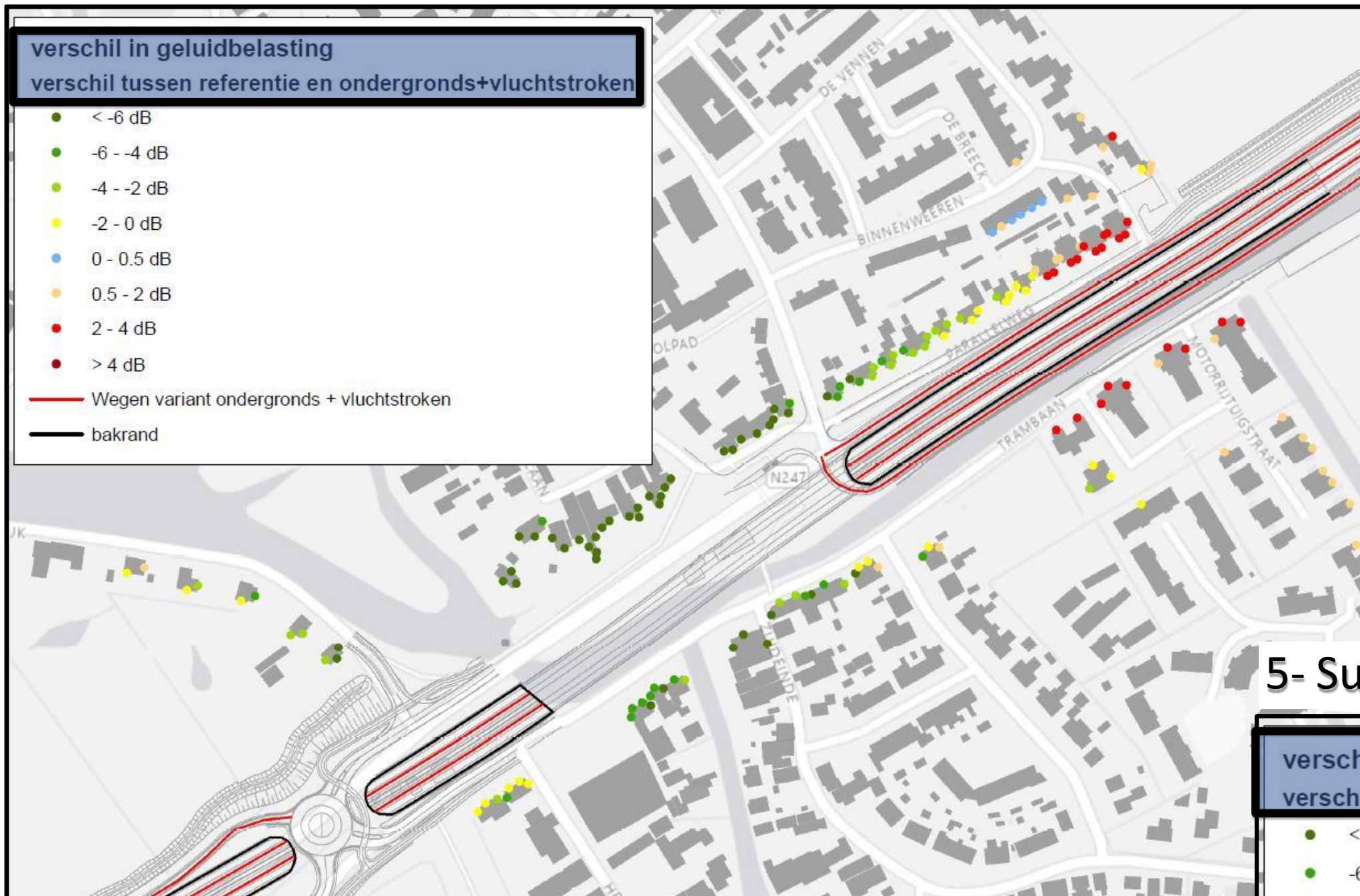


2- Bovengrondse variant



Onderzoek Geluid

3- Ondergrondse variant (1) – 2x1 met vluchtstroken



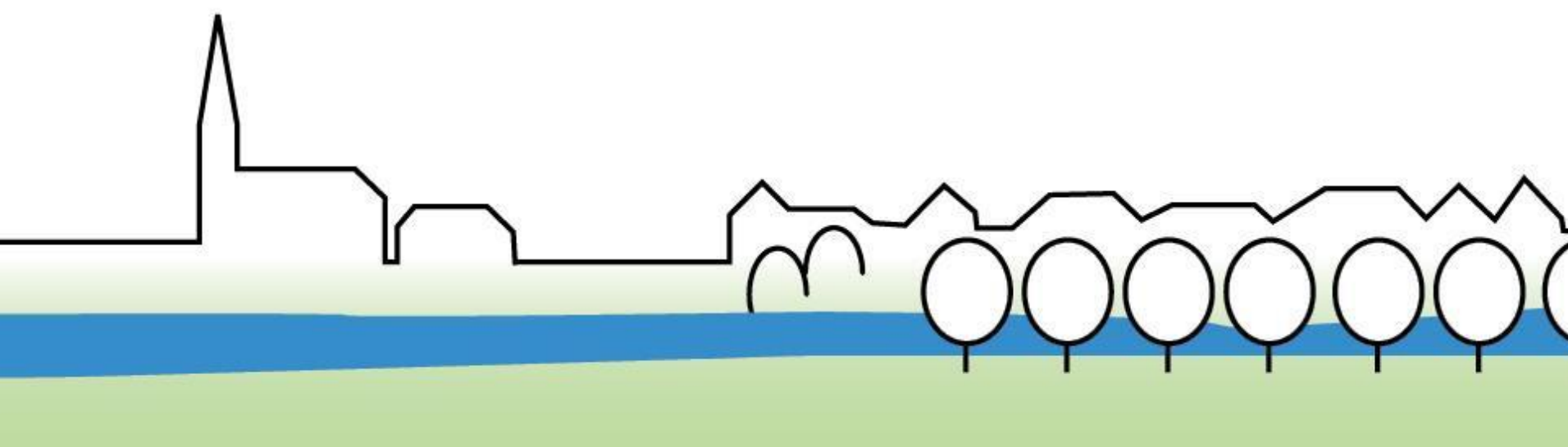
Potentieel toe te passen geluidsbeperkende maatregelen

Eerst bronmaatregelen zoals bijvoorbeeld:

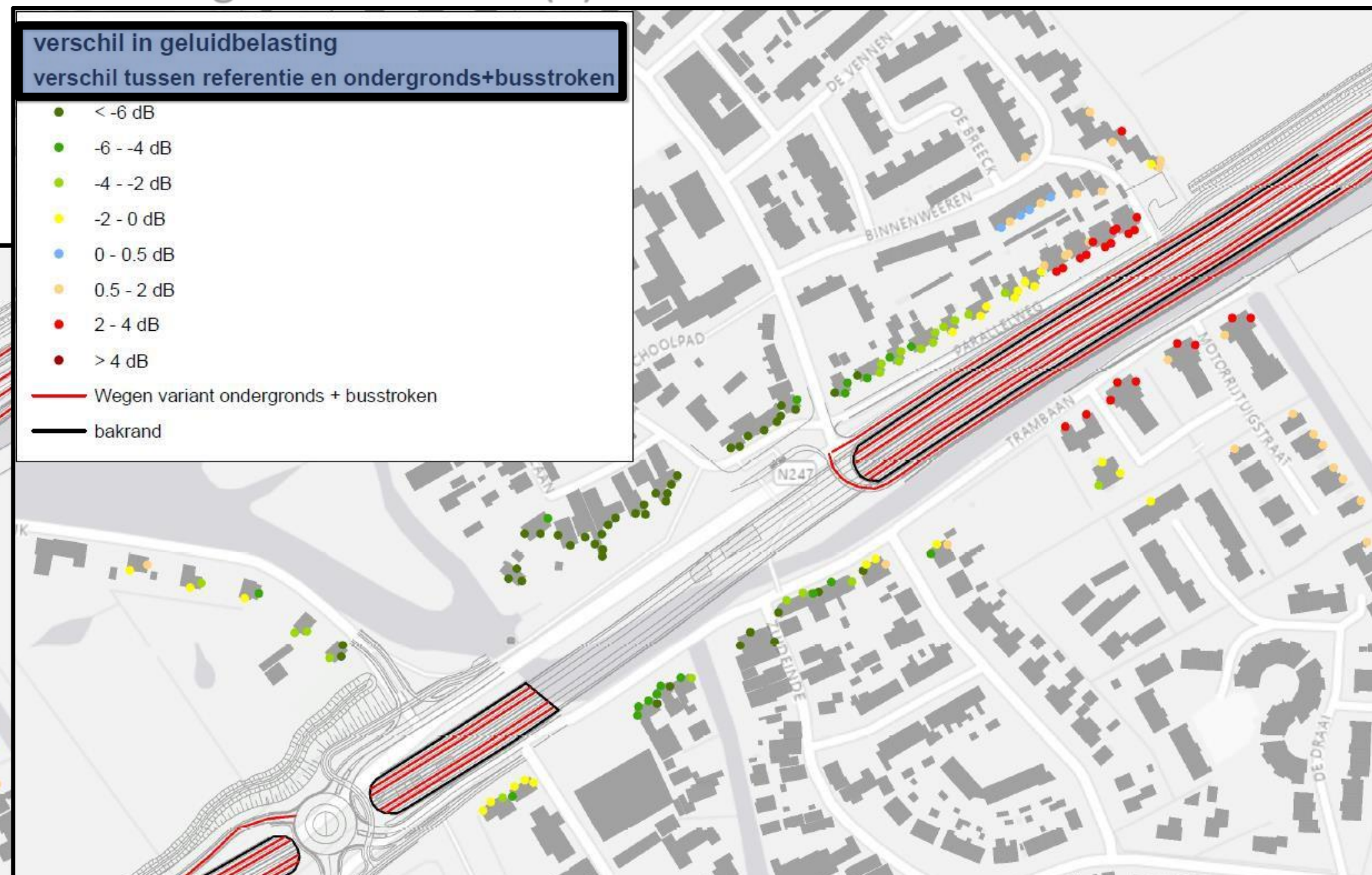
- *Geluid reducerend asfalt (geluidsreductie 2 tot 3 dB).*
- *Geluidsschermen.*
- *Geluid absorberende wandbekleding.*
- ...

Vervolgens indien nog nodig:

- *Gevelisolatie*



4- Ondergrondse variant (2) – 2x1 met busstroken

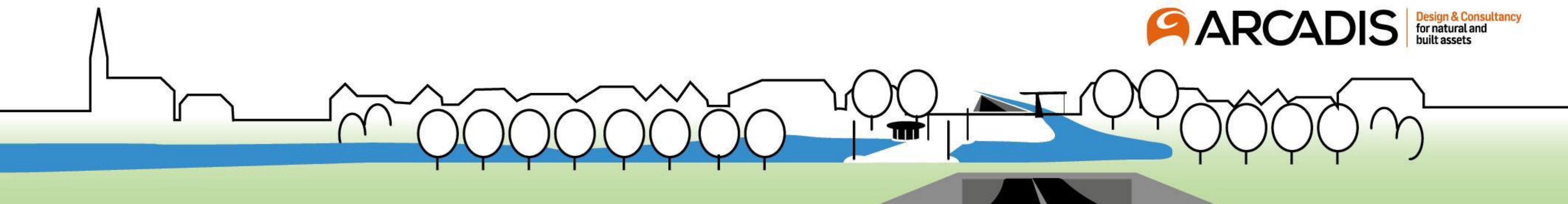


5- Subvariant verlengde onderdoorgang



Onderzoeksresultaten

Verkeer



Onderzoek Verkeer

Uitgangspunten:

- Meenemen van (woningbouw-) ontwikkelingen t/m 2040 (o.a. Galgeriet, Oostflank Purmerend en Lange Weeren)
- Verschillende aanpassingen aan het verkeersnetwerk:
 - Herontwerp kruispunt Het Schouw
 - Herontwerp kruispunt Bernhardlaan Monnickendam
 - Nieuwe aansluiting op kruispunt N247/N244 bij Edam

De volgende situaties zijn berekend:

- Referentie situatie (met wegsituatie conform huidige situatie, verkeersprognoses 2040)
- Bovengrondse variant
- Ondergrondse variant (1) 2x1 met vluchtstroken
- Ondergrondse variant (2) 2x1 met busstroken (= *representatief voor de Tunnelvariant*)

Opmerking referentiesituatie:

Vanwege meer verkeer in de toekomst zou in de ochtendspits de stroom Monnickendam > Het Schouw zo groot worden dat verkeer vanuit Broek in Waterland niet meer kan oprijden.

In het verkeersmodel zijn daarom verkeerslichten geplaatst bij het kruispunt N247 met het Burg. P. Ph. Paulplantsoen

Gemiddelde vertragingen (in minuten:seconden):

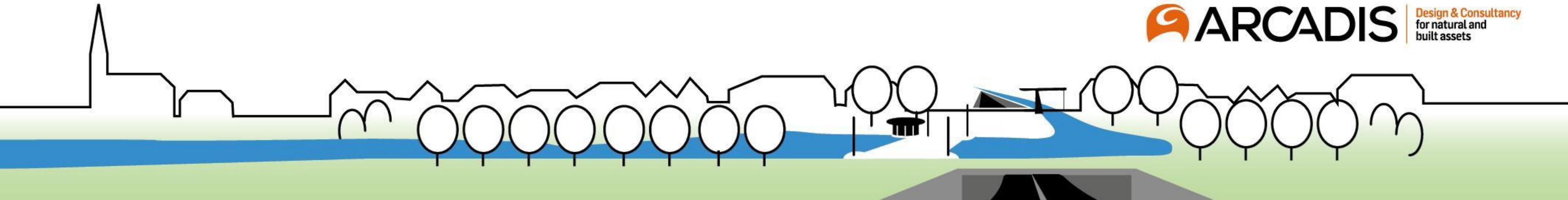
Traject	Referentie	Bovengronds	Ondergronds 1	Ondergronds 2
Monnickendam > Het Schouw	03:27	-02:59	-03:12	-03:13
Broek in Waterland N > Het Schouw	01:30	-00:29	-01:26	-01:25
Het Schouw > Monnickendam	01:18	-01:12	-01:13	-01:13
Het Schouw > Broek in Waterland Z	00:32	-00:04	-00:25	-00:25
Monnickendam > Broek in Waterland Z	05:17	+00:56	-05:04	-05:04
Het Schouw > Broek in Waterland N	00:25	-00:12	-00:15	-00:15
Broek in Waterland Z > Broek in Waterland N	05:10	+00:58	-05:00	-05:00
Broek in Waterland Z > Broek in Waterland N	01:41	-01:24	-01:39	-01:40
Broek in Waterland N > Broek in Waterland Z	02:44	-01:12	-02:41	-02:40



Voertuigverliesuren:

- Om de volledige vertragingen in het verkeersnetwerk te bepalen wordt er gebruikt gemaakt van voertuigverliesuren (vvu's):
 - 1 voertuig dat 1 uur stilstaat = 1 vvu, maar ook:
 - 60 voertuigen die allen 1 minuut stilstaan = 1 vvu

Spitsperiode	Referentie	Bovengronds	Ondergronds 1	Ondergronds 2
Ochtend	599	-83	-156	-155
Avond	1289	118	-229	-228



Onderzoek Verkeer

Blauw = ochtendspits
Geel = avondspits

Maximale wachtrijlengtes

Referentiesituatie



Ochtendspits: grote wachtrij bijna tot aan Monnickendam
Avondspits: grote wachtrij tot aan Het Schouw

Bovengrondse variant



Ochtendspits: wachtrij tussen Monnickendam en Broek in W. lost niet volledig op
Avondspits: maximum wachtrij vanaf Het Schouw neemt toe

Ondergrondse variant 1 (vluchtstroken)



Broek in Waterland: geen knelpunten
Eerstvolgende kruispunten: grotere wachtrijen bij Het Schouw en Monnickendam

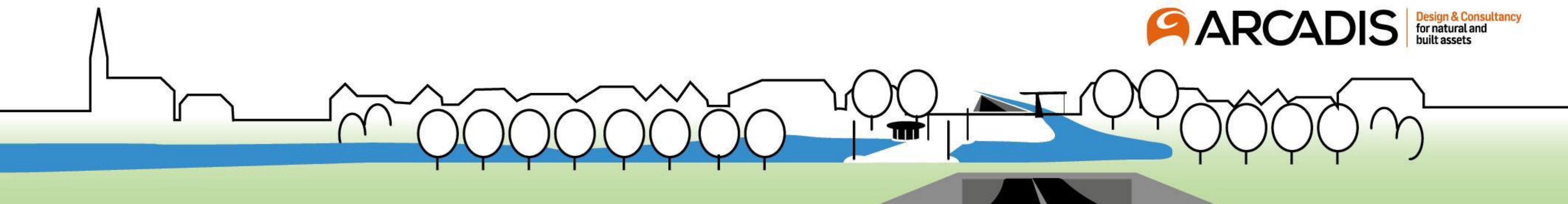
Ondergrondse variant 2 (busstroken)



Broek in Waterland: geen knelpunten
Eerstvolgende kruispunten: grotere wachtrijen bij Het Schouw en Monnickendam

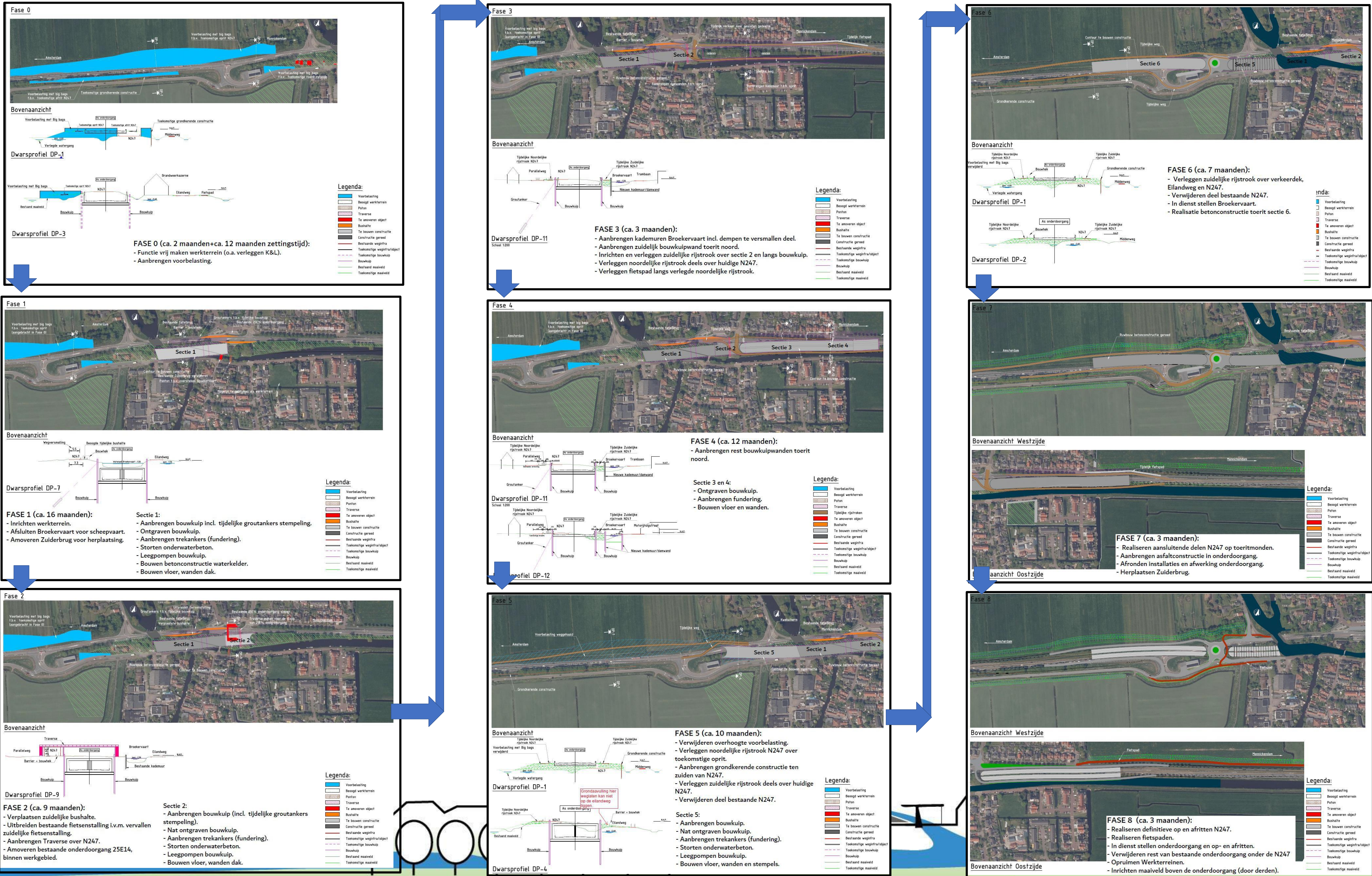
Onderzoeksresultaten

Bouwfase



Ondergrondse varianten – principe fasering

Een stripboek van theoretische en indicatieve uitvoeringsstappen



Ondergrondse varianten – principe fasering

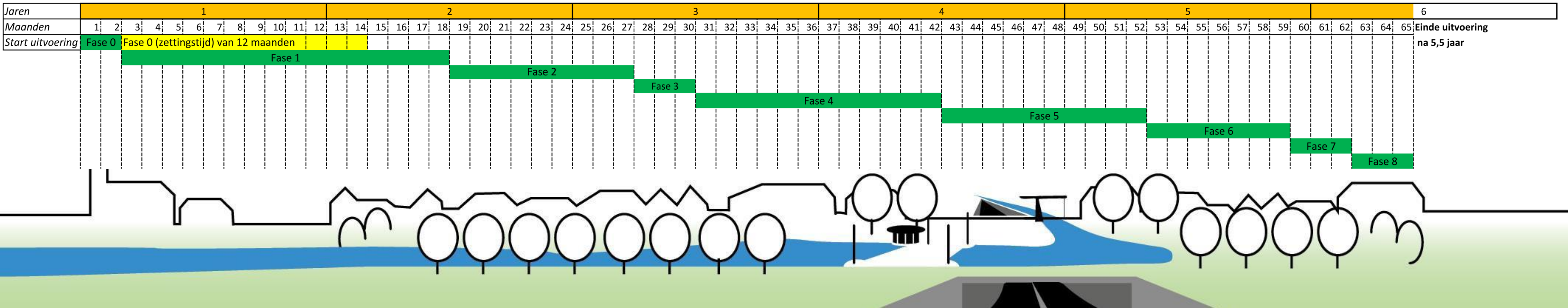
Een stripboek van theoretische en indicatieve uitvoeringsstappen

Enkele hoofdeisen:

- Eis 1: **Rijstroken tijdens de realisatiefase** *Samengevat:* 2x1 rijstroken binnen BiW (conform de huidige situatie) dient te worden behouden in de realisatiefase
- Eis 2: **Bestaande verkeerstromen** *Samengevat:* De **bestaande verkeerstromen** uit het noordelijk en zuidelijk deel van Broek in Waterland dienen te worden **gehandhaafd**.
- Eis 3: **Wegaansluitingen** *Samengevat:* De **bereikbaarheid** van woningen en bedrijven aan N247 dient **gewaarborgd** te blijven
- Eis 4: **Langzaamverkeers verbinding** *Samengevat:* Er dient ten minste één ongelijkvloerse kruising met de N247 voor **langzaam verkeer**, met voorzieningen voor **minder validen en visueel gehandicapten** beschikbaar te zijn

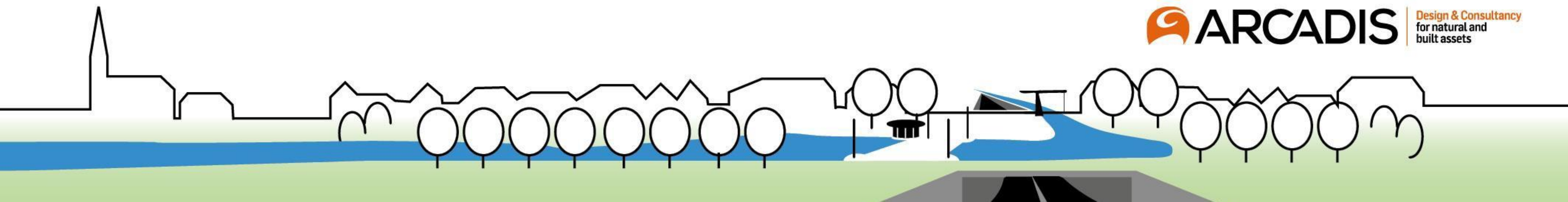


Tijdsbalk van de fasering (realisatie onderdoorgang in Broek in Waterland):



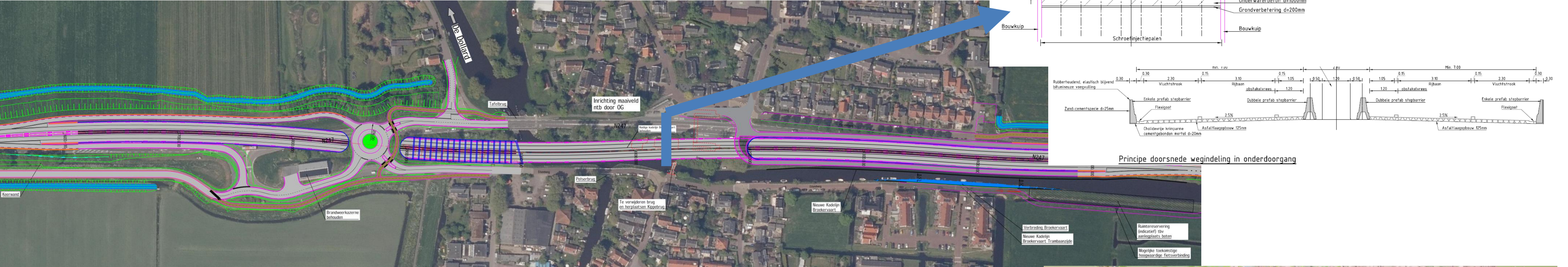
Ontwerpen

**Ondergrondse varianten
variant 2 en variant 3**

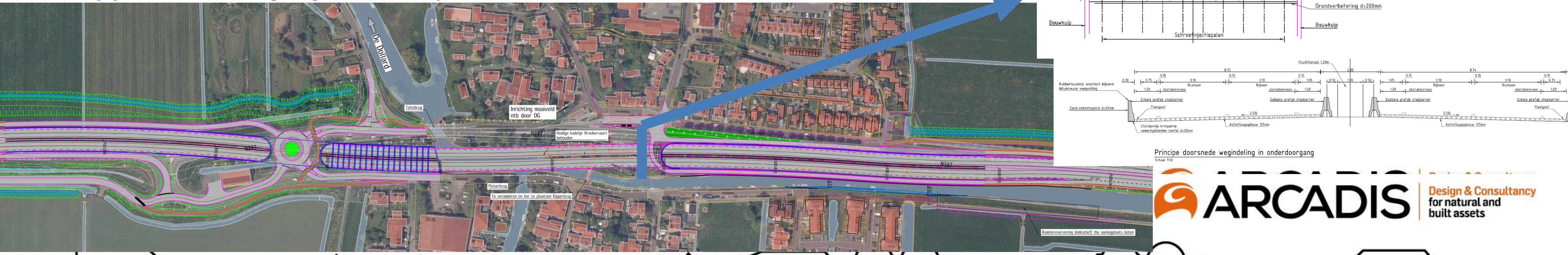


Ondergrondse varianten

Variant (1) – Onderdoorgang met 2x1 rijstroken inclusief vluchtstroken

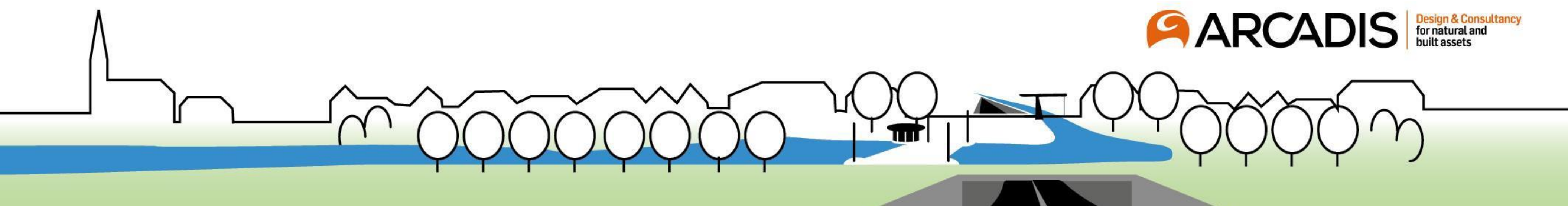


Variant (2) – Onderdoorgang met 2x1 rijstroken inclusief busbanen



Ontwerpen

Subvariant Verlengde Onderdoorgang variant 4



Ondergrondse varianten

Subvariant verlengde onderdoorgang

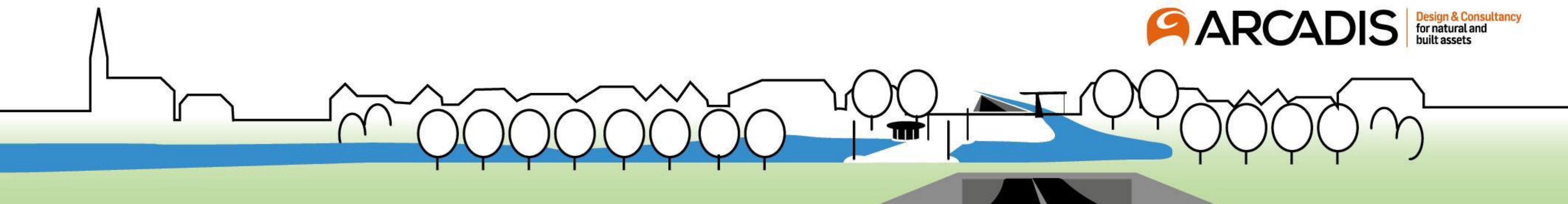


ARCADIS Design & Consultancy
for natural and built assets



Ontwerpen

Bovengrondse variant variant 1



Bovengrondse variant N247 door Broek



Bovenaanzicht kruising N247 - Parallelweg met onderdoorgang (kijkrichting Broekervaart)



Bovenaanzicht kruising N247 - Parallelweg met onderdoorgang (kijkrichting Parallelweg)



Fietsenstalling noordelijke bushalte (Dorpsstraat)



Zuidelijke bushalte (kijkrichting Parallelweg)



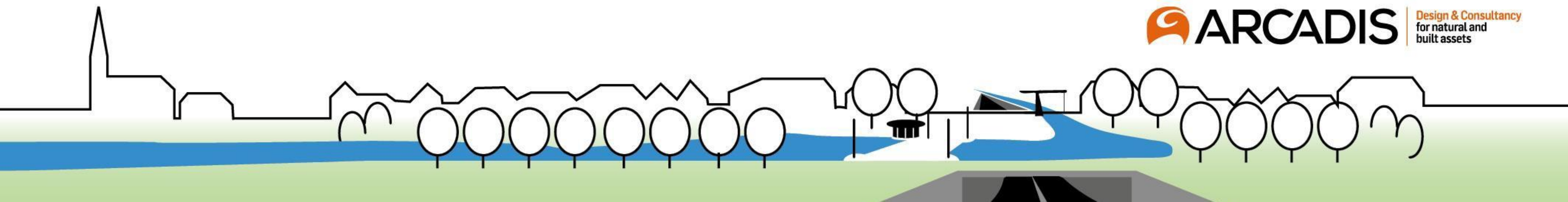
Kruising N247 - Parallelweg (kijkrichting Jaagweg)



kruising N247 -Parallelweg (kijkrichting brug Broekervaart)

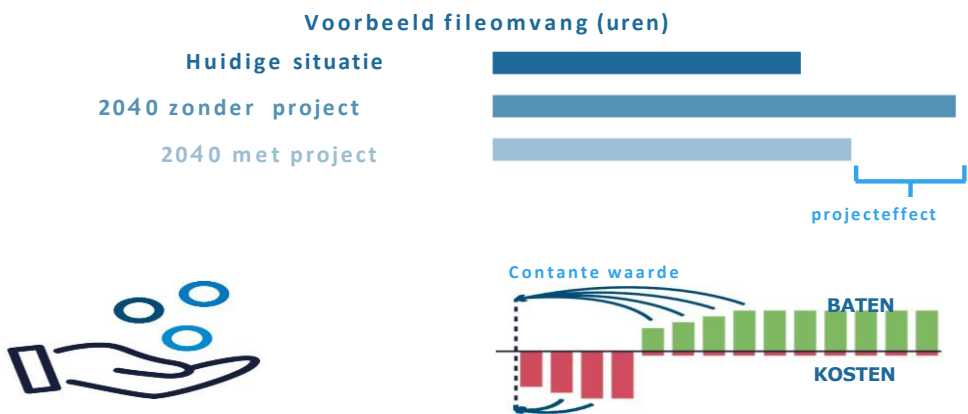
Onderzoeksresultaten

Kosten Baten Analyse MKBA



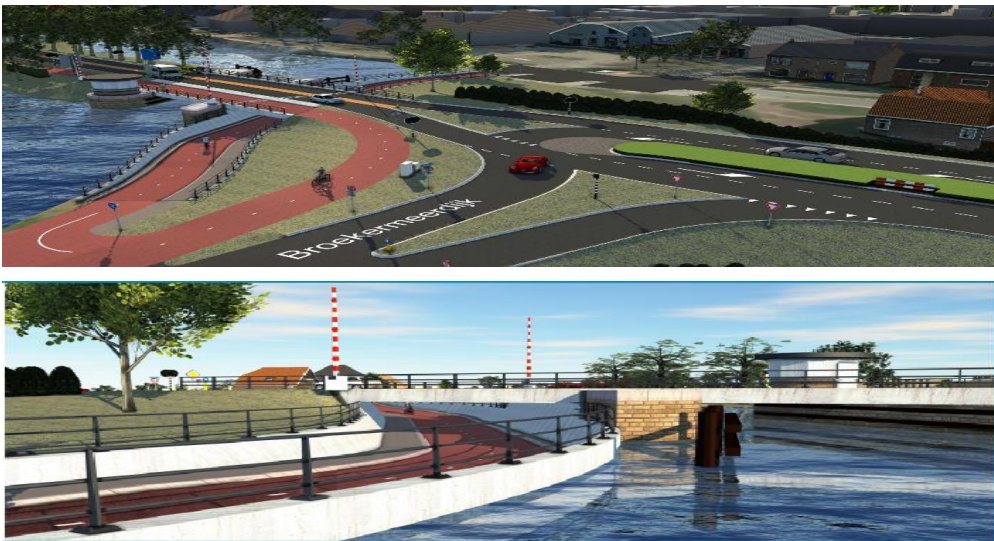
Wat is een MKBA?

- 1
- Twee toekomstige situaties: één met en één zonder het project
- 2
- We waarderen de effecten zoveel mogelijk in geld (appels-met-appels) vergelijken. Soms is berekening niet mogelijk en wordt alleen een kwalitatief oordeel gegeven
- 3
- Effecten ontstaan op verschillende momenten, we rekenen dit terug tot één basisjaar



Vier varianten

Bovengronds



Onderdoorgang vluchtstroken of busbanen



Subvariant met verlengde onderdoorgang



Uitkomsten

Contante waarden, in miljoenen	Bovengrondse Variant	Onderdoorgang 2x1 met Vluchtstroken	Subvariant met verlengde onderdoorgang		
Prijspeil juli 2022					
Kosten					
Investeringskosten		-€ 35	-€ 169	-€ 183	-€ 229
Onderhoudskosten		-€ 8	-€ 46	-€ 46	-€ 46
Bouwhinder		-	--	--	--
Baten					
Betere doorstroming auto+vracht		0	€ 165	€ 167	€ 167
Betere doorstroming OV		0	€ 2	€ 3	€ 3
Effect snelheidsverhoging op N247 (80km/h)		0	€ 38	€ 38	€ 38
Robuust OV-netwerk		0	+	++	++
Robuust secundair netwerk		0	+	++	++
CO ₂		0	0	0	0
Luchtvervuiling		0	0	0	0
Oversteekbaarheid N247		+	+	+	+
Verkeersveiligheid langzaam verkeer		+	-	-	-
Verkeersveiligheid gemotoriseerd verkeer		+	++	++	++
Invulling bovengrondse ruimte		0	€ 8	€ 8	€ 10
Geluid		€ 1	€ 1	€ 1	€ 7
Uitzicht op N247 aan N-zijde		0	-	-	0
Totale kosten		-€ 44	-€ 215	-€ 229	-€ 276
Totale baten		€ 1	€ 215	€ 217	€ 225
Netto contante waarde		-€ 43	€ 0	-€ 12	-€ 50
BK-verhouding		0,0	1,0	0,9	0,8
Interne rentevoet			3,3%	3,1%	2,4%

Verdeling geluid- en uitzichteffecten in Broek in Waterland



Meer informatie en vervolg

Het eindrapport van de studie brengt de maakbaarheid en haalbaarheid van een mogelijke (onder)doorgang in Broek in Waterland in kaart: de vier varianten zijn fysiek inpasbaar, laten zien wat de gevolgen voor het verkeer in de regio en de leefbaarheid in het dorp zijn en wat de kosten voor aanleg, beheer en onderhoud bedragen. In de MKBA worden deze varianten onderling met elkaar vergeleken. Deze varianten zijn het resultaat van een jarenlange samenwerking. De Dorpsraad heeft zich actief ingezet en er zijn meerdere bijeenkomsten geweest waarin bewoners en belanghebbenden konden meedenken over de varianten.

Welke onderdelen van de MKBA vonden de bezoekers van de avond belang?



Bijna 100 bezoekers hebben een boodschap achtergelaten voor de bestuurders.

Vervolg

De uitkomst van de mentimeter (n=116) en een samenvatting van de reacties nemen we op in het verslag van de avond. De Dorpsraad maakt een eigen memo. De bevindingen van de Dorpsraad en het verslag van de avond vormen samen met de ontwerpen en de MKBA de afronding van de studie. De stuurgroep Bereikbaarheid Waterland bespreekt de resultaten van de studie begin 2023. Daarna volgt de politieke besluitvorming, die naar verwachting na de provinciale verkiezingen in maart 2023 zal plaatsvinden.

Alles nog even nalezen?

Dat kan op <https://onderdoorgangn247biw.pleio.nl/> of op www.bereikbaarheidwaterland.nl



N247 Broek in Waterland

Vormgeving onderdoorgang

7 juni 2022



Leeswijzer

Dit document beschrijft beknopt de architectonische vormgeving van de onderdoorgang N247 te Broek in Waterland. Bij dit document hoort een virtuele maquette. Deze is middels een link in dit document op pc, telefoon of tablet te openen.

Voor een omschrijving van het (technische) VO zie document “N247, Broek in Waterland, Ontwerpnota Voorlopig ontwerp (VO)” inclusief bijbehorende documenten.

Het ontwerp dat beschreven wordt en in de virtuele maquette wordt gedeeld is het VO van **variant 1** (2x1 rijbaan plus 2x1 busbaan, 80km/h).

Inhoud

[Virtuele Maquette](#)



[Vormgeving](#)



[Vormgeving dorp](#)



[Vormgeving N247](#)



[Overzicht](#)



[Artist impressions](#)



Versie B

7 juni 2022

Opgesteld: ir. T.A. (Tom) Kramer

Gecontroleerd: R. Tijmes

Vrijgegeven: L. Mattheij

AS3 - public

Versie A - 20 mei '22. Foto onderschriften herzien.

Virtuele **maquette**

Het ontwerp voor de onderdoorgang N247 in Broek in Waterland wordt gedeeld middels een virtuele maquette.

De virtuele maquette in een 3D uitwerking van het voorlopig ontwerp (VO) van Arcadis in real-time fotorealistische rendersoftware. Het model is te openen op ieder apparaat met internet. Doel van het model is om de mogelijke inpassing en vormgeving te delen met geïnteresseerden en betrokkenen.

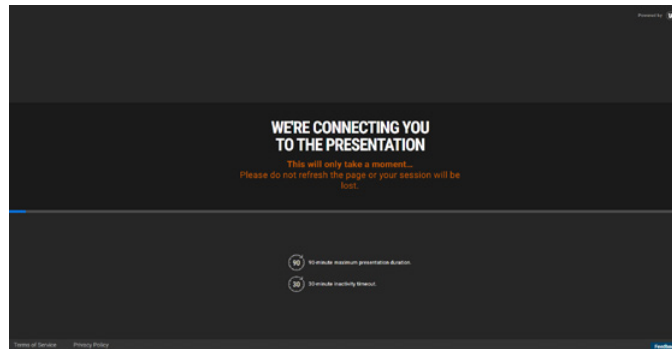
Vrijheid

De virtuele maquette geeft u de mogelijkheid om rond te kijken in de mogelijke inpassing van de onderdoorgang N247. Anders dan bij een filmpje zit u zelf aan de knoppen: u kan de camera bewegen en navigeren naar elke gewenste zichtpunt.

Voorlopig ontwerpniveau

Om de inpassing en het ontwerp zo leesbaar mogelijk te maken is het model fotorealistisch. Het is daarbij wel belangrijk voor ogen te houden dat de uitwerking van het ontwerp VO niveau betreft.

- Het ontwerp focused op de onderdoorgang. De maaiveldinrichting (zoals het park) is overgenomen uit de vorige ontwerpfase.
- Het is een model met vereenvoudigingen in de geometrie om het model werkbaar te houden, zoals bij een fysieke maquette.



1. Startscreen: de virtuele maquette is aan het laden. Dit kan enkele minuten duren. Sluit of refresh de pagina niet tijdens het laden.



2. Welkom in het model. Midden in het scherm wordt aangegeven hoe u de camera kan bewegen.



2b. Overzicht van de mogelijke navigatie commando's. Voor een complete beschrijving van alle opties kunt u terecht op de website van Twinmotion middels [deze link](#).



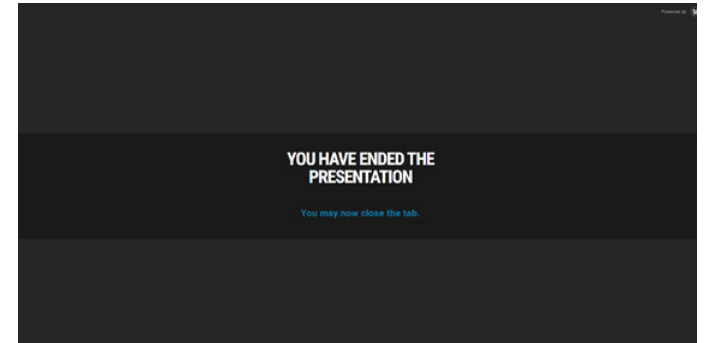
3. Middels de knoppen rechts in beeld roept u de vooraf ingestelde camerapositions op of speelt u deze af als een animatie. Klik op de beelden om deze camera te openen. U kunt ook zelf de camera bewegen vanaf iedere positie.



5. Na het bezichtigen van het model kunt u het model afsluiten middels het kruisje rechtsboven. Het model is dan sneller beschikbaar voor andere bezoekers.



4. Middels de knop rechtsboven met de drie sliders heeft u invloed op het model. Stel een andere tijd in (zonstand), hoe snel de camera beweegt en of de camera op ooghoogte beweegt of zweeft!



6. Het model is afgesloten en de webbrowser kan worden gesloten.

Link naar het virtuele model

[Virtueel model](#) (Link naar een Twinmotion website).

[Virtueel model II](#) of [Virtueel model III](#) (alternatieve links naar identiek model)

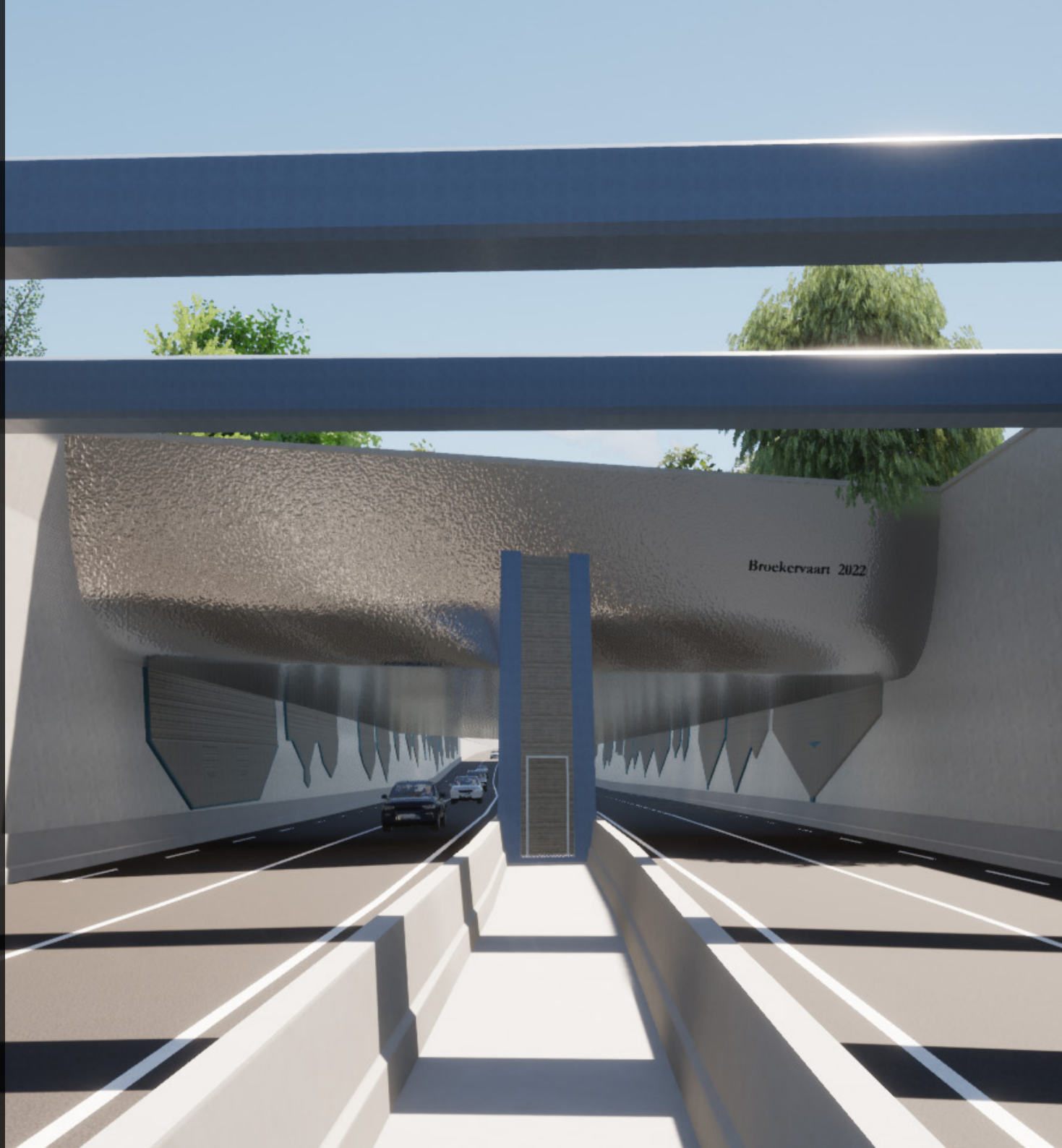
Architectuur

Broek in Waterland is een pittoresk groen en waterrijk dorp. De N247 deelt het dorp nu in tweeën. De onderdoorgang van de N247 brengt de delen van het dorp weer samen en geeft ruimte voor een groene, waterrijke en veilige verbinding voor dorp en weg.

Op basis van het voorliggende beeldkwaliteitsplan* en het technisch VO is door Arcadis vormgeving opgesteld voor de onderdoorgang en diens inpassing.

Door het ondergronds brengen van de N247 ontstaan twee werelden: het dorp en de provinciale weg. De vormgeving heeft als doelstelling om een kwalitatieve en herkenbare verschijning te realiseren die past bij beide delen.

(*BKP Onderdoorgang - Broek in Waterland, Bosch Slabbers, oktober 2017)





Vormgeving **dorp**

De N247 gaat ondergronds. Langs de randen die overblijven is een inpassing passend op de plek ontworpen.

De randen langs de bak zijn wanden van ~ 1,3m hoog boven het omliggende maaiveld. Zo zijn ze veilig tegen invallen en bieden maximale afscherming van geluid door de N247. De wandjes worden aan de dorpse zijde kwalitatief ingekleed met een baksteen en afgedekt met een glad betonnen deksteen. Voor de wanden is een groene inkleding voorzien passend bij de specifieke plek van het dorp en de beschikbare ruimte.

Parkmodel

- De inrichting van het maaiveld is geen onderdeel van het voorlopig ontwerp. In de architectuur en de virtuele maquette is daarom uitgegaan van de inrichting zoals voorgesteld in de vorige ontwerpfase. Hiervoor is als aanname het parkmodel aangehouden.

Beeld uit virtuele maquette. Baksteen wand met betonnen deksteen en groene border (oostelijke dekrand)



Boven: Referentie: Baksteen met gladdere en ruwere banden geven textuur aan de wandjes boven maaiveld. (Foto: Tom Kramer)



Boven: Virtuele maquette: Zicht op groene kadewand langs Broekervaart vanaf Trambaan

Links: Referentie foto groene kadewand (Taurusavenue Hoofddorp, van der Tol). (Foto: van der Tol).

Vormgeving N247

De N247 gaat ondergronds. De vormgeving markeert het dorp vanaf de doorgaande provinciale weg.

Ervaring

“In 2017 werkte ik als architect aan de vormgeving van gemalen en dijkdoorlaten voor de alliantie Markermeerdijken. Als forens zat ik wekelijks in de bus vanaf Amsterdam Centraal richting Katwoude. Vanuit de bus verraste Broek in Waterland mij als pittoreske groene oase in het polderland. Ik herinner de nieuwsgierigheid die werd gewekt naar deze plek. Nu de N247 ondergronds gaat zou het zonde zijn als deze ervaring verloren gaat. De passant moet ook wanneer de onderdoorgang er is nieuwsgierig worden naar Broek in Waterland. Deze plek mag niet ongemerkt voorbijgaan.”

-Tom Kramer, Arcadis Architect

Concept

De architectuur wil Broek in Waterland beleefbaar te maken vanuit de onderdoorgang, passend voor weggebruikers met 80 km/h. Daarvoor zet het in op de waterspiegeling, die zo kenmerkend is voor het waterrijke dorp dat het zelfs in het gemeentelogo is opgenomen.

Het historische lint wordt zichtbaar gemaakt onder de kruising met de Broekervaart als weerspiegeling. Kenmerkende silhouetten op de wanden weerspiegelen zoals het dorp in het water.

Foto: Elena Kalis, “reflection”, juli 2010. De kunstzinnige onderwaterfotografie van Elena Kalis illustreert de weerspiegeling onder het wateroppervlak.

Foto rechts: Gedraaide foto van Broek in Waterland. Het dorp is dubbel zichtbaar: boven water en in de waterspiegeling. (Foto: Adobe Stock)



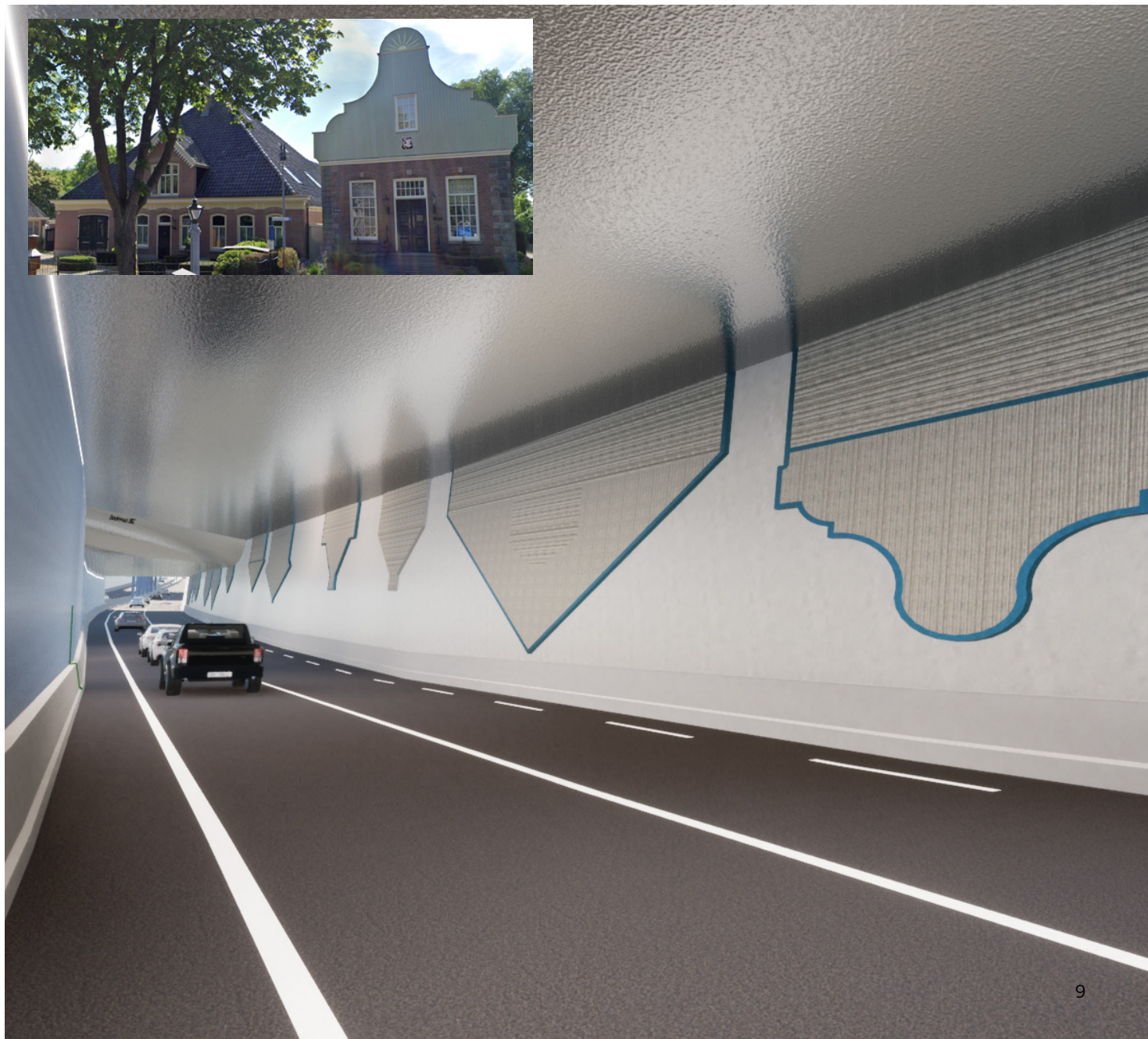


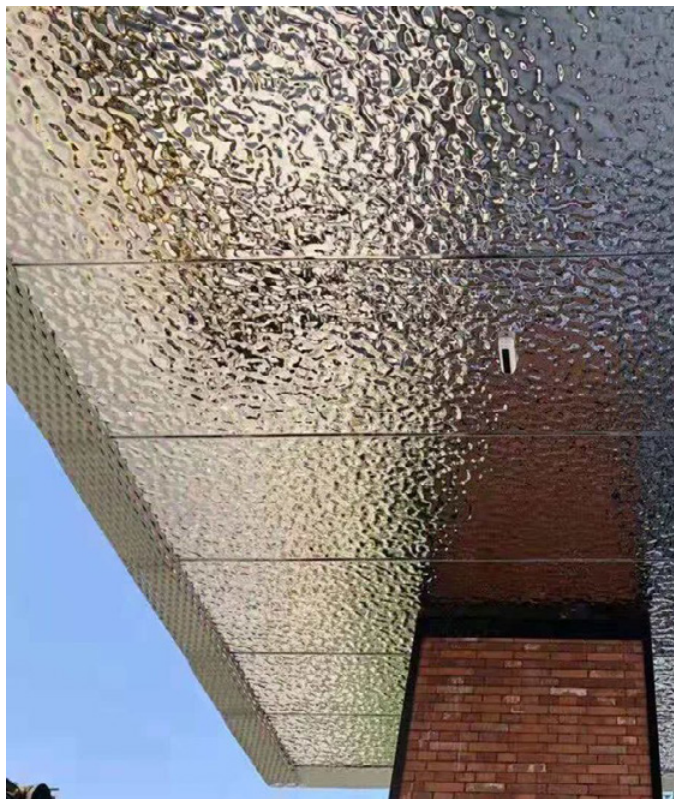
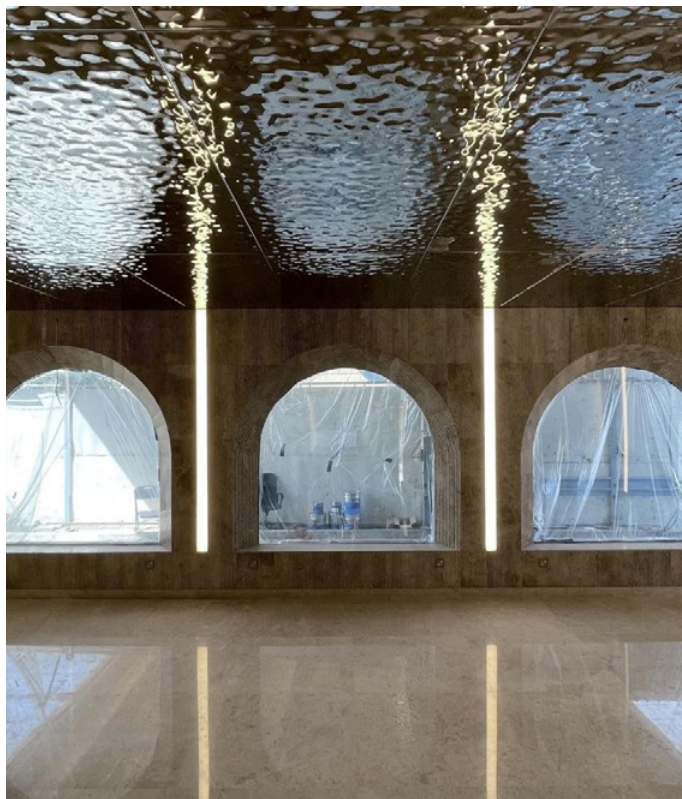
Boven: Logo en vlag gemeente Waterland

Rechts: Artist impressie uit virtuele maquette: Silhouetten van Broek in Waterland in geluidabsorberende plaat op de wand weerspiegelen in het plafond.

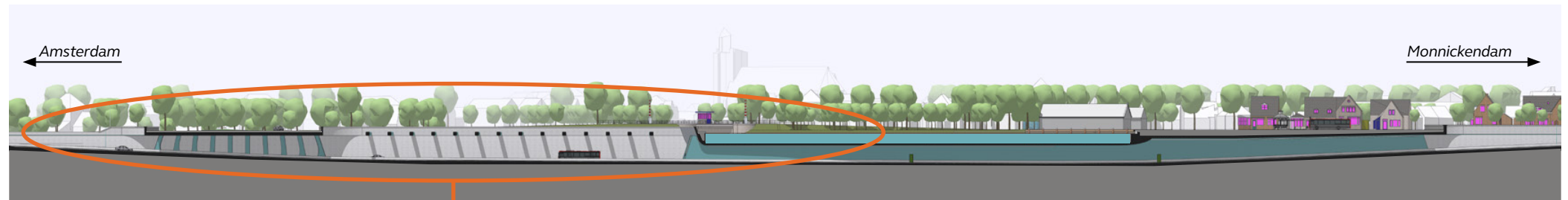
Inzet: foto woningen aan De Erven / Roomeinde waar de silhouetten aan de noordelijke wand aan zijn ontleend. (foto: Cyclomedia)

Op de zuidelijke wand (langs weg richting Volendam) zijn silhouetten ontleend aan woningen aan Zuideinde.

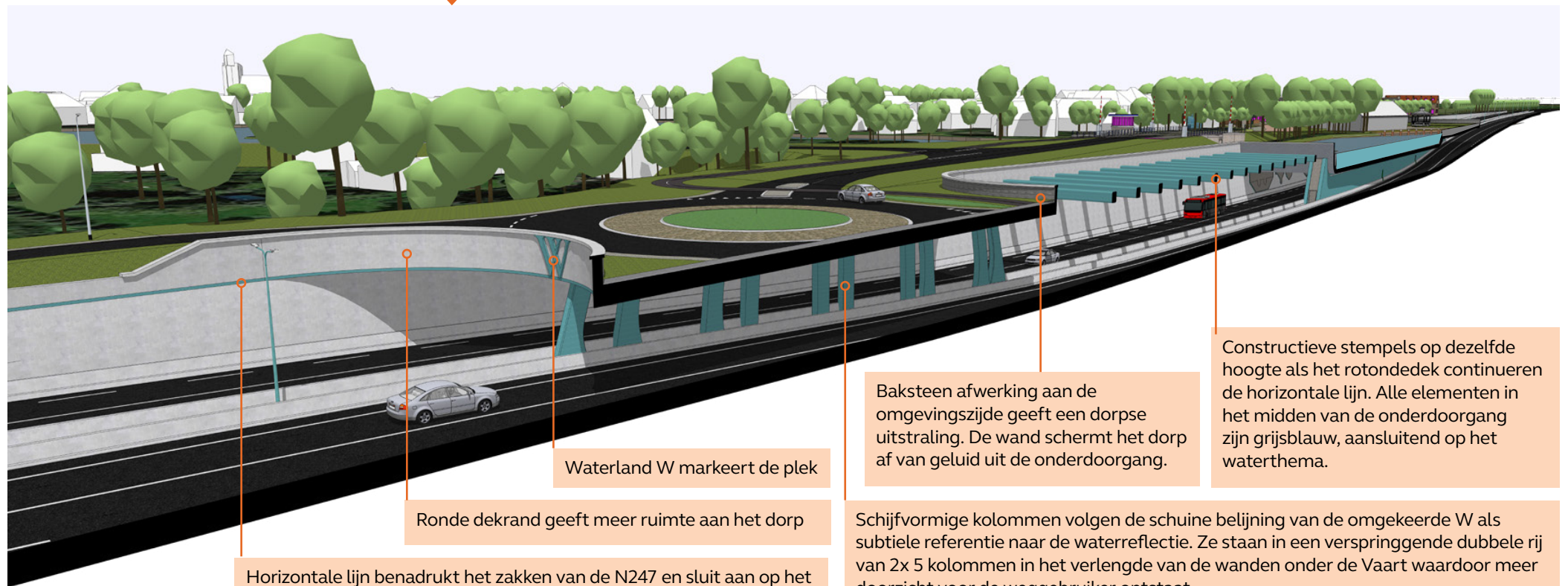




Referentiefoto's plafondafwerking onderdoorgang: gehamerd gepolijste / verchromde staalplaten spiegelend als wateroppervlak



Architectonische langsdoorsnede



Horizontale lijn benadrukt het zakken van de N247 en sluit aan op het dek van de rotonde.

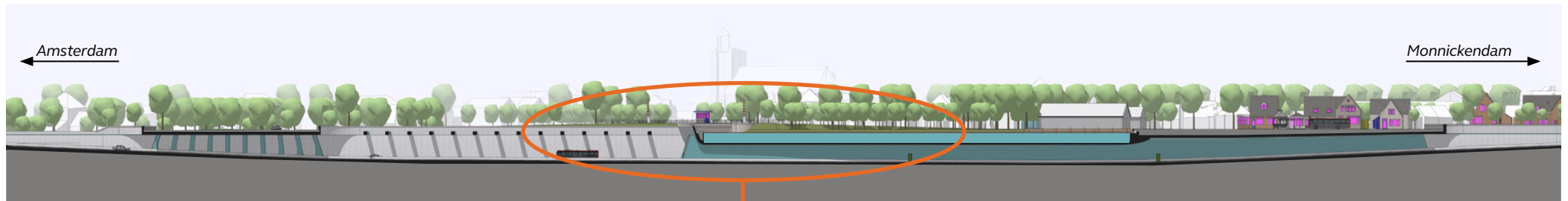
Ronde dekrand geeft meer ruimte aan het dorp

Waterland W markeert de plek

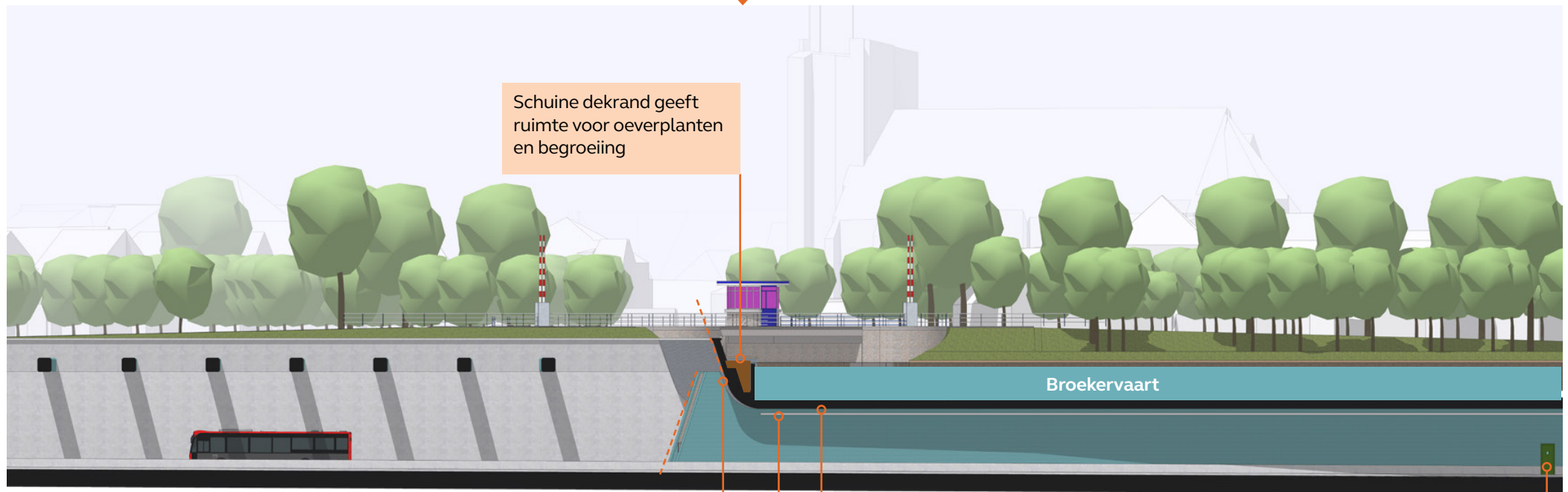
Baksteen afwerking aan de omgevingszijde geeft een dorpse uitstraling. De wand schermt het dorp af van geluid uit de onderdoorgang.

Constructieve stempels op dezelfde hoogte als het rotonde dek continueren de horizontale lijn. Alle elementen in het midden van de onderdoorgang zijn grijsblauw, aansluitend op het waterthema.

Schijfvormige kolommen volgen de schuine belijning van de omgekeerde W als subtiële referentie naar de waterreflectie. Ze staan in een verspringende dubbele rij van 2x 5 kolommen in het verlengde van de wanden onder de Vaart waardoor meer doorzicht voor de weggebruiker ontstaat.



Architectonische langsdoorsnede



Schuine dekrand geeft ruimte voor oeverplanten en begroeiing

Schuine vlakken van de steunwand en dekrand geven een speels beeld en verwijzen naar de lijvoering van de waterlandse vlag.

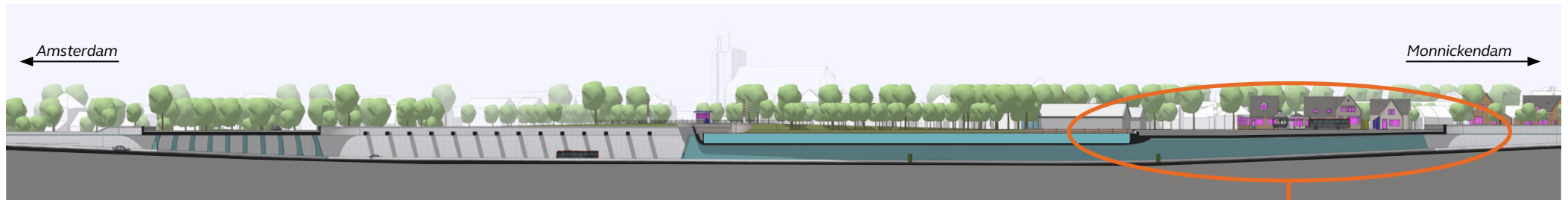


Watterimpel
plafondbekleding

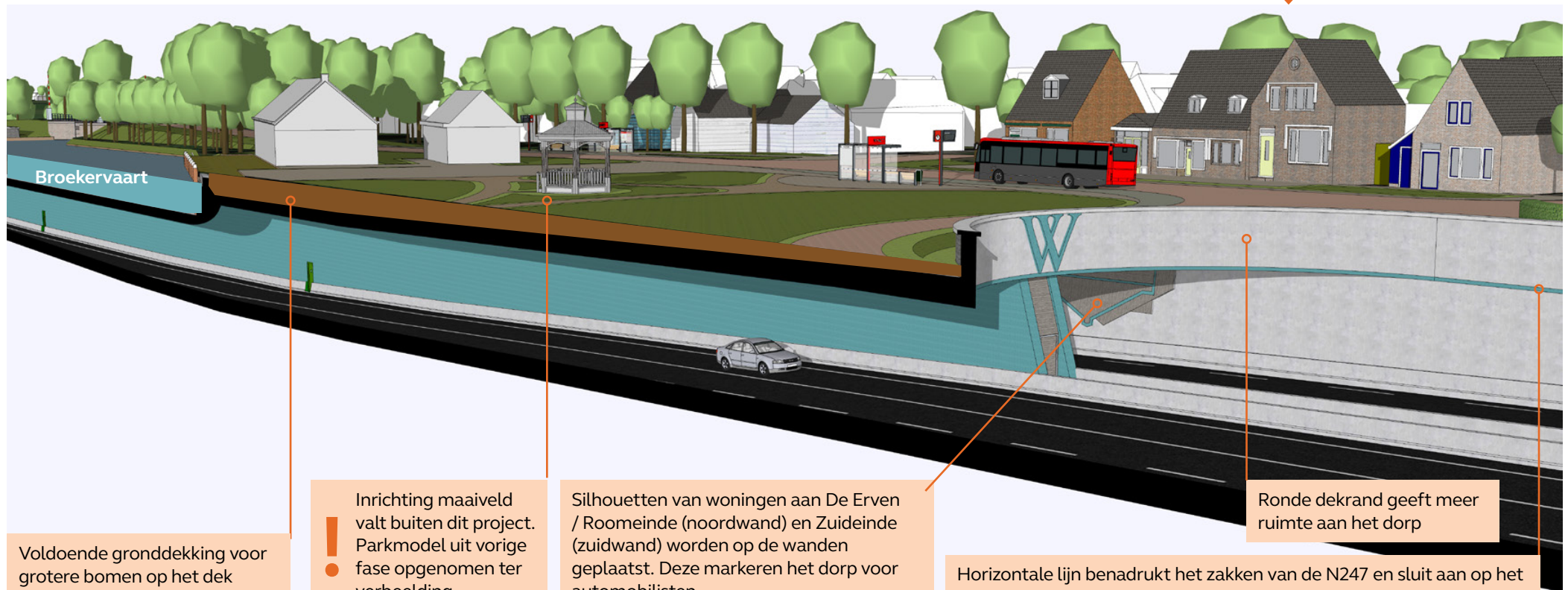


Vluchtweg tussen de dubbele steunwanden in de onderdoorgang

LED lijnverlichting in de wand schijnt over plafondbekleding



Architectonische langsdoorsnede



Voldoende gronddekking voor grotere bomen op het dek

Inrichting maaiveld valt buiten dit project. Parkmodel uit vorige fase opgenomen ter verbeelding.

Silhouetten van woningen aan De Erven / Roomeinde (noordwand) en Zuideinde (zuidwand) worden op de wanden geplaatst. Deze markeren het dorp voor automobilisten.

Horizontale lijn benadrukt het zakken van de N247 en sluit aan op het dek van de overkluizing.

Ronde dekrand geeft meer ruimte aan het dorp



Overzicht westelijke toegang onderdoorgang



Overzicht oostelijke toegang onderdoorgang



Overzicht onderdoorgang



Artist impressions
Inpassing

Zicht op Broekervaart bij Eilandstraat



Kruising Burgemeester P.Ph.Pauwplantsoen en Parallelweg



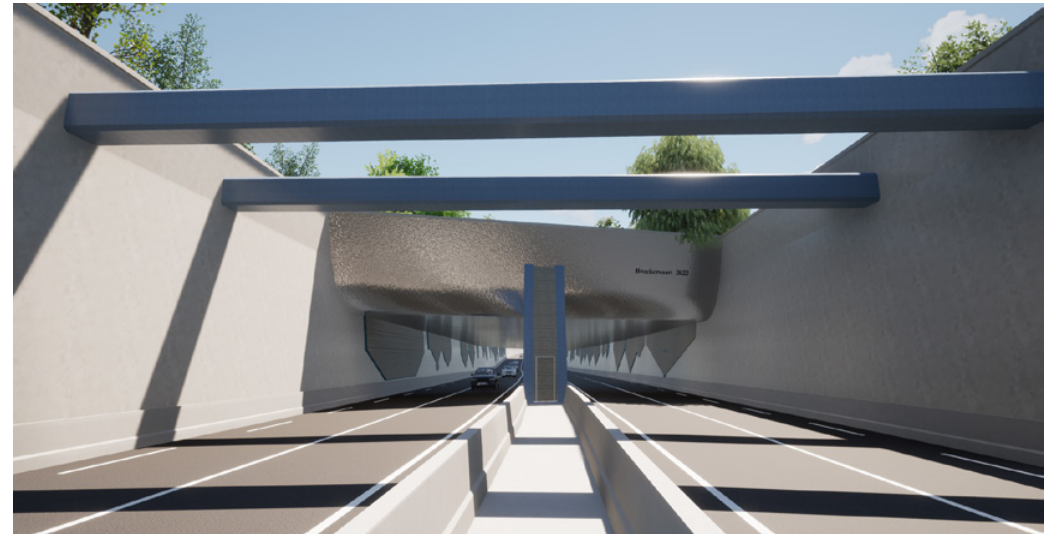
Zicht vanaf Trambaan - Motorrijtuigstraat



Zicht vanaf Parallelweg (ter hoogte van #29)



Westelijke toegang onderdoorgang N247 (dek rotonde)



Westelijke dekrand onderdoorgang Broekervaart



Oostelijke toegang onderdoorgang N247



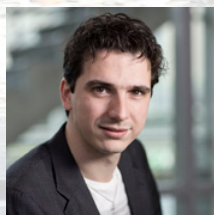
Onderdoorgang (richting Amsterdam)

Over Arcadis

Arcadis is een toonaangevend wereldwijd ontwerp en consultancybureau voor de natuurlijke en gebouwde omgeving. Wij maken het verschil voor onze klanten en de maatschappij met doeltreffende, duurzame en digitale oplossingen. Met 27.000 mensen in meer dan 70 landen genereerden we in 2020 een omzet van €3,3 miljard. Wij ondersteunen UN Habitat met kennis en expertise om leefomstandigheden te verbeteren in gebieden getroffen door de gevolgen van de klimaatverandering.

www.arcadis.com

Contact



Tom Kramer

Architect

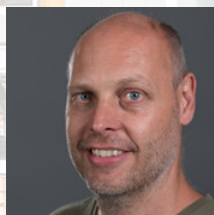
E tom.kramer@arcadis.com



Loek Mattheij

Projectleider

E loek.mattheij@arcadis.com



Rinaldo Tijmes

Ontwerpleider

E rinaldo.tijmes@arcadis.com

Verslag concept

Commissie Mobiliteit & Financiën

Datum commissievergadering	:	26 november 2018
Commissievoorzitter	:	H.W. Struben
Commissiegriffier	:	mw. S. Neeskens
Telefoonnummer/e-mail	:	06-257 62 257 / neeskenss@noord-holland.nl

Aanwezig:

Commissievoorzitter	:	H.W. Struben
Commissiegriffier	:	mw. S. Neeskens
Leden van de commissie		
CDA	:	H. de Graaf (tot 15.30 uur) en D.G. Heijnen
ChristenUnie-SGP	:	M.C.A. Klein en mw. M. Terlouw
D66	:	A.E. Tijssens
GroenLinks	:	A. Hietbrink en mw. Z. Pels
ONH	:	J.H. Leever
PvdA	:	mw M.E. van Duijn, N. Papineau Salm en X.J. Den Uyl
PvdD	:	F. Zoon en mw. J. Visser
PVV	:	M. Deen en J.A.M. van Hooff
SP	:	J.M. Bruggeman en W. Hoogervorst
50PLUS	:	mw. O.A.C. de Meij
VVD	:	Mw. J.F.L. Kaamer van Hoegee en J.P.M. van Straaten
Commissaris van de Koning	:	J. Remkes (agendapunten 5a en 12)
Gedeputeerde(n)	:	mw. E. Post (VVD)
Notulist	:	mw. I.L. Vos (Moneypenny BV)
Afwezig:	:	en mw. P.E. Kirch-Voors (VVD) Z. Yurdakul (D66)

170 **6. B-agenda mobiliteit**

6a. Reconstructie N247 passage Broek in Waterland

Allereerst geeft de **voorzitter** het woord aan de vijf sprekers.

175 De heer **Debets** spreekt in namens het georganiseerde bedrijfsleven in de regio Waterland en het Economisch Forum Holland boven Amsterdam. Het proces van cocreatie heeft VOWA, de koepel van ondernemersverenigingen in de regio van dichtbij meegemaakt. VOWA vertegenwoordigt circa 750 ondernemingen in de regio Waterland. Voor ondernemers staat de vlotte doorstroming van het verkeer voorop. De filedruk zal nog toenemen. Iedere verbetering van het wegennet is
180 zeer welkom. De op initiatief van Dorpsraad Broek in Waterland ontwikkelde alternatieven mogen rekenen op de warme steun van het bedrijfsleven. Het door de provincie ontwikkelde
 oorspronkelijke plan is slechts een lapmiddel. Het is van dergelijke korte duur dat het feitelijk
 geen oplossing genoemd kan worden. Het is dus eigenlijk weggegooid geld.
185 De heer Debets is benieuwd naar de actuele stand van zaken. Hij zag een bericht van de provincie dat er voorlopig geen besluit genomen wordt. De eerste keuze van de provincie blijkt minder
 robuust te zijn dan aanvankelijk werd verondersteld. Is de bovengrondse oplossing van tafel? De
 alternatieven van de dorpsraad leveren veel winst op. Zie ook de MKBA.
 Stilstand is in dit verband letterlijk en figuurlijk achteruitgang. Natuurlijk ziet het bedrijfsleven
190 liever een onderdoorgang, waar met een lagere snelheid moet worden gereden. Zolang er maar
 geen stilstand is. De hoofdmoot was, is en zal zijn: de doorstroming van het autoverkeer, een
 einde aan de dagelijkse file-ellende en een bedrijfseconomische winst die het gevolg van de
 onderdoorgang zullen zijn.

195 Mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) vraagt naar welke ondergrondse variant de voorkeur
 uitgaat.

 De heer **Debets** zegt dat de mooiste tevens de duurste variant is. Dat is de variant met 4 banen
 waar 80 km mag worden gereden. Het bedrijfsleven begrijpt heel goed dat het ook allemaal
200 gefinancierd moet worden.

 De heer **De Graaf** (CDA) is benieuwd of het bedrijfsleven bereid is om mee te financieren.

 De heer **Debets** heeft er geen antwoord op. Het is niet gepeild bij de achterban. Het zal een lastig
 verhaal zijn. De organisatiegraad is relatief laag. De free riders zijn dan echte free riders.

205 De heer **Klein** (CU-SGP) vraagt of de heer Debets dit geluid heeft laten horen bij verschillende
 gemeenten.

210 De heer **Debets** heeft individuele wethouders hierop aangesproken. Zij zeggen dat dit onderwerp
 is dat in de Vervoersregio aan de orde komt. Vanwege tal van publicaties van zijn hand neemt de
 heer Debets aan dat het wel bekend is bij gemeenten hoe het bedrijfsleven er in staat.

 Mevrouw **Van de Weijenberg** (wethouder Waterland) spreekt in om de dorpsraad en de bewoners
215 van Broek in Waterland te ondersteunen in hun wens voor een onderdoorgang van de N247. De
 wens is groot. Men wil weer een compleet dorp, zonder een doorsnijding. Het gemeentebestuur
 van Waterland stond aan de zijlijn. Ze ondersteunde en faciliteerde, maar de bewoners en de
 dorpsraad staken hier enorm veel energie in. Terecht krijgen zij daarvoor complimenten van de
 gedeputeerde. Ze organiseerden veel bijeenkomsten crowd funding acties en dergelijke. De
 urgentie voor Broek in Waterland is groot. Broek in Waterland is aan de zuidkant uitgebreid, maar
220 alle voorzieningen bevinden zich aan de noordkant. Veel Statenleden zijn in de afgelopen jaren in
 Broek in Waterland geweest. Het project loopt al lang. Was dat ook in de spijtstijd? Het vele
 verkeer zorgt voor lawaai, vervuiling en onveiligheid. Daar moet een einde aan komen.
 Mevrouw Van de Weijenberg staat hier ook als lid van de stuurgroep Bereikbaarheid Waterland.
 Vaak wordt het beeld geschetst dat de stuurgroepleden het niet met elkaar eens zouden zijn. Ze
225 zijn het wel met elkaar eens. De bovengrondse variant, zoals die nu voorligt, is niet
 toekomstbestendig. Eén van de drie alternatieven van de dorpsraad zou het moeten worden. De
 stuurgroep is het er ook over eens dat er nu een besluit genomen moet worden. Alle informatie
 ligt er. Mevrouw Van de Weijenberg roept Provinciale Staten op om een besluit te nemen. Maak
 Broek weer een heel dorp.

230

De heer Papineau Salm (PvdA) vraagt of in de stuurgroep is gesproken over nader onderzoek naar omliggend verkeer richting Amsterdam.

235 Mevrouw **Van de Weijenberg** heeft daarover uitgebreid gesproken met gedeputeerde Post. De stuurgroep was zeer verbaasd over het persbericht, waarin werd gesuggereerd dat het een advies van de stuurgroep zou zijn om te zeggen dat nu geen besluit wordt genomen, maar de stuurgroep heeft in haar laatste vergadering geen besluit genomen. De meningen over de voorliggende varianten zijn gepeild maar er is geen advies uitgebracht door de stuurgroep Bereikbaarheid Waterland.

240 De heer **Tijssens** (D66) vraagt of zijn conclusie juist is dat de stuurgroep zegt dat bovengronds geen begaanbare weg is; er zou naar één van de drie ondergrondse varianten moeten worden gekeken en dat de provincie zo snel mogelijk tot besluitvorming moet overgaan.

245 Mevrouw **Van de Weijenberg** zegt dat gedeeld is in de stuurgroep dat op de bovengrondse variant actie ondernomen moet worden. Amsterdam-Noord heeft gevraagd ervoor te waken dat er teveel verkeer in Amsterdam komt. Er is geen verzoek gedaan om nader onderzoek.

250 De heer **Klein** (CU-SGP) verneemt graag of de gemeente bereid is om bij te dragen aan een oplossing. De stuurgroep is het erover eens dat er een betere oplossing moet komen dan de bovengrondse variant. Zal de stuurgroep tot consensus komen over welke ondergrondse variant de beste oplossing is?

255 Mevrouw **Van de Weijenberg** kan beide vragen bevestigend beantwoorden. De middelen zijn wel beperkt, want gemeente Waterland is maar een kleine gemeente.

Mevrouw **De Meij** (50PLUS) hoorde twee jaar geleden vanuit de CDA-fractie van Waterland, bij monde van de heer Verbeek, dat een gemeentelijke bijdrage niet aan de orde kon zijn.

260 Mevrouw **Van de Weijenberg** las de verslagen terug. Zij meent dat de heer Verbeek toen ook heeft gezegd dat hij daar niet over ging, maar dat hij wel consensus in de raad verwachtte over het meebetalen. Zoals mevrouw Van de Weijenberg de gemeenteraad inschat is er zeker de bereidheid om voor het bovengrondse deel een bijdrage te leveren. Een concreet bedrag kan mevrouw niet noemen.

265 De heer **Hoogervorst** (SP) vraagt nogmaals om de bevestiging dat de bovengrondse variant niet aan de orde is omdat deze niet toekomstbestendig is en dat het project geen uitstel duldt, gezien de problematiek. Klopt het dat de stuurgroep in elk geval snel een oplossing wil en dat die oplossing één van de vier ondertunnelingvarianten zou moeten zijn?

270 Mevrouw **Van de Weijenberg** antwoordt dat dit klopt. De oplossing zou één van vier ondertunnelingvarianten moeten zijn. De stuurgroep zou niet nog meer onderzoek willen doen. Alles wat men moet weten, ligt er op dit moment.

275 Mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) vraagt over welke variant snel een besluit moet worden genomen.

280 Mevrouw **Van de Weijenberg** wil daarover op dit moment geen uitspraak doen. De stuurgroep komt daar wel uit. Er zitten voor- en nadelen aan iedere variant. Die zouden nog eens met elkaar moeten worden afgewogen. De provincie zou kunnen besluiten dat het een ondergrondse variant wordt. Daarna kan worden bekeken welke variant het beste voldoet.

285 De heer **Leever** (ONH) realiseert zich dat de lasten voor één gemeente idioot hoog zijn. Werd door het gemeentebestuur van Waterland navraag over een financiële bijdrage werd gedaan bij gemeenten in de regio? Het gaat tenslotte niet alleen Waterland aan.

290 Mevrouw **Van de Weijenberg** legt uit dat Edam-Volendam in het verlengde van de N247 ligt. Met elkaar worden twee kleine gemeenten gevormd. Verhoudingsgewijs is het een bedrag dat voor Waterland niet op te brengen is. Purmerend en Amsterdam Noord zullen niet bijdragen. Aan Edam-Volendam is de vraag nog niet concreet gesteld.

De heer **De Graaf** (CDA) leest in de brief dat de stuurgroep geen eenduidig advies heeft kunnen formuleren over de lange termijnoplossing. Klopt dat niet? De stuurgroep vraagt de provincie een keuze te maken, maar tegelijkertijd is de stuurgroep er nog niet uit hoe dat moet uitpakken.

295

Mevrouw **Van de Weijenberg** zegt dat de stuurgroep het eens is omdat alle leden een ondergrondse variant willen. De meningen zijn verdeeld over welke variant. Dat wil niet zeggen dat de stuurgroep daar niet uit zal komen. De provincie kan de keuze maken dat tot een ondergrondse variant wordt besloten.

300

Mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) vindt het een ingewikkelde discussie worden. Op het moment dat de provincie een besluit gaat nemen, moet zij weten wat de regio wil. Zij kan zich niet voorstellen dat de gemeente Waterland nog niet weet wat die keuze voor ondertunneling moet zijn. Nu vraagt inspreker aan Provinciale Staten om wat te gaan verzinnen. Wat als de provincie besluit tot tweemaal eenbaans 50 kilometer?

305

De **voorzitter** constateert dat nu een discussie ontstaat. Het is de bedoeling dat slechts informatieve vragen aan een inspreker worden gesteld.

310

Mevrouw **Van de Weijenberg** zegt dat er voorkeuren zijn die verschillen tussen gemeenten. Daarover moet de stuurgroep nog spreken. Wellicht kiezen de Staten, alles afwegende, voor een bepaalde variant. Waterland is gelukkig als het een ondergrondse variant wordt.

315

Bij interruptie merkt mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) op dat wat inspreker nu zegt, kan betekenen, dat de provincie een variant kiest waarmee Waterland niet gelukkig is.

320

Mevrouw **De Meij** (50PLUS) vindt het vreemd dat de provincie wordt gevraagd om een besluit te nemen voor een ondergronds variant, waarvan niet duidelijk is welke kosten die met zich meebrengt. Ze begrijpt dat een kleine gemeente als Waterland het verschil tussen een bovengrondse- en ondergrondse oplossing niet kan bijdragen. Het is een gemiste kans dat Waterland hierover niet heeft gesproken met andere gemeenten.

325

De heer **Papineau Salm** (PvdA) begrijpt uit de inbreng van inspreker dat zij de provincie adviseert om de bovengrondse variant af te serveren

330

De heer **Tijssens** (D66) verzoekt de voorzitter bij volgende sprekers om binnen de orde van de vergadering te blijven. Het gaat te ver om mensen die hun deelname aan de stuurgroep hier komen toelichten, zo aan te pakken. Mensen die maat nemen, die hier een toelichting komen geven, zou niet aan de orde mogen zijn.

335

De heer **Hoogervorst** (SP) is het niet helemaal eens met de heer Tijssens. Mevrouw Van de Weijenberg staat hier als wethouder van gemeente Waterland. Dan is het stellen van vragen van deze orde heel redelijk. Hij heeft niet gemerkt dat iemand de maat wordt genomen.

340

De **voorzitter** geeft de volgende spreker het woord.
De heer **Buijs** (Dorpsraad Broek in Waterland) spreekt namens de dorpsraad en vele bewoners van het dorp en de omgeving. In reactie op de discussie met de wethouder van Waterland wil hij graag het volgende rechtzetten. Het is opmerkelijk dat verantwoordelijkheid wordt gevraagd van een partij, die niet gaat over het investeren in de huidige plannen. Dat komt pas aan de orde bij de inrichting. Dit is een zaak van de provincie en de Vervoerregio.
Sinds 2014 maakt de dorpsraad zich sterk voor een duurzame oplossing van de N247, die het dorp in tweeën splitst. De leefbaarheid van het dorp moet verbeteren. Per werkdag razen 23.000 auto's door het dorp, waarvan 4.000 vrachtauto's.

345

Het plan van de dorpsraad voor een onderdoorgang blijkt een realistisch alternatief te zijn voor de bovengrondse oplossing van de provincie. In 2016 heeft de dorpsraad met eigen middelen een uitgewerkt plan kunnen presenteren. Gedeputeerde Staten adviseerden vervolgens het plan met drie alternatieven voor een onderdoorgang in een proces van cocreatie uit te werken. De variant van de dorpsraad, of welke vorm van onderdoorgang dan ook, zal duurder uitvallen dan de bovengrondse. Met elkaar wil men een historische fout uit het verleden herstellen. Daar moet de samenleving iets voor over hebben. Gedeputeerde Staten adviseren nu om geen besluit te nemen, omdat de realisering van een ondergrondse meer kost dan de geplande bovengrondse variant. Gezien de onderzoeken naar de verschillende ondergrondse varianten en de kosten-/batenanalyse is het wel degelijk mogelijk om nu een besluit te nemen.

350

355 De bovengrondse variant blijkt een onverantwoorde investering te zijn. De verkeersmodellen lopen vast bij 2030. De provincie investeert circa 26 miljoen euro in iets wat niet werkt. Voor de dorpsraad is de bovengrondse variant nu echt van de baan. Alles wat onderzocht kon worden om de vier ondergrondse varianten te vergelijken, is onderzocht. Er is genoeg om een maatschappelijk verantwoorde keuze te maken voor een onderdoorgang. De weg is vrij voor een onderdoorgang.

360 Cocreëren moet je leren. De dorpsraad ziet dat steeds meer wordt afgestapt van het wij/zij denken, en dat samen wordt opgetrokken. Met elkaar is een uniek samenwerkingsdocument opgesteld. Een dorpsraad maakt afspraken met een provincie. Vrijwilligers staken en steken er veel tijd in. Het proces is nog niet klaar. De dorpsraad cocreëert graag mee tot en met de besluitvorming en ook daarna, wanneer de inrichting aan bod komt en de gemeente aan zet komt. Dit levert winst op voor iedereen. Tijdwinst voor ondernemers. Een leefbaar en veilig dorp met een dorpsplein. Een duurzame oplossing die 100 jaar meegaat.

370 De heer **Tijssens** (D66) begrijpt de oproep om wel een besluit te nemen, maar bestuurlijk is het ook logisch om van vier alternatieven terug te gaan naar één alternatief. De suggestie is dat daarvoor nog input noodzakelijk is. Wil de dorpsraad een advies uitbrengen over hoe van vier naar één alternatief kan worden gekomen, of wil de dorpsraad slechts aangeven hoe van vier naar drie varianten kan worden gegaan?

375 De heer **Buijs** (Dorpsraad Broek in Waterland) zegt dat er genoeg op tafel ligt. Er hoeft geen nader onderzoek naar de varianten te worden gedaan. De dorpsraad stelt zich achter het standpunt dat er een onderdoorgang moet komen. De dorpsraad spreekt zich daarbij niet uit voor een specifieke variant, maar denkt daarin graag mee. Bij elke variant die nu tafel ligt, zijn nog allerlei optimaliseringslagen te maken, die bij een verfijning zeker aan bod moeten komen. Het plan dat de dorpsraad 2,5 jaar geleden indiende, is een steengoed plan. Er zijn 380 referentietunnels, zoals het aquaduct bij Uithoorn en in Hilversum. De heer Buijs adviseert de Staten om nog eens heel goed te kijken naar het oorspronkelijke plan dat de Dorpsraad heeft ingediend. Dat is ook het goedkoopste plan.

385 De heer **Zoon** (PvdD) merkt dat de Dorpsraad geen duidelijke keuze maakt tussen de verschillende onderdoorgangvarianten. Het risico bestaat dat er een snelweg komt te lopen. Hoe kijkt de Dorpsraad daar tegenaan? Onderdoorgangvarianten gaan voor veel inwoners veel geluidreductie opleveren, maar voor een aantal niet. Hoe verlopen de gesprekken met de bewoners die erop achteruitgaan?

390 De heer **Buijs** legt uit dat de dorpsraad en de inwoners geen snelweg door het dorp willen. De dorpsraad heeft vanaf het begin getracht om alle inwoners van Broek in Waterland bij het plan te betrekken. Naarmate plannen meer concreet worden, gaan mensen zich meer ongerust voelen. Met elkaar moet worden bekeken hoe ook voor kleine groepen inwoners de overlast, die er eventueel kan ontstaan, kan worden verminderd. Dat kan heel goed als het cocreatie proces 395 wordt voortgezet. Zodra de inrichting aan bod komt, kan naar dit soort problemen, als geluidsoverlast, worden gekeken.

Mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) is benieuwd wat de voorkeursvariant van de Dorpsraad is.

400 De heer **Buijs** verwijst naar het rapport dat circa 2,5 jaar geleden is aangeboden. Daarin heeft de dorpsraad zijn standpunt duidelijk gemaakt. Als er een onderdoorgang komt, dan is de dorpsraad zeer tevreden. Op dit moment laat de dorpsraad het graag aan Provinciale Staten over om daarin een keuze te maken. De feiten liggen op tafel. Nader onderzoek is niet nodig. De dorpsraad gaat niet over de hoeveelheid geld die beschikbaar is. Dat is aan de politiek

405 De heer **De Graaf** (CDA) vraagt of, in het kader van cocreatie, is nagedacht over cofinanciering.

410 De heer **Buijs** noemt crowdfunding als een goed voorbeeld. De dorpsraad deed zelf onderzoek. De dorpsraad wil graag creatief meedenken over de mogelijkheden van cofinanciering. Hij verwacht dat de partijen in deze Statenfractie een keuze kunnen maken. Volgens de dorpsraad is er genoeg geld in de provincie en in Nederland om een dergelijk project mogelijk te maken.

415 De heer **Papineau Salm** hoort graag of de snelle fietsroute ook een rol speelde voor de dorpsraad bij het maken van plannen.

De heer **Buijs** antwoordt dat een snelle fietsroute zeer goed mogelijk is in de vier varianten.

420 De heer **Hietbrink** (GL) vat het pleidooi van de dorpsraad als volgt samen. Het besluit nemen over de bovengrondse variant is van tafel. Het verder uitwerken van en een optimaliseringslag maken bij de vier varianten voor een onderdoorgang. De dorpsraad vraagt om meer budget om de ondergrondse variant mogelijk te maken.

425 De heer **Buijs** herhaalt dat de bovengrondse variant van de baan is. Het optimaliseren van een voorkeursvariant van één van de vier ondergrondse. Toen de provincie 2,5 jaar geleden instemde met de cocreatie wist ze dat een plan voor een ondergrondse doorgang tweemaal zoveel zou gaan kosten dan de bovengrondse plannen. Het kan geen verrassing zijn dat de kosten hoger zijn.

430 Ten slotte geeft de **voorzitter** het woord aan de laatste inspreker.

De heer **Beers** spreekt mede namens zijn buurman, de heer Zwart, ook wonende langs de N247 in Monnikendam.

435 Volgens de brief van Gedeputeerde Staten van 14 november jl. is het besluit over de passage in Broek in Waterland uitgesteld. Eerst zal de functie van de N247 in het regionale wegennetwerk worden onderzocht. Daarbij wordt ook gekeken naar het effect van de passage in Broek in Waterland op de rest van het wegennetwerk. In voornoemde brief staat de volgende vraag: "Zal een robuuste oplossing voor de passage in Broek in Waterland (lees: tunnel) elders niet juist tot grotere problemen leiden?"

440 De aanpassing van N247 kent veel deelprojecten. Bij Monnikendam ligt een niet robuuste oplossing voor. Volgens de provincie heeft het uitstellen van het besluit over de passage in Broek in Waterland geen gevolgen voor de voortgang van de onderdelen van het programma 'Bereikbaarheid Waterland'. Kennelijk zien de ontwerpers geen noodzaak om af te stemmen met Broek in Waterland.

445 De heer Beers doet 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 in Waterland en een niet robuuste schakel ter hoogte van Monnikendam wordt het probleem van de verkeersdoorstroming slechts een paar kilometer opgeschoven.

450 Voor het onderdeel bij Monnikendam zijn robuuste voorstellen gedaan, waarmee volledig wordt voldaan aan de vier doelstellingen van Bereikbaarheid Waterland. De voorstellen zijn doorgerekend door de provincie. Helaas worden deze voorstellen terzijde geschoven vanwege de kosten. Ondanks dat de eerder geciteerde vraag nog niet beantwoord is, gaan de niet robuuste aanpassingen ter hoogte van Monnikendam gewoon door, alsof er geen samenhang is met de andere deelprojecten.

455 De heer Beers pleit voor een geïntegreerde, robuuste oplossing voor het gehele tracé van de N247 en niet voor elk decennium hier en daar een oplossinkje voor weinig, met meerdere keren overlast. Als in Broek in Waterland wordt gekozen voor een robuuste oplossing, dan ook bij Monnikendam. Gelijke monniken, gelijke kappen. Aan een robuuste oplossing hangt een hoger prijskaart, dat op de lange termijn toch goedkoper blijkt te zijn. Dit is het moment om te kiezen voor een goede samenhang tussen de verschillende projecten.

460 De heer **De Graaf** (CDA) verzoekt om meer toelichting van de gebrekkige robuustheid, die inspreker veronderstelt bij Monnikendam.

465 De heer **Beers** legt uit dat daar een wijziging wordt voorgesteld in de afrit naar Overleek. De stoplichten worden anders ingesteld. Van Noord naar Zuid komt er een klein stukje rijbaan bij, ter hoogte van Monnikendam. Na het stoplicht wordt dit weer teruggebracht naar één rijbaan. Dat lost de doorstroming niet op.

470 De heer **Hoogervorst** (SP) vraagt of de aanpassing, die nu wordt voorgesteld bij Monnikendam, een robuuste aanpassing kan worden als het probleem in Broek in Waterland robuust wordt aangepakt.

475 De heer **Beers** ziet die samenhang niet. Als in het totale traject een aantal robuuste oplossingen wordt gecreëerd en bij Monnikendam niet, dan wordt het probleem slecht enkele kilometers opgeschoven.

Mevrouw **De Meij** (50PLUS) vraagt waar de inspreker nu werkelijk voor pleit.

480 De heer **Beers** stelde voor om het gedeelte N247 ter hoogte van Monnikendam verdiept aan te leggen in de Monnikenmeer. Daarbij wordt een gedeelte van de brede waterkering ingenomen door twee rijbanen. Op de waterkering die resteert, kan het fietspad worden aangelegd. Dit biedt een totaaloplossing voor alle andere problemen die tot nu toe niet getackeld konden worden. De leefbaarheid verbetert ook door de geluidsreductie. Men kan dan stoplichtvrij langs Monnikendam rijden.

485 De heer **Deen** (PVV) is benieuwd welk bedrag er op het prijskaartje komt te staan.

490 De heer **Beers** vertelt dat de Antea Groep een kostenanalyse maakte. De kosten zijn geraamd op 48 miljoen euro. Dat is ongeveer 2,5 maal het budget dat er nu voor het deel bij Monnikendam is uitgetrokken. Het fietspad wordt nu echter ook meegenomen. De grootste kostenposten in de berekening zijn de tunnelbak en het fietspad.

De heer **Klein** (CU-SGP) hoort graag wanneer de besluitvorming over de situatie van de N247 in Monnikendam gepland staat.

495 De heer **Beers** vertelt dat het ontwerp Provinciaal Inpassingsplan N247 tot eind oktober ter inzage lag. De heer Beers en anderen dienden een zienswijze in. Hun plan was al eerder kenbaar gemaakt. Zoals het er nu uit ziet, houdt de provincie aan haar oorspronkelijke plan vast. In 2019 zou dan de schop in de grond gaan. Het zou jammer zijn als dat zou gebeuren, waarbij in Broek in Waterland voor een robuuste oplossing wordt gekozen. In Monnikendam krijgt het verkeer dan te maken met een trechter.

De **voorzitter** bedankt alle sprekers.

Hij geeft de behandeling van het onderwerp aan de commissie.

505 De heer **Papineau Salm** (PvdA) spreekt zijn waardering uit voor het proces van co creatie met de Dorpsraad Broek in Waterland. De PvdA heeft vanaf 2015 alle bijeenkomsten van de dorpsraad bijgewoond.

510 De gedeputeerde wordt gevraagd om een toelichting. Als nog onderzoek moet plaatsvinden, waarom is dat niet eerder gebeurd? Vier alternatieven liggen voor. De PvdA is er een voorstander van om de bovengrondse variant af te voeren. Mogelijk volgt hiertoe een motie in Provinciale Staten. Hoelang hebben Gedeputeerde Staten nog nodig om tot een keuze te komen uit de vier ondergrondse varianten?

515 De heer **Tijssens** (D66) constateert dat uit de MKBA blijkt dat de ondergrondse varianten beter scoren dan de bovengrondse variant als wordt gekeken naar de toekomstbestendigheid. D66 is voor de lijn om te kijken of tot een duurzame oplossing kan worden gekomen en een historische fout kan worden vermeden. De fractie van D66 heeft dit opgenomen in haar verkiezingsprogramma.

520 De heer Tijssens hoopt dat Gedeputeerde Staten kunnen motiveren waarom nu uitstel nodig is. Welk besluit kan op welke termijn worden gekomen om te komen tot een oplossing voor de bereikbaarheid van de regio Waterland?

525 De heer **Klein** (CU-SGP) is blij met de uitkomst van het gehele proces. In cocreatie is naar een oplossing gezocht. Er ligt nu een basis waarop besluit kan worden genomen. De tunnel komt er nog beter uit dan voorheen werd gedacht. De CU-SGP denkt dat het goed is om nu een stap verder te doen en een besluit te nemen. De fractie verbaasde zich over de brief van Gedeputeerde Staten. De inhoud was onduidelijk. Wat CU-SGP betreft wordt wel een stap verder gezet. Is de gedeputeerde bereid om binnen de stuurgroep aan te sturen op consensus of een plan van aanpak voor een verdere uitwerking? Wellicht is de positie van de stuurgroep minder negatief dan in de brief wordt gesuggereerd? Hoe gaan Gedeputeerde Staten ervoor zorgen dat nu voor een robuuste, toekomstbestendige oplossing wordt gekozen?

535 De heer **Hietbrink** (GL) spreekt namens GL waardering uit voor alle werk dat door de dorpsraad en Gedeputeerde Staten in de afgelopen twee jaar is verzet. GL nam met belangstelling kennis van de evaluatie voor de lessen in de toekomst.

GL concludeerde dat de stuurgroep heeft geconstateerd dat de bovengrondse variant niet toekomstbestendig is. Delen Gedeputeerde Staten die mening? Gedeputeerde Staten willen afstemmen met de Vervoersregio, een plan van aanpak en het formuleren van een onderzoeksvraag. Dit klinkt de heer Hietbrink in de oren als een traject dat weer jaren gaat

540 duren. GL wil duidelijkheid. Waarom zou opnieuw onderzoek moeten worden gedaan? Er zou een slag moeten worden gemaakt op de vier ondergrondse varianten. Zijn Gedeputeerde Staten de mening toegedaan dat nu verder moet worden gegaan in dat spoor, dus het verder uitwerken van de ondergrondse varianten? Ten aanzien van de financiën zegt spreker dat het hem is opgevallen dat uit the lessons learned uit het cocreatieproces precies dat aspect er prominent werd
545 uitgehaald. Bij infra gaan de bedragen nogal eens over de kop. Dat kan toch geen aanleiding zijn om hier nu te zeggen dat nu niet verder wordt gegaan. GL vindt dat nu een stap verder moet worden gezet in de optimalisatie van de ondergrondse varianten.

550 De heer **Zoon** (PvdD) dankt de dorpsraad voor alle vasthoudendheid. De ondergrondse varianten bieden qua openbaar vervoer en fietsgebruik veel betere oplossingen. Door de blik te verbreden zijn betere oplossingen gevonden. De bovengrondse variant is daarmee feitelijk van tafel. Dit proces laat zien dat bewonersbelangen en mobiliteit samen kunnen komen, zeker in deze unieke situatie. Een ondergrondse variant biedt een verbetering qua groen en de reductie van verkeersgeluid.

555 De PvdD maakt zich wel zorgen over de verplaatsing van het probleem richting A10 en de aanzuigende werking die dit kan hebben op het verkeer. De fractie is blij dat dit als een nadeel wordt herkend bij de twee-maal-twee-variant.
De evaluatie wordt grotendeels onderschreven door de PvdD. Wel moet de juiste volgorde worden aangehouden. Er is een probleem. Daarop volgt een plan voor een oplossing. Vervolgens worden
560 Provinciale Staten gevraagd om het benodigde budget beschikbaar te stellen. Ten slotte sluit de PvdD zich aan bij de vragen van GL en CU-SGP.

Mevrouw **De Meij** (50PLUS) heeft veel respect voor het initiatief dat de dorpsraad heeft genomen en voor de samenwerking met Gedeputeerde Staten.
565 Twee jaar geleden waren er insprekers uit de gemeente Waterland. Gedeputeerde Post heeft toen duidelijk gezegd dat er zoveel miljoen euro beschikbaar was voor een bovengrondse oplossing. Zij voorzag toen al dat het verkeer elders op het traject wel degelijk vast zou kunnen lopen. Ze vindt het vreemd om nu te horen dat dit als een verrassing komt.
Het zou wel treurig zijn wanneer mensen twee jaar betrokken waren als inwoner om een betere
570 oplossing te vinden dan welke er lag, er nu besloten zou worden om geen besluit te nemen. Wat is voor de gedeputeerde het breekpunt? Vormt het geld het breekpunt, of verwacht de gedeputeerde dat er nog geld te halen valt bij de Vervoerregio?

575 Bij interruptie vraagt de heer **Tijssens** (D66) hoe mevrouw De Meij er tegenaan kijkt dat Provinciale Staten uiteindelijk het benodigde krediet moeten verschaffen. Vindt zij het benodigde bedrag voor deze maatschappelijke investering mee- of tegenvallen?

Mevrouw **De Meij** (50PLUS) zegt dat een vergelijkbare situatie aan de orde was bij het dossier Franse Kampweg in Hilversum. De coalitie heeft toen duidelijk besloten dat er geen euro extra
580 mocht worden uitgegeven voor het veiliger maken van een voetganger- en fietsoversteek. Mevrouw De Meij zegt zelf niet dat het geld een reden moet zijn om de ondergrondse niet aan te leggen. Zij zou nog moeten nadenken over het extra bij te dragen bedrag.

585 De heer **De Graaf** (CDA) zegt over de Franse Kampweg dat een belangrijk element om niet mee te gaan in het voorstel van bewoners, de precedentwerking was en niet zozeer het geld.

Mevrouw **De Meij** (50PLUS) vindt het een dooddooener om te spreken van precedentwerking. Dan moet zich namelijk exact dezelfde situatie voordoen. Het gaat erom dat er een
590 burgerparticipatieproces bezig is. Het kan niet zo zijn dat na twee jaar intensieve samenwerking en cocreatie de plannen door Provinciale Staten terzijde worden gezet om ze vrezend voor precedentwerking.

595 Mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) vraagt of mevrouw De Meij hiermee suggereert dat elk burgerparticipatietraject beloond moet worden.

Mevrouw **De Meij** (50PLUS) heeft dat niet gezegd. Ze zou het jammer vinden als dit het tweede uit een participatieproces voortgekomen plan in deze Statenperiode zou zijn, dat om
600 voornoemde reden wordt afgeschoten.

De heer **Deen** (PVV) zegt dat ook de PVV veel bewondering heeft voor de betrokken bewoners. Het proces van cocreatie is goed verlopen, al zijn er altijd punten ter verbetering. Alle geïnterviewde stakeholders gaven aan dat ze de aanpak van dit cocreatieproces helder en duidelijk vonden en dat de provincie en het adviesbureau de processtappen duidelijk uitgewerkt en toegelicht hebben. De PVV vindt het een prima insteek als de Vervoerregio Amsterdam, samen met de provincie een plan van aanpak maakt, waarin met de projectpartners een onderzoeksvraag wordt geformuleerd, met de daarbij behorende uitwerking. Op pagina 17 staat dat één van de vier verdiepte varianten, volgens de nood- en hulpdiensten niet zonder meer kan worden gerealiseerd. De gemeente is verantwoordelijk voor de veiligheid. Ze geeft aan geen concessies te zullen doen op dit punt. Zij zijn ook verantwoordelijk voor de vergunningverlening in dit kader. De gemeente vindt het opmerkelijk dat deze variant nog wel op tafel ligt. De PVV meent te begrijpen dat het hier gaat variant 2a zonder vluchtwegen. Klopt dit? Zo ja, waarom is deze variant dan niet geschrapt? Op pagina 10 van de MKBA staat dat de aanleg van variant 2b tussen vier en vijf en half jaar zal duren. De onderdoorgang volgens variant 3, die langer is, kent een aanlegperiode van drie en half en vier en half jaar. Kan de gedeputeerde dit verschil toelichten? Op pagina 11 staat dat de investeringskosten en de jaarlijks beheer- en onderhoudskosten van de varianten 2a, 2b, 3 en 4 zijn geraamd door Tauw en die van variant 1 door RHDHV. Waarom heeft Tauw niet alle varianten bekeken? Wat vindt de gedeputeerde van de inbreng van de inspreker uit Monnikendam? Welke voorkeurvariant zouden Gedeputeerde Staten kiezen? De voorkeur van de PVV gaat op dit moment uit naar variant 2b of variant 3.

De heer **Leever** (ONH) ondersteunt de inbreng van de fracties van CU-SGP en GL. Hij heeft daaraan verder niets meer toe te voegen.

De heer **Hoogervorst** (SP) spreekt waardering uit voor het werk dat de dorpsraad Broek in Waterland heeft verricht. De dorpsraad stak veel moeite in het vinden van een oplossing voor een verbeterde doorstroming van het verkeer en het verbeteren van de leefbaarheid in het dorp. Middels crowdfunding zijn financiële middelen beschikbaar gekomen om tot een gedegen ontwerp te komen voor een ondergrondse doorgang, voorzien van de nodige expertise. Ook is er waardering voor Gedeputeerde Staten en het provinciaal apparaat. Zij hebben de plannen van de dorpsraad goed bestudeerd en deels omarmd. Daarmee hebben zij niet alleen vormgegeven aan een verregaande vorm van burgerparticipatie, maar hierin ook proactief samengewerkt. Met de vijf voorliggende varianten zijn nu Provinciale Staten weer aan de beurt. Vier varianten gaan voor een ondertunneling in welke vorm dan ook. Met die ondertunneling is ruim baan gegeven aan de ideeën van de dorpsraad. Natuurlijk hebben alle varianten een eigen kostenplaatje. Voor de SP is belangrijk dat er gehoor wordt gegeven aan de wensen van de inwoners van Broek in Waterland. Met de ondertunneling krijgt een gespleten dorp haar hart terug. Wat de SP betreft kan de bovengrondse variant vanaf nu worden afgevoerd. Zien Gedeputeerde Staten één van de vier ondergrondse varianten nu ook als de werkelijke keuze? De tweemaal twee-variant lijkt voor de bewoners langs het tracé ook wel nadelen op te leveren. Tweemaal twee rijbanen gaan ten kosten van het groen en de ruimte, die er nu nog is voor een parallelweg. De nieuwe weg komt dicht bij de huizen te liggen. De onderliggende stukken geven een compleet beeld van het proces om te komen tot het resultaat dat nu voorligt. Ook geven ze een goed overzicht van de plannen en varianten en de mogelijke gevolgen van de variantkeuze. Trekt aanpassing van de weg nieuw verkeer? Welke gevolgen heeft de snellere doorstroming in Broek in Waterland voor de aansluitingen verderop richting Amsterdam en Monnikendam? Wordt hiernaar nog nader onderzoek gedaan? Welke aanpassingen zijn richting Amsterdam nodig om het effect nog positiever te maken? Hoe past deze ontwikkeling in een toekomstig beeld met een doorgetrokken railverbinding, vanuit Amsterdam-Noord richting Monnikendam? Als het project een hoger krediet vraagt van de provincie, geldt dat dan ook voor het krediet afkomstig van de Vervoerregio? Welke verhouding is afgesproken? Is deze verhouding een vaste factor? In hoeverre betaalt de provincie uiteindelijk mee aan het inrichten van het nieuwe dorps hart van Broek in Waterland?

Ook van de zijde van mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) zijn er complimenten aan de dorpsraad voor zijn volhardendheid en het oppakken van burgerparticipatie. In het begin stond mevrouw Kaamer van Hoegee sceptisch tegenover het verschil in financiën. In eerste instantie werd gesproken over een tunnelbak van 36 tot 37 miljoen euro. De goedkoopste variant is nu wel een ander verhaal.

In de afgelopen jaren gaf mevrouw Kaamer van Hoegee regelmatig aan dat bij infrastructurele projecten de besluitvorming, naar de mening van de VVD, weleens te lang duurt. Bij dit traject gaat zij dit vooralsnog niet zeggen. Er wordt pas twee jaar gesproken over dit tracé.

665 Wat de VVD goed doet, is dat vandaag enkele partijen, die in het algemeen tegen asfalt zijn, nu heel andere uitspraken doen. Dat biedt ruimte voor de toekomst.
De VVD kan zich vinden in de voorliggende brief. In de begroting is nog geen rekening gehouden met de meerkosten van een tunnel. Zolang niet duidelijk is wat een tunnel gaat kosten, kan daarvoor geen geld worden gereserveerd. De verschillende tunneloplossingen hebben verschillende effecten op de lange termijn. Het lijkt de VVD niet meer dan logisch dat er nu eerst
670 goed wordt onderzocht wat de gevolgen zijn op de langere termijn voor het gehele netwerk. Dan pas kan een keuze worden gemaakt over de voorkeursvariant. De VVD had wel graag gezien dat de gedeputeerde in haar brief had aangegeven op welke termijn resultaat kan worden verwacht. Wat is er met deze brief gebeurd? Mevrouw Kaamer van Hoegee kreeg tijdens de inspraak van de wethouder van Waterland de indruk dat de brief niet in de stuurgroep besproken is en dat het
675 een eenzijdig besluit is geweest van Gedeputeerde Staten. Kan de gedeputeerde daarover meer duidelijkheid geven?

De heer **Zoon** (PvdD) vraagt wat de VVD van de diverse varianten vindt. Ziet de VVD variant 1 op dit moment ook het liefst afgevoerd?

680 Mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) zegt dat gekeken moet worden naar de beste oplossing voor de lange termijn. Tevens adviseert zij de heer Zoon om het verkiezingsprogramma van de VVD voor de volgende periode te lezen.

685 De heer **De Graaf** (CDA) kampt met een dubbel gevoel. Met enkele andere Statenleden bezocht de heer De Graaf in september jl. een bijeenkomst, die werd georganiseerd door de Landelijke Vereniging voor kleine kernen. Ze werden gastvrij ontvangen door de Dorpsraad Broek in Waterland. De Dorpsraad kreeg daar, van het Ministerie van Binnenlandse Zaken complimenten voor de participantenrol. Het CDA vindt die rol ook echt een compliment waard.

690 In mei 2016 heeft het CDA in deze commissie zorg uitgesproken over het verwachtingspatroon en het financiële plaatje. De fractie stemde in met het proces. Nu blijkt dat de bovengrondse verbetering in dit traject niet robuust genoeg is. De voor bewoners meest ideale oplossing is drie en half maal zo duur als het oorspronkelijke plan. Dat leidt elders tot problemen. Had dit niet kunnen worden voorzien? Er komen voorstellen voor korte termijnoplossingen. Wanneer komen die voorstellen en wat is de financiële indicatie?

695 Wanneer kunnen de resultaten worden verwacht van de studie in het kader van KANS? Betekent een participantenhandleiding dat er nog meer regels komen?
Bij de behandeling van het PMI in de Statenvergadering van november 2018 vroeg het CDA wat Gedeputeerde Staten van Provinciale Staten nodig heeft om vertraging om te zetten in versnelling
700 bij infrastructurele projecten. Gedeputeerde Staten hadden daarop niet zomaar een antwoord, anders dan daarover in de komende periode nader van gedachte te wisselen in commissieverband. Bedoelen zij daarmee dat dit over de verkiezingen heen wordt getild? Spoed is noodzakelijk. Het is teleurstellend dat de beoogde oplossing niet is bereikt. Het CDA begrijpt ook dat de dorpsraad nog altijd perspectief ziet. Het ideaalbeeld van de bewoners gaat
705 waarschijnlijk gepaard met een rekening die de omgeving niet wil betalen.

De heer **Tijssens** (D66) zegt dat het, bij een schot voor de boeg nemen, voor de provincie belangrijk is om te weten wat de CDA-fractie vindt van de varianten. Vindt het CDA een onderdoorgang een maatschappelijk verantwoorde investering?

710 De heer **De Graaf** (CDA) denkt dat het CDA een onderdoorgang een maatschappelijk verantwoorde investering zal vinden. De bovengrondse oplossingen zijn, zeker op lange termijn, niet goed genoeg.

715 Gedeputeerde **Post** concludeert dat iedereen tevreden is over het proces van de afgelopen twee jaar en daarbij alle hulde aan de dorpsraad. Een aantal fracties vraagt of het niet verstandiger is om de bovengrondse variant te laten vallen. De reden dat Gedeputeerde Staten dat niet hebben gedaan is als volgt. Provinciale Staten stelden een budget ter beschikking voor de bereikbaarheid van Waterland. Het college kan geen besluit nemen waarvoor geen financiële dekking is. Zolang Provinciale Staten geen geld fourneren, kan het college nooit het besluit nemen om een variant neer te leggen die ver uitsteekt boven het beschikbare budget. In beginsel is er op korte termijn
720 geen eenvoudig moment om een aanvullend krediet ter beschikking te stellen. Vooralsnog heeft

- de gedeputeerde dus geen andere mogelijkheid dan de bovengrondse zolang in de lucht te houden. Als voor een andere variant zou worden gekozen, dan nog is het noodzakelijk om een
- 725 aantal no regret maatregelen te treffen. Daarvoor is ook een budget nodig. Met het laten vervallen van de bovengrondse variant zou de gedeputeerde dat budget tegelijkertijd kwijt zijn. Er is nog niet gekozen voor een bepaalde ondergrondse variant, ook niet in de regio. In de laatste stuurgroep, waarbij de gedeputeerde door omstandigheden niet aanwezig kon zijn, is
- 730 gesondeerd waar de voorkeur ligt. Gemeenten zijn het niet met elkaar eens over de beste variant. Het leidt tot discussie over de positie van de N247. Wat als een gekozen variant tot problemen leidt op de ring A10. Gemeente Amsterdam wil weten of het daar niet vast loopt. Zij ziet liever minder verkeer op de N247 in zijn totaliteit, dan meer verkeer. De kans is reëel dat een
- 735 aanzuigende werking optreedt op de N247. Wat betekent dit voor de Amsterdamse kant? Ook in Monnikendam pleit men inmiddels voor een ondergrondse 'onderdoorgang'. Het grote verschil tussen de Amsterdamse kant en de kant van Monnikendam is dat daar de gevolgen van de diverse varianten zijn onderzocht. Duidelijk is dat de maatregelen aan de Monnikendamse kant wel robuust zijn. Van de Amsterdamse kant is dat niet bekend. In de komende tijd zou een aantal zaken moeten worden onderzocht, los van de variant waarvoor gekozen wordt: de effecten op de
- 740 ring A10, de no regret maatregelen die op korte termijn kunnen worden genomen en de positie van de N247 in het netwerk van de infrastructuur. Deze vragen lagen in de laatste stuurgroep voor. De voorzitter van de stuurgroep concludeerde dat deze zaken eerst worden onderzocht voordat een definitieve keuze wordt gemaakt.
- De gedeputeerde zou het onverstandig vinden om de bovengrondse variant te laten vallen, omdat er nog geen oplossing is voor de financiële problematiek. Als Provinciale Staten de bovengrondse
- 745 variant laat vallen, dan is vrijwel zeker dat Provinciale Staten zelf aan de lat staan voor de ondergrondse variant. Voor niemand is er dan een reden om bij te dragen aan een ondergrondse variant. Provinciale Staten hebben die keuze dan immers al gemaakt. Dit betekent dat zij daarmee de regio in feite vrijwaren van het leveren van een financiële bijdrage. Daar waar de regio het zo belangrijk vindt dat er een ondergrondse variant komt, het standpunt van Provinciale
- 750 Staten zou kunnen zijn: "Put your money, where your mouth is". Het standpunt van de Vervoerregio Amsterdam is tot de laatste stuurgroep vrij eenduidig geweest. De Vervoerregio kiest voor de bovengrondse variant. Met de onderzoeksresultaten zoals die er nu liggen, begint de Vervoerregio ook enig gevoel te krijgen voor een ondergrondse variant. Er is tijd nodig om het financieel rond te krijgen en in termen van uitwerking. Er is tijd
- 755 nodig om te onderzoeken wat de effecten op de ring A10 zijn, wat de positie in het netwerk is en welke tijdelijke maatregelen nodig zijn.
- D66 gaf aan dat de bereikbaarheid van Waterland is opgenomen in het verkiezingsprogramma. De gedeputeerde gaat er daarmee van uit dat de financiering van de maatregelen, waar men ook op uitkomt, uiteindelijk een onderdeel zal vormen van de onderhandelingen in het kader van de
- 760 coalitievorming voor de periode 2019-2023. Voor die tijd is er geen helderheid over welke kant het opgaat. Het is dus onlogisch om een budget aan te vragen. Wordt gekozen voor een ondergrondse variant dan liggen de kosten tussen 65 en 115 miljoen euro. Aangezien dit bedrag niet zomaar in de algemene reserve zit, zullen Provinciale Staten een keuze moeten maken betreffende de prioriteitstelling.
- 765 De voorkeur van het college hangt van een aantal zaken af. Helder is dat variant 2a (de goedkoopste) verkeersonveilig is. Dat was de variant die het dichtst ligt bij het initiatief dat destijds door de dorpsraad is ingediend. Vanuit verkeersveiligheid zou de gedeputeerde het moeilijk vinden als voor die variant geld ter beschikking zou worden gesteld. Als wordt gekozen voor een ondergrondse variant, dan adviseert de gedeputeerde een variant te kiezen die
- 770 verkeersveilig is.
- De 2x2-variant kent een praktisch probleem. Het gebied waar de onderdoorgang zou moeten komen ligt ingeklemd tussen de Broekervaart. Deze variant past niet zonder dat de Broekervaart wordt verlegd. Dat is ingewikkeld en nog duurder.
- De gedeputeerde veronderstelt dat voor het uitzoeken van voornoemde zaken drie tot vier
- 775 maanden nodig zijn. Vervolgens moet een stuk worden opgesteld voor de stuurgroep, het college en Provinciale Staten. Van de zijde van Provinciale Staten zal dan aangegeven moeten worden of ze bereid zijn om financiën beschikbaar te stellen. Vier jaar geleden gaven alle partijen aan dat er geld beschikbaar moest komen, maar in het coalitieakkoord is dat geen waarheid geworden.
- 780 De heer **Hietbrink** (GL) vraagt waarom nu niet gezegd zou kunnen worden dat de bovengrondse variant van tafel moet.

Gedeputeerde **Post** zegt dat Provinciale Staten daarmee hun volledige onderhandelingspositie kwijtraken. Ze zegt niet dat het niet kan, maar het kost de Staten geld. Als de bovengrondse

- 785 variant van tafel wordt geveegd, dan hebben Provinciale Staten daarmee de keuze al gemaakt voor een ondergrondse variant. De (Vervoer)regio zal dan niet bijdragen. De gedeputeerde adviseert om de bovengrondse variant in de binnenzak te houden om de vier eerder genoemde redenen. Ze heeft aangegeven waarom ze onverstandig vindt om de bovengrondse variant te laten vervallen.
- 790 De heer **Leever** (ONH) is benieuwd hoelang moet worden gewacht tot er werkelijk een concrete afspraak ligt met partijen, waarvan kan worden verwacht dat ze zullen bijdragen in het geval van een andere variant.
- 795 Gedeputeerde **Post** zegt dat dit afhankelijk is van de te verwachten onderzoeksresultaten en van de mogelijkheid om met de regio tot overeenstemming te komen. Van drie gemeenten hoorde zij drie voorkeursopties. Als ze niet tot een eenduidige keuze komen en de Vervoerregio en de provincie ook nog uit de voeten kunnen met die keuze, dan kan het heel lang duren. Het is ook aan de regio om ervoor te zorgen dat men daar tot een eenduidig advies kan komen.
- 800 Zolang dat er niet is, wordt het lastig om tot een keuze te komen. De gedeputeerde durft niet te voorspellen hoelang dat gaat duren. De gedeputeerde hoopt dat het mogelijk is om in de stuurgroep aan te kunnen sturen op consensus. Per saldo zal de eindrichting een gelijke moeten zijn. Kijkt men tot na 2030 dan is de gedeputeerde het eens met degenen die stellen dat de
- 805 bovengrondse variant het niet zo goed doet. Er is nog geen definitief uitsluitel over de vraag of een ondergrondse doorgang kan komen. Als de gehele regio opteert voor de variant van 2x2 en de kosten bedragen meer dan 150 miljoen euro en niemand heeft de bereidheid daaraan een bijdrage te leveren dan kan de gedeputeerde zich voorstellen dat het voor Provinciale Staten genuanceerder ligt om de keuze voor die variant te maken dan wanneer de Vervoerregio zegt de
- 810 bereidheid te hebben om alles extra bovenop wat de provincie heeft gereserveerd, te betalen. Als de provincie voor het volledige bedrag aan de lat staat, dan is de uiteindelijke afweging van Provinciale Staten wellicht een andere dan die vanuit de stuurgroep wordt geadviseerd. De stuurgroep doet niet meer en niet minder dan het verstrekken van een advies aan Gedeputeerde Staten. De budgettaire goedkeuring ligt deels in dit huis.
- 815 De heer **Hietbrink** (GL) vroeg in zijn interruptie of de gedeputeerde het met GL eens is dat nu duidelijk is dat de bovengrondse variant niet toekomstbestendig is. Waarom zou de provincie 26 miljoen euro uitgeven aan een oplossing die een beetje soelaas biedt tot 2030, maar daarna niet meer?
- 820 Voor gedeputeerde **Post** ligt dat genuanceerd. Er zijn ook stemmen in de regio die zeggen dat het meeste verkeer zou moeten gaan over de N247 en via de N244 naar de A7. Ze willen dat het verkeer wordt weggeleid van de N247, niet rechtstreeks naar de ring A10, maar eerst een stukje naar het Noorden. Als dat de keuze is voor de positie van de N247 in een netwerk dan ligt de
- 825 bovengrondse variant wel in de rede. De gedeputeerde vindt het lastig om nu te zeggen dat de bovengrondse variant nergens toe dient en er nooit zal komen. Dat vindt de gedeputeerde te absoluut voor het moment van nu. Mogelijk is de gedeputeerde het over drie maanden wel van harte eens met GL, maar nu is het haar een tikje te snel.
- 830 De heer **Papineau Salm** (PvdA) vraagt waarom de vraag over een passend netwerk niet parallel is meegenomen in de projectmatige aanpak.
- Gedeputeerde **Post** vertelt dat KANS, de aansluiting op de ring A10, in een ander project zit. Dat heeft een ander tijdschema. Dat wordt al wel onderzocht, maar het zit in een ander traject. Soms moet het volgtijdelijk en kan het niet gelijktijdig. De opdracht die aan de gedeputeerde is
- 835 verstrekt is om de variant van de dorpsraad uit te werken. Dat is variant 2a. Dat is niet de variant die het college graag uitgevoerd zou zien. De variant wordt wel voorgelegd, want dat is de vraag van Provinciale Staten geweest. Er zijn gelijktijdig ook een tweede en derde variant uitgewerkt. Dit is het tussenresultaat van wat tot nu toe bereikt is. Wat de commissie vraagt, is wat er logischerwijs achteraan komt. De no regret maatregelen zijn nog niet bekend. De gevolgen naar het Noorden toe, richting Monnikendam zijn wel degelijk bezien. De gedeputeerde zou de onderzoeken willen afwachten voordat de optimalisaties worden opgepakt voor een beperkt aantal varianten.
- 840 Eén bureau werkte de bovengrondse variant uit en het andere bureau de ondergrondse varianten. De bovengrondse lag er al. Voor de ondergrondse varianten is een nieuw offerte aanvraagtraject gelopen.
- 845

De aanlegperiode houdt verband met de techniek. Bij de ene variant wordt gewerkt met een coupure in de dijk en bij de andere variant wordt gewerkt in een kanteldijk. Dat laatste is ingewikkelder.

850 De gedeputeerde merkt dat ook de Vervoerregio wil meedenken in de Bereikbaarheid Waterland 2.0, waarbij met het deel bij Broek in Waterland verder wordt gegaan los, van de andere onderdelen. Over het breekpunt zegt de gedeputeerde dat cruciaal gaat worden de bereidheid van alle partijen om een financiële bijdrage te leveren. Als dat niet lukt, dan is het aan Provinciale Staten om te beslissen of de provincie de volle mep moet betalen.

855 De heer **Tijssens** (D66) zegt dat wanneer D66 haar wens duidelijk uitspreekt dit niet wil zeggen dat de fractie iedere onderhandelingspositie wil weggeven. Wat de heer Tijssens mist in het antwoord is of de gedeputeerde ervoor gaat zorgen dat er over drie maanden een voorstel komt, waarin is uitgevraagd wat de regio bereid is te doen om te komen tot een duurzame oplossing voor de passage Broek in Waterland.

860 Gedeputeerde **Post** herhaalt dat eerst de genoemde drie onderdelen moeten worden uitgezocht. Zij verwacht dat dit drie maanden in beslag neemt. Dan zal eerst met de stuurgroep worden overlegd om uit te vragen wat de stuurgroep ervan vindt. Daarna zal de uitkomst in het college worden behandeld en dan aan Provinciale Staten worden voorgelegd. Dat duurt langer dan drie maanden. Het voorleggen van een voorstel over drie maanden is niet haalbaar. Onderdeel van het overleg met de stuurgroep zal zijn welke bijdragen de partners in de regio willen leveren, indachtig de variant die de stuurgroep wil adviseren.

870 De gedeputeerde vindt het lastig om vooruit te lopen op een periode waarin zij demissionair is. Ze wil voor een opvolger geen financiële gaten achterlaten. Het is lastig om in een demissionaire periode een dergelijk belangrijk besluit voor te leggen. In het kader van de algemene beginselen van behoorlijk bestuur zal een eventuele opvolger altijd handelen in de lijn met eerdere collegebesluiten en besluiten van Provinciale Staten.

875 De heer **Tijssens** (D66) gaat ervan uit dat het nieuwe college in staat wordt gesteld om een besluit te nemen waarbij de regio is geconsulteerd om de financiën en consequenties op een rij te hebben.

880 Gedeputeerde **Post** verwijst naar spreker Buijs die zei: "Waar een wil is, is een weg en waar een wil is, is ook geld." Provinciale Staten zullen dan wel keuzes moeten maken.

Tweede termijn:

885 De heer **Klein** (CU-SGP) bedankt de gedeputeerde voor alle antwoorden. Hij deelt de verbazing van de heer Papineau Salm dat gedurende afgelopen jaren niet over andere verkeersstromen lijkt te zijn nagedacht. In de MKBA staat een nauwkeurige schatting over hoeveel auto's er rijden tussen Broek in Waterland en 't Schouw. De meeste cijfers liggen toch op tafel? De heer Klein daagt de gedeputeerde uit zo snel mogelijk onderzoek te doen, zodat de nieuwe Staten daarover kunnen besluiten. Ze wordt gevraagd wat minder passief en afhankelijk te zijn van wat de stuurgroep beslist maar er de regie in te nemen.

890 De heer **Hietbrink** (GL) heeft een vraag over de netwerkanalyse. In de stukken worden daarover al uitspraken gedaan, bijvoorbeeld als het gaat om de relatie met de A10. Daar spreekt uit dat er een besef is van wat de problemen zijn. Wat moet er dan nog uitgezocht worden, wat we nu niet weten? GL is een beetje bezorgd dat de N244 nu weer in beeld komt en de bovengrondse variant nog niet wordt afgeserveerd. Waarom zouden Provinciale Staten hier hun onderhandelingspositie verliezen en bij de A8/A9 niet?

900 De heer **Zoon** (PvdD) heeft wat moeite met het partijtje blufpoker dat wordt gespeeld over de bovengrondse variant. We zeggen niet dat we het niet gaan, terwijl de heer Zoon hoopt op een open en transparant proces met andere overheden.

905 Op aanraden van mevrouw Kaamer van Hoegee las de heer Zoon zojuist het verkiezingsprogramma van de VVD. Daaruit blijkt de dubbele ondergrondse variant. Dit betreft de variant waarvan de gedeputeerde zegt dat deze technische gezien vrijwel onhaalbaar en erg duur is. Vanwaar het draaien van de VVD?

De heer **De Graaf** (CDA) kreeg geen antwoord op zijn vraag hoe zaken kunnen worden versneld. Wordt in het komende onderzoek ook gekeken naar andere financieringsmogelijkheden gekeken, zoals tol of schaduwtoel? Dit kan mogelijk 6,5 miljoen euro per jaar opleveren.

910

Mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) kreeg tijdens de schorsing ingefluisterd dat zij onvoldoende waardering zou hebben voor het werk dat is verricht door Dorpsraad Broek in Waterland. Zij heeft gezegd dat zij in beginsel heel kritisch was op de variant van de Dorpsraad, omdat deze meer geld zou gaan kosten.

915

De heer Zoon las het definitieve verkiezingsprogramma van de VVD, met daarin een bouté uitspraak. Op het moment dat het verkiezingsprogramma geschreven werd, was dit de VVD nog niet bekend. Daarnaast hebben de leden inspraak op het verkiezingsprogramma.

920

De heer **Papineau Salm** (PvdA) heeft de uitspraak van de gedeputeerde goed onthouden, dat binnen drie tot vier maanden een voorstel naar Provinciale Staten komt. Wat gaan Gedeputeerde Staten richting de dorpsraad antwoorden?

925

Gedeputeerde **Post** meldt dat de dorpsraad hetzelfde antwoord krijgt als deze commissie heeft gekregen. Als tol zal worden geheven dan loopt het op de N247 richting Monnikendam en vervolgens op de N244 muurvast. Niemand zal dan nog door de tolbrug bij Broek in Waterland rijden. De financiering zal averij oplopen, want die komt niet binnen. Elders in het netwerk ontstaat een dijk van een probleem. Beide ideeën vindt de gedeputeerde niet erg aantrekkelijk. De heer Klein geeft een vertekend beeld van wat zich in de afgelopen vier jaar heeft afgespeeld. Hij doet hiermee geen recht aan het college en geen recht aan de inspanningen van de dorpsraad. Pas anderhalf jaar geleden is begonnen met het uitwerken van de variant van de dorpsraad, op de wijze waarop die vergelijkbaar werd met datgene waarmee het college bezig was geweest. Bij de verkiezingen in 2015 riepen de Staten allerlei dingen die vervolgens geen waarheid zijn geworden in het coalitieakkoord. Dat betekent niet dat er vier jaar onderzocht is en dat er na vier jaar geen helderheid is.

935

Bij eerdere studies werd uitgegaan van een aantakking op de A10 met een fly-over. Inmiddels is men in het project KANS tot de conclusie gekomen dat zoveel mogelijk gebruik moet worden gemaakt van de bestaande infrastructuur en dat er geen aparte fly-over komt. Dat betekent dus iets voor de aansluiting op A10. Er gaat dan meer verkeer overheen, dan wanneer een separate fly-over wordt aangelegd. Dat is één van de wijzigingen in het project KANS, waarmee in eerdere berekeningen geen rekening is gehouden. Zo wijzigt ook het beeld in deze Staten. Nu wordt nadrukkelijker gekeken naar een ondergrondse variant dan dat dit vier jaar geleden het geval was. Daarmee is bij KANS geen rekening gehouden. Soms komt een project voor onverwachte verrassingen te staan.

945

De gedeputeerde benadrukt dat er over drie maanden nog geen voorstel zal worden voorgelegd aan Provinciale Staten. Over drie maanden zal er een uitwerking zijn van de zaken die nu voor onderzoek voorliggen. Daarna volgt nog een stuk procestijd.

950

De gedeputeerde zou zich niet afhankelijk mogen opstellen, maar meer de regie moeten nemen in de stuurgroep? Zo zitten de verhoudingen niet in elkaar. De stuurgroep adviseert. Het is niet aan de gedeputeerde om de besluitvorming in stuurgroep er 'even doorheen te duwen'. De gedeputeerde kan een beroep doen op de stuurgroep om tot een eenduidig advies te komen, omdat dit het voor de provincie en de regio eenvoudiger maakt. De gedeputeerde adviseert niet mee in de stuurgroep. Haar advies zit in het stuk dat naar het college gaat. De gedeputeerde wacht af met welk advies de stuurgroep komt. Haar wordt al vaak genoeg verweten dat ze een besluit 'door iemands strot duwt', ook door Provinciale Staten.

955

Als allen van oordeel zijn dat de positie van de N247 in het netwerk een totaal andere moet worden, dan kan dat betekenen dat de bovengrondse variant weer in beeld komt. De bovengrondse variant is niet a priori afgeschreven.

960

Bijdragen van derden is niet alleen in beheer en onderhoud. Als het de wens van, met name, de regio is om te kiezen voor een ondergrondse variant, dan moet diezelfde regio ook de bereidheid hebben om daar zelf in mee te investeren. Het is wat makkelijk om mee te praten op de portemonnee van een ander.

965

De heer **Tijssens** (D66) zegt dat niemand de stuurgroep iets door de strot aan het duwen is. De stuurgroep wil op zichzelf geen uitstel. Er is begrip voor dat nog zaken moeten worden uitgezocht. De stuurgroep zou willen dat de provincie met een advies naar de stuurgroep komt.

970 Gedeputeerde Post antwoordt dat het niet op die manier werkt. De stuurgroep adviseert het college. De gedeputeerde vindt dat die stuurgroep dat college ook moet adviseren. Op dit moment is een eerste inventarisatie dat er drie verschillende stromingen zijn in de stuurgroep. De gedeputeerde kan daar geen chocolade van maken. De gedeputeerde kan niet kiezen voor een variant waar Gedeputeerde Staten geen geld voor hebben. De bijdrage door derden aan de A8/A9 is ook nog niet gedicht. Hier liggen nog meerdere varianten op tafel, omdat de stuurgroep heeft aangegeven dat nog een aantal zaken nader moet worden uitgezocht. In formele zin heeft de 975 stuurgroep niet geadviseerd dat de besluitvorming moet worden uitgesteld, maar de stuurgroep heeft ook niet geadviseerd dat een keuze moet worden gemaakt.

De **voorzitter** beëindigt de beraadslagingen.

980 *Tijdens een korte schorsing verlaat het publiek de zaal.
De heer De Graaf (CDA) verlaat de vergadering om 15.49 uur.*

7. A-agenda Mobiliteit

985 **7a. SolaRoad**
De heer **Heijnen** (CDA) vertelt dat het CDA positief tegenover SolaRoad staat. Het is interessant om wat nu gevraagd wordt te betrekken in de kerntaken. Wat is de link daarmee?
Er wordt gestreefd naar een passend rendement. Een negatief rendement kan ook passend zijn, als de doelen van de provincie een bepaalde richting opgaan. Het CDA is daarvan op voorhand 990 geen voorstander.

Mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) verwijst naar de grote opgave in het kader van energietransitie. Daarin speelt ruimtegebruik een belangrijke rol. Waarom zou geen onderzoek worden gedaan naar dubbel gebruik van wegen. De pilot met SolaRoad op een fietspad in 995 Krommenie was succesvol. Nu is gekozen voor een nieuwe pilot met SolaRoad voor zwaar verkeer. Met de doorontwikkeling wordt uitvoering gegeven aan het coalitieakkoord. De nieuwe pilot geeft tevens aanvulling aan de ambitie als het gaat om verduurzamen van infrastructuur, het gebruik van duurzame energie en het aanjagen van innovaties op het gebied van duurzame energie. Aan de gestelde criteria voor het verwerven van een aandelenbelang door de provincie in 1000 een vennootschap wordt voldaan. Hierdoor kan het gevraagde kapitaalkrediet worden vrijgemaakt. De VVD gaat hiermee akkoord.
Onder 1.5 staat dat door de provincie bestede gelden aan SolaRoad mogelijk terugvloeien naar nieuwe innovaties. Hoe zeker en concreet is dat voor dit project?

1005 Mevrouw **De Meij** (50PLUS) vraagt waarom de provincie volgens de VVD aandeelhouder moet zijn van dit project.

1010 Mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) vertelt dat de provincie ruimte geeft voor initiatieven en stelt in dit geval een stukje weg beschikbaar. Het ligt dan voor de hand dat de provincie daarin zelf ook deelneemt.

De heer **Bruggeman** (SP) constateert dat het hier niet meer gaat over nut en noodzaak. Hij zal niet ingaan op het toonaangevende wetenschappelijke artikel over deze materie met de titel 'For reasons solaroads are very stupid' 1015 Het model voor participatie is interessant. D66 stelde hierover technische vragen. De SP heeft die vragen ook.

Dit is gewoon een commercieel product. Marktpartijen bieden het product zonnegenen ook al aan. Waarom schakelt de provincie in dit geval ineens over op het Chinese model?

1020 De heer **Deen** (PVV) zegt dat de PVV deze voordracht niet zal steunen. De fractie ziet de noodzaak niet om als provincie aandeelhouder te worden. Het op pagina 2 van de voordracht genoemde publieke belang, het versnellen van de energietransitie, deelt de PVV niet. De energietransitie is gebouwd op drijfzand en gaat de Noord-Hollandse burger al veel geld kosten. De PVV vindt dat de markt hier een schone taak heeft. Als de markt het niet oppakt, dan maar 1025 niet. De provincie hoeft hier geen bank te spelen.

De heer **Leever** (ONH) moet bij dit onderwerp denken aan Getijdenstroom Tocardo, waarbij het na vele jaren van inspanning niet verder is gekomen dan de opstelling van enkele turbines bij

De heer **Hoogervorst** (SP) sluit zich aan bij de opmerking van mevrouw De Meij. De SP neemt geen
genoegen met de schriftelijke beantwoording van vragen. Het is belangrijk om over deze aspecten te
discussiëren in het bijzijn van de betreffende gedeputeerden. De SP verzoekt de gedeputeerde om

465

Gedeputeerde **Post** legt uit dat dit niet de taak van een gedeputeerde is. De Statencommissie zal de
betreffende gedeputeerde zelf moeten uitnodigen.

470

De heer **Hoogervorst** (SP) verwijst naar een document uit 2014 over de elektronische klomp of een
vignetsysteem, waarin staat dat een nadere verkenning zal plaatsvinden.

Bij interruptie wijst mevrouw **Kirch** (VVD) erop dat die verkenning al heeft plaatsgevonden.

475

Gedeputeerde **Post** veronderstelt dat de griffie ervoor zorgt dat de betreffende documenten over de
elektronische klomp alsnog beschikbaar worden gesteld aan de heer Hoogervorst.

480

De **voorzitter** constateert dat de vragen over ondermeer out sourcing, veiligheid en waterrecreatie
zijn genoteerd en nader zullen worden beantwoord. De betreffende gedeputeerden zullen worden
verzocht de vragen te beantwoorden voor de Statenbehandeling. Inkoop en out sourcing horen thuis
in de commissie EEB.

Tevens volgt nog beantwoording van de vraag van de heer Ceder over de verbreding van de N242.

485

De **voorzitter** constateert dat de voordracht als besprekstuk wordt doorgeleid naar de vergadering
van Provinciale Staten op 23 mei 2016.

6. B-agenda Mobiliteit

6a.Toetsresultaat variant N247 dorpsraad Broek in Waterland

490

De **voorzitter** geeft allereerst het woord aan de sprekers.

495

De heer **Debets** (Vereniging Ondernemend Waterland) vertelt dat VOWA de koepel is van
ondernemersverenigingen in de regio Waterland en ongeveer 750 ondernemingen vertegenwoordigt.
VOWA is verheugd met het voorstel om het plan Dorpsraad tot een vergelijkbaar niveau als de
provinciale plannen uit te werken. De dagelijkse file-ellende moet worden opgelost. Voor het
bedrijfsleven staat de bereikbaarheid van de regio bovenaan. Dagelijks ondervindt het vele verkeer
hinder van de veel te smalle doorgang nabij Broek in Waterland.

500

Het plan dat garant staat voor de snelste en meest efficiënte doorstroming heeft de voorkeur van
VOWA. Het plan Dorpsraad betekent een substantiële verbetering van het leef- en woonklimaat.
Indien gekozen wordt voor het provincieplan lijkt de kans groot dat de N247 langdurig en wellicht
negen maanden geheel buiten gebruik zal zijn. Dat is voor VOWA onbegrijpelijk en feitelijk
onaanvaardbaar. Het is een utopie te veronderstellen dat toeristen vanuit Amsterdam via de langere
route over de ring A10-A7 en de N244 de weg zullen weten te vinden. In de vergelijking van beide
plannen moet er grote aandacht zijn voor die mogelijke afsluiting en de gevolgen daarvan.

505

Tussen beide plannen is sprake van een groot prijsverschil. Het vergelijken van appels met peren
moet worden voorkomen.

510

De heer Debets vraagt namens VOWA: aandacht voor de economische schade ten gevolge van een
eventuele afsluiting, rekening te houden met milieuschade, de voor- en nadelen van beide opties ten
aanzien van openbaar vervoer in beeld te brengen en de extra economische activiteiten in Broek in
Waterland te wegen.

Vervolgens geeft de **voorzitter** het woord aan de heer S. Verbeek, gemeenteraadslid gemeente
Waterland namens het CDA.

515

De heer **Verbeek** (gemeenteraad Waterland) spreekt als nestor van de gemeenteraad en niet namens
het CDA. Vijf van de zeven fracties staan unaniem achter het plan van de Dorpsraad. Het project
'Bereikbaarheid Waterland'speelt al een aantal jaren. Onder de noemer bereikbaarheid vallen
aspecten als doorstroming, leefbaarheid en veiligheid. Het dorp Broek in Waterland wordt
doorsneden door de N247. De gemeenteraad maakt zich al langer zorgen over de varianten die in
beeld zijn. Deze handhaven de tweedeling van het dorp en verminderen de aanslag op de
leefbaarheid niet. De toename van verkeer in de komende decennia zal de aanslag zelfs vergroten.
Nu ligt er een kans om te gaan voor een lange termijn oplossing. De gemeenteraad ziet het als een

520

spookbeeld wanneer de noodzakelijke vernieuwing van brug leidt tot een langdurige afsluiting van de weg en omleidingen via de dorpswegen.

525 De gemeenteraad ondersteunt unaniem het initiatief van de Dorpsraad om te komen tot een onderdoorgang. De raad beschouwt het als een stapje vooruit dat het college van Gedeputeerde Staten heeft besloten het ontwerp uit te werken tot een Voorlopig Ontwerp, dat vergelijkbaar is met de andere varianten.

530 De gemeenteraad van Broek In Waterland vraagt Provinciale Staten om in het vervolgproces positief in te steken over de variant van de Dorpsraad. De commissie en het provinciaal bestuur worden gevraagd in oplossingen, in plaats van in beletsels te denken.

Als de doorstroming in het vervolg elders stagneert, mag dat geen argument zijn om de doorstroming in Broek in Waterland via de onderdoorgang dan ook maar weg te stemmen.

535 De investeringskosten zijn eerder als argument aangedragen om niet te kiezen voor een onderdoorgang. Bij het project Westfrisiaweg zijn op basis van de inzet van de gemeente en geluidseisen bij de kruising met de Streekweg, de spoorlijn en de Binnenwijzend nu twee onderdoorgangen in aanbouw. Daar kan het ook. Het zijn vergelijkbare onderdoorgangen.

540 De realisatie van een onderdoorgang in de N247 in de bebouwde kom van Broek in Waterland heeft de sterke voorkeur, niet alleen vanwege de doorstroming, maar vooral vanuit het oogpunt van leefbaarheid en uiteraard met inachtneming van de veiligheid.

Mevrouw **De Meij** (50PLUS) vraagt of de gemeente Waterland bereid is om bij te dragen in de kosten voor de onderdoorgang.

545 De heer **Verbeek** (gemeenteraad Waterland) antwoordt dat deze vraag niet eerder aan hem is gesteld. Hij heeft ook geen mandaat op dit punt. Als het gaat om het Dorpsplein dan schat de heer Verbeek in dat het gemeentebestuur van Waterland openstaat voor overleg. Het gaat dan om de inrichting van de openbare ruimte, binnen de bebouwde kom. Overigens bevindt het plan zich nog lang niet in het stadium van kostenverdeling. Eerst moeten de varianten op een vergelijkbare manier naast elkaar worden gelegd.

De **voorzitter** bedankt beide insprekers en geeft het onderwerp ter bespreking aan de commissie.

555 De heer **Zoon** (PvdD) vindt dat de provincie het plan eerder had moeten omarmen en deze oplossing aangedragen door burgers eerder had moeten meenemen.

Burgerparticipatie is belangrijk. Volgens de PvdD valt daarin nog veel winst te behalen. Hij stelt voor om op een nader te bepalen moment nog eens te praten over burgerparticipatie.

560 Wat is bij de verdere uitwerking het uitgangspunt? Wordt de leefbaarheid of de prijs als uitgangspunt genomen? Het idee achter dit plan was de leefbaarheid. Dat moet ook zo blijven.

De heer **Van Berkum** (GroenLinks) spreekt van een bijzonder plan. Het is bijzonder vanwege de enorme inzet van de Dorpsraad.

565 In de vorige Statenperiode bezocht de betreffende commissie het dorp. De dorpsraad is vervolgens meer tijd gegund voor een nadere uitwerking van haar plan. Soms maakte de heer Van Berkum zich zorgen over het verloop van de samenwerking tussen de Dorpsraad en de provincie en hoe serieus het plan van de Dorpsraad werd genomen. Het lijkt erop dat het nu de positieve kant opgaat.

570 GroenLinks is ervan overtuigd dat de onderdoorgang een belangrijke stap zal zijn in het aanzicht van het dorp en de ontwikkeling van het gebied. Met deze stap worden kwalitatief betere plannen neergelegd. De heer Van Berkum is bereid boter bij de vis te doen, als er meerkosten zijn. Wanneer de onderdoorgang een enorme boost oplevert, dan moet de provincie ook wat leveren in combinatie met de regio.

In eerste instantie is het belangrijk dat de leefbaarheid op peil gebracht wordt. Veiligheid is uiteraard heel belangrijk, maar ook het weer tot een geheel maken van het dorp.

575 De heer Van Berkum heeft er alle vertrouwen in dat de plannen van de Dorpsraad goed opgepakt zullen worden door Gedeputeerde Staten. GroenLinks blijft het proces scherp volgen.

580 De heer **Tijssens** (D66) wil naast de Dorpsraad ook Gedeputeerde Staten lauweren. Zij zijn de wedstrijd zonder spelregels aangegaan tot het moment dat een gelijkwaardige vergelijking van varianten plaatsvindt en dat kan worden geconcludeerd dat een onderdoorgang vooruitgang betekent.

Het idee dat er per minuut een bus het Dorpsplein aandoet is een pittige aanslag op het Dorpsplein. Daarover moet nader worden nagedacht, evenals over de snelheid op de weg en de inrichting aldaar. Met de wijze van samenwerking zoals die nu verloopt, zal daarvoor zeker een oplossing worden gevonden. Als die oplossingen gevonden worden, kan een historische vergissing, waarbij een

585 doorgaande weg werd aangelegd door een van de mooiste dorpen in de provincie, worden gecorrigeerd. Verschillende bestuurslagen, waaronder de Stadsregio, zouden een bijdrage moeten leveren aan de oplossing.

590 De heer **Klein** (ChristenUnie-SGP) veronderstelt dat iedereen een bijdrage wil leveren aan het goedmaken van een historische vergissing. Hij complimenteert Gedeputeerde Staten voor hun keuze om de variant van de Dorpsraad verder uit te werken. Het is belangrijk om mee te denken in de verdere uitwerking op basis van het plan dat er ligt, zodat een zo goed mogelijke oplossing gevonden kan worden. Er moet worden gedacht in reële en optimale oplossingen. De heer Klein neemt aan dat voor het stuk van de verlenging van de busbaan gekeken wordt naar de meest
595 optimale keuze.

Bij interruptie vraagt de heer **Tijssens** (D66) of de heer Klein met hem van mening is dat die kering al gemaakt is en dat betrokkenen nu op positieve wijze in een dialoog beland zijn.

600 De heer **Klein** (ChristenUnie-SGP) hoopt dat zeker. Na het lezen van de memo met de toetsresultaten, maakte hij zich enige zorgen als gevolg van de woordkeuze en de beschrijving van de streefde samenwerking in het proces. In deze situatie zijn de spelregels nog niet geheel duidelijk. Is er volgens de gedeputeerde een situatie waarin met elkaar, op basis van volledig vertrouwen, samen aan de beste oplossing wordt gewerkt?

605 De heer **Van Hooff** (PVV) stond ooit in de kou in Broek in Waterland tijdens een werkbezoek van Provinciale Staten. De PVV is verheugd. Complimenten aan bewoners. De PVV wacht met spanning af wat het uiteindelijke resultaat zal zijn.

610 Mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) complimenteert allereerst de Dorpsraad, maar het zal voor de meeste mensen geen verrassing zijn dat mevrouw Kaamer van Hoegee hier zeer kritisch naar kijkt. Dat wordt nog eens gevoeld door de voorliggende memo.

615 Voldoet Witteveen + Bos aan de normen die de provincie Noord-Holland hanteert? Witteveen + Bos geeft aan dat een en ander in overleg met het ambtelijk apparaat is gebeurd. Hoe kan er nu een verschil van inzicht in zitten?

Bij interruptie vraagt de heer **Van Berkum** (GroenLinks) of mevrouw het met hem eens is dat deze commissie moet zeggen dat het een goed idee is, wat verder zal worden uitgewerkt, dan te beoordelen of elke komma in het rapport voldoet aan de normen. Vindt de VVD het geen prachtig
620 idee dat het dorp weer één geheel kan worden?

Mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) zegt dat de kostenraming van Witteveen + Bos heel aantrekkelijk lijkt, maar wat gebeurt er als het ontwerp wordt rechtgetrokken aan dat van de provincie, of andere? Komt het dan nog steeds op het geraamde bedrag uit? De VVD heeft er een
625 hard hoofd in. De vergelijking die wordt gemaakt met een onderdoorgang in Hilversum gaat mank, omdat in Hilversum sprake is van een zandbodembodem, terwijl in Broek in Waterland een hoge grondwaterstand en veengrond aanwezig zijn.

630 Bij interruptie vraagt de heer **Van Berkum** (GroenLinks) of de VVD net als GroenLinks wenst dat het dorp weer één wordt. Is het niet prachtig om samen met de Dorpsraad te kijken naar de toekomst van het dorp?

Mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) antwoordt dat door Gedeputeerde Staten is toegezegd dat het plan van de Dorpsraad zodanig wordt aangepast dat het vergelijkbaar wordt. De VVD is niet tegen
635 het plan en het zou fijn zijn als het lukt. Mevrouw Kaamer van Hoegee wil eerst gelijke argumenten hebben, zodat appels met appels kunnen worden vergeleken, in plaats van met peren.

Bij interruptie vraagt de heer **Zoon** (PvdD) hoe de VVD burgerparticipatie ziet, nu de fractie zo kritisch tegenover het plan van de Dorpsraad staat.

640 Mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) zegt dat het hier niet gaat over hoe de VVD staat tegenover burgerparticipatie. Zojuist gaf mevrouw een groot compliment aan de Dorpsraad. Burgerparticipatie is heel belangrijk. Vorig jaar is de Dorpsraad meer ruimte gegeven om zaken te onderzoeken. Nu ligt er een plan op tafel. Witteveen + Bos, die vaker samenwerkt met de provincie, deed onderzoek en
645 moet weten waaraan de provincie toetst.

Bij interruptie vraagt de heer **Tijssens** (D66) of mevrouw Kaamer van Hoegee zich ervan bewust is dat normaliter voor een dergelijk onderzoek het tienvoudige budget beschikbaar is.

650 Mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) is zich daarvan bewust.

De heer **Leever** (ONH) verwijst naar de opmerking van de heer Van Dalen van Witteveen + Bos tijdens de presentatie voorafgaande aan deze reguliere vergadering. Hij zei dat het makkelijker is om iets weg te schrijven met een dunner rapport. Wil men het goed beargumenteren dan is het rapport veel
655 dikker. Als de Statenleden vervolgens een dun rapport voorgelegd krijgen, waarin wordt opgemerkt dat het plan financieel niet haalbaar is, terwijl er anderzijds een rapport wordt neergelegd door een gekwalificeerd bedrijf als Witteveen + Bos. Waarom moeten Provinciale Staten bij wijze van spreken eerst op locatie beoordelen wat de werkelijkheid is? Vanuit de gemeente zelf moet ook een actie komen. Dat is gebeurd door middel van burgerparticipatie. Het is belangrijk dat serieus wordt
660 omgegaan met het aangeboden rapport. Gedeputeerde Staten dient zich te realiseren dat Provinciale Staten als laatste de besluitvorming op zich nemen in dit proces. De heer Leever geeft het college van Gedeputeerde Staten mee om aan de slag te gaan met het rapport en te komen met een rapport dat contrair is aan het voorliggende rapport. De participatie dient te worden geïntegreerd in een nieuw concept voor de Statenleden.

665 Mevrouw **Keur** (CDA) constateert dat de vraag die voorligt, is of kan worden ingestemd met het voorstel om het onderzoek van de Dorpsraad te laten upgraden. Daarover is iedereen het eens. Er spelen discussies die op dit moment niet ter zake doen. Het CDA spreekt wel haar zorg uit over het feit dat bepaalde verwachtingen leven of worden gewekt. Dit is de start van een proces. Net als
670 mevrouw Kaamer van Hoegee vraagt mevrouw Keur zich ook af hoe het financiële plaatje eruit zal zien en of iedereen dan nog steeds zo enthousiast is over het plan. Ziet de gedeputeerde een rol voor het college van Gedeputeerde Staten weggelegd voor de omgang met de verwachtingen. In het kader van burgerparticipatie moet men zichzelf de vraag stellen hoe wordt omgegaan met verwachtingen.

675 Bij interruptie merkt de heer **Van Berkum** (GroenLinks) op over verwachttingsmanagement dat de coalitiepartijen dezelfde zorgvuldigheid zouden moeten betrachten als het gaat over dossiers als Duinpolderweg, A8/A9 en andere.

680 Mevrouw **Keur** (CDA) legt uit dat het niet gaat om de hand op de knip houden. De heer Van Berkum neemt alvast een voorschot. Het CDA vindt het heel prettig dat het plan wordt geüpgraded. Als er straks twee goed onderbouwde plannen liggen, zal de CDA-fractie er kritisch naar kijken.

685 De heer **Papineau Salm** (PvdA) vraagt hoe de omgeving wordt betrokken. In de vorige periode waren gemeenten tegen de plannen, zoals gemeente Purmerend. Hoe worden die bij dit proces betrokken? Wordt het onderzoek gedaan in samenspraak met het college van B en W van gemeente Waterland en de Dorpsraad? Later is de vraag van belang hoe een en ander moet worden gefinancierd. De PvdA gaat niet vooraf de deur dichtgooien. Het is belangrijk om goed te onderzoeken wat nodig is om de
690 leefbaarheid in het dorp te verbeteren. De PvdA staat daarvoor open.

De heer **Hoogervorst** (SP) vertelt dat de SP heel blij is met het plan van de Dorpsraad. De fractie gaat ervan uit dat varianten op gelijkwaardige wijze worden beoordeeld. De SP is het met GroenLinks eens dat leefbaarheid best wat waard is.

695 De **voorzitter** vraagt de gedeputeerde meer te vertellen over de vervolgplanning, hoe de stuurgroep daarin is meegenomen en over het tijdschema van onderhandeling.

700 Gedeputeerde **Post** constateert dat er verschillende belevingen zijn van hoe het in de afgelopen periode is gegaan. Er zijn altijd goede gesprekken gevoerd met de Dorpsraad. Wel is er tot op heden discussie over de financiële kant van het plan van de Dorpsraad. In de afgelopen periode zijn er meerdere plannen aangedragen door de Dorpsraad. Wanneer vanuit de provincie werd aangegeven dat een plan technisch of anders niet haalbaar was, werd van de zijde van de Dorpsraad een
705 aanpassing gemaakt. Er is inmiddels door de provincie veel geld uitgegeven om alle plannen op verzoek van Provinciale Staten te laten toetsen. Op een gegeven moment houdt het op en is het onderzoeksbudget op. De Dorpsraad is vervolgens een crowdfunding actie gestart om de onderzoeken zelf te kunnen betalen. Destijds is door de gedeputeerde aangegeven dat het

onderzoek op een deugdelijke manier moet plaatsvinden door een deugdelijk bureau, zodat geen discussie mogelijk is over de kosten. De provinciale normen en uitgangspunten vormen de basis.
710 In antwoord op de vraag van mevrouw Kaamer van Hoegee kan de gedeputeerde niet anders dan constateren dat dit laatste niet is gebeurd. De kostenraming is wel op SSK-formaat (Standaard Systematiek voor Kostenramingen) aangeleverd, maar het schetsontwerp is niet gebaseerd op de juiste normering. Zo is in het plan van de Dorpsraad een weg ingetekend met een breedte van 2,25 meter. Een gemiddelde bus past niet op een dergelijk smalle weg. Als er vervolgens meer ruimte
715 voor de weg nodig is, terwijl aan de ene zijde woningen staan en andere zijde water ligt, dan kan men zich afvragen of de weg haalbaar is. De ondergrond in Waterland is niet te vergelijken met de zandgrond in Hilversum. Als niet helder is of daarmee rekening is gehouden, dan maakt de gedeputeerde zich enige zorgen.

De enige manier om de discussie te beslechten is om de uitwerking verder op te pakken en bij elke
720 keuze de Dorpsraad te betrekken. Als niet tot overeenstemming kan worden gekomen dan moet worden gezocht naar een tussenoplossing.

Dat er financiële consequenties aan de keuzes verbonden zijn, is evident. De keuze voor de ene of andere variant is nog niet gemaakt. Provinciale Staten beslist immers over het geld.

De provincie stelt geen eisen en randvoorwaarden bij de keuze voor een variant, maar wil een
725 vergelijking tussen twee ontwerpen, waarbij geen appels met peren worden vergeleken, maar appels met appels. Daarbij wordt gekeken naar de effecten van de tunnel op Broek in Waterland, maar ook op het netwerk. Het creëren van een tunnel in Broek in Waterland kan een flessenhalseffect tot gevolg hebben, waardoor het gehele systeem overstroomt.

Bij de vergelijking wordt gekeken naar de invloed op het netwerk, leefbaarheid, doorstroming en de
730 kosten. Het plan moet maakbaar en zeker veilig zijn, of dat nu via een normale weg of een tunnel gebeurt.

Voor wat betreft de bestuurlijke kant kan de gedeputeerde deze commissie bijpraten, voor zover
betrekking hebbend op de situatie voordat Provinciale Staten besloten om het initiatief van de
Dorpsraad meer tijd te gunnen. Dat was dat gemeente Edam-Volendam expliciet heeft aangegeven
735 geen enkele bijdrage te zullen leveren, behalve aan een twee maal tweeverbinding. Purmerend wil ook geen bijdrage leveren. Gemeente Waterland heeft aangegeven geen financiële middelen beschikbaar te hebben. Dat is dus geen kwestie van niet willen, maar van niet kunnen. Ook de Stadsregio en Amsterdam waren niet bereid tot het leveren van een financiële bijdrage. De gedeputeerde weet niet wat de stand van zaken op dit moment is.

740 De gedeputeerde kan zich goed vinden in het betoog van mevrouw Keur. De gedeputeerde kan niet veel doen aan suggesties die gewekt worden, als zou er vandaag een keuze gemaakt zijn. Beide varianten worden eerst op een vergelijkbaar niveau gebracht. Pas dan kan een keuze worden gemaakt. De keuze ligt bij Provinciale Staten. De gedeputeerde kan Provinciale Staten voldoende
745 inzicht verschaffen om die keuze te kunnen maken. Wanneer de heer Van Berkum zegt dat het plan van de Dorpsraad gewoon moet worden uitgevoerd, dan wijst de gedeputeerde hem erop dat het benodigde geld niet in de begroting is opgenomen. Provinciale Staten zal dan wel een oplossing moeten bedenken.

750 Op enig moment zei de heer Van Berkum: "Het feit dat voor de onderdoorgang gekozen wordt, zorgt ervoor dat het kwalitatief beter wordt." De gedeputeerde benadrukt dat op dit moment niet wordt gekozen voor de onderdoorgang.

Bij interruptie legt de heer **Van Berkum** (GroenLinks) uit dat hij bedoelde te zeggen dat het feit dat
755 de tunnelvariant nu mede onderzocht wordt, zorgt voor..... De heer Van Berkum heeft nooit de indruk willen wekken dat vanavond een besluit genomen wordt over een eindvariant.

Gedeputeerde **Post** adviseert de heer Klein om zijn vraag over het wederzijds vertrouwen te stellen
aan de Dorpsraad. De gedeputeerde meent dat er geen gebrek is aan vertrouwen. Zij heeft wel de
760 indruk dat er onenigheid was over de basis en de cijfers. Deze stap is nu juist bedoeld om aan die situatie een eind te maken.

Op de vraag hoe het college van B en W gemeente Waterland wordt betrokken antwoordt de
765 gedeputeerde dat de provincie het zelf moet betalen. De voortgang zal voortdurend worden gerapporteerd aan gemeente Waterland, maar ook aan andere gemeenten. Gemeenten bespreken met elkaar wat in de regio Waterland moet worden opgepakt. Meerdere gemeenten hebben baat bij een betere doorstroming van de N242.

770 Ten aanzien van een tijdschema moet de gedeputeerde het antwoord schuldig blijven. Aan het eind van dit jaar zal er meer duidelijkheid zijn. Beide ontwerpen zijn dan op een vergelijkbaar niveau gebracht. De gedeputeerde verwacht in het eerste kwartaal van 2017 weer bij deze commissie terug te komen.

775 *Tweede termijn:*

De heer **Van Berkum** (GroenLinks) zegt dat het stellen van eisen en randvoorwaarden door hem is genoemd om aan te geven waar het volgens GroenLinks naar toe zou moeten en niet als een vooruitzicht op wat Provinciale Staten gaan beslissen. Voor GroenLinks is het heel belangrijk dat goed wordt gekeken naar de leefbaarheid in het dorp en dat het een prominente plek krijgt in het verdere proces. De heer Van Berkum is blij dat op deze manier wordt verder gegaan.

780 Gedeputeerde **Post** reageert nog op een opmerking van inspreker, de heer Debets. De gedeputeerde snapt de zorg die er is wanneer de brug er een jaar uit zou liggen. De provincie probeert altijd de overlast zoveel mogelijk te beperken en de periode van overlast zo kort mogelijk te houden. Het wordt altijd eerst slechter voordat het beter wordt. Dat maakt het niet eenvoudig.

De heer **Tijssens** (D66) zegt over de twee varianten dat de ene variant feitelijk een nieuw stuk weg is, waardoor een oud stuk weg tijdelijk in gebruik kan blijven. Het andere, provinciale, plan is de vervanging van het oude tracé door een nieuw tracé, waardoor er sprake is van een frictieperiode. De 790 eerstgenoemde variant zou een soepelere overgang kennen.

Gedeputeerde **Post** wil die conclusie pas trekken als er 'overal appels hangen'.

795 De **voorzitter** bedankt de commissie voor de discussie en de gedeputeerde voor haar uitgebreide beantwoording en sluit het agendapunt af.

Mevrouw Pels en de heren Van Hooff en Leevers verlaten de vergadering om circa 21.30 uur.

6b. Stand van zaken verbinding A8-A9

800 Voor dit agendapunt hebben zich drie sprekers aangemeld. De **voorzitter** geeft allereerst het woord aan de heer Hartendorf, voorzitter LTO Noord, afdeling Noordzeekanaalgebied.

De heer **Hartendorf** (LTO Noord) is tevens ledenraadslid van LTO Noord. De heer Hartendorf wil de Statenleden ervan overtuigen om niet twee maar drie tracés mee te nemen in het verdere onderzoek. 805 LTO Noord is voorstander van de nul-plus variant. In deze variant wordt het bestaande wegennet geoptimaliseerd. Het open polderlandschap blijft behouden en er hoeven geen boerenbedrijven te verdwijnen. De natuur en het werelderfgoed de Stelling van Amsterdam zullen behouden blijven. De nul-plus variant heeft de minste impact op de ontwikkeling van de agrarische sector. Betekent 810 infrastructuur alleen kwantiteit en capaciteit, of betekent het ook kwaliteit? In de regio wordt veel geïnvesteerd in het aanpassen van infrastructuur om de impact van bijvoorbeeld de Zuidas op de omgeving te beperken. Wordt de Heemskerkvariant, die slechts een paar honderd meter van de N203 komt te liggen, een soort verbrede A2, zoals van Amsterdam naar Utrecht? Zijn er echt 815 gegronde redenen om de Golfbaanvariant bij voorbaat al te laten vallen? Welke te hoge kosten brengt dat met zich mee? Is het niet dat de Golfbaanvariant in de voorlopige maatschappelijke kosten-/batenanalyse het beste scoort? Het rendement per geïnvesteerde euro is bij deze variant het hoogst. Zijn deze gronden destijds juist al aangekocht voor deze weg? Deze kaarsrechte verbinding tussen de A8 en de A9 heeft de minste impact op het open polderlandschap met al haar boeren. Het is de enige variant die zorg draagt voor een goede doorstroming, zonder de remmende werking van verkeerslichten. Alle boeren met hun gezinnen met hun bedrijven, de natuur en het Werelderfgoed 820 verdienen een beter onderzocht vervolgonderzoek van de Golfbaanvariant.

De heer **Van Berkum** (GroenLinks) vraagt of het klopt dat wanneer LTO Noord mag kiezen tussen alle varianten, gekozen wordt voor de nul-plusvariant.

825 De heer **Hartendorf** (LTO Noord) antwoordt bevestigend.

Mevrouw **Keur** (CDA) verwijst naar de klankbordgroep. Deze klankbordgroep droeg een aantal voorkeursvarianten aan. Variant 3 hoort daar niet bij. Maakt LTO Noord deel uit van de klankbordgroep?

830

Overzicht ingeleverde "boodschap aan bestuurders" op 30 november 2022

(Er zijn ook een aantal blanco kaarten ingeleverd)

1	Laat ons dorp niet nógmaals in tweeën splitsen! Een verlengde onderdoorgang brengt wel alle positieve punten samen behoudens de kosten. De cijfers in de MKBA nemen dat m.i. onvoldoende mee. Bovengronds voegt niets toe. En de andere varianten? Ik voorzie veel weerstand, neem dat mee in de uitvoerbaarheid. BiW is cultureel erfgoed en daar moeten we goed mee omgaan.
2	Beste Stuurgroepleden, ons verkiezingsmanifest voor de Provinciale Statenverkiezingen 2023 is vers van de pers. We zetten als ondernemers in op de vervoersbehoeften van 'morgen'echter hebben oog voor de leefomgeving. Onze complimenten voor het proces 'co-creatie'. de variant van de onderdoorgang verlengd zou onze voorkeur hebben. laten 'we' ook oog hebben voor de uitvoeringsmogelijkheden schop in de grond. Dank - Robert Tieman VNO-NCW West
3	Meer groen, betere doorstroming verkeer, minder geluid, betere luchtkwaliteit. Dus variant 4 (volledige ondertunneling).
4	mijn grote voorkeur heeft de verlengde ondergrondse variant. De kortere bak geeft te veel leefbaarheids vermindering, vooral qua geluid, luchtkwaliteit en zicht. De bovengrondse variant levert nauwelijks voordelen. De extra geraamde kosten van €50 miljoen zijn te overzien qua afschrijvingstermijn en economische voordelen van bouwen ten noorde van Broek (in de purmer) Groet! San de te Dan
5	Kies voor een duurzame oplossing voor iedereen! Dus de verlengde tunnel versie. Dit zorgt voor echte verbetering. De 'open bak' varianten zullen inclusief geluidswerende maatregelen het dorp meer verdelen! Bas Nieboer
6	Voorkeur voor omwonenden van alleen tunnelvariant (4) toekomst bestendig zijn.
7	Het probleem, de geschatte extra reistijd, bestrijden met een mega project met 6-8 rijbanen door een van de mooiste dorpen van NL is wat mij betreft te veel. Ik mis opties als promoten van de fiets, reduceren van de snelheid waardoor minder kans op file. Als er dan toch harde argumenten zijn dat betere doorstroming noodzakelijk is dan optie 4. Maak het dan een tunnel met veel groen er boven op.
8	Wel voor de verlengde onderdoorgang!
9	Heel erg voor de verlengde onderdoorgang + metro buis, i.v.m. de uitstoot aan het einde van de onderdoorgang in korte versies. En denk dan meteen aan een tunnel alvast voor de metro. De N-Z lijn wordt meer geschikt dan ooit is voorgesteld, dus laten we doorpakken. in de MKBA gaat CO2 omlaag & luchtvervuiling wordt minder. Dus dan gaan de baten op alle fronten omhoog → duurzaamheid ↑ → herstel dorp
10	Als bewoner van de Trambaan pleit ik graag vóór: subvariant verlengde onderdoorgang 4.
11	De verlengde variant is de enige echte verbetering voor het hele dorp.
12	Zorg voor tevredenheid bij de bewoners en kies voor de subvariant.
13	Gun Broek na al die jaren splitsing, geluidsoverlast, vervuiling een verlengde onderdoorgang. Zodat we in een schoon, rustig en verenigd dorp kunnen wonen.
14	De verlengde variant ziet er fraai uit. Wel zorgen over het bouwproces. Moet met minimale belasting.
15	Subvariant verlengde onderdoorgang is de enige oplossing voor ondergrondse maar wel 50 door tunnel niet 80. alles bovengronds, 2 banen houden met goed openbaar vervoer. (+ fietspad bij Broekervaartbrug vreemde oplossing).
16	Kies alsjeblieft voor de tunnelvariant no. 4. de andere varianten stuiten op veel weerstand (behalve bovengrondse variant wel voor korte termijn niet voor de toekomst!)
17	De maatschappij wordt complexer, de bevolking, bewoners van Broek in Waterland neemt spectaculair toe. Een alternatief voor de N247 is er niet. Alleen tunnelvariant + 4 baansweg van Schouw tot N247 lost iets op.
18	Tunnel variant 4 is een voorstel dat biedt op de lange termijn. Overige varianten leveren geen of onvoldoende verbeteringen in samenhang met woningbouw opgave.
19	De twee korte varianten zijn voor bewoners Trambaan & parallelweg onmenselijk: een A2 voor De deur! Dat kun je simpel weg niet maken. De verlengde variant (tunnel) is eigenlijk de enige fatsoenlijke oplossing. Die 40 mln mag niet de doorslag zijn voor een korte variant!
20	Variant 4 (verlengde onderdoorgang) en anders variant 1.
21	Er is maar één variant die iets echt oplost. Dat is de verlengde onderdoorgang! Het gaat om de leefbaarheid van het dorp!
22	Variant 4 (volledige ondertunneling) is voor het merendeel van de bewoners van Broek het meest aanvaardbaar.
23	Als je verbetert, verbeter dan met een/de ondergrondse variant met de langste tunnel en rustig plein (var4) in het dorp. Dát draagt bij aan een schone, plezierige leefomgeving. Anders zou ik niets doen en inzetten op noord-zuidlijn naar Purmerend.
24	Het moet de verlengde onderdoorgang worden!
25	voorkeur voor verlengde oplossing
26	Niets doen is geen optie. Maar denk aan het welzijn van de Broekers. Dat mag wel wat extra kosten, enz al op de lange termijn ook de beste oplossing blijken. Dus: bewonersvariant
27	Beste lezer, graag duurzame en wijze besluiten mbt leefbaarheid van het dorp. De variant die het dorp verenigt voor de komende honderden jaren. Lange ondertunneling! Of géén enkele andere tunneling en kiezen voor bus/ov/iedereen zo veel mogelijk uit de auto. graag leefbaarheid voor broek voorop. Hartelijk dank.
28	Vind de inloopavond presentatie erg onoverzichtelijk. Duidelijker benoemen welke variant wat is lijkt mij beter. Ik ben vóór een ondergrondse doorgang de verlengde variant.
29	de 2 varianten onderdoorgang met busstroken en Met vluchstroken geef ik een dikke 0 streep erdoorheen. Dit kan niet waar zijn al dat asfalt door het dorp. Verlengde onderdoorgang is prima en voor het dorp én de doorstroming van het verkeer de oplossing. cijfer 10 - bewoner van Broek in Waterland
30	Houd alles bij het oude. Als er al iets moet gebeuren kies de verlengde variant. Alle andere varianten zijn dramatisch voor de leefbaarheid.
31	ik ga voluit voor de verlengde onderdoorgang. Dat is co-creatie met de bewoners. Veel minder geluid en luchtverontreiniging dat zal vrij snel een must worden op Nederlands en Europees niveau. Leve de gezondheid en de leefbaarheid. Deze variant krijgt een 10! de 2 ondergrondse varianten samen 6 banen krijgen een 0! Streep er door WEG ermee.
32	1. De verlengde versie van de tunnel lijkt super mooi! Hopen dat het deze wordt en graag laatste stukje bij de brug ook dicht ipv balken! 2e keus is bovengronds maar dat ontwerp lijkt niet heel optimaal! + metro = goed idee!
33	geen 6 baans snelweg door broek! Varianten 2-3 zijn niet accepteerbaar. Alleen variant 4 de bewonersvariant met volledige onderdoorgang is een optie!
34	Bovengronds: kan maar wat lost het op? Op dit moment wel de enige acceptabele verandering. Subvariant 1 ondergronds: NEE! Subvariant 2 ondergronds: NEE! Verlengde tunnel: ook het stuk tussen de rotonde en de Vaart moet dicht, dit is geen gezicht en niet goed voor de bewoners van de eilandweg. eerst kijken hoe je de situatie boven gaat oplossen; bij de ingang naar noord, dat is nu nog niet uitgewerkt.
35	variant 4. beste lange termijn oplossing en verbetering voor het dorp. Wel aandachtspunt op bouw hinder. Maar eind-situatie is een verbetering.
36	heeft de provincie een langere termijn visie? Ga dan voor de verlengde onderdoorgang van Broek! Duurzaam = leefbaarheid! Groet!
37	alles is ok
38	denk ook aan bushaltes aan het begin of eind v.d. tunnel zodat die niet door het dorp hoeft.
39	de verlengde uitvoering is de enige optie!
40	vooral ook de kwalitatieve aspecten (woon & leefkwaliteit) mee te wegen! Als bewoner v/d parallelweg in broek is dit van groot belang. Dus de verlengde tunnel variant is de enige realistische optie (v/d open varianten ben ik erg geschrokken!)
41	De tunnel is top!
42	laat je nu bij deze beslissing niet te veel beperken. Natuurlijk is de sky niet de limiet, maar telt dit ook na 100 jaar? Tunnel lijkt het beste volgens mij.
43	gewoon oude weg behouden. Metro buis aanleggen
44	Laat alles zoals het is!
45	Geachte dame of heer, bij alle 4 varianten mis ik in de gedachte dat noord & zuid samen 1 dorp blijven. De kinderen kunnen niet meer oversteken zonder ouders bij de onderdoorvarianten! Bij geen onderdoorgang is er enkel gekeken naar de belangen voor de files oplossen maar niet naar de gevolgen van nog meer verkeer door het dorp. als laatste: heeft iemand staan turven hoeveel bakfietsen en kinderen heen en weer gaan? Hoe gaan die tijdens de aanleg met de lift?

46	wat mij betreft mag de situatie blijven zoals die is; die is nu helemaal niet zo slecht; een beetje file hoort er bij als je zo dom bent om altijd met de auto (met minimale bezetting meestal) te gaan. En voor omwonenden resp het dorp Broek in Waterland is de huidige situatie prima houdbaar. aanleg van dit wegencomplex verschuift de filevorming slechts naar een punt verderop, dus uiteindelijk is het geen oplossing! niets doen dus! (resp fietsen)
47	een menselijke afweging is op zijn plaats. De MKBA ma niet het belangrijkste deel v/d analyse en belangenafweging omvatten. De MKBA bevat geen juiste weging v/d negatieve externaliteiten voor dorpbewoners. Een snelweg door een historisch dorp is onbetaalbaar. opties 2 en 3 gaan leiden tot enorm verzet, negatieve pers en grote schadeclaims jegens de provincie! doe het niet!
48	beste bestuurder, ik zou geen enkele infrastructurele maatregel nemen. Het zijn heel veel kosten voor een paar minuten tijds winst. Inzetten op andere dingen: ov, flexibel werken, dichter bij je huis werken enz. als je toch iets doet, dan de bewonersvariant.
49	Ik vind het allemaal ellendig. Vooral voor de mensen aan de Parallelweg en de trambaan. Uitgaande van de veronderstelling dat alle ondergrondse varianten een vergelijkbare bouw tijd en hinder meebrengen, komt voor mij alleen de verlengde variant in aanmerking. Als fallback de bovengrondse variant. Die laat op termijn de mogelijkheid van een ? tunnel open.
50	beste beslissers, de eerste ideeën voor een tunnel leken een goed idee. Misschien naïef. De plannen die nu zijn uitgewerkt zijn echt niet wat we willen in het dorp. Niets doen is het beste. Deze snelweg willen we echt niet. De brug is aan renovatie toe, ok, maak dan iets breder, dat de bussen wat sneller langs elkaar kunnen en er minder oponthoud is. er liggen grotere opgaves in Nederland en veel urgentere. de civiele kunstwerken zijn overal aan vervanging & renovatie toe en dat lijkt me uurgenter dan deze plannen van de onderdoorgang. de nulvariant is dus echt 't beste voor het dorp. veel wijsheid gewenst met het besluit.
51	enorm geschrokken van de open varianten. Tot 8 banen door het prachtige dorp. NO WAY
52	In deze tijden van milieuproblemen moet je autoverkeer niet stimuleren. Ik denk dat er eindeloze procedures gevoerd zullen worden. Wil GS/Provinciale Staten daar geld + tijd aan besteden? Ik denk ook dat geluid (80 km door bebouwde kom) door rechter niet zal worden goedgekeurd. ik ben voor optie niks doen/brug verbreden bij onderhoud.
53	Veilig afslaan vanuit Monnickendam de Overlekergouw op.
54	Is ook gedacht aan een geboorde tunnelvariant? Zit HSL onder het groene hart?
55	investeer tijd en geld louter aan betere mobiliteit voor e-bikes en openbaar vervoer. Investeren in autoweg is duur, jaren lange bouw overlast en een stimulans voor autogebruik. - een bezorgde bewoner.
56	Nieuw plan. Oude spoorlijn van Amsterdam Noord weer opnieuw aanleggen naar Broek in Waterland, Monnickendam, Edam, Volendam. Goed voor de economie met toerisme, met alle neringen die daar baat bij heb. Bijna hele spoorlijn ligt er nog met bruggen en al is al bij rijp. Alle bussen, taxis hoeven niet meer over de snelweg die dan overblijft.
57	Voor broekers als ondergrondse variant er komt: - minder OV, - veiligheid fietsers/voetgangers, - langdurig grote overlast. Algemeen: - hoge kosten, - weinig positieve effecten.
58	Doorstroming via reeds bestaande N244 of A7 of omleiding. Dit zijn ook opties. Bescherming van monumentaal dorp.
59	File wordt niet opgelost (blijft al jaren hetzelfde) andere werktijden is de oplossing en openbaarvervoer → geen enkel plan geld naar zorg en milieu behoud van een uniek dorp.
60	Zsm. Ajb!
61	Geachte heer/mevrouw, Vanuit "Broek" wordt er zeer kritisch meegefekeen naar optie 2/3. een open bak cq snelweg door broek verruineerd niet alleen het woonplezier van inwoners, het verslechterd ook het leef-klimaat (zicht, lucht, geluid). Goede doorstroom is prettig maar willen we Nederland verbouwen tot een distopisch en slechts functioneel land?? Nee! Een gezonde en prettige leefomgeving met rust, groen en frisse lucht voor onze kinderen weegt evengoed zwaar!
62	Leefbaarheid, leefbaarheid, leefbaarheid van het mooie dorp Broek in Waterland in haar inwoers! Hartelijk dank!
63	Waarom niet nadruk op openbaar vervoer i.p.v. autoverkeer? Minder verkeer en (veel) meer OV & fietsverbindingen omleiding A7 gebruiken i.p.v. een doorgang van tientallen miljoenen.
64	100% focus op ov verbinding ipv auto-/vrachtverkeer bestaande infra. Benutten en verkeer edam/volendam /hoorn uitsluitend via A7 van - en naar Amsterdam. OV is key ipv auto's! Meer 21e eeuw ipv 20e eeuw!
65	Noord-Zuidlijn doortrekken (tot Hoorn?) ipv. Auto's op de weg!
66	1. Welk probleem wordt hier opgelost? Auto's staan al vanaf Volendam 6:00 (een beetje) in de file. Monnickendam, Schouw, Broek en de ring zijn dan vol. Blijkbaar niet genoeg om mensen de bus in te laten gaan. In Broek is file zeer beperkt. De oplossingen zijn erg duur en staan in geen verhouding tot het resultaat. 2. De ondergrondse varianten (kort) zijn onacceptabel. voor verlengde tunnel lijken me de kosten + overlast dorp ook bizar.
67	Veel van de opmerkingen op deze kaarten zijn helaas o.b.v. onderbuik en angst en slecht geïnformeerd zijn. Het lijkt me dat een bovengrondse variant op alle vlakken een slecht idee is. Gelukkig is het niet aan mij deze moeilijke beslissing te maken. Veel wijsheid en ik heb vertrouwen in het proces.
68	1. Minder files, betere doorstroming verkeer. 2. betrouwbare en snelle busverbinding.
69	onvoorstelbaar dat er door een MONUMENTAAL dorp, waar zelfs geen kleine aanpassingen aan huizen mogen worden gedaan op zo'n manier een probleem wordt opgelost. Er zijn alternatieven → via A7. andere manieren van werken met de fiets. Dit is sowieso nodig met grote bouwopgaaf.
70	Het lijkt mij much to do about nothing. Waarom? Bij Volendam/Edam beginnen de files in de morgen (richting a'dam) oa door alle verkeerslichten vervolgens staat iedereen weer stil bij monickendam. Alleen door broek kan men dan 80 km pu rijden. Kortom voor het verkeer in zijn algemeeniteit lost het weinig op! Op terugweg idem dito. Hard rijden door Broek en weer stilstaan bij monickendam en volendam. Dus besteed het geld liever aan bijvoorbeeld verlengen van de metrolijn ipv deze megalomane snelweg.
71	We moeten de aanleiding niet uit het oog verliezen → brug is te smal voor groot verkeer/bussen → verbreed de brug en blijf 50 km/u rijden door het dorp. Geen haast, rustig aan. Is ook nog eens niet zo duur. Alle andere varianten geven te veel nadelen. Groet, dorpsbewoner uit Broek-Zuid
72	File vorming + extra reistijd zullen mee in de berekeningen → dat vraagt niet om zo'n megaproject met wezenlijke wijzigingen van het dorp. Verbreed de brug en verbeter op rit vanuit 't dorp naar N247 en pas de snelheid aan op 't gehele traject. Simpel + goedkoop en minst risicovol. + aanvullend promotie fiets! goede fietspaden + subsidies?
73	Beste Jeroen, GS, maak een sterk positief advies voor jullie opvolgers. Kijk naar de lange termijn, de doorstroming, de leefbaarheid en de toekomstbestendigheid. Duurzaam doorpakken!
74	Beste bestuurders, ik roep jullie op om vooral op de lange termijn positieve gevolgen van alle betrokkenen de nadruk te leggen. Als je de leefbaarheid van de broekers en de doorstroom van de regio beide wil dienen, is de verlengde variant een no-brainer. geld moet dan geen belemmerende factor zijn.
75	Lieve Stuurgroep, wellicht statistisch verwaarloosbaar ten aanzien van de gehele regio en zeker niet meetbaar, maar mocht u aan de parallelweg/trambaan wonen, zou u het leven wat u heeft opgebouwd achterlaten? Een lange bouwperiode, een aanzienlijke verminderde leefbaarheid... het zorgt voor een knoop in mijn maag. Lieve stuurgroep vecht en kom op voor de subvariant, dat is met de kennis van nu en de getoetste toekomst waardes de enige die goed is voor de regio én vooral noord met zuid verbinden.
76	slechte plannen. Broek in Waterland blijft een gespiltst dorp erger er komen 2 wegen bij meer verkeer. De monumenten de trots van broek zullen schade hiervan ondervinden. Zuideinde 8.
77	Geén snelweg door broek. Neem lekker de bus + metro of de andere wegen (A7/N244) STOP verkeer
78	TEGEN!! Varianten ondergronds.
79	blijf zorgen voor voldoende bussen die in broek stoppen m.n.m. de spitsbussen.
80	Het eerste ontwerp was leuk een eenheid door noord en zuid te verbinden. Ik moet niet denken aan al die betonnen geluidsschermen. Het landelijke karakter gaat verloren. Het openbaarvervoer is nu prima! Maar wat als er meer bussen de tunnel nemen? Een inwoner van broek.
81	Als broeker zijn voor mij varianten 2 en 3 een no go (te breed) als zeer frequent ov-gebruikers (3x in gezin, waaronder 2 middelbare schoolgangers) is het pijnlijk te constateren dat bij variant 2, 3 en 4 70% v/d bussen het dorp voorbijrijden (voorkeur 4).
82	Geen onderdoorgang lost niet alle problemen op. Een tunnel maar dan stuk tussen broekervaart en rotonde ook dicht. Bovengrond varaint is een mooie tussen oplossing. Kijk eerst maar hoe het met de doorstroming gaat.
83	Vanwege veiligheid langzaamverkeer hou het bij bovengronds.

84	geén snelweg door Broek in Waterland! Zorgt voor veel meer verkeer en dan kan je wel even snel door Broek maar kom je in Monnickendam-Edam alsnog vast te staan! Veel te mega voor piep klein dorp. Verkeer langs ader N244 loodsen en niet door Broek . In broek bovengrondse + eenvoudigere oplossing en minder verkeer.
85	Door onderdoorgang maakt het veel te aantrekkelijk via de N247 naar Amsterdam te rijden. Dus het verkeer zou toenemen! Ik stem voor de bovengrondse variant!
86	de opties met de onderdoorgang maakt het erg aantrekkelijk om de n247 te gebruiken waardoor het niet zeker is dat het de file gaat oplossen. Bovendien qua geluid en behoud van ons charmante dorp geeft het alleen maar nadelen. Vandaar dat ik voor niets doen kies of de bovengrondse variant.
87	Er zijn maar twee opties die serieus in overweging genomen mogen worden: variant 1 of 4. wanneer voor 4 wordt gekozen, moet dit voor dorpsbewoners wat bouwwerkzaamheden te doen zijn m.i. optie 2+ 3 zijn niet bespreekbaar.
88	Veilig, schoon, luchtkwaliteit +++ (=geen variant 2 en 3!) Denk aan onze kinderen! Inwoners van Broek in Waterland
89	Geén bovengrondse oplossing. Onerdoorgang met 1 busbaan en 1 rijbaan. Niet teveel de oren laten hangen naar linkse thema's. en nu doorpakken.
90	1. 2x1 met ruimtereservering 2x2 is het beste. 2. verlengde tunnel is inhoudelijk berter, maar vereist tunneltechnische systemen en bewaking. Jaarlijkse kosten daarna zijn enorm. 3. bij financiële afweging: een N8 Assendelft A9 is véél belangrijker dan deze ondertunneling! → dus geen hele luxe oplossing voor Broek in Waterland maar niks doen tussen Zaanstreek en de IJmond. Dat is onaanvaardbaar.
91	Zolang het geen bovengrondse variant wordt vind ik alles best!
92	Diverse scenario's zijn gericht op doorloopsnelheid, alles voor het verkeer dat op de N247 rijdt. Maar wat wordt ons dorp, Broek in Waterland, daar beter van? Naast veel overlast tijdens het aanleggen, dragen deze scenario's niet bijster bij, of liever, doet het af aan de leefbaarheid van ons dorp.

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

B.J. Derix

BEL/MOB

Telefoonnummer +31235144406

derixb@noord-holland.nl

1 | 3

**Betreft: Resultaten vervolgstudie mogelijke (onder)doorgang N247,
Broek in Waterland**

Verzenddatum

25 JAN. 2023

Kenmerk

1969102/1969181

Geachte leden,

Uw kenmerk

Hierbij verzoeken wij u deze brief (met bijlagen) ter bespreking op de B-agenda van de commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid van 23 februari 2023 te plaatsen.

Graag informeren wij u over de "resultaten vervolgstudie mogelijke (onder)doorgang N247, Broek in Waterland".

Inleiding

Als onderdeel van het huidige coalitieakkoord "Duurzaam Doorpakken" is een vervolgstudie uitgevoerd om de maakbaarheid en fysieke inpasbaarheid van een onderdoorgang van de N247 in Broek in Waterland te onderzoeken. De vervolgstudie is een nadere uitwerking van de studie uit 2016-2018 waarin onderzoek is gedaan naar vijf ondergrondse varianten. Een vervolgstudie was noodzakelijk om twee basisvarianten gedetailleerder uit te werken en een definitief antwoord te krijgen op de beide onderzoeksvragen.

In de vervolgstudie zijn een onderdoorgang met vluchtstroken en met busstroken nader onderzocht. De bovengrondse variant is geactualiseerd en tijdens de studie is een subvariant door een aantal direct aanwonenden aangedragen en door ons toegevoegd. Uiteindelijk zijn alle resultaten vertaald naar een "Maatschappelijke Kosten Baten Analyse" (MKBA) waarin elke variant is vergeleken met de huidige situatie. Hierdoor ontstaat per onderdeel een goed beeld van de positieve en negatieve effecten van een variant.

De conclusie van de vervolgstudie is dat beide basisvarianten voor een ondergrondse oplossing maakbaar en inpasbaar zijn, maar voor een deel van Broek in Waterland geen verbetering opleveren voor de leefbaarheid. Een bovengrondse oplossing draagt met name bij aan het verbeteren van de verkeersveiligheid, maar is geen robuuste oplossing voor de doorstroming en bereikbaarheid van de N247.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Wij zijn van mening dat met het voorliggend eindresultaat van deze vervolgstudie er een goede basis ligt voor de besluitvorming over het oplossen van het knelpunt in Broek in Waterland. De adviezen vanuit de Stuurgroep en de dorpsraad krijgen een plek in de coalitieonderhandelingen na de komende provinciale verkiezingen.

Co-creatie

Het in 2016 gestarte co-creatieproces met de Dorpsraad van Broek in Waterland is ook tijdens deze vervolgstudie doorgezet. Vanaf de selectie van het adviesbureau begin 2021 tot aan de afsluitende informatiemarkt van 30 november jl. zijn de leden van de Dorpsraad en de provincie samen opgetrokken. De partners zijn gedurende het proces ook, naar eigen behoefte, betrokken. Het proces heeft geleid tot een breed gedragen uitkomst van deze studie, er is geen discussie over de feitelijke onderzoeken, ontwerpen en afsluitende MKBA. Dat maakt de weg vrij om op basis van de persoonlijke belangen van bewoners en belanghebbenden of algemeen belang van de betrokken overheden en de Vervoerregio Amsterdam een onderbouwde voorkeur uit te spreken. Vanwege het unieke karakter van deze samenwerking hebben wij VINU-consult gevraagd een procesevaluatie van de afgelopen periode te maken. De rapportage vindt u in bijlage 5c.

Uit de evaluatie blijkt onder andere dat duidelijke randvoorwaarden vooraf wenselijk zijn. Ook is het noodzakelijk dat een goed georganiseerde vertegenwoordiging van bewoners en/of belanghebbenden, een voorwaarde is om dit type lange processen samen tot een goed eind te brengen. Dit hoeft geen gekozen vertegenwoordiging te zijn, maar men dient wel in staat te zijn de geluiden uit de achterban te kanaliseren en deze een plek te geven in het proces. Daarin is de Dorpsraad van Broek in Waterland goed geslaagd en daar heeft de Stuurgroep op 11 januari hen ook voor gecompimenteerd.

Resultaten

Het voordragen van een alternatieve oplossing voor de N247 door de dorpsraad van Broek in Waterland was in 2015 vooral vanuit het oogpunt van verbetering van de leefbaarheid in het dorp. Inmiddels ligt er een aanzienlijke woningbouwopgave in de regio Waterland en blijkt de N247 een onmisbare schakel voor het Rijkswegennetwerk. Hoewel het verbeteren van de leefbaarheid in het dorp nog steeds een belangrijk doel is, heeft de studie uitgewezen dat een goede bereikbaarheid en doorstroming op de gehele N247 een regionaal belang is voor het MRA-gebied. De baten van het oplossen van het knelpunt in Broek in Waterland liggen dicht bij de investeringskosten. Dit ondanks dat deze kosten, vooral door externe invloeden, enorm zijn toegenomen.

Afgezien van de meetbare resultaten moet er in de toekomst afwegingen ook aandacht zijn voor het werken in een kwetsbare omgeving. Veel van de woningen in Broek in Waterland zijn niet onderheid en de werkzaamheden gaan vele jaren impact hebben op bewoners in het dorp.

Zoals in de inleiding al is aangegeven is een onderdoorgang technisch maakbaar en inpasbaar. Voor het noordelijk deel van het dorp komt de leefbaarheid wel onder druk te staan. Qua wetgeving voor bijvoorbeeld lucht en geluid worden de normen naar verwachting gehaald, maar

visueel is er sprake van een verslechtering ten opzichte van de huidige situatie. Er komt extra asfalt bij en de Broekervaart wordt versmald en richting de huizen aan de oostzijde verplaatst; er is nagenoeg geen ruimte meer voor groen. De subvariant, waarbij het gehele dorp wordt ondertunneld, is een aanzienlijke verbetering in de eindsituatie, maar de kosten stijgen met circa € 40 miljoen ten opzichte van de twee andere varianten.

Tot slot

Zoals eerder aangegeven is de feitelijke studie naar een mogelijke onderdoorgang in 2016 gestart. Om u een goed overzicht te geven van de historie van dit project, het gevolgde co-creatieproces en de resultaten van deze studie hebben wij een uitgebreide samenvatting gemaakt.

Voor de volledigheid willen wij u wijzen op de website <https://onderdoorgangn247biw.pleio.nl/>. Hier zijn alle resultaten van deze vervolgstudie openbaar beschikbaar.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,



provinciesecretaris

R.M. Bergkamp



voorzitter

A.Th.H. van Dijk

9 bijlagen

- Bijlage 1 Memo proces en samenvatting vervolgstudie mogelijke (onder)doorgang N247, Broek in Waterland
- Bijlage 2 Memo Onderdoorgang N247_Dorpsraad
- Bijlage 3 Eindrapport MKBA N247, Broek in Waterland
- Bijlage 4 VINU Eindrapport evaluatie co-creatie N247
- Bijlage 5 Posters inloopavond 30 november 2022
- Bijlage 6 Vormgevingsdocument N247
- Bijlage 7 Verslag Commissie M&F 26 nov 2018
- Bijlage 8 Verslag Commissie M&F inzake BiW (mei 2016)
- Bijlage 9 Overzicht -boodschap aan bestuurders- van inloopavond 30-11-2022

Dossiernummer 11914
Extern Zaak ID 1966059
Vertrouwelijk Nee
Vergaderdatum 23 februari 2023
Agendapunt 14.b
Titel N247 Bereikbaarheid Waterland
Organisatieonderdeel BU/INFRA

Bijlagen
Bijlage 1 MEMO Toelichting doorstart N247 Noord def.docx
Bijlage 2 – Het Schouw N235–N247 Plan van aanpak.docx
Brief aan PS over N247 Bereikbaarheid Waterland.pdf

Geagendeerd	Vergaderdatum
Overdracht vanuit GS	30 januari 2023
Ingekomen stukken ter kennisname	31 januari 2023
Mobiliteit & Bereikbaarheid	23 februari 2023

Toelichting

Fietzers, reizigers in het openbaar vervoer en automobilisten hebben behoefte aan een bereikbaar Waterland. Er vindt daarom groot onderhoud plaats aan de provinciale weg N247 tussen Monnickendam en Volendam en er worden verbetermaatregelen uitgevoerd op gebied van veiligheid, doorstroming en fietsmobiliteit. De aanpak van dit deel is in oktober 2021 uitgesteld en kan met het besluit om de aanbesteding te starten nu weer worden opgepakt. Tegelijkertijd onderzoeken we samen met de initiatiefnemers van Bereikbaarheid Waterland de mogelijkheden voor oplossingen op het kruispunt Het Schouw.

Aan: Gedeputeerde Staten

Kenmerk: 1966059/1966069

Uw contactpersoon

G. Jansen

BU/INFRA

Telefoonnummer +31235145339

janseng@noord-holland.nl

Betreft: Bijlage 1, Toelichting op het voorstel doorstart N247 Noord **Memo**

11 januari 2023

1 | 6

1966059/1966069

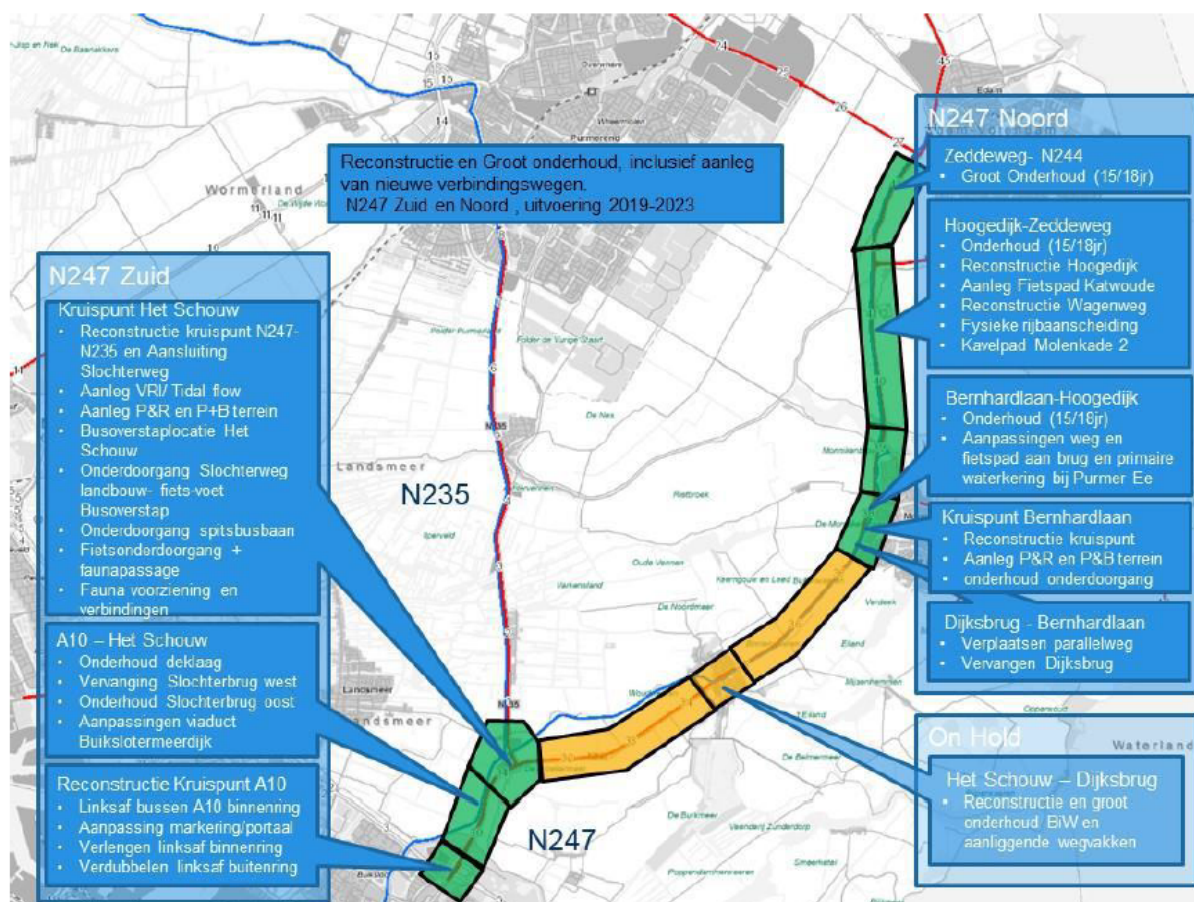
1. Wat vooraf ging

Op 4 maart 2019 is het PIP N247 tussen de A10 en Volendam door PS vastgesteld (kenmerk 1151016/1151181). Het gedeelte Het Schouw-Monnickendam is geen onderdeel van dit PIP en is ondergebracht in het project Onderdoorgang Broek in Waterland.

Op basis van het PIP is het werk aanbesteed en gegund aan een aannemer. Op 12 oktober 2021 (kenmerk 1702980/1703000) hebben wij u geïnformeerd over de grondwaterstanden bij Het Schouw en de voortgang van de uitvoering van de werkzaamheden aan de N247. In 2021 is helder geworden dat als gevolg van afwijkende grondwaterstanden de uitgewerkte uitvoeringsmethode van de onderdoorgangen bij Het Schouw niet haalbaar was. Na variantenstudie en onderzoek door de aannemer is gebleken dat de uitvoering niet binnen budget mogelijk was. Daarop is de directeur B&U opdracht gegeven om gesprekken aan te gaan met de hoofdaannemer om te zoeken naar oplossingen. Gezien de wijzigingen ten opzichte van de initiële opdracht is het aanbestedingsrechtelijk niet mogelijk om door te gaan met de aannemer. Dit heeft geleid tot het beëindigen van het contract met de aannemer. Hierover bent u in de commissievergadering van 20 juni 2022 tussentijds mondeling geïnformeerd.

2. Projectscoop

Het project Bereikbaarheid Waterland N247-16 betreft het verbeteren van de N247 tussen A10 en de kruising met de N244 bij Edam-Volendam. Bijgevoegde figuur geeft de oorspronkelijke opgave weer van project.



Afbeelding 1 – Originele projectscope N247-16, Bereikbaarheid Waterland (bron PNH)

Scope Projectdeel N247 Noord (Monnickendam–Volendam)

De uit te voeren maatregelen op projectdeel Noord zijn heel divers van aard. Ongeveer de helft van de maatregelen is inmiddels urgent (groot) onderhoud en vervangingsinvesteringen. De andere helft betreft uitbreidingsinvesteringen, zoals: reconstructies van kruispunten i.v.m. doorstroming van bus en autoverkeer, nieuwe aanleg en verbreden van (snel)fietspaden, uitbreiden P&R-voorzieningen en het vrij liggend maken van de busbaan. Het betreft hierbij de trajectaanpak, waarbij diverse werkzaamheden slim gecombineerd worden om hinder en verspilling te beperken.

Scope Projectdeel N247 Zuid (A10 – Het Schouw)

Het projectdeel N247 Zuid bestaat uit het project Het Schouw en groot onderhoud en onderhoudsmaatregelen op het wegvak A10–Het Schouw. Het oorspronkelijke plan van Het Schouw bestond uit het realiseren van drie onderdoorgangen voor langzaam verkeer, lokaal verkeer en busverkeer.

3. Stand van zaken uitvoering

Stand van zaken projectdeel N247 Noord Monnickendam–Volendam

- Het definitieve onderwerp is door de aannemer opgeleverd en beoordeeld en geaccepteerd door het projectteam van de provincie. Het ontwerp is bruikbaar voor de nieuwe aanbesteding.
- Er is een ingenieursbureau gecontracteerd om een bestek op te stellen op basis van het definitieve ontwerp.
- Kabels en leidingen zijn verlegd en de gronden zijn aangekocht.
- De raming is geactualiseerd.
- Nut en noodzaak van de te nemen maatregelen is beschouwd en onderschreven door de projectpartners. Groot onderhoud is noodzakelijk en de verbetermaatregelen zeer gewenst.

Stand van zaken projectdeel N247 Knooppunt Het Schouw

- In oktober 2021 besloot GS tot het zoeken naar oplossingsrichtingen van kruising Het Schouw passend bij de nu bekende grondwaterproblematiek.
- Het definitieve ontwerp zoals gemaakt door de aannemer is opgeleverd conform contract. Provincie kan gebruik van maken van oplossing van de aannemer en mogelijk ook delen van het ontwerp gebruiken in de toekomst.
- De aannemer heeft diverse realisatiewerkzaamheden uitgevoerd, het tankstation verplaatst en diverse voorbelastingen aangebracht. Begin 2022 zijn de laatste werkzaamheden uitgevoerd om het areaal veilig achter te laten.
- De gronden zijn aangekocht, de kabels en leidingen verlegd, woningen geïsoleerd en er is natuurcompensatie uitgevoerd.
- Sloop en sanering oude brandstofverkooppunt aan de oostkant van de N247 is uitgevoerd.
- Er is een Plan van Aanpak opgesteld voor het onderzoekstraject naar de varianten voor knooppunt Het Schouw.

Stand van zaken projectdeel N247 Zuid (A10–Het Schouw)

- Voor dit onderdeel zijn nog geen uitvoeringswerkzaamheden uitgevoerd.
- De definitieve ontwerpen zijn door de aannemer opgeleverd en door de provincie geaccepteerd.
- De raming is geactualiseerd.
- Verdere voorbereiding wacht op vervolg zodra helderheid is over knooppunt Het Schouw.

4. Afronding contract aannemer

In juli 2022 is met de huidige opdrachtnemer, RecoN247, overeenstemming bereikt over de opzegging van het contract. Een doorstart met RecoN247 is aanbestedingsrechtelijk niet haalbaar gebleken vanwege het aanbestedingsrechtelijke punt van de wezenlijke wijziging. Door RecoN247 zijn de volgende werkzaamheden uitgevoerd:

- Inrichting nieuw terrein brandstofverkooppunt aan de westkant van de N247, ten behoeve van het inmiddels opgeleverde brandstofverkooppunt;
- Verplaatsing van de aansluiting van de Slochterweg op de N247;
- Het plaatsen van voorbelasting bij Het Schouw inclusief damwandscherm;
- Het verkeersveilig inrichten van kruising Het Schouw en het aansluiten daarvan op de omgeving;
- Een definitief ontwerp voor projectdeel Noord en Zuid, inclusief een variantenstudie en een aangepast ontwerp voor Het Schouw als gevolg van de hogere grondwaterstanden;
- Onderhoud en instandhouding zuidelijk projectdeel;
- Het aanleggen van een werkterrein.

5. Financiële stand van zaken

De kosten van het project werden in 2020 begroot op € 76 mln. (kolom prognose 2020). Eind november 2022 is er een nieuwe totaalprognose opgesteld (kolom prognose nov 2022 N247), die is opgebouwd uit: gerealiseerde kosten, de prognose voor Noord én een indicatie voor Zuid/Het Schouw. De gebruikte kostenramingen zijn geactualiseerd en zullen voorjaar 2023 worden vastgesteld op basis van de meest recente prijsontwikkelingen.

Om een indicatie te geven van de mogelijke kosten van Het Schouw is vooral nog, zolang er geen andere oplossing is, het scenario weergegeven van de huidige ontwerpoplossing. Gezien de omvang van dit projectdeel en de verwachte kostenstijging wordt er in 2023 een studie gedaan naar de mogelijke alternatieve oplossingsrichtingen voor het verkeersknelpunt Het Schouw inclusief de daarbij behorende kosten.

Datum: 21 nov 2022	Prognose 2020	Prognose 2022				Verschil
Kosten in mln euro	Prognose juni 2020	Gerealiseerd & verplicht	Prognose Noord	Indicatie Zuid / Het Schouw	Prognose nov 2022 N247	Kostenstijging 2020-2022
Precontractuele fase (incl. conditionering)	€ 8	€ 9	€ 1	€ 2	€ 12	€ 4
Uitwerking scope en onderzoeken						
Kosten ingenieursbureau voorbereidingsfase						
Verleggen kabels en leidingen						
Grondverwerving						
Uitvoeringsfase (ontwerp en uitvoering)	€ 47	€ 24	€ 20	€ 29	€ 73	€ 26
Uitvoeringskosten Noord	€ 16	€ 3	€ 20	€ -	€ 23	€ 7
Uitvoeringskosten Zuid	€ 7	€ 1	€ -	€ 7	€ 8	€ 1
Uitvoeringskosten Het Schouw	€ 24	€ 20	€ -	€ 22	€ 42	€ 18
OG-kosten PNH (capaciteit, bouwbegeleiding)	€ 6	€ 4	€ 3	€ 4	€ 11	€ 5
Historische kosten	€ 7	€ 7	€ -	€ -	€ 7	€ -
Risicoreservering	€ 8	€ -	€ 2	€ 5	€ 7	€ -1
Totaal	€ 76	€ 44	€ 26	€ 40	€ 110	€ 34

De totale reeds gedane projectuitgaven bedragen inmiddels ruimt € 44 mln. (kolom 'gerealiseerd 2022' uit tabel 1). Dit zijn kosten die sinds 2016 door de provincie zijn gemaakt ten behoeve van het project aan voorbereiding, projectmanagement, conditionering, grondverwerving. Maar ook de kosten van de aannemers voor de diverse uitgevoerde uitvoeringswerkzaamheden, de opgeleverde ontwerpen en de contractbeëindiging.

De kostenprognose is sterk gestegen ten opzichte van 2020. De belangrijkste oorzaken daarvan zijn: stijging materiaalkosten, hogere verwachte bouwkosten, langere doorlooptijd van het project, extra engineeringkosten en kosten contractvoorbereiding, extra kosten grondwaterproblematiek, afkoopkosten contract, meerkosten conditionering/ verleggen kabels & leidingen. De opgestelde ramingen worden dit voorjaar (nogmaals) getoetst, voorzien van de laatste prijsinformatie en daarna definitief gemaakt.

Het totaal beschikbare krediet is € 76 mln, reeds uitgegeven is € 44 mln. Vanaf nu resteert er voor uitvoering van alle projectdelen dus nog een budget van afgerond € 32 mln. Dit bestaat uit het resterende deel van de provincie van € 17 mln. en het resterende deel van derden van € 15 mln, daarin inbegrepen de bijdrage van de VRA.

6. Doorstart N247 Noord

De provincie wil doorpakken op het verbeteren van N247 en wil daarom het huidige maatregelenpakket handhaven en zo spoedig mogelijk uitvoeren. De onderhoudsmaatregelen moeten echt de komende jaren worden uitgevoerd. Daarbij is ook gekeken naar de mogelijkheid om uitbreidingsinvesteringen/verbetermaatregelen achterwege te laten. Echter op de beoogde verbeteringen op de N247 zit de regio al jaren te wachten en de drukte op de N247 is alleen maar toegenomen. Het slim combineren van onderhoud en investering is daarnaast ook efficiënt en duurzaam. Aangezien het huidige maatregelenpakket al integraal ontworpen is en er nu een ingewerkt realisatieteam beschikbaar is, is het voorstel om dit maatregelenpakket snel opnieuw aan te besteden en uit te voeren.

Op basis van de in paragraaf 2 genoemde maatregelen is een kostenraming voor de nog uit te voeren werkzaamheden opgesteld. De opgestelde kostenraming voor het noordelijk projectdeel (inclusief bijbehorende projectmanagementkosten en risicoreservering komt op ruim € 26 mln. zoals weergegeven in de financiële tabel (kolom prognose Noord).

Om tot een snelle doorstart van projectdeel Noord te komen, is het voorstel om de wil uit te spreken om het hele resterende provinciale krediet (dus ook van projectdeel Zuid) van € 17 mln in te gaan zetten voor een doorstart projectdeel Noord. Met daarboven de verwachte bijdrage van de Vervoerregio Amsterdam voor dit projectdeel is er zicht op financiering van deelproject N247 Noord. Hiermee kan de aanbesteding worden gestart én kan met de Vervoerregio Amsterdam gesproken worden over haar definitieve bijdrage voor de doorstart van N247 Noord. Op basis de definitieve raming van N247 Noord en de definitieve bijdrage van de Vervoerregio Amsterdam (VRA) zal een kredietaanpassing worden voorgesteld aan PS.

De nieuwe opdracht wordt pas gegund aan de nieuwe aannemer nadat helder is geworden dat er voldoende budget is, dit door externe partijen formeel is toegezegd en het krediet door PS is vastgesteld.

7. Het Schouw

Het plan van aanpak voor het deel Het Schouw is als bijlage meegestuurd. Het gaat daarbij om het verbeteren van de doorstroming van het wegverkeer en de bussen. Het betreft een verkorte studie in 2023 waarbij uitgegaan wordt van de grenzen van het Provinciaal Inpassingsplan (PIP). Binnen deze kaders wordt gezocht naar de verbetering van de doorstroming op het kruispunt Het Schouw. Het plan van aanpak is onderwerp van gesprek geweest in de Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland.

8. Advies Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland

De Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland adviseert GS bij de besluitvorming. De Stuurgroep steunt het voorstel om de uitvoering van het deel N247 Noord z.s.m. op te pakken en aan te besteden. Ook ondersteunt zij het voorstel voor het inzetten van het resterende budget van het zuidelijk deel voor een snelle doorstart van het noordelijk deel. De Stuurgroep geeft aan het wenselijk te vinden dat alle partijen commitment hebben op de aanpak, de financiering en uitvoering van de maatregelen die volgen uit de studie van Het Schouw.

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.

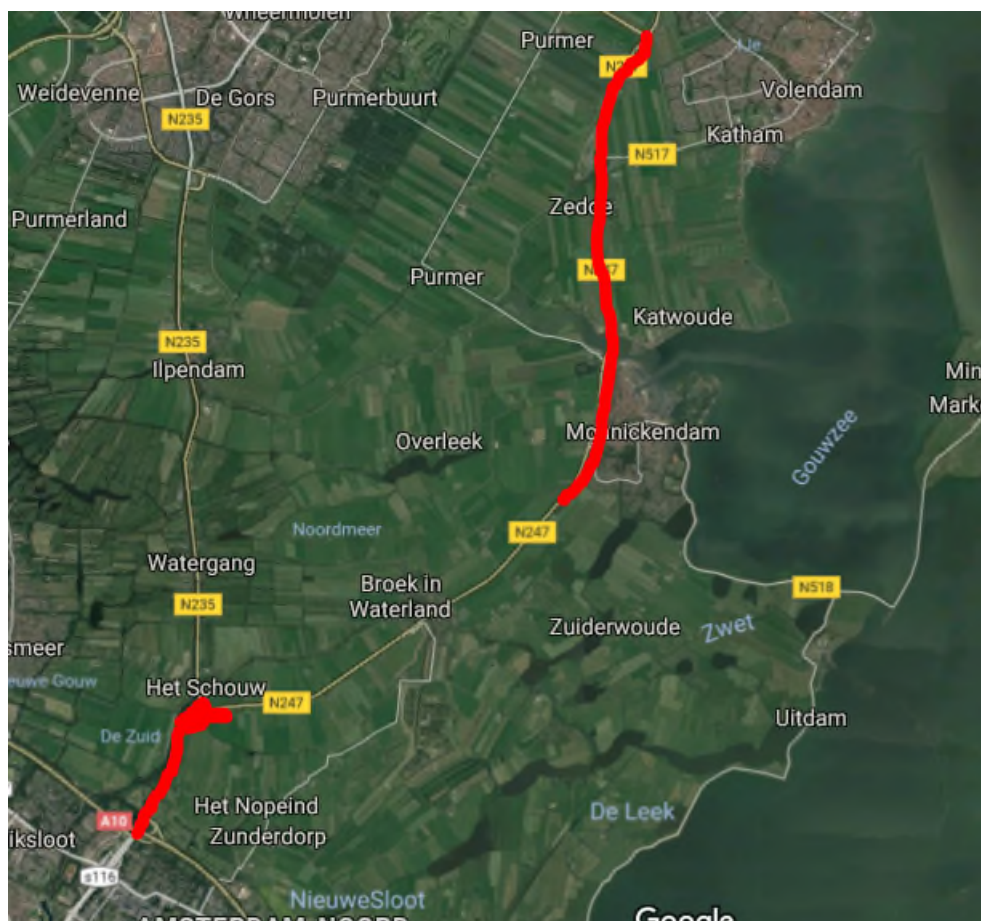
De onbetrouwbare reistijd wordt meestal veroorzaakt door de verkeersafwikkeling op kruispunten waar het openbaar vervoer kruist met het autoverkeer of in moet voegen. Door wachtende auto's wordt de toegang tot busvoorzieningen versperd en op drukke kruispunten hopen bussen zich op voor de verkeerslichten.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

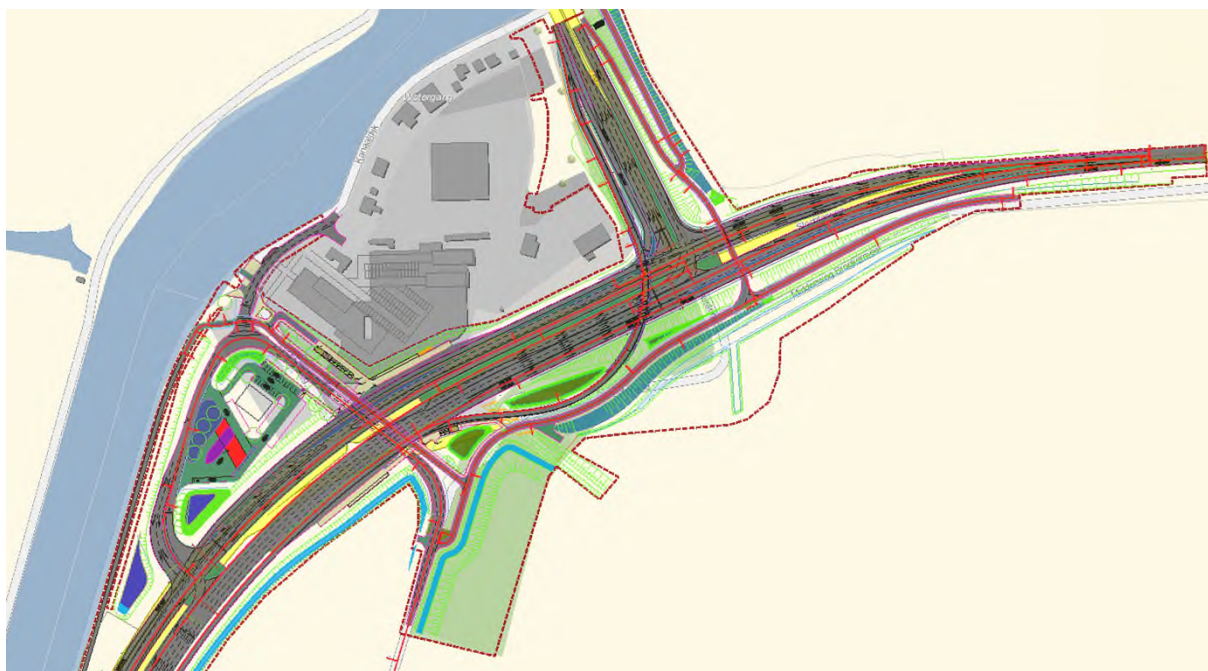
De werkzaamheden die inmiddels zijn uitgevoerd aan Het Schouw zijn juridisch vastgelegd in een Provinciaal Inpassingsplan (PIP) N247 uit maart 2019. Het PIP N247 loopt van de A10 Noord tot aan de N244 bij Edam–Volendam. Het PIP bestaat uit een noordelijk deel en een zuidelijk deel.

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)

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

G. Jansen

BU/INFRA

Telefoonnummer +31235145339

janseng@noord-holland.nl

1 | 3

Betreft: N247 Bereikbaarheid Waterland

Geachte leden,

Hierbij verzoeken wij u deze brief (met bijlagen) ter bespreking op de B-agenda van de commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid van 23 februari 2023 te plaatsen.

Fietsers, reizigers in het openbaar vervoer en automobilisten hebben behoefte aan een bereikbaar Waterland. Er vindt daarom groot onderhoud plaats aan de provinciale weg N247 tussen Monnickendam en Volendam en er worden verbetermaatregelen uitgevoerd op gebied van veiligheid, doorstroming en fietsmobiliteit. De aanpak van dit deel is in oktober 2021 uitgesteld en kan met het besluit om de aanbesteding te starten nu weer worden opgepakt. Tegelijkertijd onderzoeken we samen met de initiatiefnemers van Bereikbaarheid Waterland de mogelijkheden voor oplossingen op het kruispunt Het Schouw.

Gedeputeerde Staten hebben daarom op 24 januari 2023 besloten om:

1. Kennis te nemen van de stand van zaken en de financiële doorkijk van de N247 projectdeel Noord;
2. De resterende provinciale budgetten/kredieten van het project N247 in te willen zetten voor projectdeel N247 Noord;
3. Aan Provinciale Staten de kredietwijziging voor projectdeel N247 Noord ter besluitvorming voor te leggen na helderheid over de definitieve bijdrage van de Vervoerregio Amsterdam;
4. Te starten met een nieuwe aanbesteding voor de maatregelen van het projectdeel N247 Noord in het eerste kwartaal 2023;
5. Het plan van aanpak voor de studie naar de oplossingsrichtingen van knooppunt Het Schouw vast te stellen;
6. PS te informeren met bijgaande brief.

Wat vooraf ging.

Op 4 maart 2019 is het PIP N247 door PS vastgesteld (kenmerk 1151016/1151181). Op basis daarvan is het werk aanbesteed en

Verzenddatum

25 JAN. 2023

Kenmerk

1966059/1966063

Uw kenmerk

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

ge Gund aan een aannemer. Op 12 oktober 2021 (kenmerk 1702980/1703000) hebben wij u geïnformeerd over de grondwaterstanden bij Het Schouw en de voorgenomen beëindiging van het contract met de aannemer. Over de stand van zaken en de acties om dit project verder te vervolgen hebben wij u in de commissievergadering van 20 juni 2022 tussentijds mondeling geïnformeerd.

Doorstart projectdeel N247 Noord (Monnickendam-Volendam)

De provincie heeft met aannemer een vaststellingsovereenkomst gesloten om het uitvoeringscontract te beëindigen. Aanbestedingsrechtelijk was het niet mogelijk om met deze aannemer door te gaan. De aannemer heeft de benodigde werkzaamheden gedaan om het areaal veilig achter te laten. De grondverwerving is inmiddels grotendeels afgerond en belangrijke vergunningen (o.a. stikstof) zijn verleend.

Het traject behoeft nodig onderhoud, de verkeerdruk is hoog en de noodzaak om snelle fietsverbindingen te creëren en fietsveiligheid te vergroten wordt nog steeds onderschreven. De noodzaak van de geplande maatregelen staat voor ons niet ter discussie.

Aangezien voor N247 projectdeel Noord het ontwerp al is opgesteld en de urgentie van de maatregelen inmiddels hoog is, wordt voorgesteld om nu door te pakken met de N247 Bereikbaarheid Waterland én voor dit projectdeel Noord in het eerste kwartaal opnieuw aan te besteden. Om dit zo snel te kunnen doen, is het nodig om het resterende budget voor N247 voor nu volledig in te zetten voor de doorstart van N247 Noord. Doel is om de werkzaamheden in 2024 en 2025 uit te kunnen voeren.

Er is een eerste bijgewerkte kostenprognose opgesteld van de reeds gemaakte kosten en de kosten van de doorstart van Noord. Een nadere toelichting is te vinden in de bijgevoegde notitie 'Toelichting doorstart N247 Noord'.

De afstemming met de Vervoerregio Amsterdam over hun definitieve bijdrage loopt nog. Na helderheid over de definitieve bijdrage van de Vervoerregio Amsterdam zal er een kredietwijziging ter besluitvorming voorgelegd worden.

Stand van zaken projectdeel Het Schouw

Voor het Schouw is een plan van aanpak opgesteld om in 2023 een korte studie te doen naar de mogelijke oplossingsrichtingen op basis waarvan besluitvorming door Provinciale Staten over de vervolgaanpak kan plaatsvinden. Bij de studie wordt onderzocht welke oplossingsrichtingen mogelijk zijn; de noodzaak dat er maatregelen nodig zijn bij Het Schouw staat niet ter discussie. Het plan van aanpak voor de studie is ter kennisname bijgevoegd. Voor projectdeel N247 Zuid/Het Schouw zal op basis van de studieresultaten een nieuwe kredietaanvraag door GS aan PS worden voorgelegd.

Stand van zaken projectdeel N247 Zuid (A10-Het Schouw)

Voor dit onderdeel zijn nog geen uitvoeringswerkzaamheden uitgevoerd. De definitieve ontwerpen zijn door de aannemer opgeleverd en door de provincie geaccepteerd. Verdere voorbereiding wacht op vervolg zodra helderheid is over knooppunt Het Schouw.

Advies Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland

De provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam werken samen met de gemeenten Waterland, Purmerend, Edam-Volendam en Amsterdam aan de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid in de regio Waterland. Zij vormen samen de stuurgroep en dragen financieel bij aan deze projecten.

Op 11 januari 2023 heeft de Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland zich positief uitgesproken over een snelle doorstart van N247 Noord en het plan van aanpak van de studie Het Schouw. De Stuurgroep steunt de studie en benadrukt dat voor Het Schouw een adequate oplossing moet komen voor de doorstroming van het openbaar vervoer en overige wegverkeer.

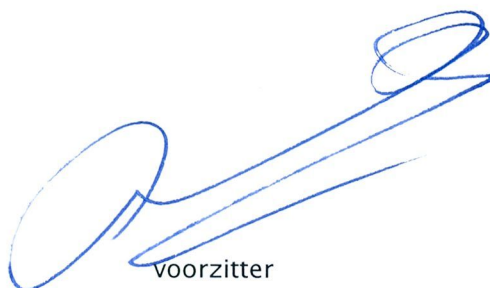
Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,



provinciesecretaris

R.M. Bergkamp



voorzitter

A.Th.H. van Dijk

2 bijlagen

1. Notitie Toelichting doorstart N247 Noord
2. Plan van Aanpak Het Schouw N247-N235