

Vraag & Antwoord

VRAAG &

Vraag	Antwoord
Rollen	
Wie vertegenwoordigt de stuurgroep?	De stuurgroep is een samenwerking van zes overheidsorganisaties met daarin bestuurders van: <ul style="list-style-type: none"> - Provincie Noord-Holland - Gedeputeerde Elisabeth Post; - Stadsregio Amsterdam - Portefeuillehouder Derk Reneman; - Gemeente Waterland - Wethouder Laura Bromet; - Gemeente Edam-Volendam - Wethouder Wim Rijkenberg; - Gemeente Purmerend - Wethouder Hans Krieger; - Gemeente Amsterdam (stadsdeel Noord) - Wethouder Saskia Groenewoud.
Welke rol heeft de stuurgroep?	De stuurgroep beslist over de plannen voor de omgeving van Waterland voor de provinciale wegen N235 en N247. Tussen 2009 en 2011 is samen met de bewoners / gebruikers een analyse gemaakt van de knelpunten in de omgeving. De stuurgroep heeft laten uitzoeken met welke maatregelen het mogelijk is om de knelpunten te verminderen. Uiteindelijk weegt de stuurgroep alle risico's en kosten af om tot een keuze te komen voor de regio.
Welke rol heeft de projectgroep?	De projectgroep bestaat uit een vertegenwoordiging (ambtenaren) van de samenwerkende overheidsorganisaties. Zij werken de besluiten van de stuurgroep verder uit en bereiden deze besluiten ook voor. Daarnaast zorgen zij voor rechtstreeks contact met bewoners en dorpsraden.
Welke rol heeft de dorpsraad van Broek in Waterland bij al deze plannen?	De dorpsraad bekijkt vanuit hun omgeving welke wensen er zijn en maakt zich hier hard voor. Ze worden geraadpleegd en geïnformeerd door de samenwerkende organisaties. De dorpsraad is een volwaardige gesprekspartner van de projectgroep,
Hoe wordt de omgeving betrokken bij de plannen van de stuurgroep?	Voor Broek in Waterland is een klankbordgroep opgericht. Alle bewoners zijn schriftelijk uitgenodigd voor deelname, circa 30 personen hebben zich hiervoor aangemeld. Verder krijgt de omgeving informatie via informatiebladen, lokale media, de website en informatieavonden. Tevens zijn er regelmatig overleggen en individuele gesprekken met direct omwonenden van een geplande maatregel.
Tunnel	
Er zijn ruim 2.100 handtekeningen verzameld voor een tunnel. Waarom is een tunnel onder Broek in Waterland dan toch geen optie?	De beslissing om geen autotunnel te realiseren heeft meerdere redenen: <ol style="list-style-type: none"> 1. Een tunnel alleen zou niet voldoende zijn om de doorstroming in de gehele regio te verbeteren. Ter hoogte van Broek in Waterland lost dit het probleem op, maar aan de noordzijde bij Monnickendam en zuidzijde bij Het Schouw ontstaan er naar verwachting juist nieuwe problemen met de doorstroming. 2. De totale kosten (investerings- en bouwkosten) voor een tunnel worden geschat op circa € 120 miljoen. Dit is voor de samenwerkende partijen financieel niet haalbaar. Binnen de overheden worden keuzes gemaakt om de beschikbare gelden te besteden. Hierbij wordt gekeken naar de urgentie van aanpak voor wegen in de regio en de rest van Noord-Holland en de totale kosten die dit met zich meebrengt. Voor de verbeteringen binnen het programma Bereikbaarheid Waterland is een budget beschikbaar van circa € 50 miljoen.
Waarom is het tunnelontwerp van de dorpsraad niet mogelijk om uit te voeren, dit is veel goedkoper?	De bouwkosten van het tunnelontwerp van de dorpsraad is door hen geraamd op € 60 - € 80 miljoen. Dit komt overeen met het ontwerp van het bedrijf RoyalHaskoningDHV (RHDHV). Het ontwerp van de dorpsraad is besproken met tunnelexperts van van dit bedrijf. Hieruit bleek dat het ontwerp niet voldeed aan de strenge wettelijke veiligheidseisen, zoals deze voor Broek in Waterland zouden gelden. Hierdoor is deze uiteindelijk net zo duur als het ontwerp dat de stuurgroep heeft laten maken door het bedrijf RHDHV. Daarnaast is ook geen berekening gemaakt voor de investeringskosten.
Wat is het verschil tussen bouw- en investeringskosten?	Bouwkosten In de bouwkosten is het materiaal, werktijd, mankracht etc. verwerkt. Het geld is voor de aannemer die het werk gaat uitvoeren. Investeringskosten Voordat het zover is moet er ook een verdere uitwerking van het ontwerp worden gemaakt. Er dienen vele onderzoeken te worden uitgevoerd (onder andere om in beeld te krijgen welke wijze van bouwen mogelijk is zonder de omliggende woningen te beschadigen). Ook wordt onderzocht of er explosieven en grote kabels en leidingen in de grond zitten die verplaatst moeten worden. Dit kan zorgen voor extra kosten. Een compleet team van specialisten bereidt dit alles voor.
Aan welke veiligheidseisen voldoet de tunnel van de dorpsraad dan niet?	Er zijn onvoldoende mogelijkheden aanwezig voor de bereikbaarheid en inzet van hulpdiensten. Er mist een veilige ontvluchting voor weggebruikers bij calamiteiten. Daarnaast is in het ontwerp voor het verkeer vanuit twee richtingen één tunnelbuis gemaakt. Dit is wettelijk niet toegestaan, voor elke richting moet een aparte tunnelbuis beschikbaar zijn.
Hefbrug Broek in Waterland	
Als er geen tunnel komt, betekent dit dan automatisch dat er een extra busstrook komt bij de hefbrug?	Nee, vanuit de stuurgroep wordt onderzocht welke winst er is voor automobilisten en busreizigers wanneer een busstrook naast de bestaande rijstroken komt tot aan de bushalte in het dorp. Daarnaast wordt inzichtelijk gemaakt hoe de omgeving tegenover dit plan staat, welke kosten dit met zich meebrengt en welke impact dit heeft op de omgeving. Als de resultaten bekend zijn, kan de stuurgroep hier een beslissing over nemen. Naar verwachting is dit na de zomer van 2015.
Wat gaat er gebeuren met de hefbrug bij Broek in Waterland?	De huidige hefbrug bestaat sinds 1938. De technische levensduur van deze brug is circa 80 jaar. Dit betekent dat deze theoretisch in 2018 aan vervanging toe is of dat er groot onderhoud aan moet worden gepleegd. Bruggen uit die tijd zijn vaak sterker gemaakt dan noodzakelijk. Qua breedte voldoet de huidige brug echter niet meer aan de eisen die er in deze tijd aan de brug wordt gesteld. Het grote verkeer moet elkaar met de toegestane maximale snelheid kunnen passeren. Dit is nu niet het geval, men moet nu vaak afremmen voor elkaar. Gevolg daarvan is geluidsoverlast en filevorming. Momenteel wordt onderzocht welke optie het beste is, dit hangt tevens samen met het onderzoek voor de busstrook op de brug.

Vraag	Antwoord
Komt er een nieuwe verbinding voor voetgangers en fietsers tussen de Broekermeerdijk en de Eilandweg?	Die mogelijkheid is er wel. Als de stuurgroep in 2015 besluit dat de brug wordt vervangen dan wordt ook besloten of er een nieuwe verbinding onder de nieuwe brug komt.
Als de brug wordt vervangen wat voor soort brug komt er dan?	Dat weten we nog niet. Het ligt voor de hand om geen hefbrug terug te plaatsen. Dit type brug is storingsgevoelig en beperkt de doorvaart. Met bijvoorbeeld een basculebrug kan het brugdek helemaal open en is er geen beperking van de doorvaart.
Komt het fietspad op de nieuwe brug te vervallen?	Nee, indien de brug wordt vervangen dan blijft het fietspad bestaan. Deze wordt wel iets breder.
Programma Bereikbaarheid Waterland	
Welke plannen zijn onderdeel van het programma Bereikbaarheid Waterland?	Er zijn verschillende plannen die in onderzoek zijn. In het onderstaande overzicht wordt een opsomming gegeven van de maatregelen waardoor de doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid kan worden vergroot: <ul style="list-style-type: none"> - herinrichting kruising Het Schouw; - spitsbusbaan tussen Ipendam en Purmerend; - herinrichting kruising Bernhardlaan in Monnickendam; - vervangen + aparte busstrook voor de brug Broek in Waterland; - herindelen van de busbaan tussen Het Schouw en Broek in Waterland; - vervangen fietstunnel Broek in Waterland. <p>Bekijk voor het volledige overzicht www.bereikbaarheidwaterland.nl</p>
Wat is het totale budget voor de maatregelen in de regio?	Er is een budget beschikbaar van circa € 50 miljoen euro voor het gehele programma in de regio. Deze hebben betrekking op de provinciale wegen N235 en de N247 (tussen de A10 en Edam).
Is er nog ruimte voor nieuwe ideeën?	In de voorbereidingsfase staat de projectorganisatie altijd open voor goede, nieuwe ideeën. Het is wel zo dat de provincie Noord-Holland de huidige maatregelen uitwerkt, waarbij de kosten inzichtelijk worden gemaakt. Nieuwe ideeën zijn welkom tot en met maart 2015.
Wat gebeurt er met de huidige tunnel voor langzaam verkeer (voetgangers/fietsers en ruiters) bij Broek in Waterland?	In overleg met de klankbordgroep is een nieuw ontwerp gemaakt voor een bredere tunnel met minder steile hellingen. Tevens is er een trottoir aanwezig in de nieuwe situatie. Bewoners hebben aangegeven dat de hellingen zeer glad kunnen zijn in de winter als het vriest of sneeuwt. Wij onderzoeken of het mogelijk is dit op te lossen door het toepassen van innovatieve systemen (bv. vloerverwarming met behulp van zonne-energie).
Wat gebeurt er met de groenstrook in Broek in Waterland tussen de N247 en de Broekervaart?	Tijdens de klankbordgroep bijeenkomsten is er niet echt een behoefte naar voren gekomen om hier iets mee te doen. Vooralsnog blijft deze gewoon bestaan en wordt dit mogelijk tijdens de werkzaamheden gebruikt voor opslag van materialen. Op korte termijn komt hier waarschijnlijk een Jeugd-Opvang-Plek. Dit gebeurt onder initiatief van de dorpsraad en verantwoordelijkheid van de gemeente Waterland.
Kunnen wij geluidschermen krijgen?	Als uit geluidsonderzoek blijkt dat er maatregelen nodig zijn, doen wij dit uiteraard. Daar moet wel gezegd worden dat geluidschermen een dichte wand moeten vormen en dat kan niet binnen het dorp omdat er een aansluiting zit van de Burg. P.P.H. Paulplantsoen.
Komt er stil asfalt op de N247 in Broek in Waterland?	Stil asfalt heeft alleen zin bij snelheden boven de 50 à 60km/h. Boven deze snelheid wordt het geluid vooral veroorzaakt door het bandengeluid dat met stil asfalt kan worden verminderd. Onder deze snelheid, en dat geldt voor Broek in Waterland, is het motorgeluid maatgevend. Dat houdt in dat stil asfalt dus geen zin heeft. Daarnaast is stil asfalt duurder en gaat het minder lang mee, zeker op kruispunten.
Is er rekening gehouden met de nieuwe brandweerkazerne?	Ja, ruimtelijk is hier rekening mee gehouden.
Bereikbaarheid	
Hoe is de bereikbaarheid geregeld van Broek in Waterland als de brug wordt vervangen of onderhouden?	Naar verwachting geeft zowel het vervangen van de brug als het onderhouden van de brug veel overlast voor de omgeving, verwacht wordt dat deze werkzaamheden circa een jaar duren. Hoe lang de mogelijke echte fysieke afsluiting gaat duren is nog niet bekend. Vanuit de provincie wordt gestreefd om de hinder (geluid, bereikbaarheid, etc.) zoveel mogelijk te beperken. De exacte hinder is pas duidelijk wanneer een aannemer is geselecteerd. De uitvoering vindt plaats tussen 2016 en 2019.
Geven de overige maatregelen ook hinder?	Ja, alle maatregelen geven hinder voor het verkeer en de omgeving. De Dijkbrug ter hoogte van Monnickendam wordt ook vervangen. Dit geldt ook voor een aantal duikers (<i>onderdoorgang om water met elkaar te verbinden</i>) onder de N247 ten zuiden van Broek in Waterland. Ze zijn oud en niet berekend voor het huidige verkeer. Door werkzaamheden zoveel mogelijk te combineren willen wij de overlast tot een zo kort mogelijke periode beperken.
Groot onderhoud N247 (reeds uitgevoerd)	
Waarom is het deel tussen Broek in Waterland en Monnickendam al aangepakt en hebben jullie niet gewacht tot 2016?	Wenselijk zou zijn geweest dat alle maatregelen en het benodigd onderhoud op de N247 gezamenlijk in de periode 2016-2019 zouden plaatsvinden. Dit deel van de N247 was zo slecht dat wij als wegbeheerder niet anders konden dan het nu toch aan te pakken. Anders zou het asfalt mogelijk los gaan laten. Dit kan leiden tot beschadigingen van voertuigen (zoals sterretjes in de ruiten) of ongelukken.

Waarom hebben jullie het fietspad tussen Broek in Waterland en Monnickendam niet meegenomen in het groot onderhoud?

Wij willen nagaan of het mogelijk is het fietspad verder van de weg te leggen en te verbreden naar 3,5 meter. Het was wel mogelijk om nog reparaties uit te voeren, in tegenstelling tot de rijbaan.

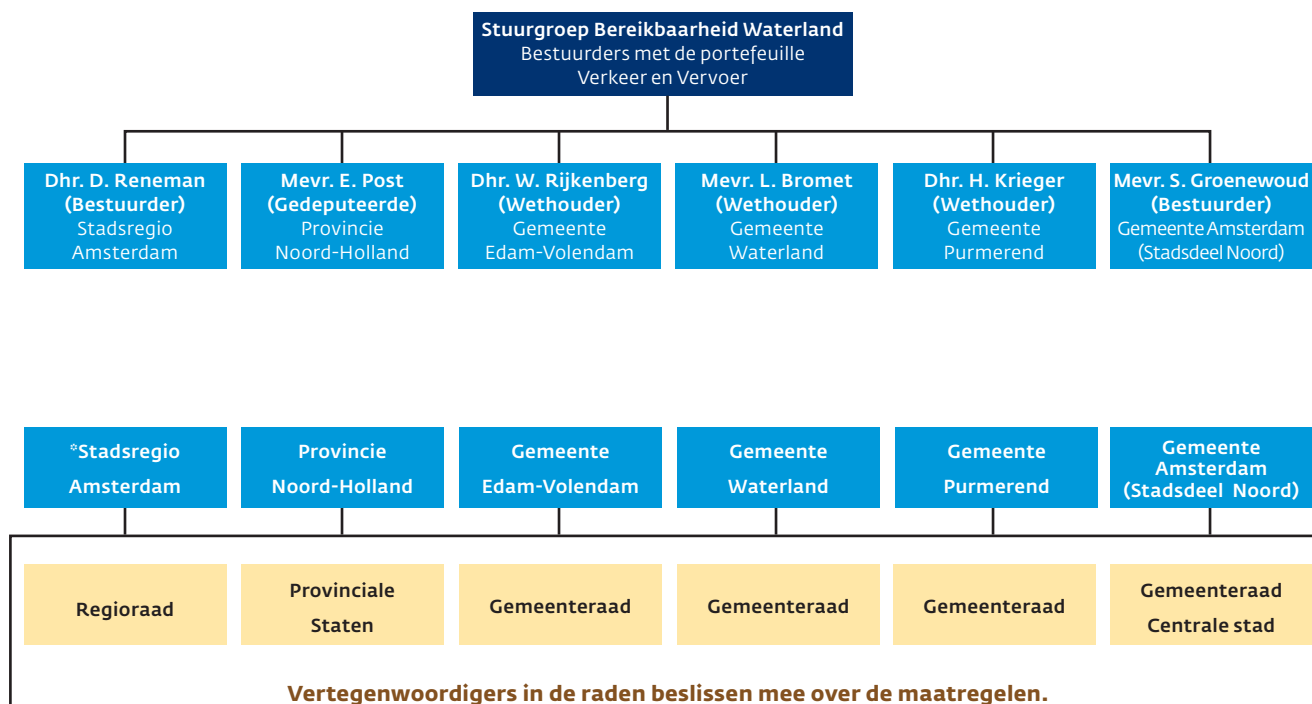
Informatie

Waar vind ik meer informatie over het programma?

www.bereikbaarheidwaterland.nl of u kunt vragen stellen via bereikbaarheidwaterland@noord-holland.nl.

Als ik het na de beslissing van de stuurgroep niet eens ben met de plannen, waar kan ik dan bezwaar indienen?

Zodra de stuurgroep medio 2015 een besluit heeft genomen over de uit te voeren programma-onderdelen (en de financiering daarvan rond is) zullen uiteindelijk vergunningen worden aangevraagd en bestemmingsplannen worden gewijzigd. Hiertegen kunt u beroep aantekenen en is het mogelijk uw zienswijze te geven. Ook tijdens de behandeling van de plannen in de diverse raden kunt u mogelijk invloed uitoefenen.



*Stadsregio Amsterdam is een samenwerkingsverband van 16 gemeenten: Aalsmeer, Amstelveen, Amsterdam, Beemster, Diemen, Edam-Volendam, Haarlemmermeer, Landsmeer, Oostzaan, Ouder-Amstel, Purmerend, Uithoorn, Waterland, Wormerland, Zaanstad en Zeevang.



Aanvulling - Vraag & Antwoord - Luchtkwaliteit

Vraag	Antwoord
Welke normen gelden er voor stikstof en fijn stof in Nederland?	Sinds 15 november 2007 zijn de belangrijkste bepalingen over luchtkwaliteitseisen opgenomen in de Wet milieubeheer. De huidige grenswaarde (jaargemiddelde) voor stikstofdioxide is 60 microgram/m ³ , vanaf 2015 is dit 40 microgram/m ³ . Voor fijn stof is de grenswaarde vanaf 2015 (jaargemiddelde) met een diameter van 2,5 micrometer, 25 microgram/m ³ . Voor fijn stof met een diameter van 10 micrometer is dit 40 microgram/m ³ .
Worden de huidige normeringen voor stikstof of fijn stof overschreden in Broek in Waterland?	Uit de Monitoringsrapportage NSL 2013 (RIVM) en (http://www.atlasleefomgeving.nl/kijken) blijkt dat er geen overschrijdingen of dreigende overschrijdingen van de grenswaarde in de gemeente Waterland aanwezig zijn.
Wanneer is het nodig een luchtkwaliteitsonderzoek te doen?	Als er activiteiten zijn waarbij luchtkwaliteit kan worden verslecht is dit in een aantal gevallen nodig. Dit is niet nodig wanneer: <ul style="list-style-type: none">• er geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;• een project per saldo niet leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;• een project 'niet in betekende mate' bijdraagt aan de concentratie van een stof;• een project is genoemd of past binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), binnen een regionaal programma van maatregelen of hiermee niet in strijd is.
Zijn er metingen in of rondom Broek in Waterland? Zo niet, wie kan dat dan doen?	Nee, deze zijn er niet. Voor het landelijke meetnet zijn er in de omgeving meetpalen in De Rijk en Amsterdam (o.a. Nieuwerdammerdijk). Middels het landelijke meetnet wordt vervolgens op basis van diverse variabelen (zoals verkeersintensiteit) de lokale luchtkwaliteit (bijvoorbeeld in Broek in Waterland) berekend. Het is ook mogelijk om metingen te doen op de locatie. Dit is ongebruikelijk en erg prijzig.
Ten noorden van Broek in Waterland ligt een busstrook met verkeersinstallatie om de bus in te laten voegen bij het overige verkeer. Zijn er bij de realisatie hiervan metingen gedaan voor stikstof/fijn stof, zo nee, had dat niet moeten gebeuren?	Er zijn hiervoor geen metingen gedaan. Met de verkeersregelinstantie is het aantal verkeersbewegingen ter plaatse niet veranderd, alleen de voorrangssituatie. De huidige wetgeving was nog niet van toepassing en als deze wel van toepassing zou zijn geweest was het aanbrengen van de verkeersregelinstantie vermoedelijk niet nodig omdat deze per saldo niet leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit.