

**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted]  
**Cc:** [redacted]  
**Onderwerp:** Verkiezing Waterlander van het jaar 2016  
**Datum:** donderdag 5 januari 2017 18:43:54  
**Bijlagen:** [Waterlander van het jaar NHD\\_030117.pdf](#)

---

Beste allen

Hierbij het interview met de Dorpsraad voor de verkiezing van Waterlander van het jaar, verschenen in Noord Hollands Dagblad van 3 januari.

Stemmen kan vanaf 7 januari, stemprocedure krijgen we nog te horen,

Met groet

[redacted]

**Van:** [REDACTED]  
**Aan:** [REDACTED]; [REDACTED]@gmail.com; [REDACTED]@gmail.com;  
**Cc:** Broek in Waterland N247; [REDACTED]; [REDACTED]@tauw.com <[REDACTED]@tauw.com>;  
**Onderwerp:** Notitie voorstel afronding tussenstap  
**Datum:** donderdag 19 januari 2017 17:04:22  
**Bijlagen:** [N247-200-C1-Voorstel afronding tussenstap.docx](#)  
[onderdoorgang met kanteldijk.pdf](#)  
[onderdoorgang met coupure.pdf](#)  
[1. Tekening dwarsprofielen tunnelbak 2016-12-22.pdf](#)  
[2. Tekening onderdoorgang 50km 2x1 met kanteldijk.pdf](#)

- Twee tekeningen (bij PNH en Dorpsraad reeds bekend) met dwarsprofielen en in bovenaanzicht/ruimtebeslag.
- Twee tekeningen van het alignement van een onderdoorgang met coupure en met kanteldijk. Hieruit valt af te leiden dat de impact van een kanteldijk (hoogte in het landschap) wellicht wat minder groot is dan we in eerste instantie dachten.
- Een linkje voor wat eerste impressies van het ontwerp 50km/u 2x1 met kanteldijk: <https://we.tl/OguZ0iYwI3>. Nog niet kloppend in detail, is puur bedoeld om alvast in 3D een impressie te krijgen van de impact van een kanteldijk. Tzt zal het uiteraard verder worden uitgewerkt/kloppend gemaakt. Verzoek dus om ze niet extern te delen maar alleen voor eigen gebruik te hanteren.



## Notitie

DATUM : 19 januari 2017

AAN : [redacted], [redacted], [redacted], [redacted] (Provincie NH)  
[redacted], [redacted], [redacted]  
[redacted] (Dorpsraad BiW)  
[redacted] (Gemeente Waterland)  
[redacted] (Vervoerregio Amsterdam)

VAN : [redacted] (APPM)  
[redacted] (Tauw)

BETREFT : Voorstel afronding tussenstap bij project '(Onder)doorgang Broek in Waterland'

### 1. AANLEIDING

In oktober is de combinatie APPM/Tauw in opdracht van de Provincie Noord-Holland en in nauwe samenwerking met de Dorpsraad Broek in Waterland gestart met de uitwerking van een onderdoorgang van de N247 door Broek in Waterland. De beoogde aanpak omvatte drie fasen:

1. Kennismaken en verkennen: het ophalen van wensen en eisen bij de uiteenlopende stakeholders;
2. Onderzoeken en ontwerpen: het uitwerken van het ontwerp op basis van de opgehaalde wensen en eisen en het verrichten van diverse onderzoeken;
3. Toetsen en vergelijken: het laten toetsen/accorderen van de ontwerpen door de bevoegde gezagen en het opstellen van een vergelijking van de drie onderdoorgang-varianten en de bovengrondse variant.

Tijdens de stakeholder-gesprekken van fase 1 bleek het volgende:

- De impact van met name de eisen van de specialisten van de provincie, het hoogheemraadschap en de hulpdiensten was dermate groot voor het oorspronkelijke ontwerp van de Dorpsraad, dat het zinvol was om te gaan kijken naar alternatieve oplossingen;
- Er werden sub-varianten geopperd die meerwaarde zou kunnen bieden (verlegging Broekervaart, grote verlegging Broekervaart, minimale verlegging Broekervaart, kanteldijk of coupure), maar waarvan het niet bij voorbaat duidelijk was of die haalbaar was en daadwerkelijk toegevoegde waarde kon bieden. Deze sub-varianten zijn op 8 december 2016 verder toegelicht;
- Er ontstond tijdens het overleg met de specialisten van de provincie veel discussie of de tunnelwet al dan niet van toepassing was. De wens was daarom Nedmobiel al in een vroeg stadium van het project advies te laten geven vóórdat de uitgangspunten omtrent lengte/breedte van de onderdoorgang vaststonden. De (aangepaste) adviesnotitie van Nedmobiel is op 21 december 2016 opgeleverd;
- Door de specialisten van de provincie werd de eis gesteld dat 'onmogelijk' gemaakt moet worden dat mensen bij de onderdoorgang-randen kunnen komen (voorkomen stenengooien etc). Vraag was of deze eis echt zo hard was: echt onmogelijk maken kan immers -buiten dichtmaken- alleen met muren/hekwerken wat vanuit landschappelijke inpassing niet aantrekkelijk zou zijn.
- Qua meerstrookse oplossing zou de (verschillende) impact van de 2x2 en 3x1 varianten aanleiding kunnen zijn om allebei de varianten te willen uitwerken en vergelijken op hun voors/tegens.

Bovenstaande punten vormden de aanleiding om een 'tussenstap' in te lassen:

- Eerst bestuderen hoe haalbaar de alternatieve oplossingen en subvariant zijn en de vragen (omtrent tunnelwet, onmogelijk maken benaderen tunnelwand, en verschil meerstrookse varianten) te beantwoorden.
- En op basis daarvan gezamenlijk te beslissen (met opdrachtgever en Dorpsraad) welke (sub)varianten we in de vervolgfases verder gaan uitwerken. Immers: het uitwerken van alle varianten en subvarianten zou leiden tot onnodig veel ontwerpvarianties en daarmee onnodig veel kosten met zich meebrengen.

Begin december 2016 is in overleg met de Provincie Noord-Holland (opdrachtgever) en de Dorpsraad Broek in Waterland tot deze tussenstap besloten, op basis van het memo van 3 december 2016 waarin ook de aanpak van die tussenstap beschreven is.

## **2. RESULTATEN TUSSENSTAP**

Hieronder worden de belangrijkste klanteisen, overwegingen en ontwerpkeuzes uit de tussenstap toegelicht. Allereerst worden de belangrijkste te maken ontwerpkeuzes besproken. Dit zijn:

- a. Minimale breedte vanuit veiligheid;
- b. Toepassen kanteldijk of coupure vanuit waterveiligheid;
- c. Verlegging Broekervaart;
- d. Uit te werken meerstrookse variant.

Daarnaast worden er nog enkele punten besproken die invloed hebben op het ontwerp en nader uitgezocht moeten worden. Deze punten staan los van de te maken keuzes voor de varianten. Dit zijn:

- e. Waterhuishouding;
- f. Randen onderdoorgang;
- g. Verblijfskarakter dorpskern;
- h. Tunnelwet.

### **Ad a: Veiligheid**

Topeis (hulpdiensten en PNH):

Voor de onderdoorgang moet met betrekking tot verkeersveiligheid worden voldaan aan de tunnelwet.

Toelichting:

De onderdoorgang is feitelijk geen tunnel (conclusie Nedmobiel), maar als het gaat om de veiligheid mag er geen onderscheid worden gemaakt tussen een onderdoorgang en tunnel. Voor de veiligheid moet daarom de tunnelwet worden aangehouden. Er is een fysieke rijbaanscheiding nodig en het moet altijd mogelijk zijn veilig te kunnen vluchten.

Overweging:



Door de voorgestelde maatregelen van de hulpdiensten en PNH wordt de constructie dermate breed dat dit knelpunten geeft in het ontwerp. Zo kan de onderdoorgang niet worden uitgevoerd als open U-bak tussen de bestaande brug en het dorpsplein maar zijn er ook inpassingsproblemen zoals een mogelijke verlegging van de Broekervaart.

Belangrijkste wensen en eisen:

- [hulpdiensten + PNH] Er is een fysieke rijbaanscheiding noodzakelijk tussen de rijrichtingen.
- [hulpdiensten + PNH] In de onderdoorgang dient voldoende breedte zijn om een gestrand voertuig te kunnen passeren.

- [tunnelwet] De breedte tussen de barriers is minimaal 7 meter. De tunnelwet is formeel niet van toepassing maar de breedte uit de tunnelwet is vanuit de hulpdiensten wel nodig.
- [hulpdiensten + PNH] Er dient een vluchtpad aanwezig te zijn in de onderdoorgang. Minimaal gescheiden door een barrier. Vanuit hulpdiensten voorkeur voor een vluchtgang, vanuit beheer voorkeur voor een vluchtpad.
- [PNH] De minimale breedte van 7 meter tussen de barriers i.v.m. passeren is te reduceren als hiervoor voldoende veiligheidsmaatregelen worden genomen.
- [PNH] Bij het versmallen van de constructie wel een rijbaanscheiding toepassen, maar volstaan met minder passeerruimte. Er dient voldoende uitstapruimte aanwezig te zijn naast het voertuig.
- [PNH] Bij stilstaand verkeer de constructie automatisch afsluiten met matrixborden en slagbomen en verkeer omleiden (door andere tunnelbuis niet meer mogelijk).
- [PNH + hulpdiensten] Bij storing aan camera's, aansturing of stroomstoring wordt de constructie automatisch afgesloten.

Op de laatste pagina van deze notitie is het profiel van de brede en versmalde variant weergegeven.

Stakeholders: Provincie als objectbeheerder  
 Hulpdiensten ivm veiligheid  
 Gemeente vanuit inpassing  
 HHNK als beheerder watergang  
 Bewoners   
 Bewoners 

Voorstel: zowel 'brede' als versmalde variant uitwerken voor 50 km- en 80 km-variant (zie tabel pagina 10). Daarmee kan het verschil in ruimtebeslag (en kosten) worden beoordeeld.

Raakvlak met aanpassing invoeger aan noord-oostzijde:

Als uitvalmogelijkheid moet het verkeer Broek in Waterland bovenlangs kunnen passeren.

Raakvlak met coupure:

Zowel de oplossing met coupure als een versmalde constructie hebben aanvullende veiligheidsmaatregelen nodig. Toepassen van een coupure maakt een smallere constructie eenvoudiger en andersom.

#### **Ad b: Waterveiligheid**

Topeis Hoogheemraadschap:

Er dient een vervangende kering aanwezig te zijn.

Toelichting:

Vanuit waterveiligheid moet de constructie tot kerende hoogte van de waterkering worden uitgevoerd (NAP -1,00m) om overstroming in de polder te voorkomen.

Overweging:

Broek in Waterland Noord is aangewezen als beschermd dorpsgezicht. Het aanbrengen van de onderdoorgang moet ingepast worden in de omgeving zonder het dorpsgezicht te wijzigen. Een kanteldijk heeft landschappelijke impact. Eerder heeft de gemeente Waterland hierover haar zorgen uitgesproken. Alternatief voor een kanteldijk is een coupure. Dit is echter tegen het beleid van het hoogheemraadschap en vergt dan ook een bestuurlijke beslissing. Momenteel wordt verkend of een coupure bespreekbaar is.

Belangrijkste wensen en eisen:

- [HHNK] Constructie dient voldoende betrouwbaar en veilig te zijn. Sterke voorkeur om dit uit te voeren middels een kanteldijk. Het toepassen van een coupure in nieuwe constructies is tegen het beleid van het waterschap, afwijking van het beleid vergt een bestuurlijk besluit.
- [HHNK] In geval van een coupure dient deze automatisch te sluiten en in beheer komen van de provincie.
- [Gemeente] de constructie moet ingepast worden in de omgeving. De impact van een kanteldijk is aanzienlijk en zal beoordeeld moeten worden. Kan aanleiding zijn dit ontwerp niet te accepteren.
- [PNH + hulpdiensten] Geen automatisch sluitende objecten in constructie. Indien noodzakelijk dient de constructie te worden voorzien van veiligheidsvoorzieningen (camerabewaking, slagbomen en matrixborden) om gecontroleerd sluiten mogelijk te maken.
- [PNH + hulpdiensten] Bij storing aan camera's, aansturing of stroomstoring wordt de constructie automatisch afgesloten.
- [PNH] Bij calamiteit en afsluiting tunnel het verkeer gecontroleerd (d.m.v. verkeersvoorzieningen) door andere tunnelbuis laten rijden. Gebruik van de parallelweg als back-up is niet gewenst.
- [PNH] Bij analyse rekening houden met beheer en onderhoudskosten over de levensduur van de constructie

Stakeholders:     HHNK als beheerder waterkering  
                         Provincie als objectbeheerder  
                         Gemeente ivm aanpassing dorpsgezicht en vergunningverlener  
                         Hulpdiensten ivm automatisch sluitend object in onderdoorgang

Voorstel: zowel kanteldijk als coupure uitwerken in de vervolgfase (zie tabel pagina 10).

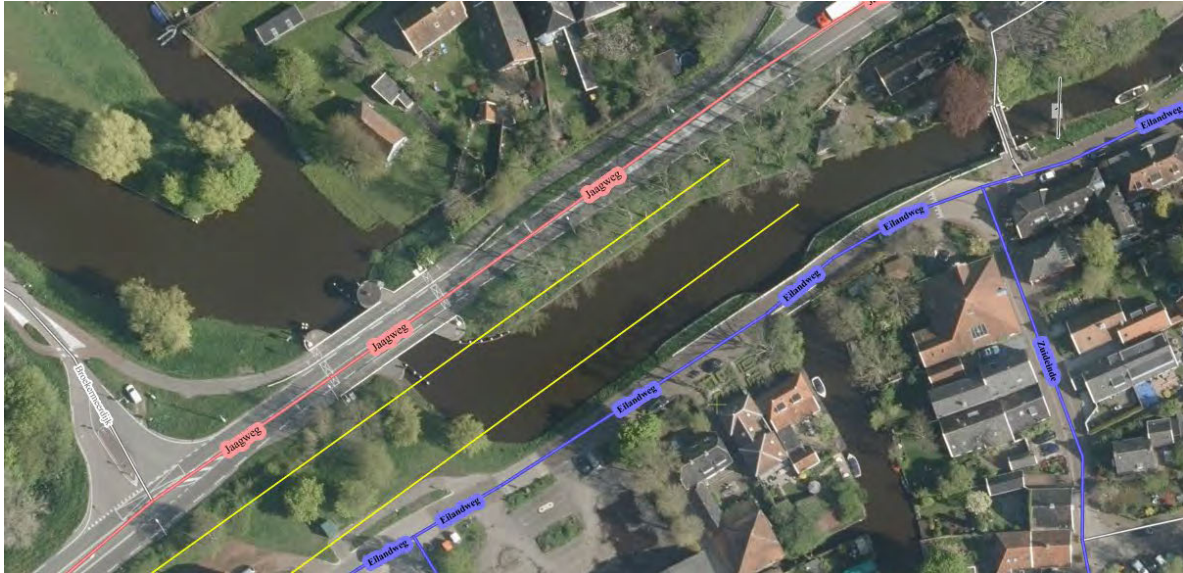
Voor welke oplossing ook gekozen wordt: één van de bevoegde gezagen (provincie, gemeente of hoogheemraadschap) zal immers water bij de wijn moeten doen. Hiervoor is nodig de effecten van beide varianten goed inzichtelijk te maken en te kunnen onderbouwen.

#### **Ad c: Verlegging Broekervaart**

Als oplossing voor een kanteldijk of coupure is door specialisten van de provincie een variant voorgesteld waarbij de onderdoorgang alleen onder het dorpsplein door gaat en niet onder de Broekervaart door. Dit voorkomt dat de constructie onder de waterkering door gaat en er een kanteldijk of coupure nodig is. In de huidige situatie is de afstand tussen het dorpsplein en de bestaande brug te kort om de weg vanuit de onderdoorgang vloeiend aan te sluiten op de brug. Het is bij deze oplossing noodzakelijk de kruising van de N247 en de Broekervaart naar het zuiden te verplaatsen.

Bij de geëiste constructiebreedte vanuit veiligheid (brede variant) is de constructie dermate breed dat het niet mogelijk is de onderdoorgang langs de Broekervaart als open U-bak uit te voeren. Aangezien de onderdoorgang als gesloten constructie onder de Broekervaart door gaat heeft een verlegging geen meerwaarde.

Bij de minimale constructiebreedte vanuit veiligheid (versmalde variant) geeft een aanzienlijke versmalling van de huidige broekervaart. Het watersysteem van de Broekermeerpolder zal doorgerekend moeten worden op afvoercapaciteit en de watergang moet worden getoetst op doorvaarbaarheid (zie principeschets waarbij de gele lijnen de contour van de onderdoorgang weergeven).



HHNK heeft aangegeven dat een verlegging van de Broekervaart inclusief waterkering een project op zich is. In de laag liggende polder moet aan beide zijde van de watergang een waterkering worden aangebracht. Hiervoor is grootschalige grondverwerving nodig met aanzienlijke ophogingen op maaiveld (op slechte ondergrond). Door deze wijziging komen diverse woningen buitendijks te wonen in plaats van binnendijks. Dit is een zeer ingrijpend dijkverleggingsplan waarbij de veiligheid voor alle bewoners moet worden aangetoond.

Stakeholders:     HHNK als beheerder waterkering  
                         Provincie als objectbeheerder  
                         Gemeente ivm aanpassing dorpsgezicht en vergunningverlener

Voorstel: verlegging Broekervaart niet uitwerken wegens ingrijpendheid van een dijkverlegging.  
Haalbaarheid daarvan is namelijk zeer de vraag. Besluitvorming over (onder)doorgangvariant is dan niet medio 2017 mogelijk.

#### Ad d: Meerstrookse variant

Voor de meerstrookse variant dient besloten te worden of hier een 2x2 of 3x1 variant uitgewerkt moet worden. In het huidige ontwerp is uitgegaan van een 2x2 oplossing om de benodigde breedte in te kunnen schatten. Of dit ingericht wordt als 2x1 met aan beide zijden een busbaan of als volwaardige 2x2 oplossing maakt voor de constructieberekening niet uit.

##### Breedte 2x2:

Voor de 2x2 variant moet tussen de barriers een breedte worden aangehouden van 8,55 meter.  
*1,00 meter vrije zone + 3,10 meter rijstrook + 0,10m markering + 3,10m rijstrook + 1,25m vrije zone*  
Dit is 1,55 meter per richting extra ten opzichte van de 2x1 variant met 7 meter tussen de barriers. Voor de brede variant geeft dit een breedte tussen de wanden van 21,70 meter (tussen de wanden op rijbaanniveau) en voor de versmalde variant 18,30 meter.

##### Breedte 3x1:

Voor de 3x1 variant moet de wisselstrook aan beide zijden voorzien zijn van barriers. Om passeren van de hulpdiensten mogelijk te houden geldt voor de hoofdrijbaan een minimale breedte tussen de barriers van 7 meter en voor de wisselstrook een minimale breedte van 5,35 meter (rijstrook + obstakelafstand). Voor de voorkeursvariant geeft dit een breedte tussen de wanden van 23,75 meter.  
 $2x (1,00 \text{ vluchtpad} + 0,60 \text{ barrier} + 7,00 \text{ meter} + 0,60 \text{ barrier}) + 5,35 \text{m wisselstrook} = 23,75 \text{ meter.}$   
De minimale oplossing bestaat uit 3 rijbanen van 5,35m met barriers. Dit is in totaal 17,85 meter.

	2x2	3x1
Brede variant	21,70	23,75
Versmalde variant	18,30	17,85 *

\* De minimumvariant bij 3x1 zal bij een gestrand voertuig geheel afgesloten moeten worden in de betreffende rijrichting. Bij de 2x2 variant is er meer ruimte tussen de barriers om elkaar te passeren en kan worden volstaan met een gedeeltelijke afsluiting. Deze afsluiting mag niet tot gevolg hebben dat het verkeer in de onderdoorgang tot stilstand komt.

##### Overweging:

De hulpdiensten (vooral Politie) zijn geen voorstander van een 3x1 oplossing. Voornamelijk omdat de veiligheid van de gebruikers in de middenbaan gewaarborgd moet zijn. Het moet niet nodig zijn bij een ongeval vanuit de wisselstrook de overige rijbanen te moeten oversteken om de vluchten.  
De 3x1 variant heeft niet alleen invloed op de weginrichting in de onderdoorgang maar ook de aansluitingen vragen hierbij de nodige aandacht. Hierbij moet voorkomen worden dat het verkeer vanuit de verkeerde richting de wisselstrook op gaat (veiligheidsvoorziening). Het uitvoeren in tidal flow busbaan geeft extra kruisingen van de bussen vanaf de haltes naar de tidal-busbaan in het midden van de onderdoorgang.

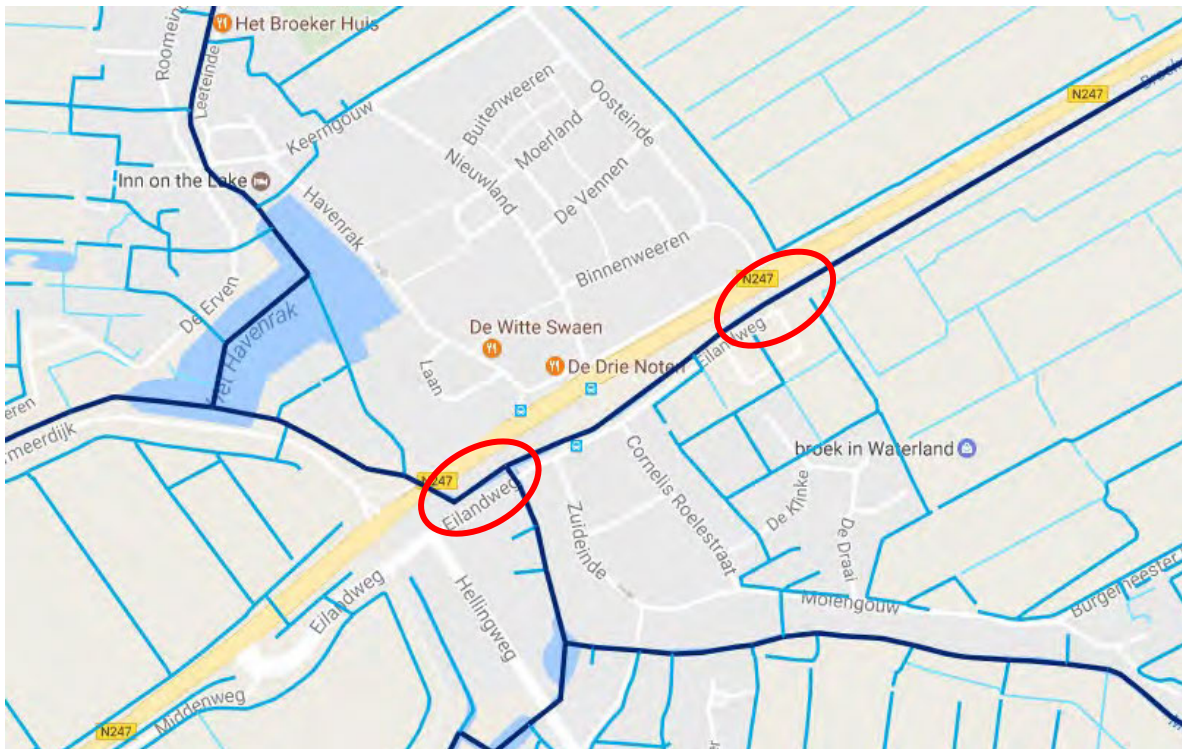
Stakeholders: Provincie als objectbeheerder  
Gemeente Waterland  
Gemeente Edam-Volendam

Voorstel: 3x1 voorlopig niet beschouwen. Geeft extra kruisingen, in- en uitvoegers voor de onderdoorgang en extra veiligheidsmaatregelen om het verkeer in de gaten te houden. In ruimtegebruik geeft de 3x1 weinig voordeel in de onderdoorgang. NB: op maaiveld heeft 3x1 natuurlijk wel voordelen (minder ruimtebeslag dan 3x1 in onderdoorgang). Dus mocht t.z.t. gekozen worden voor een 2x2 onderdoorgang, dan kan dan desgewenst een ontwerp worden uitgewerkt waarbij de 2x2 onderdoorgang wordt aangesloten op 3x1 maaiveld.



### Ad e: Waterhuishouding

Een aandachtspunt in het ontwerp is dat de Broekervaart een belangrijke watergang is in de waterhuishouding van de polder. In onderstaande figuur zijn in donkerblauw de primaire watergangen weergegeven binnen het watersysteem. De Broekervaart is één van de primaire watergangen.



Het ontwerp van de onderdoorgang kan invloed hebben op de breedte van de Broekervaart. Hierbij moet het deel tussen het Havenrak en Molengouw worden beoordeeld en het deel van de Broekervaart ter hoogte van de Motorrijtuigstraat.

Het versmallen van de watergang kan opstuwing geven op een andere locatie in het systeem. Berekening van het gehele watersysteem zal moeten uitwijzen of een versmalling mogelijk is. Daarbij dient rekening te worden gehouden met locaties van de huidige gemalen in Monnickendam en Amsterdam Noord. Versmalling van een watergang zal zoveel als mogelijk beperkt moeten worden.

Ook de landschappelijke en cultuurhistorische impact van het omleggen van een watergang moet worden meegenomen. Langs de bestaande Broekervaart ligt de oude trambaan die een cultuurhistorische waarde heeft.

Naast de doorstroom van het watersysteem zal ook beoordeeld moeten worden of de watergang voldoende breedte heeft voor de scheepvaartklasse. Momenteel is de vaarweg geschikt voor recreatievaart klasse DM, maar er zijn plannen om de vaarweg op te waarderen tot scheepvaartklasse BM. **Hierover is een uitspraak van de provincie nodig over welke vaarklasse als uitgangspunt gehanteerd moet worden.**

Als versmallen van de vaart ter hoogte van de Motorrijtuigstraat niet haalbaar blijkt, zullen alternatieve oplossingen moeten worden gezocht zoals bijvoorbeeld het verlengen van de onderdoorgang (open bak) tot buiten het dorp. Dat zal voor de meerstrookse variant vermoedelijk sowieso nodig zijn.

Stakeholders: HHNK, Provincie als vaarwegbeheerder, Gemeente Waterland

**Ad f: Randen onderdoorgang**

Vanuit de provincie is aangegeven dat het onmogelijk moet zijn om bij de randen van de onderdoorgang te kunnen komen. Dit vanuit de vrees dat moedwillig objecten in de onderdoorgang worden gegooien of mensen er in klimmen/vallen. Echter het echt onmogelijk maken dat mensen bij de randen kunnen komen heeft ingrijpende gevolgen: dan moeten er muren omheen of alsnog een dak op. Specialist [ ] en [ ] van de provincie waren het er daarom mee eens de eis te herformuleren: het gaat er niet zozeer om dat mensen er niet kunnen komen, maar dat de kans op vandalisme (dingen erin gooien) of ongevallen (erin springen of vallen) wordt geminimaliseerd. Daarvoor zijn andersoortige oplossingen mogelijk, zoals het plaatsen van hekken of roosters.

Overweging:

De maatregelen moeten voldoende oplossen, maar hebben daarnaast bij voorkeur ook zo min mogelijk invloed op het dorpsgezicht en de omgeving. Het voorstel is om dergelijke maatregelen vooral te zoeken in de inrichting van het dorpsplein (minder bereikbaar maken met begroeiing of watergang).

Bij het uitwerken van de oplossing (in samenspraak met de stakeholders) wordt niet alleen naar veiligheid gekeken, maar ook naar ruimtelijke kwaliteit. De exacte inpassing van deze eis(en) is voor alle varianten gelijk. Hier hoeft op dit moment geen keuze te worden gemaakt.

Stakeholders: Provincie als wegbeheerder, Gemeente Waterland

**Ad g: Verblijfskarakter dorpskern**

De dorpsraad is voorstander van een 30km/u-zone door de dorpskern en dorpsplein. Vanuit de provincie is aangegeven dat het voor de doorstroming beter is om de weg als 50km/u in te richten. Op dit punt zijn veel stakeholders die hier belang bij hebben.

Stakeholders:

- Provincie als beheerder
- Dorpsraad namens bewoners, willen een rustig dorp
- Gemeente i.v.m. aanzicht dorp
- Ruimtelijke inrichting
- Vervoerregio Amsterdam wegens het OV (bussen rijden vooralsnog bovenlangs)
- EBS
- Hulpdiensten vanwege doorgang

Op dit moment rijden er erg veel bussen door Broek in Waterland. Uitgangspunt van de Vervoerregio Amsterdam en EBS is dat een deel van de bussen bovenlangs blijft rijden om het dorp te blijven bedienen (besloten moet nog worden hoeveel bovenlangs en hoeveel er via de onderdoorgang zouden gaan). Deze doorgaande bussen hebben invloed op het verblijfskarakter van de dorpskern. Het beleid van de Vervoerregio Amsterdam is dat bussen niet door 30km/u-zones rijden in verband met rijtijdverlies, aanwezigheid van drempels en voorrang van rechts. Het laten vervallen van drempels en voorrang (dus een compromisoplossing tussen 30 en 50-ontwerp) is bespreekbaar voor de provincie. Het rijtijdverlies (dat wegens de korte lengte minimaal zal zijn) moet nog besproken worden met de Vervoerregio. Ander aandachtspunt voor het verblijfsklimaat is de hoeveelheid (lokaal) verkeer. Zo moet ook het verkeer vanuit Broek Zuid richting Monnickendam door de dorpskern.

Belangrijkst is dat de dorpskern dusdanig wordt vormgegeven dat gebruik, weginrichting en rijsnelheid op elkaar zijn afgestemd. Nadere uitwerking tijdens vervolgfase, uiteraard in afstemming met diverse stakeholders. De exacte inpassing van deze eis(en) is voor alle varianten gelijk. Hier hoeft op dit moment geen keuze te worden gemaakt.



**Ad h: Tunnelwet**

Op basis van de eerste ontwerpen heeft Nedmobiel een advies opgesteld over de tunnelwet en tunnelveiligheid. De conclusie van dit advies is dat de constructie zich niet gedraagt als tunnel en daarom ook niet als tunnel hoeft te worden uitgewerkt.

Door gewijzigde uitgangspunten met betrekking tot veiligheid (zie eerder deze memo) is de constructie aangepast en is het gesloten deel aanzienlijk langer geworden. De verwachting is dat de conclusie van Nedmobiel niet wijzigt.

Kanttekening: Er is een (klein) risico dat minister de constructie zal aanwijzen als tunnel. Als je hierop zou willen anticiperen betekent dat je ruimte in de hoogte moet reserveren voor o.a. ventilatievoorzieningen. Daarmee zou de constructie dieper en dus ook langer worden. **Vraag is wat hierin de wens van de provincie is: wel of niet hierop anticiperen.**

**Overige uitgangspunten voor het ontwerp**

**De volgende uitgangspunten willen we toetsen op akkoord:**

- Handhaven bushalte op bestaande locatie (niet verleggen wegens langere loopafstanden).
- Voorgestelde brug Cornelis Roelestraat vooralsnog niet meenemen.
- Landbouwverkeer door onderdoorgang (mits akkoord LTO en Cumela), uitgezonderd agrarisch verkeer met lokale bestemming.
- Gevaarlijke stoffen door onderdoorgang.

### 3. HET VERVOLG

#### Uit te werken varianten

Op basis van het voorgaande stellen wij voor in de vervolgfasen de volgende varianten uit te werken:

	Subvariant kanteldijk	Subvariant coupure	Subvariant verlegging Broekervaart
50 km/uur ‘breed’	Ja: Grootste ruimtebeslag bij 50 km/uur	Nee: Desgewenst af te leiden uit overige varianten	Nee (haalbaarheid onzeker en daarmee grote impact op planning)
50 km/uur ‘versmald’	Nee: Desgewenst af te leiden uit overige varianten	Ja: Kleinste ruimtebeslag bij 50 km/uur	
80 km/uur ‘breed’	Nee: Desgewenst af te leiden uit overige varianten	Ja: Kleinste ruimtebeslag bij 80 km/uur	
80 km/uur ‘versmald’	Ja: Grootste ruimtebeslag bij 80 km/uur (langer dan 50)	Nee: Desgewenst af te leiden uit overige varianten	
Meerstrooks 2x2	Ja: Is de smalste meerstrookse variant. Kanteldijk-variant nodig als coupure niet haalbaar blijkt bij HHNK.	Ja: Is de smalste meerstrookse variant. Coupure-variant gewenst wegens minste landschappelijke impact.	
Meerstrooks 3x1	Nee: Heeft in onderdoorgang groter ruimtebeslag dan 2x2. Later kan evt. nog besloten worden om de 2x2 onderdoorgang bovengronds te laten aansluiten op 3x1.		

Dit zou dus resulteren in totaal 6 varianten (i.p.v. het oorspronkelijke aantal van 3 varianten).

Overweging: om het aantal varianten (mogelijk) te verkleinen zouden we kunnen wachten op een uitspraak van het hoogheemraadschap over de 'bespreekbaarheid' van een coupure.

- Voordeel: geen weggegooid geld indien een coupure niet bespreekbaar blijkt.
- Nadeel: planning loopt verder uit, afhankelijk van hoe snel het hoogheemraadschap hier met enige zekerheid iets over kan zeggen.

### **Aanpassing planning en pva/offerte**

Op basis van de keuzes omtrent de uit te werken varianten (te maken met Provincie, Dorpsraad, Gemeente Waterland en Vervoerregio Amsterdam), zullen APPM/Tauw het plan van aanpak en de planning bijstellen en de impact daarvan op onze advieskosten in beeld brengen (aanpassing offerte). NB: voor het geotechnisch onderzoek is sprake van enig minderwerk; dat zal bij de offerte-aanpassing worden meegenomen.

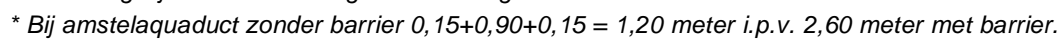
Wanneer hierover overeenstemming is kunnen we de werkzaamheden per direct voortzetten. [REDACTED] zal dan terugmelding doen aan de Projectgroep Bereikbaarheid Waterland (door [REDACTED] over de gemaakte keuzes en de herziene planning.

### **Overige keuzes**

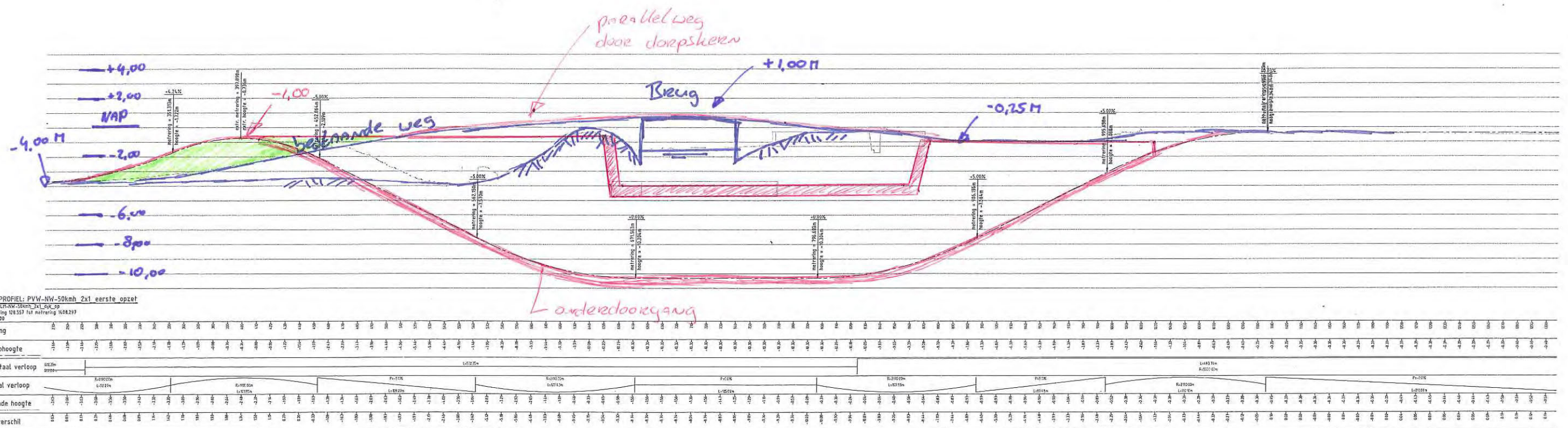
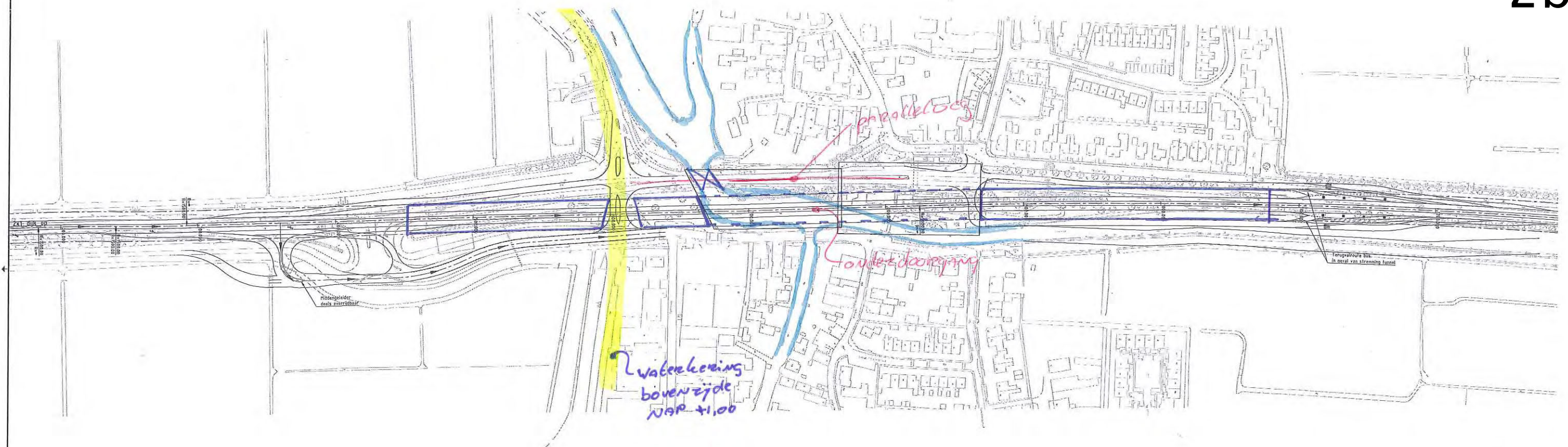
Er is nog een aantal keuzes te maken, die van invloed (kunnen) zijn op de planning en/of kosten voor het vervolg:

- Moeten we wel/niet tijd inplannen voor een ontwerpreview en afstemming hierover met de specialisten van de provincie (en aanpassing daarna) vóór het tweede atelier? Hier was in oorspronkelijke planning geen tijd voor. Is wel aan te bevelen om risico te voorkomen dat we later worden teruggefloten door de specialisten.
- Kiezen we korte doorlooptijden (zo snel mogelijk opleveren) of nemen we iets meer 'ruimte op in de planning? Bijvoorbeeld wegens de lastig te plannen afspraken, de tijd die nodig is voor de beoordeling van documenten door de dorpsraad, et cetera. Wat is acceptabel qua deadline voor oplevering?
- Moet de ruimtelijke inpassing parallel aan of vooruitlopend op de technische uitwerking worden uitgewerkt? Oorspronkelijke planning ging (wegens strakke deadline) uit van parallel. Gemeente heeft echter voorkeur uitgesproken voor eerst ruimtelijke inpassing.
- Willen we het hoogheemraadschap als onderdeel van het proces een bestuurlijk besluit laten nemen over het toepassen van een coupure? Alleen een bestuurlijk besluit geeft immers zekerheid over de haalbaarheid ervan. Nadeel is dat dit veel tijd vraagt in het proces. Alternatief is dat we genoeg nemen met de ambtelijke peiling of de coupure 'bespreekbaar' is en dus met niet-volledige zekerheid de besluitvorming ingaan over de varianten.
- Wij stellen voor in het vervolgproces -omstreeks het tweede atelier- tussentijds een (ambtelijk) beslismoment in de bouwen om vast te stellen welke varianten het meest wenselijk en haalbaar worden geacht (vanuit klanteisen én kosten). Mogelijk heeft met de inzichten van dat moment dan bijvoorbeeld een 50-variant met kanteldijk een grotere kans van slagen dan de 50-variant met een coupure en is het dus raadzaam van de (nu) voorgestelde varianten af te wijken bij de vergelijking. Wij stellen voor om als uitgangspunt voor de offerte te nemen dat er in de vergelijking 6 varianten worden meegenomen.
- Er zijn SOBEK-berekeningen nodig (eis HHNK) voor de waterdoorstroming/opstuwing. Suggestie van [REDACTED] tijdens het overleg met HHNK was dat Tauw die gaat maken op basis van het model van HHNK. Daarmee zouden we meer sturing hebben op de planning en ook meer flexibiliteit (kunnen desgewenst ook ontwerpvarianties doorrekenen). We hebben nog geen zicht op de hoeveelheid werk die daaruit voortvloeit, aangezien we de gegevens nog niet van het hoogheemraadschap hebben ontvangen. Wanneer/op basis waarvan wordt besloten of Tauw die berekeningen zelf gaat maken?
- Is er behoefte om een 'parapuplan' plan te laten maken voor de N247 (wens landschappers provincie) waaraan het gevraagde beeldkwaliteitsplan voor de kern Broek in Waterland opgehangen kan worden?
- Laten we Nedmobiel een bijgesteld advies geven o.b.v. de definitieve lengte/breedte van de onderdoorgang?

**Brede variant:** breedte tussen de wanden 18,30 meter

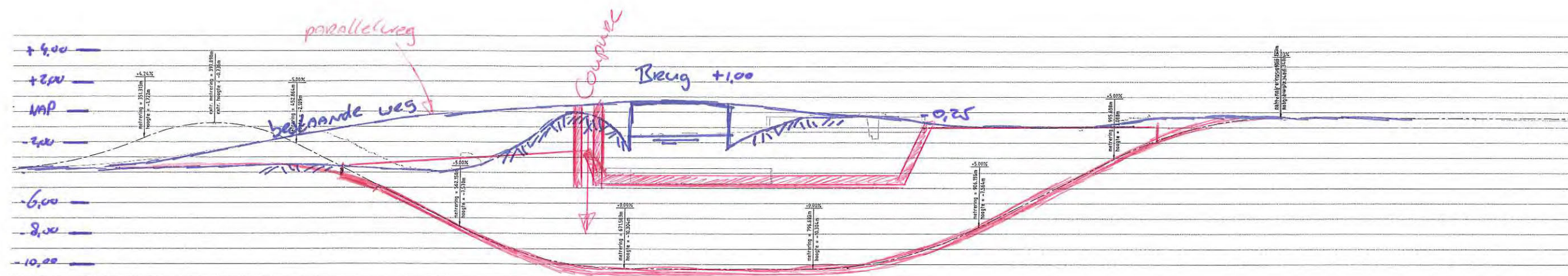
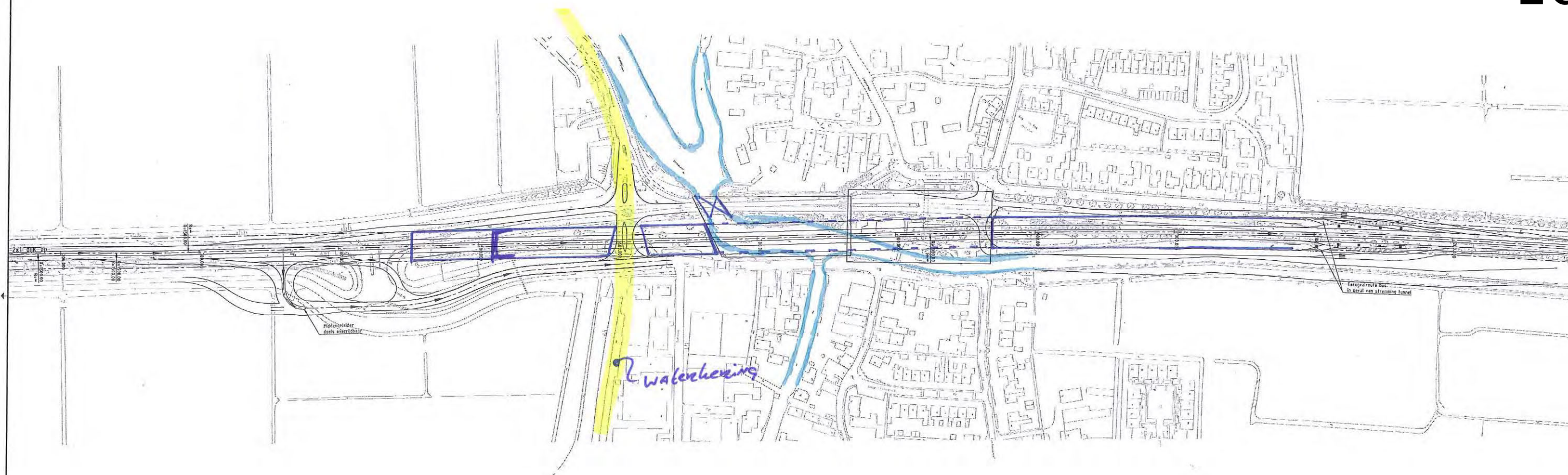






MET kANTELDijk





LENGTEPROFIEL: PVW-NW-50kmh 2x1 eerste opzet

f.p.v. as: ALM-NW-50kmh\_2x1\_dijk\_op  
van meterring 126557 tot meterring 1108297

van meterring 126.557 tot meterring 1406.297  
Schaal 1:1000

Metreering

Stations	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100																																																																																																																																																																									
Meerling	7.2	6.8	6.4	6.0	5.6	5.2	4.8	4.4	4.0	3.6	3.2	2.8	2.4	2.0	1.6	1.2	0.8	0.4	0.0	-0.4	-0.8	-1.2	-1.6	-2.0	-2.4	-2.8	-3.2	-3.6	-4.0	-4.4	-4.8	-5.2	-5.6	-6.0	-6.4	-6.8	-7.2	-7.6	-8.0	-8.4	-8.8	-9.2	-9.6	-10.0	-10.4	-10.8	-11.2	-11.6	-12.0	-12.4	-12.8	-13.2	-13.6	-14.0	-14.4	-14.8	-15.2	-15.6	-16.0	-16.4	-16.8	-17.2	-17.6	-18.0	-18.4	-18.8	-19.2	-19.6	-20.0	-20.4	-20.8	-21.2	-21.6	-22.0	-22.4	-22.8	-23.2	-23.6	-24.0	-24.4	-24.8	-25.2	-25.6	-26.0	-26.4	-26.8	-27.2	-27.6	-28.0	-28.4	-28.8	-29.2	-29.6	-30.0	-30.4	-30.8	-31.2	-31.6	-32.0	-32.4	-32.8	-33.2	-33.6	-34.0	-34.4	-34.8	-35.2	-35.6	-36.0	-36.4	-36.8	-37.2	-37.6	-38.0	-38.4	-38.8	-39.2	-39.6	-40.0	-40.4	-40.8	-41.2	-41.6	-42.0	-42.4	-42.8	-43.2	-43.6	-44.0	-44.4	-44.8	-45.2	-45.6	-46.0	-46.4	-46.8	-47.2	-47.6	-48.0	-48.4	-48.8	-49.2	-49.6	-50.0	-50.4	-50.8	-51.2	-51.6	-52.0	-52.4	-52.8	-53.2	-53.6	-54.0	-54.4	-54.8	-55.2	-55.6	-56.0	-56.4	-56.8	-57.2	-57.6	-58.0	-58.4	-58.8	-59.2	-59.6	-60.0	-60.4	-60.8	-61.2	-61.6	-62.0	-62.4	-62.8	-63.2	-63.6	-64.0	-64.4	-64.8	-65.2	-65.6	-66.0	-66.4	-66.8	-67.2	-67.6	-68.0	-68.4	-68.8	-69.2	-69.6	-70.0	-70.4	-70.8	-71.2	-71.6	-72.0	-72.4	-72.8	-73.2	-73.6	-74.0	-74.4	-74.8	-75.2	-75.6	-76.0	-76.4	-76.8	-77.2	-77.6	-78.0	-78.4	-78.8	-79.2	-79.6	-80.0	-80.4	-80.8	-81.2	-81.6	-82.0	-82.4	-82.8	-83.2	-83.6	-84.0	-84.4	-84.8	-85.2	-85.6	-86.0	-86.4	-86.8	-87.2	-87.6	-88.0	-88.4	-88.8	-89.2	-89.6	-90.0	-90.4	-90.8	-91.2	-91.6	-92.0	-92.4	-92.8	-93.2	-93.6	-94.0	-94.4	-94.8	-95.2	-95.6	-96.0	-96.4	-96.8	-97.2	-97.6	-98.0	-98.4	-98.8	-99.2	-99.6	-100.0
Ontwerphoogte	7.2	6.8	6.4	6.0	5.6	5.2	4.8	4.4	4.0	3.6	3.2	2.8	2.4	2.0	1.6	1.2	0.8	0.4	0.0	-0.4	-0.8	-1.2	-1.6	-2.0	-2.4	-2.8	-3.2	-3.6	-4.0	-4.4	-4.8	-5.2	-5.6	-6.0	-6.4	-6.8	-7.2	-7.6	-8.0	-8.4	-8.8	-9.2	-9.6	-10.0	-10.4	-10.8	-11.2	-11.6	-12.0	-12.4	-12.8	-13.2	-13.6	-14.0	-14.4	-14.8	-15.2	-15.6	-16.0	-16.4	-16.8	-17.2	-17.6	-18.0	-18.4	-18.8	-19.2	-19.6	-20.0	-20.4	-20.8	-21.2	-21.6	-22.0	-22.4	-22.8	-23.2	-23.6	-24.0	-24.4	-24.8	-25.2	-25.6	-26.0	-26.4	-26.8	-27.2	-27.6	-28.0	-28.4	-28.8	-29.2	-29.6	-30.0	-30.4	-30.8	-31.2	-31.6	-32.0	-32.4	-32.8	-33.2	-33.6	-34.0	-34.4	-34.8	-35.2	-35.6	-36.0	-36.4	-36.8	-37.2	-37.6	-38.0	-38.4	-38.8	-39.2	-39.6	-40.0	-40.4	-40.8	-41.2	-41.6	-42.0	-42.4	-42.8	-43.2	-43.6	-44.0	-44.4	-44.8	-45.2	-45.6	-46.0	-46.4	-46.8	-47.2	-47.6	-48.0	-48.4	-48.8	-49.2	-49.6	-50.0	-50.4	-50.8	-51.2	-51.6	-52.0	-52.4	-52.8	-53.2	-53.6	-54.0	-54.4	-54.8	-55.2	-55.6	-56.0	-56.4	-56.8	-57.2	-57.6	-58.0	-58.4	-58.8	-59.2	-59.6	-60.0	-60.4	-60.8	-61.2	-61.6	-62.0	-62.4	-62.8	-63.2	-63.6	-64.0	-64.4	-64.8	-65.2	-65.6	-66.0	-66.4	-66.8	-67.2	-67.6	-68.0	-68.4	-68.8	-69.2	-69.6	-70.0	-70.4	-70.8	-71.2	-71.6	-72.0	-72.4	-72.8	-73.2	-73.6	-74.0	-74.4	-74.8	-75.2	-75.6	-76.0	-76.4	-76.8	-77.2	-77.6	-78.0	-78.4	-78.8	-79.2	-79.6	-80.0	-80.4	-80.8	-81.2	-81.6	-82.0	-82.4	-82.8	-83.2	-83.6	-84.0	-84.4	-84.8	-85.2	-85.6	-86.0	-86.4	-86.8	-87.2	-87.6	-88.0	-88.4	-88.8	-89.2	-89.6	-90.0	-90.4	-90.8	-91.2	-91.6	-92.0	-92.4	-92.8	-93.2	-93.6	-94.0	-94.4	-94.8	-95.2	-95.6	-96.0	-96.4	-96.8	-97.2	-97.6	-98.0	-98.4	-98.8	-99.2	-99.6	-100.0
Horizontaal verloop																																																																																																																																																																																																																																																																													

## MET COUPURE

OPMERKINGEN

Maten in meters, tenzij anders vermeld.

Maten in meters, tenzij anders vermeld  
 Maten in mm, tenzij anders vermeld

Peilmaten in meters t.o.v. N.A.P., tenzij anders vermeld.



862510

CONCEPT
---------

N747

ONDERDOORGANG BROEK IN WATERLAND

50km/u 2x1, Kanteldijk op BS

Km. 34.1 - 35.1

Gemeente: WATERLAND

SITUATIETEKENING

Position 315

3522 GA Utrecht

Telefon 0291 282

[www.fgsw.pl](http://www.fgsw.pl)



Previous:

Noord-H

Product: Need-Holla

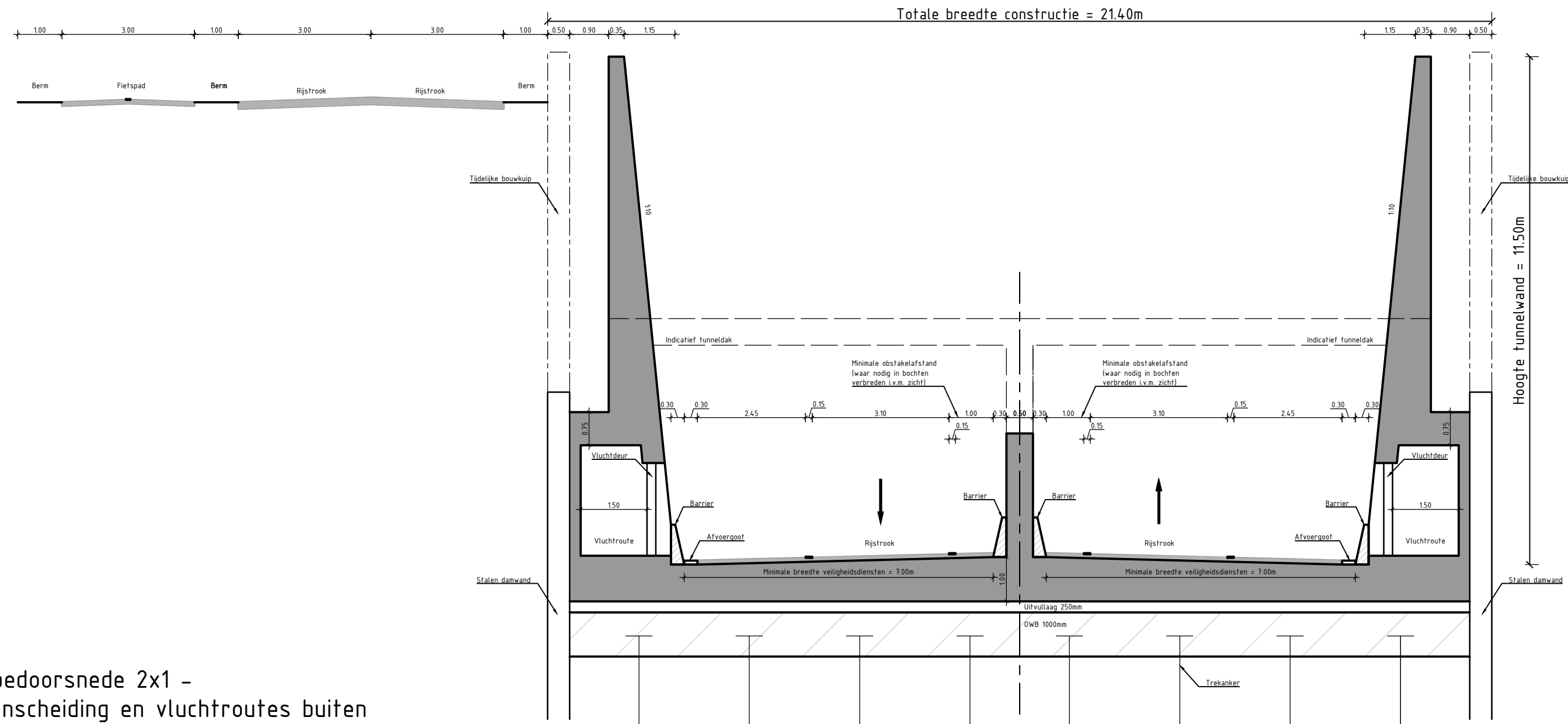
Scale	1:1000
-------	--------

	1.000
	1

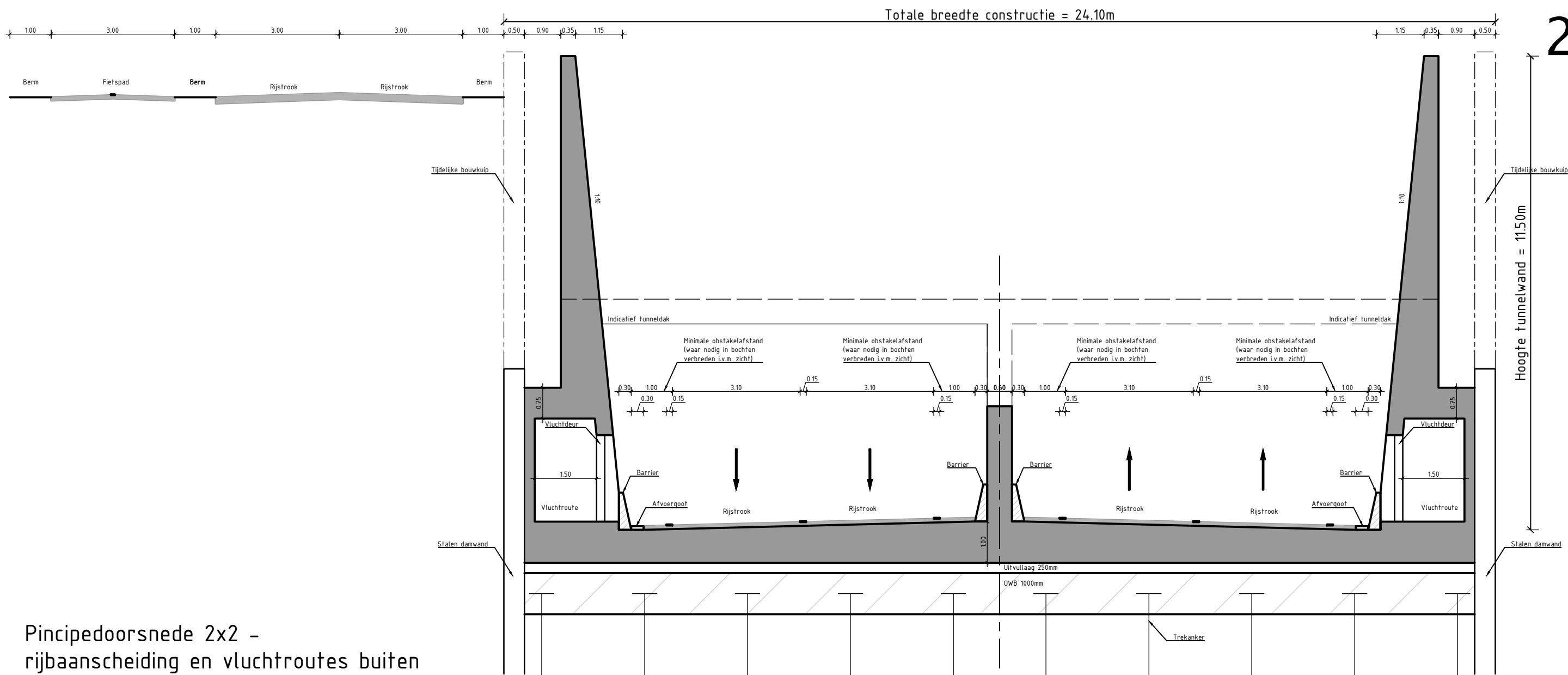
	1	2	1
--	---	---	---



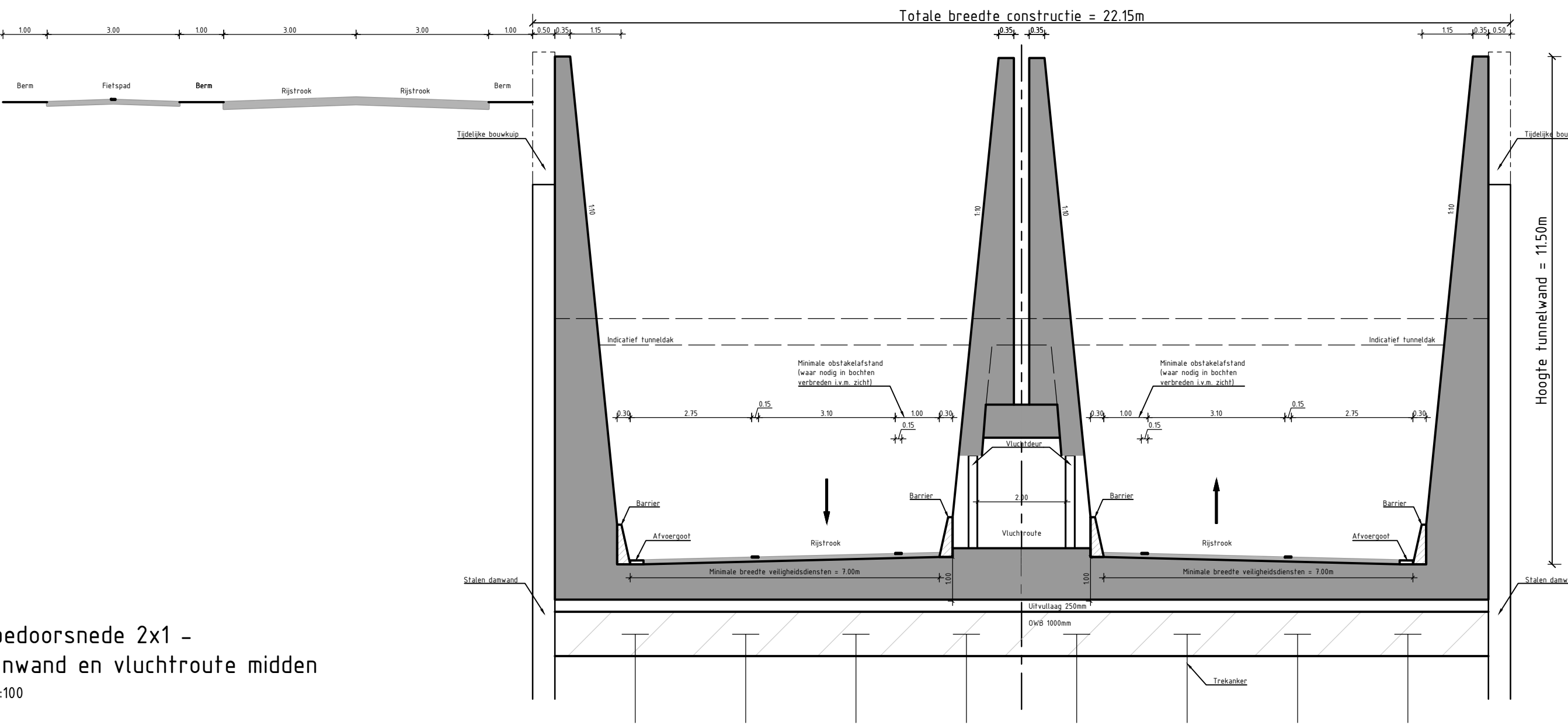
Pincipedoorsnede 2x1 - rijbaanscheiding en vluchtroutes buiten  
Schaal 1:100



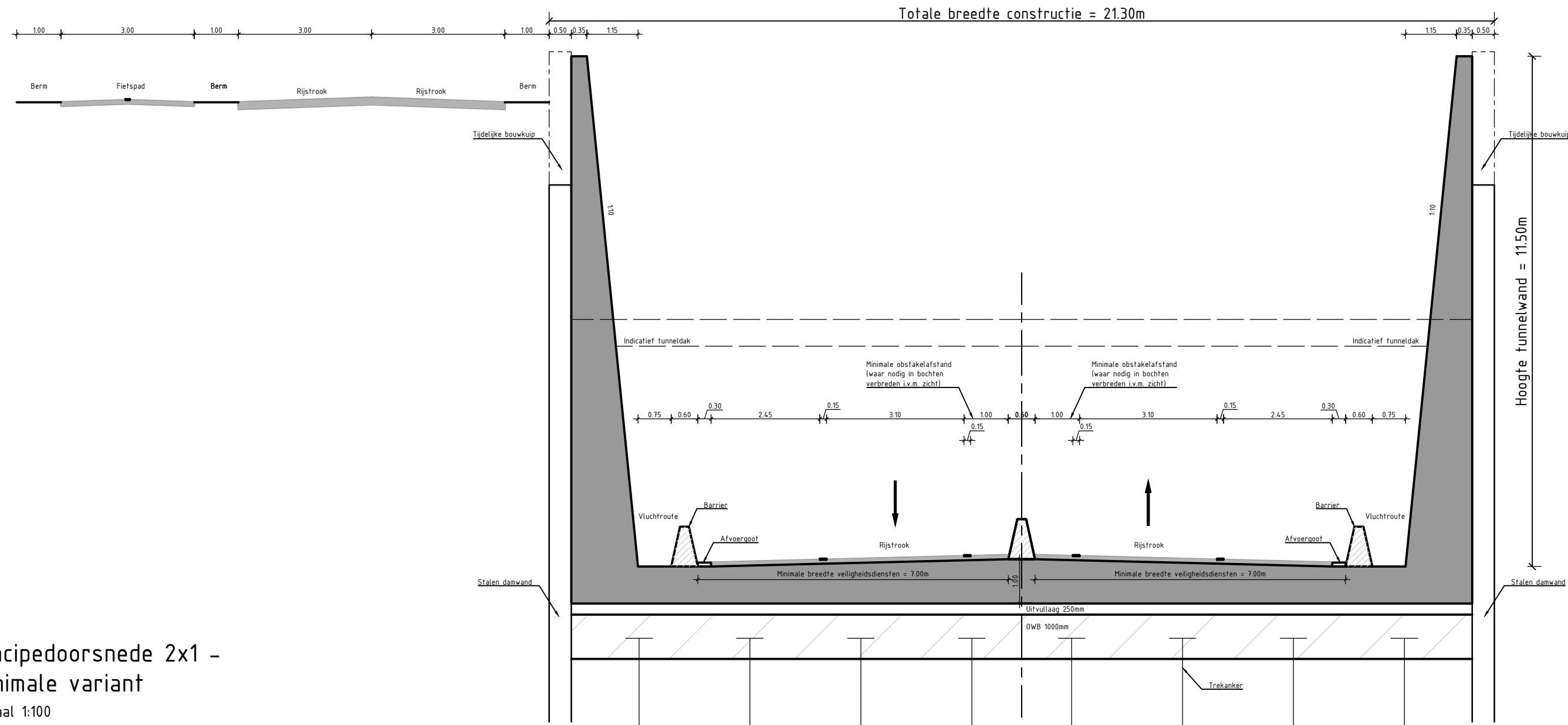
Pincipedoorsnede 2x2 - rijbaanscheiding en vluchtroutes buiten  
Schaal 1:100



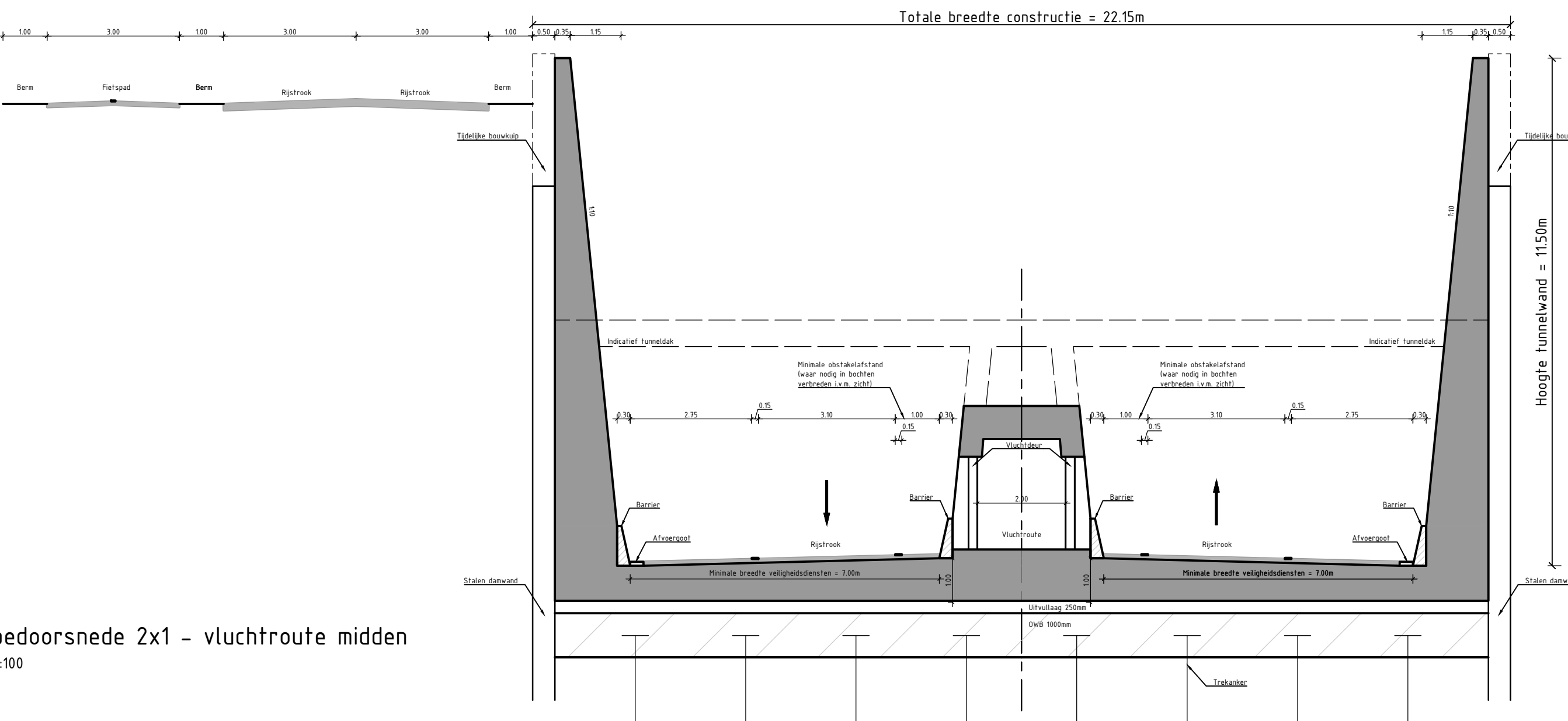
Pincipedoorsnede 2x1 - middenwand en vluchtroute midden  
Schaal 1:100



Pincipedoorsnede 2x1 - Minimale variant  
Schaal 1:100



Pincipedoorsnede 2x1 - vluchtroute midden  
Schaal 1:100



**OPMERKINGEN:**

Maten in meters, tenzij anders vermeld  
Materiaalmaten in mm, tenzij anders vermeld  
Peilmaten in meters t.o.v. N.A.P., tenzij anders vermeld

**Tauw**  
Postbus 3015  
3502 GA Utrecht  
Telefoon (030) 282 48 24  
www.tauw.nl

Opdrachtgever  
Provincie Noord-Holland

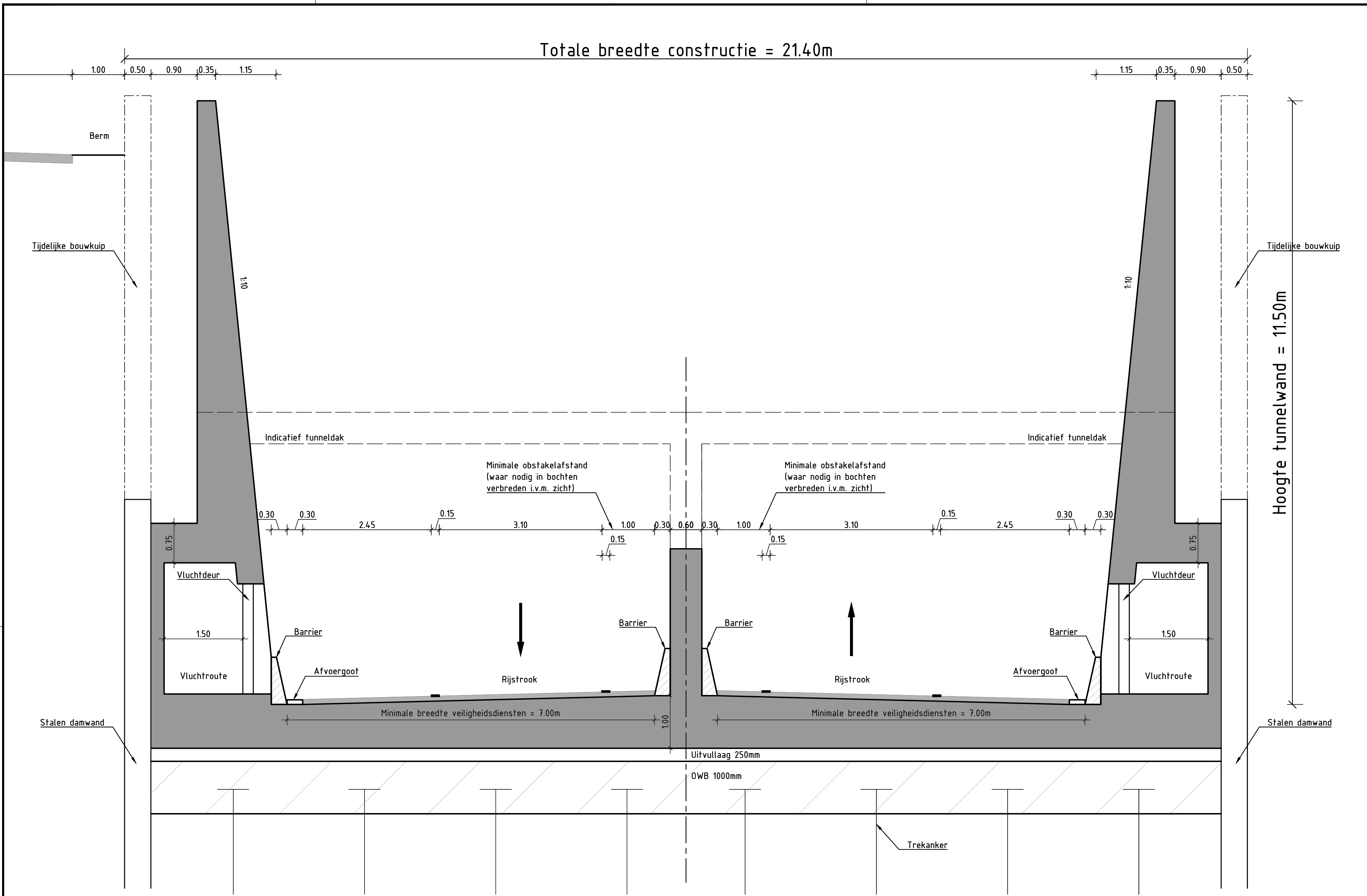
Project  
Onderdoorgang N247 Broek in Waterland

Onderdeel  
Principe dwarsprofielen  
Tunnelbak

Documentnummer	Blad	van	Documenttype
22-12-16 LHX EKT			Schaal 1 : 100
Projectnummer 1242992	Tekeningnummer 13	Status CONCEPT	Formaat A1
Wijz.	Aard der wijziging	Datum	Get.
A			
B			
C			
D			

P:\1242992\CAD\dwg\U1202899.DWG





PRINCIPEDOORSNEDE



LEGENDA

Nieuwe tunnel, open (schematisch)

Nieuwe tunnel, ondergronds (schematisch)

Bestaande bebouwing

Nieuwe aansluiting weg (schematisch)

Nieuwe ligging watergang (schematisch)

Variant 80km/u 2x2 (indicatief)

Dorpsplein (schematisch)

- OPMERKINGEN:
- Belangrijkste optimalisaties t.o.v. voorstel Dorpsraad:
- Vormgeving tunnelbak t.a.v. veiligheidsdiensten
  - Kanteldijk aan zuidwestzijde
  - Kleine verschuiving onderdoorgang zuidwaarts i.v.m. handhaven weg tijdens uitvoering
- Aandachtspunten o.a.:
- Aansluitingen bestaande wegen
  - Eigendomsgrenzen
  - Verkeerseffecten buiten Broek in Waterland
- Overig
- Maten in meters, tenzij anders vermeld
  - Peilmaten in meters t.o.v. N.A.P., tenzij anders vermeld

Tauw

Postbus 1815  
3502 GA Utrecht  
Telefoon (030) 282 48 24

Opdrachtgever:  
Provincie Noord-Holland

Wij:

Aard de wijziging

Datum:

Dec:

Project:  
Onderdoorgang NZ47 Broek in Waterland

Opdracht:  
Variant 50km/u, 2x1  
Kanteldijk op bestaande situatie

Tekeningnummer:  
1242902

Tekeningsoomschrijving:  
15

Status:  
CONCEPT

Datum:  
01-11-11

Getekend:  
LHK

Getekend:  
Schout

Formaat:  
1:1000 A0

P:\1242902\1242902\1242902\1242902.dwg



**Onderwerp:** N247 - Tweede stakeholderoverleg hulpdiensten  
**Locatie:** Julianaweg 137b, 1131 DH, Volendam (zie routebeschrijving)  
**Begin:** ma 30-1-2017 10:00  
**Einde:** ma 30-1-2017 11:30  
**Terugkeerpatroon:** (geen)  
**Vergaderingsstatus:** Geaccepteerd  
**Organisator:** [redacted]

Beste allemaal,

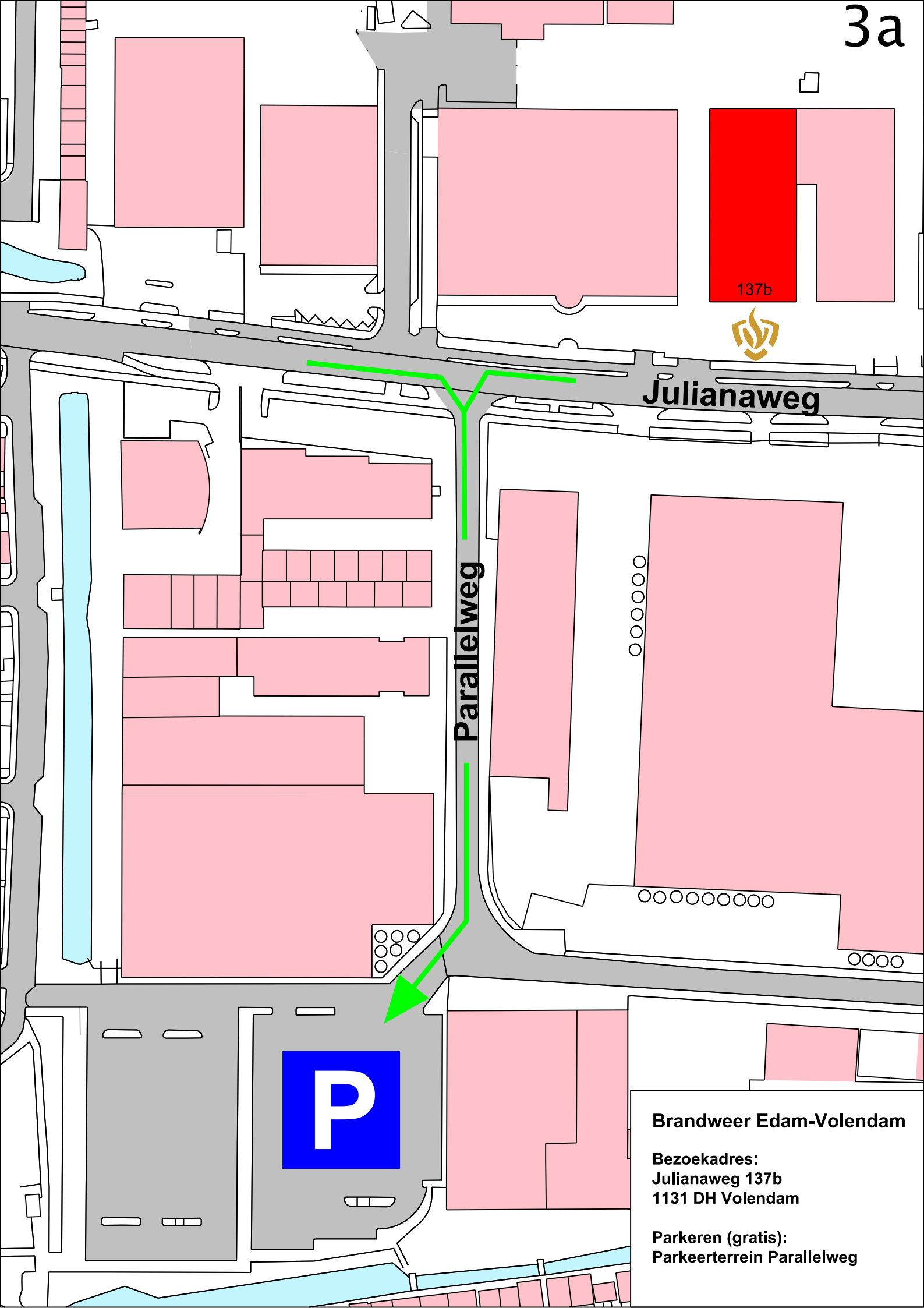
Hierbij stuur ik jullie het nieuwe vergaderverzoek voor het tweede stakeholderoverleg met de hulpdiensten. Het overleg is op maandag 30 januari van 10:00 uur tot 11:30 uur aan de Julianaweg 137b te Volendam.

**@Dorpsraad:** kunnen jullie aangeven welke 2 personen er vanuit jullie aanwezig kunnen zijn?

Met vriendelijk groet,

[redacted]  
APPM Nederland mooier maken  
+31 [redacted] | [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)

Op zoek naar de beste contractvorm voor uw projecten? De APPM methodiek helpt u daarbij. [Contractkeuze.nl](http://Contractkeuze.nl)



137b



Julianaweg

Parallelweg

**Brandweer Edam-Volendam**

Bezoekadres:  
Julianaweg 137b  
1131 DH Volendam

Parkeren (gratis):  
Parkeerterrein Parallelweg

Beste allemaal,

Ik was bij verzending van de conceptversie helaas vergeten het format review-commentaar bij te voegen waarin jullie je reacties kwijt konden en waarin wij dan de wijze van verwerking konden aangeven. Excuses daarvoor; een volgende keer zal ik dat wel bijvoegen (heb ik nu niet alsnog gevuld om de hoeveelheid werk te beperken).

1. Het memo is alleen bedoeld voor ‘eigen’ gebruik om de gemaakte afspraken vast te leggen, zodat de uitgangspunten voor de vervolgfases helder zijn.
  - Sommigen van jullie gaven aan dat er klanteisen ontbraken. Dat klopt. Het memo bevat alleen de klanteisen waarover nu afspraken nodig waren om verder te kunnen. Daarbuiten zijn er nog veel meer klanteisen: die nemen we de komende tijd uiteraard mee in de ontwerpuitwerking en afstemming daarover.
  - Af en toe stelden jullie vragen over de reden van een klanteis: hiervoor verwijst ik jullie graag naar de betreffende gespreksverslagen. Deze heb ik bijgevoegd.
  - Af en toe vroegen jullie naar de impact van een klanteis (“hoe ziet dat er dan uit”): dat zal de komende tijd bij de uitwerking van het ontwerp duidelijker worden. Voor nu ging het alleen om vastlegging van de uitgangspunten voor de uitwerking.
2. Zoals in de notitie is aangegeven zijn APPM/Tauw op basis van de uitgangspunten uit de notitie begonnen met de bijstelling van de planning en begroting. Dat lijkt tot meer doorlooptijd en kosten te leiden dan mogelijk gewenst. Afstemming met [REDACTED] en Dorpsraad hierover loopt. Mogelijk leidt dit alsnog tot bijstelling van een aantal uitgangspunten. Nadere info volgt uiteraard z.s.m.

- Notitie inzetten tussenstap d.d. 3 december 2016
- Aangepaste notitie Nedmobiel
- Gespreksverslagen klanteis-gesprekken (voor zover aan de orde in voorliggende memo)
- Schetsen verlegging Broekervaart

Hartelijke groet,

© 2006 The Authors  
Journal compilation © 2006 Blackwell Publishing Ltd

## Notitie

DATUM : 13 februari 2017

AAN : [redacted], [redacted], [redacted], [redacted] (Provincie NH)  
 [redacted], [redacted]  
 [redacted] (Dorpsraad BiW)  
 [redacted] (Gemeente Waterland)  
 [redacted] (Vervoerregio Amsterdam)

VAN : [redacted] (APPM)  
 [redacted] (Tauw)

BETREFT : Afspraken afronding tussenstap bij project '(Onder)doorgang Broek in Waterland'

In deze notitie zijn de afspraken vastgelegd die wij met elkaar hebben gemaakt bij de afronding van de zgn. tussenstap bij het project '(Onder)doorgang Broek in Waterland'. De afspraken in deze notitie zijn gebaseerd op de besprekingen over deze tussenstap op:

- 24 januari 2017: met Gemeente Waterland, Provincie, Dorpsraad en APPM/Tauw;
- 26 januari 2017: met Vervoerregio Amsterdam, Provincie en APPM/Tauw;
- 31 januari 2017: met Gemeente Waterland, Vervoerregio Amsterdam, Provincie, Dorpsraad en APPM/Tauw;

en natuurlijk de eerdere (klanteis)besprekingen met onder meer de Gemeente Edam-Volendam, de hulpdiensten, het hoogheemraadschap en diverse specialisten van de provincie Noord-Holland (zie ook paragraaf 1: aanleiding tussenstap).

Op basis van deze uitgangspunten zullen APPM/Tauw het plan van aanpak en de planning bijstellen en de impact daarvan op onze advieskosten in beeld brengen (aanpassing offerte). Wanneer hierover overeenstemming is kunnen we de werkzaamheden per direct voortzetten.

De uitgangspunten in deze memo zijn tot stand gekomen via ambtelijke afstemming met bovengenoemde stakeholders in de rol van cocreant danwel adviseur, zoals in de oorspronkelijke aanpak/offerte van APPM/Tauw beschreven is (participatieladder). Het memo dient vooral voor 'eigen gebruik' zodat helder is waarvan APPM/Tauw moeten uitgaan voor de verdere ontwerpuitwerking. De uitgangspunten worden nog niet per definitie (allemaal) bestuurlijk gedragen: in de vervolgfase zal daarom waar nodig bestuurlijke afstemming plaatsvinden (in elk geval met de gemeenteraad van Waterland). Voor de Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland zullen we een beknopte notitie opstellen om ze te informeren over de gemaakte afspraken en de herziene planning.

Let op: in deze notitie zijn alléén de klanteisen beschreven die aanleiding waren om een tussenstap in te lassen, overige klanteisen worden hier niet beschreven maar in het vervolgproces uiteraard wel meegenomen.

## 1. AANLEIDING TUSSENSTAP

In oktober 2016 is de combinatie APPM/Tauw in opdracht van de Provincie Noord-Holland en in nauwe samenwerking met de Dorpsraad Broek in Waterland gestart met de uitwerking van een onderdoorgang van de N247 door Broek in Waterland. De beoogde aanpak omvatte drie fasen:

1. Kennismaken en verkennen: het ophalen van wensen en eisen bij de uiteenlopende stakeholders;
2. Onderzoeken en ontwerpen: het uitwerken van het ontwerp op basis van de opgehaalde wensen en eisen en het verrichten van diverse onderzoeken;
3. Toetsen en vergelijken: het laten toetsen/accorderen van de ontwerpen door de bevoegde gezagen en het opstellen van een vergelijking van de drie onderdoorgang-varianten en de bovengrondse variant.

Tijdens de stakeholder-gesprekken van fase 1 bleek het volgende:

- De impact van met name de eisen van de (veiligheids- en kunstwerken-)specialisten van de provincie, het hoogheemraadschap en de hulpdiensten was dermate groot voor het oorspronkelijke ontwerp van de Dorpsraad, dat het zinvol was om te gaan kijken naar alternatieve oplossingen;
- De impact van de eis van het hoogheemraadschap omtrent de kanteldijk (zie onder 2b) leek dermate groot dat het zinvol leek ook een alternatieve oplossing (coupure) te onderzoeken;
- Er werden in de diverse overleggen sub-varianten geopperd die meerwaarde zou kunnen bieden (verlegging Broekervaart, grote verlegging Broekervaart, minimale verlegging Broekervaart), maar waarvan het niet bij voorbaat duidelijk was of die haalbaar was en daadwerkelijk toegevoegde waarde kon bieden;
- Er ontstond tijdens het overleg met de (veiligheids- en kunstwerken-)specialisten van de provincie veel discussie of de tunnelwet al dan niet van toepassing was. De wens was daarom Nedmobiel al in een vroeg stadium van het project advies te laten geven vóórdat de uitgangspunten omtrent lengte/breedte van de onderdoorgang vaststonden. De (aangepaste) adviesnotitie van Nedmobiel is op 21 december 2016 opgeleverd (zie bijlage);
- Door de (veiligheids- en kunstwerken-)specialisten van de provincie werd de eis gesteld dat onmogelijk gemaakt moet worden dat mensen bij de onderdoorgang-randen kunnen komen. Wegens de impact van die eis was de vraag of de eis aangepast kon worden ("voorkomen stenengooien, invallen etc") zodat minder ingrijpende oplossingen mogelijk zijn (zoals het afdichten met een rooster);
- Qua meerstrookse oplossing zou de (verschillende) impact van de 2x2 en 3x1 varianten aanleiding kunnen zijn om allebei de varianten te willen uitwerken en vergelijken op hun voors/tegens.

Bovenstaande punten vormden de aanleiding om een 'tussenstap' in te lassen:

- Eerst bestuderen hoe haalbaar de alternatieve oplossingen en subvarianten zijn en de vragen te beantwoorden omtrent o.a. tunnelwet, onmogelijk maken benaderen tunnelwand, en verschil meerstrookse varianten.
- En op basis daarvan gezamenlijk te beslissen (met opdrachtgever en Dorpsraad) welke (sub)varianten we in de vervolgfases verder gaan uitwerken. Immers: het uitwerken van alle varianten en subvarianten zou leiden tot onnodig veel ontwerpvarianties en daarmee onnodig veel kosten met zich meebrengen.

Begin december 2016 is in overleg met de Provincie Noord-Holland (opdrachtgever) en de Dorpsraad Broek in Waterland tot deze tussenstap besloten, op basis van het memo van 3 december 2016 waarin ook de aanpak van die tussenstap beschreven is (zie bijlage).

## 2. RESULTATEN TUSSENSTAP

Hieronder worden de belangrijkste klanteisen, overwegingen en ontwerpkeuzes uit de tussenstap toegelicht. Allereerst worden de belangrijkste te maken ontwerpkeuzes besproken. Dit zijn:

- a. Minimale breedte vanuit veiligheid;
- b. Toepassen kanteldijk of coupure vanuit waterveiligheid;
- c. Verlegging Broekervaart;
- d. Uit te werken meerstrookse variant(en).

Daarnaast worden er nog enkele punten besproken die invloed hebben op het ontwerp en nader uitgezocht moeten worden. Deze punten staan los van de te maken keuzes voor de varianten. Dit zijn:

- e. Waterhuishouding;
- f. Randen onderdoorgang;
- g. Verblijfskarakter dorpskern;
- h. Tunnelwet.

### Ad a: Veiligheid

Topeis (hulpdiensten en PNH):

Voor de onderdoorgang moet met betrekking tot verkeersveiligheid worden voldaan aan de tunnelwet\*.

Toelichting:

De onderdoorgang is feitelijk geen tunnel (conclusie Nedmobiel), maar als het gaat om de veiligheid mag er geen onderscheid worden gemaakt tussen een onderdoorgang en tunnel. Dit heeft met name te maken met de lengte van de bak: deze is circa 800 meter (en daardoor niet vergelijkbaar met andere -kortere- voorbeelden in provinciale wegen, zoals het Amstelaqueduct en de Waterwolfftunnel). Voor de veiligheid moet daarom de tunnelwet worden aangehouden.

Momenteel ontbreekt wetgeving voor open en half-open bakken. Het Rijk is daar momenteel mee bezig, waaruit zou kunnen volgen dat ook bij deze constructies voldaan moet worden aan de tunnelwetgeving.

Belangrijkste eisen van hulpdiensten en PNH (zie gespreksverslagen in bijlage voor nadere uitleg):

- Er is een fysieke rijbaanscheiding noodzakelijk tussen de rijrichtingen om het risico op frontale botsingen te minimaliseren.
- In de onderdoorgang dient voldoende breedte zijn om een gestrand voertuig te kunnen passeren.
- De tunnelwet geeft aan dat de breedte tussen de barriers minimaal 7 meter dient te bedragen. De tunnelwet is formeel niet van toepassing maar de breedte uit de tunnelwet is vanuit de hulpdiensten wel nodig voor bovengenoemde passeerruimte.
- Er dient een horizontale vluchtroute aanwezig te zijn in de onderdoorgang. Minimaal gescheiden door een barrier. Vanuit hulpdiensten voorkeur voor een vluchtgang (gescheiden met een muur), vanuit beheer voorkeur voor een vluchtpad (gescheiden met een barrier). Uitgangspunt is dat twee brancards elkaar kunnen passeren.
- Bij stilstaand verkeer moet de betreffende tunnelbuis automatisch worden afgesloten met matrixborden en slagbomen en verkeer omleiden.
- Bij storing aan camera's, aansturing of stroomstoring moet de constructie automatisch worden afgesloten. (Dat heeft consequenties voor het verkeer wat omgeleid zal moeten worden).

\* Overweging:

Door de bovengenoemde eisen van de hulpdiensten en PNH wordt de constructie dermate breed dat dit knelpunten geeft in het ontwerp. Zo kan de onderdoorgang niet worden uitgevoerd als open U-bak tussen de bestaande brug en het dorpsplein maar zijn er ook inpassingsproblemen zoals een mogelijke verlegging van de Broekervaart. Om die reden is een mogelijke versmalling van de constructie

voorgelegd aan de hulpdiensten en de veiligheidsspecialisten van de provincie. Temeer omdat recentelijk bij het Amstel-aquaduct is afgeweken van bovenstaande eisen en er dus vragen te verwachten zijn of dat hier ook mogelijk is. In overleg met de hulpdiensten en de opdrachtgever is daarom besproken om (ten behoeve van een volledige vergelijking) naast een ontwerpvariant die aan bovenstaande eisen voldoet óók een versmalde variant uit te werken conform de ontwerp-uitgangspunten van het Amstel-aquaduct (hoewel de constructie zoals hierboven aangegeven dus niet 1-op-1 vergeleken kan worden met het Amstel-aquaduct!). Zodat dus zowel de 'brede' als de 'versmalde' varianten op hun voors en tegens kunnen worden beoordeeld. De hulpdiensten hebben aangegeven akkoord te gaan met een uitwerking van een dergelijke smalle variant, mits het ontwerp (uiteraard) aan de wettelijke eisen voldoet. Desalniettemin heeft een versmalling nadrukkelijk niet de voorkeur van hulpdiensten en de provinciale veiligheidsspecialisten, omdat dan dus niet aan bovengenoemde eisen kan worden voldaan, waarbij met name het ontbreken van een fysieke rijbaanscheiding zwaar weegt.

Raakvlak met inrichting verblijfsgebied (punt g):

Als uitvalmogelijkheid moet het verkeer Broek in Waterland bovenlangs kunnen passeren. Het is verstandig om doorgaand verkeer dan al zo vroeg mogelijk om te leiden, zodat zo min mogelijk verkeer Broek in Waterland bovenlangs hoeft te passeren.

Raakvlak met coupure (punt b):

Een versmalde constructie vraagt aanvullende veiligheidsmaatregelen. Die zijn bij een oplossing met een coupure sowieso ook nodig: immers bij het dichtzetten van de onderdoorgang wegens hoog water zal de tunnel voor het verkeer moeten worden afgesloten.

Raakvlak met waterhuishouding (punt e):

De versmalde variant heeft een aanzienlijke versmalling van de huidige Broekervaart als gevolg. Het watersysteem van de Broekerveerpolder zal doorgerekend moeten worden op afvoercapaciteit en de watergang moet worden getoetst op doorvaarbaarheid (zie principeschets waarbij de gele lijnen de contour van de onderdoorgang weergeven).

Stakeholders: Provincie als objectbeheerder  
Hulpdiensten ivm veiligheid  
Gemeente vanuit inpassing en vergunningverlener  
HHNK als beheerder watergang  
Bewoners [ ] ivm ruimtebeslag  
Bewoners [ ] ivm ruimtebeslag  
Brandweer ivm ruimtebeslag (locatie kazerne)  
Dorpsraad ivm cocreatie

## AFSPRAKEN:

Voor de 2x1 varianten zowel een 'brede' als een versmalde variant uitwerken (zie tabel pagina 12).  
Daarmee kan het verschil in ruimtebeslag (en kosten) worden beoordeeld.

Voor de brede variant is het uitgangspunt:

- fysieke rijbaanscheiding middels muur;
- aparte passeerstroken voor hulpdiensten (7 meter tussen barriers);
- horizontale vluchtroutes aan de zijkanalen (als onderdeel van de constructie).

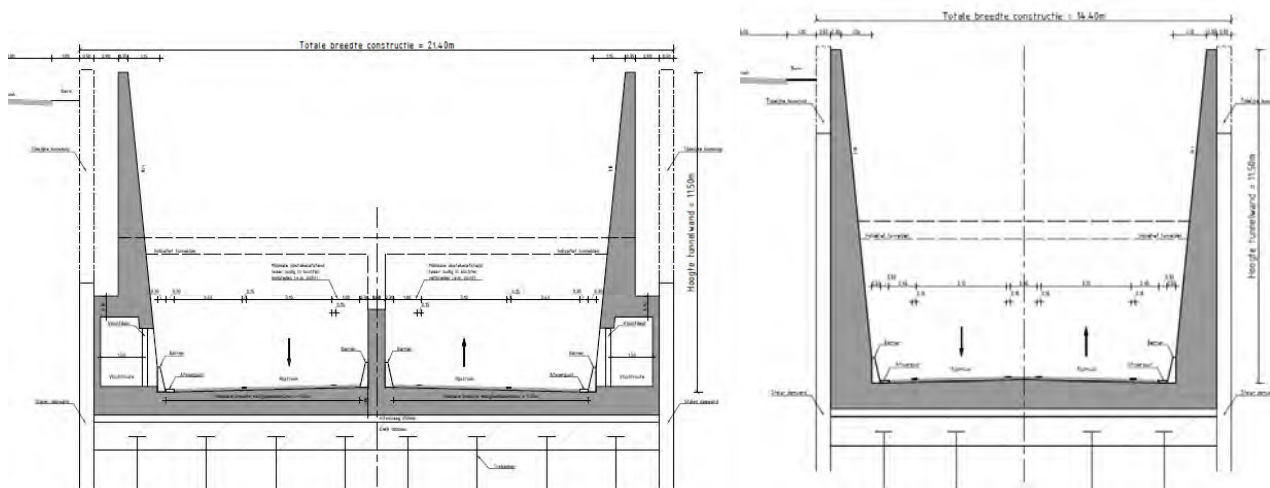
Voor de versmalde variant hanteren we de ontwerpuitgangspunten van het Amstel-aquaduct:

- geen fysieke rijbaanscheiding;
- geen aparte passeerstroken voor hulpdiensten;
- geen aparte vluchtweg (bij een incident wordt onderdoorgang afgesloten voor het verkeer en loopt men de onderdoorgang uit).

Overige uitgangspunten:

- APPM/Tauw zoeken naar optimalisaties om de constructie te versmallen. Optimalisaties nemen we echter alleen mee als deze een significante versmalling opleveren. Om de kans op latere tegenslagen bij de ontwerpdetailering te beperken gaan we in dit stadium niet op zoek naar de minimale grenzen (centimeters sparen).
- APPM/Tauw gaan na of Rijkswaterstaat al kan aangeven wat de nieuwe tunnelrichtlijnen zullen worden, zodat we hiermee eventueel rekening kunnen houden.

Dwarsdoorsneden enkelstrooks 50 km/uur (breedte bij 80 km/uur gelijk):



#### Ad b: Waterveiligheid

Topeis Hoogheemraadschap:

Er dient een vervangende kering aanwezig te zijn.

Toelichting:

Vanuit waterveiligheid moet de constructie tot kerende hoogte van de waterkering worden uitgevoerd (NAP -1,00m) om overstroming in de polder te voorkomen. Dit is circa 1,5 meter hoger dan het huidige kruispunt Eilandweg-N247.

Overweging:

Broek in Waterland Noord is aangewezen als beschermd dorpsgezicht. Het aanbrengen van de onderdoorgang moet ingepast worden in de omgeving zonder het dorpsgezicht te wijzigen. Een kanteldijk heeft landschappelijke impact, maar ligt fysiek wel buiten het beschermde deel. Eerder heeft de gemeente Waterland haar zorgen uitgesproken over de impact van de kanteldijk. Alternatief voor een kanteldijk is een coupure. Een coupure is een mechanisch sluitbare kering als vervanging van een fysieke dijk. Dit is echter tegen het beleid van het hoogheemraadschap en vergt dan ook een bestuurlijke beslissing. Het hoogheemraadschap heeft op 25 januari 2017 per e-mail aangegeven dat een coupure niet wenselijk wordt geacht maar wel bestuurlijk bespreekbaar is ("ja mits" is van toepassing). Ze geven aan dat het waarschijnlijk lastig is om de eventuele coupure technisch te laten voldoen aan alle veiligheidseisen zoals de faalkanseis (o.a. betrouwbaarheid sluiten). APPM en Tauw zullen bij het hoogheemraadschap nagaan of in deze fase al zo concreet mogelijk kan worden gemaakt wat de veiligheidseisen betekenen voor het ontwerp, de ruimtelijke impact en de kosten.

Het hoogheemraadschap heeft aangegeven dat een eventuele coupure, mits aantoonbaar wordt voldaan aan alle randvoorwaarden en eisen, kan worden meegenomen in de reguliere procedure van een watervergunning.



Tevens zal bij het hoogheemraadschap worden nagegaan in welke situaties een eventuele coupure zal worden gesloten, omdat dit van invloed is op de beschikbaarheid van de onderdoorgang voor het verkeer.

Belangrijkste eisen (zie gespreksverslagen in bijlage voor nadere uitleg):

- [HHNK] Constructie dient voldoende betrouwbaar en veilig te zijn. Sterke voorkeur om dit uit te voeren middels een kanteldijk. Het toepassen van een coupure in nieuwe constructies is tegen het beleid van het waterschap, afwijking van het beleid vergt een bestuurlijk besluit.
- [HHNK] In geval van een coupure dient deze automatisch te sluiten en in beheer te komen van de provincie.
- [Gemeente Waterland en landschappers Provincie] De constructie moet ingepast worden in de omgeving. De impact van een kanteldijk is mogelijk aanzienlijk en zal beoordeeld moeten worden. Kan aanleiding zijn een kanteldijk niet wenselijk te achten.
- [PNH + hulpdiensten] Geen automatisch sluitende objecten in constructie. Indien noodzakelijk dient de constructie te worden voorzien van veiligheidsvoorzieningen (camerabewaking, slagbomen en matrixborden) om gecontroleerd sluiten mogelijk te maken.
- [PNH + hulpdiensten] Bij storing aan camera's, aansturing of stroomstoring wordt de constructie automatisch afgesloten.
- [PNH] Bij analyse rekening houden met beheer en onderhoudskosten over de levensduur van de constructie.

Stakeholders:     HHNK als beheerder waterkering  
                         Provincie als objectbeheerder en vanuit landschappelijke inpassing  
                         Gemeente ivm aanpassing dorpsgezicht en toekomstig vergunningverlener  
                         Hulpdiensten ivm automatisch sluitend object in onderdoorgang  
                         Dorpsraad ivm cocreatie

**AFSPRAAK:** Zowel kanteldijk als coupure uitwerken in de vervolgfase (zie tabel pagina 12) om het verschil in ruimtebeslag te kunnen beoordelen.

#### **Ad c: Verlegging Broekervaart**

Als oplossing voor een kanteldijk of coupure is door specialisten van de provincie een variant voorgesteld waarbij de onderdoorgang alleen onder het dorpsplein door gaat en niet onder de Broekervaart en naastliggende waterkering door. Dit voorkomt dat de constructie de waterkering kruist en er een kanteldijk of coupure nodig is.

Er zijn verschillende verleggingsvarianten beschouwd (zie bijlage).

Uiteindelijk is geconcludeerd dat een verlegging (van Broekervaart en waterkering) niet wenselijk of zelfs mogelijk is:

- Een verlegging van de Broekervaart betekent ook verlegging van de dijk. HHNK heeft aangegeven het verleggen van de dijk een project op zich zou zijn. Diverse woningen zouden buitendijks komen i.p.v. binnendijks: de veiligheid voor alle bewoners zou moeten worden aangetoond.
- De gemeente Waterland heeft ambtelijk aangegeven geen voorstander te zijn van een dijkverlegging wegens de aanzienlijke landschappelijke impact. In de laag liggende polder moet dan immers aan beide zijde van de watergang een waterkering (dus aanzienlijke verhogingen op maaiveld) worden aangebracht.
- Bij de 'brede variant' (zie toelichting onder 2a) is de bak dermate breed dat een verlegging van de Broekervaart überhaupt geen optie is.

Stakeholders:     HHNK als beheerder waterkering  
                         Provincie als objectbeheerder  
                         Gemeente ivm aanpassing dorpsgezicht en vergunningverlener  
                         Dorpsraad ivm cocreatie

**AFSPRAAK:** Verlegging Broekervaart niet uitwerken om bovengenoemde redenen.

#### **Ad d: Meerstrookse variant**

Voor de meerstrookse variant dient besloten te worden of hier een 2x2 of 3x1 variant uitgewerkt moet worden. In het huidige ontwerp is uitgegaan van een 2x2 oplossing om de benodigde breedte in te kunnen schatten. Of dit ingericht wordt als 2x1 met aan beide zijden een busbaan of als volwaardige 2x2 oplossing maakt voor de constructieberekening niet uit.

##### **Breedte 2x2:**

Voor de 2x2 variant moet tussen de barriers een breedte worden aangehouden van 8,55 meter.  
*1,00 meter vrije zone + 3,10 meter rijstrook + 0,10m markering + 3,10m rijstrook + 1,25m vrije zone*  
Dit is 1,55 meter per richting extra ten opzichte van de 2x1 variant met 7 meter tussen de barriers. Voor de brede variant geeft dit een breedte tussen de wanden van 21,70 meter (tussen de wanden op rijbaanniveau) en voor de versmalde variant 18,30 meter.

##### **Breedte 3x1:**

Voor de 3x1 variant moet de wisselstrook aan beide zijden voorzien zijn van barriers. Om passeren van de hulpdiensten mogelijk te houden geldt voor de hoofdrijbaan een minimale breedte tussen de barriers van 7 meter en voor de wisselstrook een minimale breedte van 5,10 meter (3,10m rijstrook + 2x 1,00m obstakelafstand).

Voor de voorkeursvariant geeft dit een breedte tussen de wanden van 23,75 meter.

2x (1,00 vluchtpad + 0,60 barrier + 7,00 meter + 0,60 barrier) + 5,10m wisselstrook = 23,50 meter.  
De minimale oplossing bestaat uit 3 rijbanen van 5,10m met barriers. Dit is in totaal 17,10 meter.

	<b>2x2</b>	<b>3x1</b>
Brede variant	21,70	23,50
Versmalde variant	18,30	17,10 *

\* De minimumvariant bij 3x1 zal bij een gestrand voertuig geheel afgesloten moeten worden in de betreffende rijrichting. Bij de 2x2 variant is er meer ruimte tussen de barriers om elkaar te passeren en kan worden volstaan met een gedeeltelijke afsluiting. Deze afsluiting mag niet tot gevolg hebben dat het verkeer in de onderdoorgang tot stilstand komt.

##### **Overweging:**

De hulpdiensten (vooral Politie) zijn geen voorstander van een 3x1 oplossing. Voornamelijk omdat de veiligheid van de gebruikers in de middenbaan gewaarborgd moet zijn. Het moet niet nodig zijn bij een ongeval vanuit de wisselstrook de overige rijbanen te moeten oversteken om de vluchten.

De 3x1 variant heeft niet alleen invloed op de weginrichting in de onderdoorgang maar ook de aansluitingen vragen hierbij de nodige aandacht. Hierbij moet voorkomen worden dat het verkeer vanuit de verkeerde richting de wisselstrook op gaat (veiligheidsvoorziening). Het uitvoeren in tidal flow busbaan geeft extra kruisingen van de bussen vanaf de haltes naar de tidal-busbaan in het midden van de onderdoorgang.

Voordeel van een 3x1 oplossing is echter dat deze op maaiveldniveau eenvoudig doorgezet kan worden omdat daar al drie rijstroken aanwezig zijn; een 2x2 oplossing heeft op maaiveldniveau meer impact omdat daarbij extra asfalt nodig is, hetgeen gevoelig kan liggen. Lastig is nog wel de kruispunten met Kruisweg en Overlekergrauw aan te sluiten op een breder profiel.

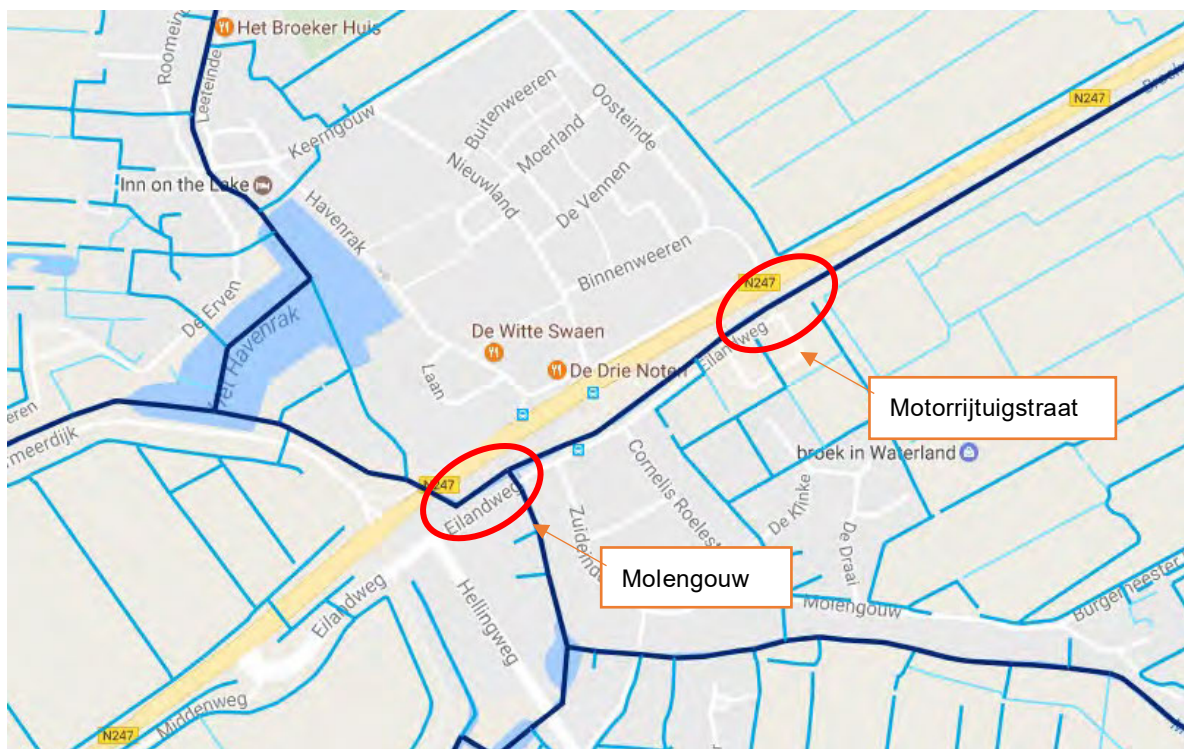
Stakeholders: Provincie als objectbeheerder  
Gemeente Waterland  
Gemeente Edam-Volendam  
Dorpsraad ivm cocreatie

#### AFSPRAAK:

- Zowel 2x2 als 3x1 uitwerken in de vervolgfases (zie tabel pagina 12) om een goed onderbouwde afweging te kunnen maken tussen de voors en tegens van de varianten.
- Ook voor de meerstrookse varianten kijken naar optimalisaties om te versmallen, cf. de uitgangspunten zoals genoemd onder a.

#### Ad e: Waterhuishouding

Een aandachtspunt in het ontwerp is dat de Broekervaart een belangrijke watergang is in de waterhuishouding van de polder. In onderstaande figuur zijn in donkerblauw de primaire watergangen weergegeven binnen het watersysteem. De Broekervaart is één van de primaire watergangen.



Het ontwerp van de onderdoorgang kan invloed hebben op de breedte van de Broekervaart. Hierbij moet het deel tussen het Havenrak en Molengouw worden beoordeeld (linker cirkel in figuur) en het deel van de Broekervaart ter hoogte van de Motorrijtuigstraat (rechter cirkel).

Het versmallen van de watergang kan opstuwing geven op een andere locatie in het systeem. Berekening van het gehele watersysteem zal moeten uitwijzen of een versmalling mogelijk is. Daarbij dient rekening

te worden gehouden met locaties van de huidige gemalen in Monnickendam en Amsterdam Noord. Versmalling van een watergang zal zoveel mogelijk beperkt moeten worden.

Ook de landschappelijke en cultuurhistorische impact van het omleggen en/of versmallen van een watergang moet worden meegenomen. Langs de bestaande Broekervaart ligt de oude trambaan die een cultuurhistorische waarde heeft en waarop de Vervoerregio, provincie en gemeente Waterland een wens hebben voor een snelfietspad.

Naast de doorstroom van het watersysteem zal ook beoordeeld moeten worden of de watergang voldoende breedte heeft voor de scheepvaartklasse. Momenteel is de vaarweg geschikt voor recreatievaart klasse DM, maar er zijn plannen om de vaarweg op te waarderen.

**AFSPRAAK:** De provincie heeft aangegeven vaarklasse BM12 voor het project als uitgangspunt te willen nemen. Impact daarvan (afmetingen) zullen we de komende tijd nagaan.

Als versmallen van de vaart ter hoogte van de Motorrijtuigstraat niet haalbaar blijkt, zullen alternatieve oplossingen moeten worden gezocht zoals bijvoorbeeld het verlengen van de onderdoorgang (open bak) tot buiten het dorp. Dat zal voor de meerstrookse variant vermoedelijk sowieso nodig zijn.

Stakeholders:     HHNK  
                         Provincie als vaarwegbeheerder  
                         Gemeente Waterland  
                         Dorpsraad ivm cocreatie  
                         Aanwonenden ivm ruimtegebruik

#### **Ad f: Randen onderdoorgang**

Vanuit de provincie is aangegeven dat het onmogelijk moet zijn om bij de randen van de onderdoorgang te kunnen komen. Dit vanuit de vrees dat moedwillig objecten in de onderdoorgang worden gooiën of mensen er in klimmen/vallen. Echter het echt onmogelijk maken dat mensen bij de randen kunnen komen heeft ingrijpende gevolgen: dan moeten er muren omheen of alsnog een dak op. Veiligheidsspecialisten van de provincie waren het er daarom mee eens de eis te herformuleren: het gaat er niet zozeer om dat mensen er niet kunnen kómen, maar dat de kans op vandalisme (dingen erin gooiën) of ongevallen (erin springen of vallen) wordt geminimaliseerd. Daarvoor zijn andersoortige oplossingen mogelijk, zoals het plaatsen van hekken of roosters. Een afscheiding moet uiteraard botsproof zijn.

Overweging:

De maatregelen moeten voldoende oplossen, maar hebben daarnaast bij voorkeur ook zo min mogelijk invloed op het dorpsgezicht en de omgeving. Het voorstel is om dergelijke maatregelen vooral te zoeken in de inrichting van het dorpsplein (minder bereikbaar maken met begroeiing of watergang).

Bij het uitwerken van de oplossing (in samenspraak met de stakeholders) wordt niet alleen naar veiligheid gekeken, maar ook naar ruimtelijke kwaliteit. De exacte inpassing van deze eis(en) is voor alle varianten gelijk. Hier hoeft op dit moment geen keuze te worden gemaakt.

Stakeholders:     Provincie als wegbeheerder  
                         Gemeente Waterland  
                         Dorpsraad ivm cocreatie

#### **Ad g: Verblijfskarakter dorpskern**

In de huidige situatie rijden er erg veel bussen door Broek in Waterland. Als al deze bussen ook in de nieuwe situatie bovenlangs zouden blijven rijden heeft dat grote (negatieve) invloed op het verblijfskarakter van de dorpskern. Dit terwijl juist het verbeteren van de leefbaarheid en het creëren van een verblijfsklimaat bovengronds aanleiding is geweest voor het initiëren van een plan voor een onderdoorgang. De dorpsraad is uit oogpunt van leefbaarheid voorstander van een 30 km-zone door de dorpskern en dorpsplein. Het beleid van de Vervoerregio Amsterdam en de gemeente Waterland is conform de CROW-richtlijnen dat bussen niet door 30km/u-zones rijden (in verband met rijtijdverlies, aanwezigheid van drempels en voorrang van rechts).

Een en ander is besproken met de vervoerregio Amsterdam. De vervoerregio heeft aangegeven mee te denken om een uitgangspunt te formuleren, waarbij een significant deel van de bussen via de onderdoorgang rijdt en bovenlangs alleen het aantal bussen dat nodig is om de reizigers van/naar Broek te bedienen (zie onder afspraken). Daarmee wordt het mogelijk om bovengronds daadwerkelijk een verblijfsklimaat te creëren én wordt het rijtijdverlies bovengronds (door het 30 km/uur rijden i.p.v. 50 km/uur) gecompenseerd door de versnelling van de bussen ondergronds. Eis van de vervoerregio blijft dat er géén drempels worden aangelegd.

De gemeente Waterland geeft aan dat eerder bestuurlijk is gesteld dat t.g.v. de discussie voor wel of niet een ondertunneling van Broek in Waterland er geen concessie gedaan kan/mag worden aan het openbaar vervoer in/voor Broek in Waterland. Deze discussie heeft ook plaatsgevonden in de gemeenteraad in 2015. Geconcludeerd werd dat alle buslijnen moeten blijven halteren in Broek in Waterland. Huidige werkhypothese is daarmee in strijd. Het is dus raadzaam hierover op korte termijn politieke afstemming te plegen binnen Waterland, om uit te leggen waarom vermindering van het aantal bussen én verlaging van de snelheid bovengronds (werkhypothese) in onze optiek noodzakelijk is om hier een verblijfsklimaat te kunnen realiseren.

De provinciale veiligheidsspecialisten hebben aangegeven dat het laten vervallen van drempels en voorrang (dus een compromisoplossing tussen 30 en 50-ontwerp) bespreekbaar is.

Tijdens de vervolgfase zullen APPM/Tauw voor de inrichting van het verblijfsgebied een ontwerpvoorstel doen, uiteraard in afstemming met de diverse stakeholders. Aandachtspunt hierbij is ook de hoeveelheid (lokaal) verkeer. Uitgangspunt is dat de dorpskern dusdanig wordt vormgegeven dat gebruik, weginrichting en rijsnelheid op elkaar zijn afgestemd.

Stakeholders:      Dorpsraad namens bewoners, willen een rustig dorp  
                            Gemeente Waterland i.v.m. aanzicht dorp, wensen m.b.t. OV en als toekomstig  
                            beheerder  
                            Vervoerregio Amsterdam en EBS wegens het OV  
                            Hulpdiensten vanwege doorgang

#### **AFSPRAAK:**

Voor de inrichting van het verblijfsgebied bovengronds uitgaan van:

- Reductie van het aantal bussen bovengronds: werkhypothese tijdens spits 8 R-netbussen per richting per uur, buiten spits en in avonden 4 bussen per uur. Dit is toereikend om de reizigers vanuit Broek te bedienen (inschatting gebruik halte Dorp: ca. 1500 in- en uitstappers samen op gemiddelde werkdag, 120 instappers in drukste uur). In een volgende concessieperiode (vanaf 2020) kunnen bij het opstellen van het programma van eisen voorwaarden worden gesteld aan het gebruik van de bovengrondse route. Reductie van het aantal bussen ligt vanzelfsprekend gevoelig bij de gemeente Waterland en de gebruikers. Hieraan zal de komende tijd de nodige aandacht worden besteed (bijeenkomst met de raad, aandachtspunt bij de ateliers en inloopbijeenkomsten).

- Bushaltes behouden op huidige plek (niet verplaatsen naar buiten kern).
- Inrichting haltes: geschikt voor 1 bus (niet 2), conform standardeisen R-net. Fietsvoorzieningen minimaal zoals huidig.
- Bussen moeten in geval van gesloten onderdoorgang wel bovenlangs kunnen.

#### **Ad h: Tunnelwet**

Op basis van de eerste ontwerpen heeft Nedmobiel een advies opgesteld over de tunnelwet en tunnelveiligheid. De conclusie van dit advies is dat de constructie zich niet gedraagt als tunnel en daarom ook niet als tunnel hoeft te worden uitgewerkt.

Door gewijzigde uitgangspunten met betrekking tot veiligheid (zie eerder deze memo) is de constructie aangepast en is het gesloten deel aanzienlijk langer geworden. De verwachting is dat de conclusie van Nedmobiel niet wijzigt.

Kanttekening: Er is een (klein) risico dat minister de constructie zal aanwijzen als tunnel. Dit zou dan consequenties hebben voor het ontwerp van de constructie.

#### **AFSPRAAK:**

APPM/Tauw zullen het ministerie benaderen om de ontwerpvarianten voor te leggen en met het verzoek om schriftelijk te bevestigen dat het ministerie de onderdoorgang (binnen de huidige wetgeving) niet als tunnel zal aanwijzen.

### **3. OVERIGE UITGANGSPUNTEN VOOR HET ONTWERP**

#### **Brug Cornelis Roelestraat**

Om de verkeersafwikkeling in het dorp (mogelijk) te verbeteren zodat er minder verkeer via de dorpskern hoeft, is de mogelijkheid van een nieuwe brug in het verlengde van de Cornelis Roelestraat besproken. Hiermee wordt ook in landschappelijk opzicht de verbinding tussen Noord en Zuid Broek benadrukt.

#### **AFSPRAAK:**

- Brug niet meenemen in het technisch ontwerp, wel indicatief meenemen in de begroting (als optie).
- In het beeldkwaliteitsplan en inrichtingsplan voor de dorpskern uitgaan van een variant mét brug (en dus minder verkeer door de kern) en een variant zonder brug (en dus meer lokaal verkeer).

#### **Landbouwverkeer**

Voor het verblijfsklimaat en de veiligheid in de dorpskern is het relevant of het landbouwverkeer bovenlangs rijdt of onderlangs via de onderdoorgang.

**AFSPRAAK:** Uitgangspunt voor de enkelstrookse varianten en de 2x2 variant is dat het landbouwverkeer via de onderdoorgang rijdt (uitgezonderd landbouwverkeer met lokale bestemming). Voor de 3x1 variant is het uitgangspunt voornamelijk dat het landbouwverkeer bovenlangs rijdt, om te voorkomen dat het doorgaand verkeer wordt opgehouden doordat auto's de landbouwvoertuigen niet kunnen passeren.

#### **Gevaarlijke stoffen**

Voor het verblijfsklimaat en de veiligheid in de dorpskern is het relevant of de voertuigen met gevaarlijke stoffen bovenlangs rijden of onderlangs via de onderdoorgang.

**AFSPRAAK:** Uitgangspunt is dat deze voertuigen via de onderdoorgang rijden. De veiligheidsspecialisten van de provincie hebben inmiddels aangegeven dat dit ook geldt voor voertuigen die gassen vervoeren die zwaarder zijn dan lucht.

## Ruimtelijke inpassing

**AFSPRAAK:** Het BKP voor de (gehele) N247 en de achterliggende provinciale landschapsvisie als uitgangspunt nemen voor het beeldkwaliteitplan en de inrichtingsplannen voor het dorp. Bij het BKP en de inrichtingsschetsen ook de tunnelmonden beschouwen.

### 4. RESUMÉ VARIANTEN

Op basis van het voorgaande is afgesproken in de vervolgfases de volgende varianten uit te werken:

	Subvariant kanteldijk	Subvariant coupure	Subvariant verlegging Broekervaart
50 km/uur 'breed'	Ja: Grootste ruimtebeslag bij 50 km/uur	Nee: Desgewenst af te leiden uit overige varianten	Nee (haalbaarheid onzeker en daarmee grote impact op planning)
50 km/uur 'versmald'	Nee: Desgewenst af te leiden uit overige varianten	Ja: Kleinste ruimtebeslag bij 50 km/uur	
80 km/uur 'breed'	Nee: Desgewenst af te leiden uit overige varianten	Ja: Kleinste ruimtebeslag bij 80 km/uur	
80 km/uur 'versmald'	Ja: Grootste ruimtebeslag bij 80 km/uur (langer dan 50)	Nee: Desgewenst af te leiden uit overige varianten	
Meerstrooks 2x2	Ja: Is de meest robuuste variant vanuit waterveiligheid en verkeersdoorstroming.	Nee: Desgewenst af te leiden uit overige varianten.	
Meerstrooks 3x1	Nee: Desgewenst af te leiden uit overige varianten	Ja: Hierbij uitgaan van scheiding d.m.v. barriers.	

Van bovenstaande 12 varianten werken we totaal dus 6 varianten uit (i.p.v. het oorspronkelijk overeengekomen aantal van 3 varianten).



## 5. UITGANGSPUNTEN VOOR PLANNING EN KOSTEN

Zoals aangegeven zullen APPM/Tauw op basis van de overeengekomen uitgangspunten de planning en offerte bijstellen. Hieronder zijn de overige afspraken beschreven die we gemaakt hebben voor zover ze relevant zijn voor de planning en/of de kosten:

- a. Extra opnemen in de planning: een ontwerppreview, afstemming hierover met de belangrijkste stakeholders (i.i.g. dorpsraad, gemeente Waterland, specialisten van de provincie, hulpdiensten) en ontwerpaanpassing naar aanleiding van de review, vóór het tweede atelier. Hier was in oorspronkelijke planning geen tijd voor. Nemen we nu wel op, om het risico te voorkomen dat we een ontwerp communiceren waarop we later worden teruggefloten.
- b. Waar mogelijk meer ruimte in de planning nemen (iets minder strak plannen). Hier was in de oorspronkelijke planning geen tijd voor. Is wel wenselijk wegens de lastig te plannen afspraken, de tijd die nodig is voor de beoordeling van documenten door de dorpsraad, et cetera.
- c. Wens: vóór de zomervakantie van 2017 opleveren.
- d. De ruimtelijke inpassing en de technische uitwerking parallel uitwerken. Er is gezien de bovengenoemde deadline geen tijd om eerst een ruimtelijk plan te maken en pas daarna de technische uitwerking te maken. Dit moet tegelijkertijd, waarbij uiteraard onderling afstemming-uitwisseling plaatsvindt.
- e. Afstemming (pré-advies) met de gemeentelijke welstandcommissie en de provinciale ARO-commissie opnemen in de planning: het concept-BKP voor de onderdoorgangvarianten aan de commissies presenteren. Hierbij gelijktijdig het BKP voor de bovengrondse variant presenteren (door de provincie). Dit mogelijk voorafgaand aan het tweede atelier doen; qua planning linken aan punt a. Welstand vergadert tweewekelijks, ARO vijf/zeswekelijks, wel vroegtijdig aankondigen.
- f. Voorafgaand aan fase 3 (definitieve schetsontwerpen en vergelijking) een ambtelijk beslismoment inbouwen om vast te stellen welke varianten het meest wenselijk en haalbaar worden geacht (vanuit klanteisen én kosten). Mogelijk heeft dan immers met de inzichten van dat moment een 50-variant met kanteldijk een grotere kans van slagen dan de 50-variant met een coupure, en is het dus wenselijk voor de definitieve schetsontwerpen en de variantenvergelijking uit te gaan van andere varianten dan nu afgesproken onder 4. Voor de offerte uitgaan van het ontwerpen en meenemen van 6 varianten in de vergelijking (ongeacht welke van de 12).
- g. Nog geen bestuurlijk besluit van het hoogheemraadschap vragen omtrent een coupure. Ambtelijke afstemming over de inhoudelijke voorwaarden volstaat; het hoogheemraadschap heeft aangegeven dat een coupure bestuurlijk bespreekbaar is.
- h. Een formeel besluit van het ministerie omtrent het (niet) aanwijzen als tunnel in principe niet bepalend laten zijn voor de planning en de te maken keuzes: uitgaan van géén tunnel. Mocht uit het ambtelijke overleg met het ministerie blijken dat de kans reeel is dat de onderdoorgang wél als tunnel wordt aangemerkt, dan tussentijds bepalen hoe hiermee om te gaan.
- i. Nedmobiel een bijgesteld advies laten geven voor álle (twaalf) varianten. Zodat hiermee een advies ligt o.b.v. de definitieve lengtes/breedtes van alle onderdoorgang-varianten, wat het meest helder is voor de vervolcommunicatie. Verwachting is overigens niet dat de inhoudelijke conclusie ('geen tunnel') verandert.
- j. Er zijn SOBEK-berekeningen nodig (eis HHNK) voor de waterdoorstroming/opstuwing. Met de opdrachtgever was besproken dat APPM/Tauw die in principe zouden gaan maken om zo sturing hebben op de planning en ook meer flexibiliteit (kunnen dan desgewenst ook ontwerpvarianties doorrekenen). Het hoogheemraadschap geeft nu aan dat het model verouderd is en vraagt ons het model te updaten. Dit achten we niet reëel qua kosten en niet wenselijk qua doorlooptijd. Afspraak: z.s.m. afstemmen met HHNK of berekeningen met het oude model kunnen worden gemaakt. Zoja: deze berekeningen opnemen in planning en offerte. Anders gezien de deadline de huidige breedte van de watergang in deze fase als uitgangspunt nemen en dus elders ontwerp-aanpassingen zoeken.



Bijlagen:

- Notitie inzetten tussenstap d.d. 3 december 2016
- Aangepaste notitie Nedmobiel
- Gespreksverslagen klanteis-gesprekken (voor zover aan de orde in voorliggende memo)
- Schetsen verlegging Broekervaart



**Onderwerp** Tunnelveiligheidsaspecten N247 Broek in Waterland, versie 2

**Aan** Goudappel / Tauw / APPM

**Van** NedMobiel, [redacted] en [redacted]

Contactpersoon: [redacted] (06-[redacted] / [redacted]@nedmobiel.com)

**Datum** 21-12-2016

## 1 Aanleiding en doel memo

De Provincie Noord-Holland onderzoekt hoe een betere bereikbaarheid, doorstroming en verkeersveiligheid op en rondom de provinciale wegen in de regio Waterland gerealiseerd kan worden. Voor het wegvak tussen 't Schouw en het kruispunt Bernardlaan is door de stuurgroep bereikbaarheid Waterland een variant gekozen: de 'maaiveldvariant', of 'bovengrondse variant'.

De dorpsraad van Broek in Waterland heeft in 2015 de provincie verzocht een eigen (ondergronds) alternatief in te mogen brengen in de besluitvorming. De provincie heeft hiermee ingestemd. Begin 2016 heeft de dorpsraad haar variant aangeleverd, maar onderdelen hiervan waren onvoldoende uitgewerkt waardoor de haalbaarheid van deze variant onvoldoende kon worden vastgesteld.

De provincie Noord-Holland heeft besloten om het voorstel van de dorpsraad verder uit te laten werken, waardoor de verschillende varianten kunnen worden vergeleken en een definitieve keuze kan worden gemaakt voor de te nemen maatregelen aan de N247 binnen Broek in Waterland. Het consortium van Goudappel, Tauw en APPM werkt de volgende alternatieven nader uit:

- 1) Variant 2x1, met 50km/h door de onderdoorgang;
- 2) Variant 2x1, met 80 km/h door de onderdoorgang;
- 3) Meerstrookse onderdoorgang
  - a) Variant 2x2, met 80 km/h door de onderdoorgang
  - b) Variant 3x1 (spitsstrook), met 80 km/h door de onderdoorgang

Goudappel, Tauw en APPM analyseren onder andere het benodigde ruimtegebruik en de inpassing in de huidige situatie/omgeving. Aangezien tunnelveiligheid en het wel/niet moeten voldoen aan de tunnelwetgeving van invloed kan zijn op onder andere de constructiebreedte, is advies op dit vlak gevraagd aan NedMobiel.

Voorliggende memo behandelt de belangrijkste aspecten die hierbij in ogenschouw genomen dienen te worden, en beantwoord enkele concreet gestelde vragen over dit onderwerp.

### 1.1 Omschrijving belangrijkste kenmerken onderdoorgang Broek in Waterland N247

De globale afmetingen van de constructie (zoals opgegeven door Goudappel, Tauw en APPM):

- Het betreft een onderdoorgang (open U-bak) met enkele gesloten delen (korter dan 250m);
- Het diepste punt van de onderdoorgang, ter plaatse van de kruising met de watergang, ligt circa 10m onder maaiveld met een wandhoogte van circa 11 meter;
- De lengte van de onderdoorgang is afhankelijk van de gekozen rijsnelheid 650 tot 850 meter;
- Er lopen nog gesprekken met HHNK over het toepassen van een kanteldijk omdat het kunstwerk een waterkering kruist. Mogelijk moet de open toerit nog 150m langer worden;
- Lengte gesloten delen; "dorpsplein" = 120m; "aquaduct"=35m en kruising lokaal verkeer = 50m.

## 2 Van toepassing zijnde wet- en regelgeving

Regelgeving aangaande tunnelveiligheid is geborgd in een aantal wetten. Onderstaand is een korte analyse toegevoegd van welke wetgeving van toepassing is voor de N247, onderdoorgang Broek in Waterland<sup>1</sup>.

### 2.1 Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels (Warvw)

De Warvw is de nationale vertaling van Richtlijn nr. 2004/54/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 29 april 2004 inzake minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet (PbEU L 167, gerectificeerd bij PbEU L 201).

Belangrijkste onderdelen van de wet zijn een eenduidige veiligheidsnorm, een gestandaardiseerde minimale uitrusting en de definitie van rollen en verantwoordelijkheden rondom tunnelveiligheid. Zie voor de volledige tekst van deze wet: <http://wetten.overheid.nl/BWBR0019516/2015-07-01>.

Artikel 2, lid 1 van de Warvw stelt: *“Deze wet is van toepassing op tunnels, langer dan 250 meter. De lengte van de tunnel wordt bepaald door het langst omsloten gedeelte.”*

Het langst omsloten gedeelte in de onderdoorgang Broek in Waterland van de N247 is 120m; hiermee is de Warvw niet van toepassing op de onderdoorgang.

Volgens Artikel 2, lid 2 van de Warvw kan *“Bij besluit van Onze Minister [...] het bepaalde bij of krachtens deze wet of het bepaalde ten aanzien van de veiligheid van tunnels bij of krachtens de Woningwet uit het oogpunt van veiligheid geheel of gedeeltelijk van toepassing worden verklaard op met een tunnel vergelijkbare bouwwerken boven of bij een weg [...]”*

Kortweg zegt dit Lid dat de Minister de Warvw ook geheel of gedeeltelijk van toepassing kan verklaren op tunnels korter dan 250m, of andere bouwwerken. De Warvw of delen ervan zijn op moment van schrijven van deze memo niet door de Minister van toepassing verklaard op de onderdoorgang Broek in Waterland van de N247.

Wij achten de kans klein dat dit in de toekomst alsnog gaat gebeuren: er zijn er geen zaken die het aannemelijk maken dat er vanuit het oogpunt van veiligheid aanvullende eisen worden gesteld en bovendien is er op dit moment geen enkele tunnel korter dan 250 meter en geen enkel ander bouwwerk aangewezen conform dit artikel.

### 2.2 Regeling aanvullende regels veiligheid wegtunnels (Rarvw)

Dit betreft de Regeling (nadere uitwerking) bij de Warvw. Omdat de Warvw niet van toepassing is op de onderdoorgang Broek in Waterland N247, is de Rarvw dat evenmin.

### 2.3 Woningwet / Bouwbesluit

Voor een verdiepte ligging gelden technische voorschriften uit het Bouwbesluit 2012. Het Bouwbesluit is hiermee het belangrijkste kader voor de veiligheidsmaatregelen inzake de onderdoorgang Broek in Waterland N247. De onderdoorgang Broek in Waterland N247 valt onder de zogenaamde functie ‘bouwwerk geen gebouw zijnde’ en de subfunctie ‘ander bouwwerk geen gebouw zijnde’.

Het Bouwbesluit 2012 bevat voorschriften over het (ver)bouwen en slopen van bouwwerken, over de staat en het gebruik van bestaande bouwwerken, en over de veiligheid tijdens het bouwen en slopen.

Zie voor het volledige Bouwbesluit 2012: <http://www.bouwbesluitonline.nl/>.

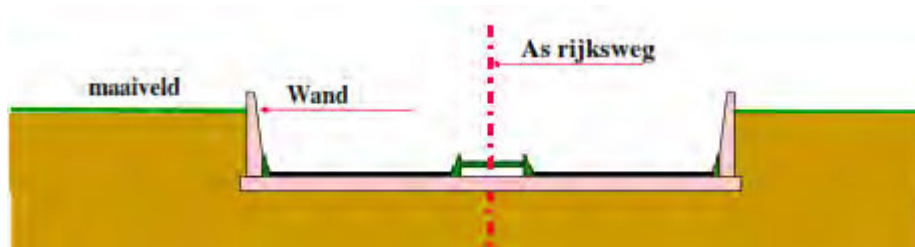
---

<sup>1</sup> NB hierbij hebben wij ons uitsluitend gericht op specifieke veiligheidswetgeving aangaande tunnels en vergelijkbare objecten. Overige wet- en regelgeving en richtlijnen die van toepassing (kunnen) zijn op het project (ROA, RONA, CROW, ARBO, etc. ) zijn buiten beschouwing gelaten.

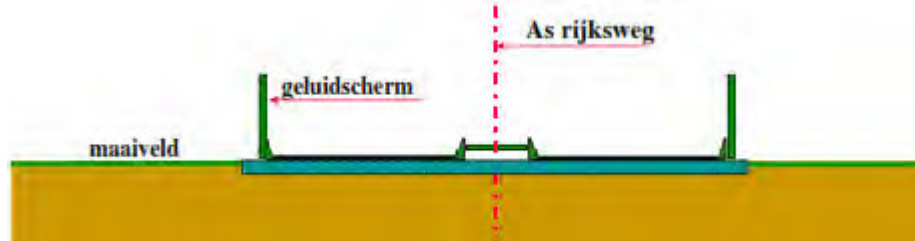
## 2.4 Overige wet- en regelgeving

Naast reeds behandelde wetgeving verwijzen wij naar onderstaande richtlijnen:

- Richtlijnen geluidbeperkende constructies langs wegen: GCW-2012. Omdat geluidwerende constructies in vorm en gedrag, met name als ze aan beide zijden van de weg geplaatst zijn, lijken op een open bak, kunnen veiligheidsrichtlijnen van deze constructies (bijvoorbeeld vluchtdeurafstand van 400m h.o.h.) gebruikt worden als leidraad voor een open bak constructie.
- Veiligheidsrichtlijn Deel C (VRC) van het steunpunt Tunnelveiligheid van Rijkswaterstaat, gedeelten die gaan over 'Zijwaarts gesloten constructie', zie onderstaande figuur 1 en 2. NB dit betreft met name richtlijnen voor constructies in beheer bij het Rijk, en is hiermee niet dwingend van toepassing voor de onderdoorgang Broek in Waterland N247. Omdat ook beheerders van niet Rijks-infrastructuur vaak gebruik maken van de VRC richtlijnen, staat deze hier toch genoemd.



Figuur 1: voorbeeld 1 'Zijwaarts gesloten constructie'



Figuur 2: voorbeeld 2 'Zijwaarts gesloten constructie'

Rijkswaterstaat werkt op dit moment aan een standaard voor verdiepte liggingen, maar deze is nog niet gereed.

### 3 Veiligheidsaspecten

De onderdoorgang Broek in Waterland N247 dient, hoewel de Warvw niet van toepassing is, rekening te houden met veiligheidsaspecten. Wij behandelen in dit hoofdstuk hiertoe:

- Vluchtdeuren
- Vluchtpad
- Calamiteitendoorsteek / -toegang
- Blusvoorzieningen

#### 3.1 Vluchtdeuren / vluchtpad

In het bouwbesluit worden geen eisen gesteld aan de locatie en/of afstand tot vluchttrappen.

De GCW-2012 stelt in artikel 3.2 (Vluchtdeuren en vluchtwegen) dat “*weggebruikers [moeten] in geval van een calamiteit de weg kunnen verlaten dan wel buiten de weg bereikt kunnen worden door hulpverlening*” en dat “*voor elk project in overleg met de lokale hulpdiensten [moet] afzonderlijk worden vastgesteld in welke mate er vlucht- en/of servicedeuren moeten worden aangebracht, omdat de noodzaak hiertoe sterk afhankelijk is van de lokale situatie*”.

De GCW-2012 stelt verder dat “*doorgangen op een onderlinge afstand van maximaal 400m [moeten] worden aangebracht*”.

Conform de VRC 11.2 lid 6 dient in een ‘gedeeltelijk gesloten constructie’ (zie figuur 3) de afstand tussen uitgangen niet groter te zijn dan 400m’. Echter is conform VRC 2.2.4 sprake van een ‘zijwaarts gesloten constructie’ (zie figuur 1 en 2), waardoor dit lid niet van toepassing is.



Figuur 3: voorbeelden van een ‘Gedeeltelijk gesloten constructie’

Wij adviseren in deze om in afstemming met de lokale hulpdiensten te bepalen of en in welke mate vluchtdeuren noodzakelijk zijn.

#### 3.2 Vluchtpad

De wetgeving (bouwbesluit) geeft geen uitsluitel of een vluchtpad in een verdiepte ligging noodzakelijk is. Conform de VRC dient er een vluchtpad met barrier te worden toegepast indien er geen vluchtstrook aanwezig is.

Voor de onderdoorgang Broek in Waterland N247 is een vluchtpad dus niet verplicht. Wij adviseren echter om dit onderwerp mee te nemen in de eerder geadviseerde afstemming met de lokale hulpdiensten inzake de vluchtdeuren.

#### 3.3 Calamiteitendoorsteek/toegang

In het bouwbesluit Artikel 2.119. staat benoemd dat een te bouwen bouwwerk zodanig te bereiken is dat hulpverlening binnen redelijke tijd personen kan redden en brand kan bestrijden.

Wij hebben op dit moment onvoldoende inhoudelijke informatie om te beoordelen of dit het geval is bij de onderdoorgang Broek in Waterland N247. We adviseren om dit te analyseren en de resultaten van deze analyse te bespreken met de hulpdiensten.



### 3.4 Blusvoorzieningen

Conform het bouwbesluit Artikel 6.30 dient een bouwwerk een toereikende bluswatervoorziening te hebben. Dit geldt niet indien de aard, ligging of het gebruik van het bouwwerk dat naar het oordeel van het bevoegd gezag niet vereist.

Wij adviseren om hierover in overleg te treden met de hulpdiensten en het bevoegd gezag.

#### 4 Specifieke vragen

Goudappel, Tauw en APPM hebben enkele specifieke vragen aangaande tunnelveiligheid gesteld. Deze worden in dit hoofdstuk beantwoord.

##### 4.1 Is de tunnelwetgeving van toepassing?

VRAAG: De gesloten delen zijn kleiner dan 250m, maar het bouwbesluit geeft aan 'als het zich als tunnel gedraagt moet je het als tunnel behandelen'. Moet de constructie door de lengte van de U-bak voldoen aan deze richtlijnen, of delen daarvan? Ik kan me voorstellen dat de eisen aan mechanische ventilatie niet van toepassing zijn, maar eisen aan vluchtwegen bijvoorbeeld wel.

##### Antwoord:

De tunnelwetgeving (Warvw) is niet van toepassing, zie ook paragraaf 3.1.1 van deze memo. De constructie gedraagt zich ook niet als een tunnel, omdat rook en hitte –gegeven de geringe lengtes van de overspanningen- ‘vrij’ weg kunnen. De lengte van de U-bak heeft geen invloed op het al dan niet van toepassing zijn van de Warvw. . Eisen aangaande vluchten en overige eisen aangaande de veiligheid zijn opgenomen in het Bouwbesluit 2012; zie ook hoofdstuk 2 en 3 van deze memo.

##### 4.2 Eisen open ruimte tussen gesloten delen

VRAAG: De gesloten delen zijn allen korter dan 250 meter. Worden hierbij ook eisen gesteld aan de open ruimte tussen de gesloten delen?

##### Antwoord:

De open ruimte tussen de gesloten delen lijkt van voldoende lengte om het gedrag van rook en hitte onder de gesloten delen niet te beïnvloeden. Hierdoor is de kans dat de onderdoorgang Broek in Waterland N247 als tunnel wordt aangewezen zeer klein. Overige eisen aan de open bak zijn beschreven in het Bouwbesluit en enkele richtlijnen; zie paragrafen 3.1.3 en 3.1.4 van deze memo.

##### 4.3 Breedte van de bak

VRAAG: Gezien de lengte van de U-bak hebben we ervoor gekozen de constructie voldoende breed te maken dat in geval van nood 3 voertuigen langs elkaar op kunnen. Is dit voldoende of is er meer ruimte nodig?

##### Antwoord:

Zoals beschreven in paragraaf 4.1.3 van deze memo staat in Artikel 2.119 van het Bouwbesluit dat een te bouwen bouwwerk zodanig te bereiken is dat hulpverlening binnen redelijke tijd personen kan redden en brand kan bestrijden. Hierbij dient rekening gehouden te worden met filevorming als gevolg van een incident.

Gegeven een rijbaan met 2 rijstroken, is het dus voldoende om een breedte te kiezen waarbij 3 voertuigen (vrachtwagens) langs elkaar kunnen rijden.

Een kwantitatieve norm is te vinden in Artikel 5.58 van de Regeling Bouwbesluit. Hier staat: *“Een te bouwen [...]buis [...] heeft, voor een doelmatige doorgang voor wegvoertuigen, een vloer<sup>2</sup> met een breedte van ten minste 7 m [...]”*. Hoewel dit artikel geldt voor tunnelbuizen van een bepaalde lengte, geeft de aangegeven minimumbreedte een indicatie voor het kunnen passeren van hulpdienstvoertuigen in de onderdoorgang Broek in Waterland N247. Immers, in de nota van toelichting van het Bouwbesluit staat: *“Bij een incident in een wegtunnel is het noodzakelijk dat*

---

<sup>2</sup> Met “vloer” wordt hier overigens niet de breedte van de rijbaan bedoeld, maar de breedte van de constructieve tunnelvloer: “de rijbaanvloer is het voor de rijbaan bestemde gedeelte van de vloer van een wegtunnel” (Regeling Bouwbesluit, art. 1.1).

*hulpverleningsvoertuigen een vrachtwagen met een hulpverleningsvoertuig kunnen passeren. De in artikel 5.58 vastgelegde minimum afmetingen van een wegtunnelbuis waarborgen dat daarvoor voldoende ruimte is.” Hierbij is natuurlijk wel als uitgangspunt genomen dat er buis het verkeer in 1 richting rijdt; of deze maat ook voldoende is bij tegenverkeer valt niet uit het Bouwbesluit op te maken.*

Vanuit deze eisen uit het Bouwbesluit kan onderstaande tabel opgesteld worden voor de ontwerpen van de onderdoorgang Broek in Waterland N247:

Variant	Ontworpen vloerbreedte	Benodigde vloerbreedte	Voldoet (opmerkingen)
50 km/h 2x1	11,10m	7m	Ja (NB 7m is gevalideerd voor eenrichtingsverkeer, ook geldig voor tweerichtingsverkeer?)
80 km/h 2x1	11,10m	7m	
80 km/h 2x2	8.95m	7m	Ja
80 km/h 1x3	Niet bekend	Niet uit BB art 5.58 af te leiden	

Tabel 1

#### 4.4 Tegengesteld verkeer

VRAAG: Moeten tegengesteld verkeer in een tunnel altijd worden gescheiden door een barri r of tussenwand, of is dat alleen bij een offici le tunnel?

Antwoord:

Deze vraag is niet relevant, daar de onderdoorgang Broek in Waterland N247 geen tunnel is. Overigens zegt het Bouwbesluit Artikel 6.45 (Verkeerstechnische aspecten tunnelbuis), lid 2, 3 en 4:

2. In een wegtunnelbuis is geen tweerichtingsverkeer toegestaan.
3. In afwijking van het tweede lid is tweerichtingsverkeer toegestaan indien is aangetoond dat eenrichtingsverkeer in verband met fysieke, geografische of verkeerstechnische omstandigheden niet mogelijk is en het tweerichtingsverkeer met voldoende veiligheidswaarborgen is omgeven.
4. Bij toepassing van het in het derde lid bedoelde tweerichtingsverkeer, is de wegtunnelbuis in ieder geval voorzien van een systeem voor permanent toezicht en een systeem voor de afsluiting van rijstroken en is de toegestane maximumsnelheid ten hoogste 70 km per uur.

#### 4.5 Rijbaanscheiding

VRAAG: De 2x1 varianten zijn ontworpen zonder rijbaanscheiding. De 2x2 variant is met rijbaanscheiding, vanwege overspanning van het dek. Moeten toeritten worden voorzien van rijbaanscheiding? Ditzelfde geldt voor de 3x1, moet deze altijd worden voorzien van rijbaanscheiding?

Antwoord:

Vanuit de tunnelveiligheidswetgeving zijn hier geen voorschriften of beperkingen voor bekend. Echter:

- Het ligt niet binnen onze expertise om te beoordelen of rijbaanscheiding in de 2x1 varianten van de onderdoorgang Broek in Waterland N247 verplicht zijn;
- De rijbaanscheiding in de 2x2 variant is niet verplicht vanwege de overspanning van het dek, maar zou dat vanuit andere overwegingen wel kunnen zijn;
- Wij adviseren om toeritten dezelfde layout te geven als de bak ervoor/erna;
- Wij adviseren om de 3x1 variant te voorzien van rijbaanscheiding.\

#### 4.6 Afscherming open bak

VRAAG: Wordt door het plaatsen van een roostervloer boven de bak (om invallen en voorwerpen ingooien tegen te gaan), de bak als gesloten deel gezien en heeft dit daardoor invloed op het wel/niet voldoen aan de tunnelwet?

Antwoord:

Het rooster wordt niet als gesloten deel gezien. Rook, vervuilde lucht en hitte kunnen vrij ontsnappen.



## 5 Conclusie

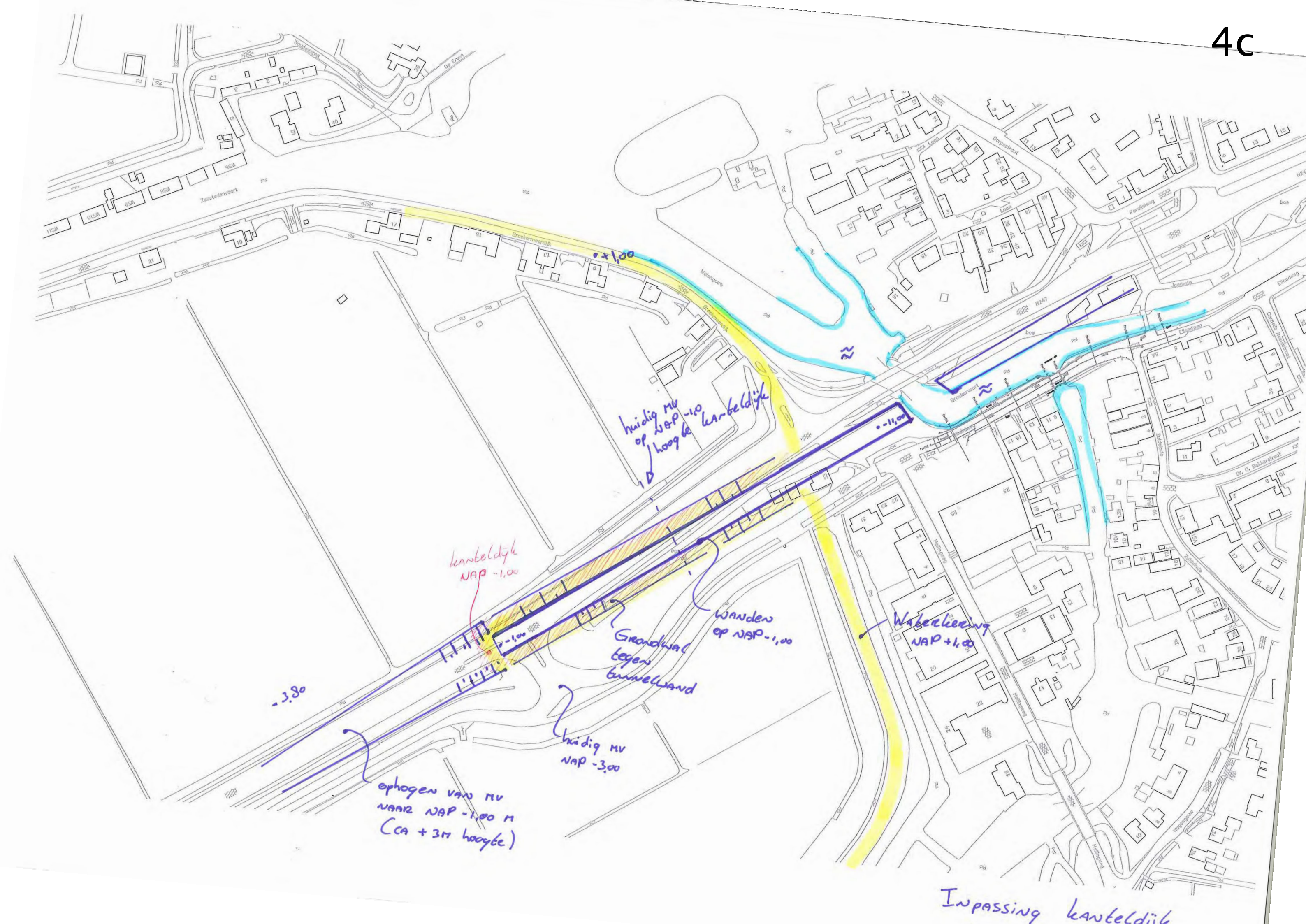
Het belangrijkste wettelijk kader voor de veiligheidsvoorzieningen in de onderdoorgang Broek in Waterland N247 is het Bouwbesluit 2012. Specifieke tunnelveiligheidswetgeving (Warvw, Rarvw) is niet van toepassing.

Rijkswaterstaat werkt daarnaast aan een standaard voor verdiepte liggingen, maar deze is nog niet gereed (en zal waarschijnlijk uitsluitend van toepassing worden verklaard op verdiepte liggingen in Rijkswegen. In afwachting hiervan kunnen de GCW-2012 en de VRC als richtlijn gebruikt worden:

- Richtlijnen geluidbeperkende constructies langs wegen: GCW-2012.
- Veiligheidsrichtlijn Deel C (VRC) van het steunpunt Tunnelveiligheid van Rijkswaterstaat, gedeelten die gaan over 'Zijwaarts gesloten constructie'.

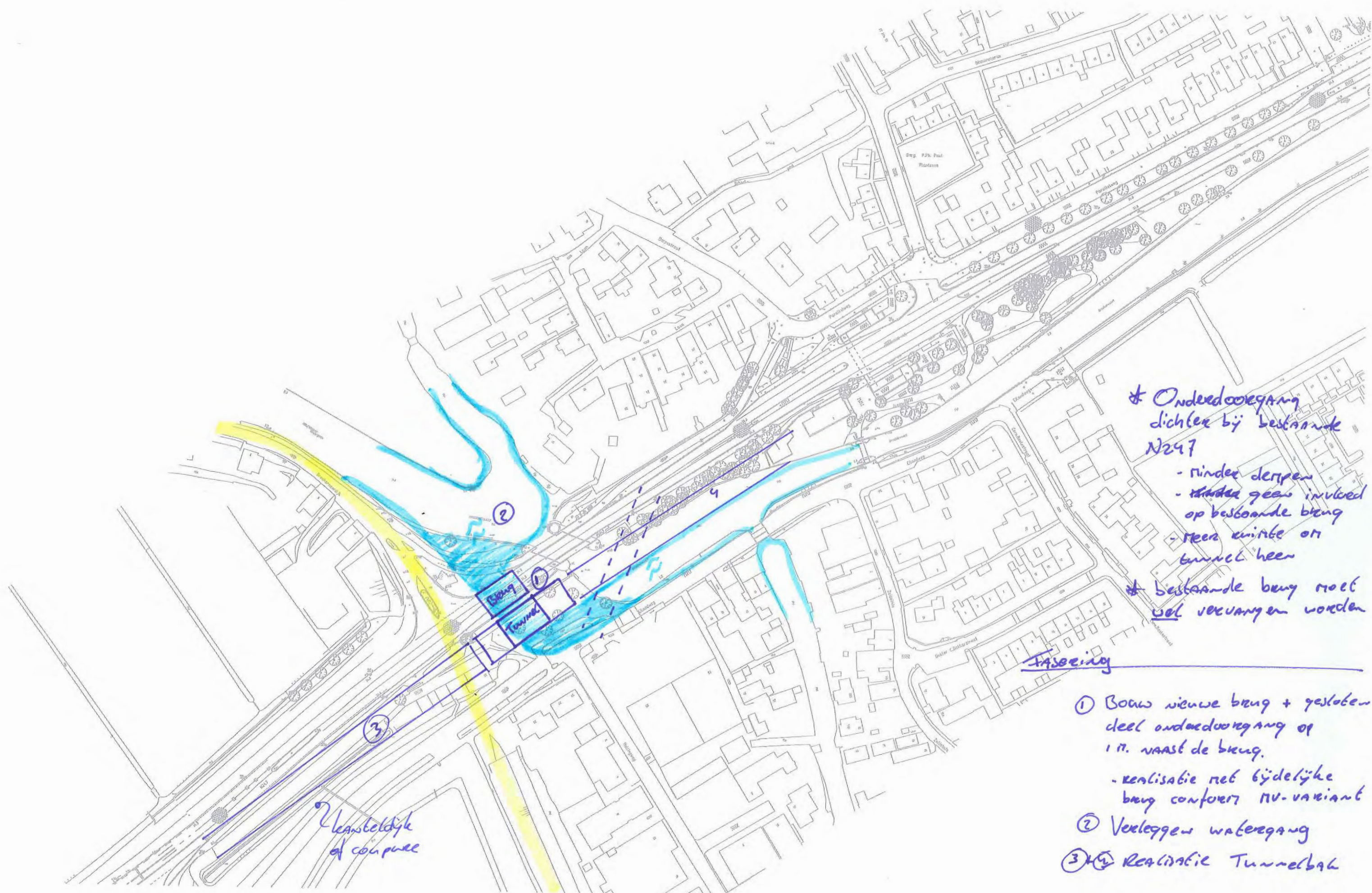
Voor de belangrijkste veiligheidsvoorzieningen (Vluchtdeuren, Vluchtpad, Calamiteitendoorsteek / -toegang en Blusvoorzieningen) geldt dat e.e.a. niet voor de onderdoorgang Broek in Waterland N247 eenduidig in wet- en regelgeving is vastgelegd, en dat deze voorzieningen in overleg met de Veiligheidsregio en het Bevoegd gezag afgestemd dienen te worden.





Inpassing kanteldijk





\* Onderdoorgang  
dichter bij bestaande  
N247

- minder diepte
- ~~steden~~ geen invloed  
op bestaande brug
- meer ruimte om  
tunnel heen

\* bestaande brug moet  
wel vervangen worden

### fasering

- 1 Bouw nieuwe brug + gestoken  
deel onderdoorgang op  
1 m. naast de brug.  
- realisatie met tijdelijke  
brug conform nu-variant
- 2 Verleggen watergang
- 3 ~~4~~ Realisatie Tunnelbak

2 kanstedijk  
of comp. p. r. e.



## Notitie

DATUM : 3 december 2016

AAN : [redacted], [redacted], [redacted] (Provincie Noord-Holland)

[redacted], [redacted], [redacted]

[redacted] (Dorpsraad BiW)

VAN : [redacted] (APPM)

[redacted] (Tauw)

BETREFT : Tussenstap bij project '(Onder)doorgang Broek in Waterland'

### Aanleiding

Voor het project (Onder)doorgang Broek in Waterland zijn de laatste tijd diverse stakeholder-gesprekken gevoerd om wensen en eisen te verzamelen voor het ontwerp. De uitkomsten van enkele gesprekken van de afgelopen week gaven aanleiding om even een korte pas op de plaats te maken. Hieronder een nadere toelichting en voorstel.

### Gesprekken

Uitkomsten gesprek met HHNK (zie verslag):

- Hieruit volgen 2 sub-varianten: coupure of kanteldijk. Eerste is tegen beleid HHNK. Tweede heeft grote landschappelijke impact omdat deze volgens HHNK op kerende hoogte uitgevoerd moet worden (ca. NAP -1,00m ten opzichte van maaiveld ca. NAP -3,80m).
- Een andere complicatie is opstuwing; we moeten aantonen dat deze (wegens versmalling beperkt blijft). Als dat niet zo is, is een andere oplossing nodig.

Gesprek gemeente Waterland (verslag volgt):

- De gemeente is waarschijnlijk niet blij als er grote nieuwe dijken in het landschap komen (dat zou de consequentie zijn van een kanteldijk op kerende hoogte).

Gesprek interne specialisten Provincie NH (verslag volgt).

- Veel verschillende inzichten m.b.t. wel/niet tunnelwetgeving van toepassing. Afgesproken dat we nu eerst advies van Nedmobiel vragen en op basis daarvan met elkaar vaststellen waarvan we uitgaan (wel/niet tunnelwetgeving van toepassing).
- Veel discussie over risico van 'in open delen' van de onderdoorgang vallen of vandalisme (stenengooiers etc). Eis werd gesteld dat 'onmogelijk' gemaakt moet worden dat men bij de onderdoorgang-randen kan komen. Echt onmogelijk maken kan -buiten dichtmaken- alleen met muren/hekwerken wat vanuit landschappelijke inpassing niet aantrekkelijk is. *Naschrift: wellicht is de eis te versoepelen naar dat 'de kans wordt geminimaliseerd' (en dan kun je ook denken aan oplossingen als netten over de open delen).*

Aandachtspunt is dat men wel uit de onderdoorgang moet kunnen komen, bijv. via vluchttrappen langs de bak naar maaiveld, enkel van binnenuit te openen.

- Er werd een nieuwe (sub)variant geopperd: 'Verlegging Broekervaart' om te voorkomen dat de weg onder de watergang door moet.
- Er kwamen overall veel reacties op de eerste schetsen van de ruimtelijke impact.
- Verzoek om diverse beleidsmedewerkers alsnog te betrekken.

Gesprek Edam-Volendam (zie verslag):

- Wil 2x2 of eventueel 3x1. Zou aanleiding kunnen zijn om beide varianten onderling te willen kunnen vergelijken op hun voors/tegens.

### **Welke varianten**

Daarmee zijn er teveel openstaande vragen gerezen om deze week te kunnen gaan ontwerpen (wat de planning was). Want wat werken we dan uit?

- Kanteldijk en/of coupure? Lijkt verstandig ze allebei (enigszins) uit te werken, omdat HHNK en Gemeente onderbouwing nodig hebben om te bepalen of ze wel/niet akkoord kunnen gaan.
- En doen we dat dan voor alle onderdoorgang-varianten of bijvoorbeeld alleen voor de 80 km/u en meerstrookse varianten (omdat dorpsraad-variant uitging van een kanteldijk)?
- Tunnelwet of niet? Noodzakelijk uitgangspunt met elkaar vast te stellen (en daarmee de consequenties voor het ontwerp).
- Hoe gaan we om met de eis 'voorkomen dat men bij onderdoorgang kan komen'? Mogelijk is het bespreekbaar om eis te nuanceren naar 'kans zo klein mogelijk maken'? Dan zijn er namelijk andere (minder ingrijpende) oplossingen mogelijk (bijv. met netten).
- Welke meerstrookse variant: 2x2 en/of 3x1? Mogelijk verstandig om deze beide uit te werken en te vergelijken wegens de verschillende ruimtelijke impact (wellicht alleen dwarsprofiel uitwerken om de breedte te bepalen).
- Wel/niet kijken naar optie verlegging Broekervaart? En voor welke onderdoorgang-varianten?

### **Afstemming concept-ontwerpen**

Ook bleken de specialisten (nu al) zoveel van de ontwerpen te vinden, dat we een risico voorzien tav het volgende atelier waar we de (concept) ontwerpen wilden presenteren. De review kan immers nog tot fikse discussies en evt. wijzigingen leiden, waarover we het bij voorkeur eerst eens zijn (met toetsers, OG én Dorpsraad) voordat we naar buiten treden met tekeningen in een atelier. Het zou immers knullig zijn als we na het atelier alsnog met wijzigingen zouden komen vanuit de "eigen" toetsers van de provincie.

### **Tussenstap**

Gezien de afspraak om in week 48 met de ontwerpen te starten, hebben we bovenstaande kort aan de opdrachtgever ( ) voorgelegd. Afgesproken om:

- Even een sub-stap in te lassen: eerst diverse vragen te (laten) beantwoorden en op basis daarvan te bepalen welke varianten we wel en niet gaan ontwerpen en met welke uitgangspunten.
- Hiervoor een procesvoorstel te doen (zie onder).
- E.e.a. zo snel mogelijk te bespreken met de Dorpsraad. *Naschrift: voor afstemming met DR kunnen we het dinsdag geplande gesprek op 12 december gebruiken. Dan tevens andere zaken bespreken die wij, DR en/of PNH aan de orde willen stellen (bv. voortgang, evaluatie, weging varianten, ..)*
- Belangrijk: dat APPM/Tauw, provincie en DR hierover pas naar buiten treden als we met elkaar hebben gesproken, conclusies hebben getrokken en afspraken hebben gemaakt.

Aandachtspunten:

- Een aantal zaken in deze tussenstap valt naar onze mening buiten de scope van de opdracht. Dat zullen we daarom deze week met de opdrachtgever bespreken.
- Intussen gaan we (uiteraard) wel door met onze KES-gesprekken met EBS/hulpdiensten.

Zodra de antwoorden helder zijn en varianten/uitgangspunten bepaald, kunnen we de effecten daarvan inschatten. Op basis daarvan zullen we dan de planning en zonodig het plan van aanpak/de offerte herzien. Dit betekent praktisch voor de korte termijn:

- Zsm aan toetsers laten weten dat we nog bij ze terugkomen met een planning (maar dat review in week 50/51 vervalt).

- Atelier 10 januari vooralsnog wel laten staan, maar dan bijvoorbeeld om de subvarianten (adhv visualisaties) te laten zien en hier reacties op te vragen. Zie toelichting hieronder bij stap 3.


### Procesvoorstel: te nemen stappen/volgorde

1. Gesprek met dorpsraad (zie boven). *Hiervoor kunnen we het overleg van 12 december gebruiken.*
2. Parallelle stappen:
  - a. Nedmobiel uitspraak laten doen over tunnelwetgeving wel/niet van toepassing bij de diverse varianten (actie Tauw). Hierover vervolgens in gesprek met de interne specialisten (actie APPM/Tauw): staan zij achter het advies van Nedmobiel? Welke uitgangspunten hanteren we dus voor vervolg mbt tunnelveiligheid?
  - b. Kijken of onderzoeken variant 'Verlegging Broekervaart' zinvol is, vanuit idee niet zo diep aanleggen danwel vanuit kosten (actie Tauw).
  - c. Z.s.m. klanteisen-sessie organiseren met beleidsmedewerkers RI etc (actie APPM met input van [REDACTED]: namen).
  - d. Z.s.m. nieuw overleg met HHNK (actie APPM/Tauw):
    - Is een coupure bespreekbaar? En welke processtappen zijn hiervoor nodig? NB: idee is vooralsnog om beide uit te werken (om ze op haalbaarheid/wenselijkheid te kunnen vergelijken, ook buiten HHNK).
    - Is een verlegging van de Broekervaart bespreekbaar? En welke processtappen zijn hiervoor nodig?
    - Reactie op gespreksverslag/aanvullende vragen hierin.
  - e. Gezien eis 'niet erin kunnen vallen/gooien' > hoe willen we hiermee omgaan in het ontwerp? Voorbespreken 'hardheid' eis met [REDACTED] (actie APPM), tevens uitzoeken ontwerpopties (actie Tauw).
3. Vaststellen in gesprek met PNH, DR en gemeente Waterland (in één gesprek, mogelijk ook met SRA als co-financier?):
  - a. Welke (sub)varianten wel/niet uitwerken: zie pagina 2.
  - b. Welk uitgangspunt hanteren voor ontwerp parallelweg bij onderdoorgang 50 km/uur: parallelweg 30 km en/of 50 km?
  - c. Voor 2x1 evt. uitgaan van iets verbrede tunnelbuis om in toekomst evt geschikt te maken voor 2x2? Zoja, voor welke variant(en) dan: 50 en/of 80? -> Breder maken ivm toekomstgeschikt is toch de meerstrookse? Om de "extra" investeringskosten zichtbaar te maken moet je de standaard 2x1 80km/u en de bredere constructie vergelijken. Niet alle constructies bij voorbaat al breder maken. Eventueel voor variant 2x1 uitgaan van bredere tunnelbuis die in toekomst 2x2 uitgevoerd kan worden (zonder vooralsnog een tweede tunnelbuis aan te leggen)

Suggestie: voor de transparantie in het proces zou het goed zijn om de (sub)varianten óók onderwerp te laten zijn van het atelier van 10 januari. En hier d.m.v. visualisaties de impact te laten zien en de dilemma's en onzekerheden hierbij, en daarop reacties van de stakeholders te vragen.

Vervolgens kan dan op basis daarvan met PNH, DR en gemeente Waterland een beslissing worden genomen over welke varianten we wel/niet uitwerken. Voorafgaand aan het atelier is het wel zinvol al zaken met PNH/DR/Waterland af te hechten (bijv. vraag b en c).

NB: we gaan de komende dagen uitzoeken of inbrengen tijdens het atelier planningstechnisch haalbaar is. Dit is afhankelijk van hoe snel we oa. bij HHNK terecht kunnen, de doorlooptijd bij Nedmobiel en de termijn waarop het Nedmobiel-advies met de interne specialisten besproken kan worden, et cetera.

4. Op basis van de antwoorden en de gemaakte keuzes in 3: planning en offerte aanpassen.  
Bijvoorbeeld: mogelijk een extra atelier omdat atelier 2 nu anders wordt ingevuld.
5. Terugmelden aan Projectgroep Bereikbaarheid Waterland (door )

**Ter info: de vraag aan Nedmobiel:**

*Bij welke varianten is tunnelwetgeving wel/niet van toepassing (specifiek varianten voorleggen ipv zelf interpreteren van hun criteria)? Ook in licht van bouwbesluit ('als het zich als tunnel gedraagt moet je het als tunnel behandelen'). Is minimumlengte open delen voorgeschreven? Bij tunnelwetgeving geen ongescheiden rijstroken > hoe dan omgaan met 3x1 (als wisselstrook a la A1 in 1 tunnelbuis??)*

*Variant:*







- 50 km/u met kanteldijk (op kerende hoogte)
- 50 km/u met coupure (NB: straks alleen verder uitwerken als DR dit ook wil)
- 80 km/u met kanteldijk
- 80 km/u met coupure
- Meerstrooks met kanteldijk
- Meerstrooks met coupure
- Meerstrooks met verlegging Broekervaart

*Meerstrooks: zowel 2x2 als 3x1 beschouwen!*



## Stakeholderoverleg HHNK

Concept

<b>Aanwezig</b>		HHNK	<b>Opgesteld door</b>
		HHNK	
		APPM	
		APPM	
		Tauw	

**Afwezig** ---

---

**Onderwerp** Stakeholderoverleg HHNK



**Datum bespreking** 24 november 2016

**Plaats** Heerhugowaard

**Kopie aan** Provincie Noord Holland; Dorpsraad

**Datum** 30 november 2016

**Ons kenmerk** N247-203-C1 Verslag eerste gesprek HHNK

 opent de vergadering met een korte toelichting over de opdracht van APPM/Tauw en de rol van HHNK in dit project.  geeft aan dat HHNK al wel betrokken is geweest bij de uitwerking van de bovengrondse variant, maar tot op heden niet wist van de onderdoorgang. Dit overleg is bedoeld om eventuele aanvullende klanteisen op te nemen bij de uitwerking van de onderdoorgang met akkoord van de verschillende stakeholders op het ontwerp, zodat vergunning in een later stadium (VO/DO fase) aangevraagd kan worden. Voor HHNK is het in dit stadium nog te vroeg om de vergunningverlener aan te laten sluiten. Nu kunnen al wel de eisen aan worden gegeven om de vergunningaanvraag makkelijker te maken..

Voorafgaand aan het overleg is een notitie opgesteld met vragen aan HHNK. Deze notitie wordt puntsgewijs doorgenomen. De punten zijn weergegeven in onderstaande bullits:

### Eisen aan watergang

- Voor de diepte van de watergang moet worden voldaan aan de leggerdiepte <sup>1</sup>. De waterdiepte mag daarnaast niet minder diep worden dan de huidige (daadwerkelijke) waterdiepte.
- Het natte profiel (doorstroomprofiel) gelijk houden aan het profiel van de legger is akkoord.

De leggergegevens zijn

- Waterpeil, vast peil is NAP -1,56 meter
- Leggerdiepte (minimaal bodempeil) NAP -3,70 (waterdiepte 3,70-1,56=2,14m)
- Bodembreedte 18,1 meter
- Taludhelling 1:1
- Oppervlak,  $A=(18,1+2,14)*2,14=43,3 \text{ m}^2$

<sup>1</sup> De legger is een register van het waterschap met daarin gegevens van vaarwegen, waterkeringen en constructies binnen het beheersgebied van het waterschap. Hierin staan onder andere de ligging, afmetingen, beschermingszones en beheergrenzen vastgelegd.





- Het doorstroomprofiel van de bestaande brug is hierbij niet maatgevend. Een kunstwerk mag een kleine opstuwing van het waterpeil geven in de watergang (maximaal 1cm over de lengte van het kunstwerk). Voor de bovengrondse variant is het doorstroomprofiel van de bestaande brug reeds beoordeeld door HHNK. Dit is besproken met de provincie (Mevr. [REDACTED]).
- Het waterschap hanteert een zakkingsclausule in watergangen als compensatie van de autonome bodemdaling <sup>2</sup>. De bodemdaling is 3mm/jaar waardoor over de levensduur van de constructie (=100 jaar) 0,30m zakking wordt verwacht.
  - Omdat de onderdoorgang niet zakt ten opzichte van de omgeving moet in het ontwerp 0,30m extra gronddekking op het dek worden meegenomen.
- Het toepassen van een blokkenmat ter plaatse van het kunstwerk is niet wenselijk. De blokkenmat zal ter plaatse van het kunstwerk niet met de omgeving meezakken waardoor er een drempel ontstaat. Zonder blokkenmat kan de watergang door baggeren op diepte worden gehouden.
- Het vaste peil in de Waterlandse boezem is NAP -1,56 meter. Het maatgevende boezempeil (MBP) is NAP -1,45 meter.
- Kabels en leidingen in de watergang liggen op minimaal 1 meter onder de waterbodem. Indien er kabels en leidingen over het dek van de onderdoorgang moeten dient een dekking van 1 meter te worden aangehouden. Kabels en leidingen in het dek van de betonconstructie opnemen heeft mogelijk niet de voorkeur van kabels- en leidingbeheerders (dit dient met de betreffende beheerders te worden afgestemd). In de huidige situatie liggen er geen kabels en leidingen in watergang ter plaatse van de bestaande brug. De bestaande kabels en leidingen (KLIC) zijn opgenomen in bijlage 2.

## Eisen watercompensatie

- Uitgangspunt voor het project is: dempen = graven. Ofwel: compenseren van alle verloren gegane wateroppervlak.
- Het totale oppervlak dat wordt gedempt voor aanleg van de onderdoorgang moet worden gecompenseerd binnen de Waterlandse boezem.
- HHNK wil dat de er een waterboekhouding bij wordt gehouden voor de gemeente Waterland (zogenheten Waterbank). Hierin worden de gedempte en gegraven wateroppervlakken bijgehouden. Indien bij eerdere projecten extra wateroppervlak is gegraven kan dit worden gebruikt als compensatie voor te dempen water in een ander project.
- [REDACTED] geeft aan dat de provincie voor andere projecten rondom het programma Bereikbaarheid Waterland bezig is met het zoeken naar locaties voor watercompensatie. Mogelijk dat deze opgave daarin kan worden meegenomen.

---

<sup>2</sup> Autonome bodemdaling is de natuurlijke zakking of daling van een grondoppervlak. Dit kan door inklinken van klei, oxidatie van organisch materiaal of ontwatering. De mate van bodemdaling varieert in Nederland. In enkele gebieden is zelfs sprake van bodemstijging.



## Eisen aan waterkering

- De onderdoorgang kruist de regionale boezemwaterkering (zie bijlage 1). De onderdoorgang moet hierdoor voldoen als waterkerende constructie en worden getoetst volgens de vigerende leidraad met een levensduur van 100 jaar.
- Het beleid van HHNK is om geen coupures<sup>3</sup> toe te passen in nieuwe constructies.
- Aan de westzijde van de onderdoorgang lijkt, door de lage ligging van de polder, een coupure onvermijdelijk. Hier is een bestuurlijke beslissing voor noodzakelijk.
  - Het bestuur van HHNK zal moeten beslissen of een coupure bespreekbaar is. Hier wordt vanuit verschillende disciplines naar gekeken. John polst intern bij HHNK of het toepassen van een coupure op deze locatie tot de mogelijkheden behoort en wat dan de bijbehorende procedure incl. doorlooptijden is. Een oplossing zonder coupure is een ambtelijke beslissing en mogen adviseurs/vergunningverleners van HHNK zelf beoordelen.
- Bij toepassing van een coupure moet deze dubbelkerend en automatisch sluitend worden uitgevoerd.
- De bestaande kruinhoogte van de waterkering (NAP +1,00m) is overgedimensioneerd.
- De minimale hoogte van de betonwanden zal moeten worden berekend op basis van onder andere het maatgevend boezempeil, golfhoogte, golfoverslag en veiligheidsmarge. De exacte bepaling van de kerende hoogte zal in een later stadium uitgevoerd moeten worden.
  - Door HHNK is voor de bovengrondse variant de minimale kerende hoogte bij de Schouw bepaald op NAP -1,15 meter (+0,10m boven MBP en +0,20m ivm toekomstveiligheid)
- De minimale hoogte van de betonwanden van de onderdoorgang zal bepaald moeten worden. Voorlopig uitgaan van NAP -1,00 meter als indicatie.
- Voor het theoretisch profiel van de waterkering uitgaan van een kruinbreedte van 3 meter en een taludhelling van 1:3.
- De aansluitingen op de constructie moeten worden getoetst op onder- en achterloopsheid en toepassen van kwelschermen<sup>4</sup>

---

<sup>3</sup> Een coupure is een constructie die wordt toegepast bij een onderbreking van de waterkering en bij een calamiteit gesloten kan worden om de kering te herstellen. Dit kan zijn met een schuif of deuren die de constructie afsluiten.

<sup>4</sup> Het vlak tussen de gladde betonwand en de grond geeft het grondwater de mogelijkheid om langs de constructie op richting de lage polder te stromen (achterloopsheid). Doordat de constructie op palen is gefundeerd en de grond rond de constructie zakt kan er een kier ontstaan onder de vloer waar het grondwater door naar de lage polder kan stromen (onderloopsheid). Om dit te voorkomen worden er voorzieningen geplaatst om deze kwelweg tegen te houden (kwelscherm).



## Kanteldijk

Tijdens het overleg blijkt de kanteldijk<sup>5</sup> een belangrijk onderdeel van de waterkering te worden. Bespreekpunten van de kanteldijk zijn in deze paragraaf apart beschreven. Voor de kanteldijk zijn verschillende opties besproken.

- Het inpassen van een kanteldijk aan de zuidwestzijde van de waterkering<sup>6</sup> (lage polder) lijkt lastig. Dit komt voornamelijk door de diepe ligging van het bestaande maaiveld (NAP - 3,80m). Aangezien de bovenzijde van de kanteldijk op NAP -1,00m moet liggen, dient de kanteldijk hierdoor circa 3 meter boven maaiveld uit te komen. Dit betekent dat de toerit (en daarmee de tunnellengte) met circa 100 meter toeneemt.
- De inpassing van een kanteldijk via de noordoostzijde is ook besproken. Hiervoor moeten alle tunnelwanden van de open delen worden doorgezet tot kruinhoogte van de waterkering (NAP -1,00m). Met deze oplossing wordt de onderdoorgang onderdeel van de waterkering en komt een deel van Broek in Waterland in de beschermingszone van de kering te liggen. Dit is geen probleem, maar vormt met name op RO-gebied een aandachtspunt voor toekomstige werkzaamheden. Voor de woningen die binnen een kern- en/of beschermingszone komen te liggen gelden namelijk bepaalde voorwaarden doordat zij onderdeel uitmaken van de waterkering.  
In geval van calamiteit (lekraken tunnel) zal de Broekermeerpolder alsnog onderlopen. Dit betekent dat er alsnog een coupure of kanteldijk dient te worden toegepast. [REDACTED] gaat na of dit een reëel risico is in deze situatie met enkel pleziervaart. Deze oplossing biedt daarom geen voordeel t.o.v. een kanteldijk aan de zuidwestzijde.
- Omdat de wanden van de onderdoorgang en het tunneldek onder de waterkering onderdeel uitmaken van de waterkering moeten deze minimaal dezelfde betrouwbaarheid hebben als de waterkering zelf. De constructie dient te worden berekend met minimaal dezelfde betrouwbaarheidsindex ( $\beta$ ) als de waterkering.
- Bij het toepassen van een kanteldijk in grond dient deze te voldoen aan het toetspeil voor 50 jaar. Wanneer de constructie wordt doorgezet als kerende voorziening dient het toetspeil voor 100 jaar te worden aangehouden (gelijk aan de levensduur van de constructie).

Door de betonnen wanden langs de watergang is aanvaring of schade door vallende ankers mogelijk. Dit speelt niet bij de bestaande waterkering (dijk). Daarnaast is een dijk eenvoudiger te versterken bij calamiteit door bijvoorbeeld zandzakken. Dit is mede de reden dat er bij een

---

<sup>5</sup> Op locaties waar een onderdoorgang de waterkering kruist dient een kanteldijk te worden toegepast. De waterstand in de waterlandsepolder is NAP -1,56 meter. Het maaiveld achter de waterkering is circa NAP -3,80 meter. Indien de onderdoorgang bij een calamiteit lek raakt bestaat de kans dat het water via de onderdoorgang de polder in stroomt. Om dit te voorkomen wordt aan de polderzijde een dijk rond de uitgang van de onderdoorgang aangebracht en aangesloten op de regionale waterkering, dit is de kanteldijk.

Een kanteldijk is in principe een alternatieve waterkering en mag ook worden uitgevoerd met bijvoorbeeld damwanden of door de onderdoorgang door te zetten tot het benodigde niveau.

<sup>6</sup> Uitgangspunt van het ontwerp van [REDACTED].

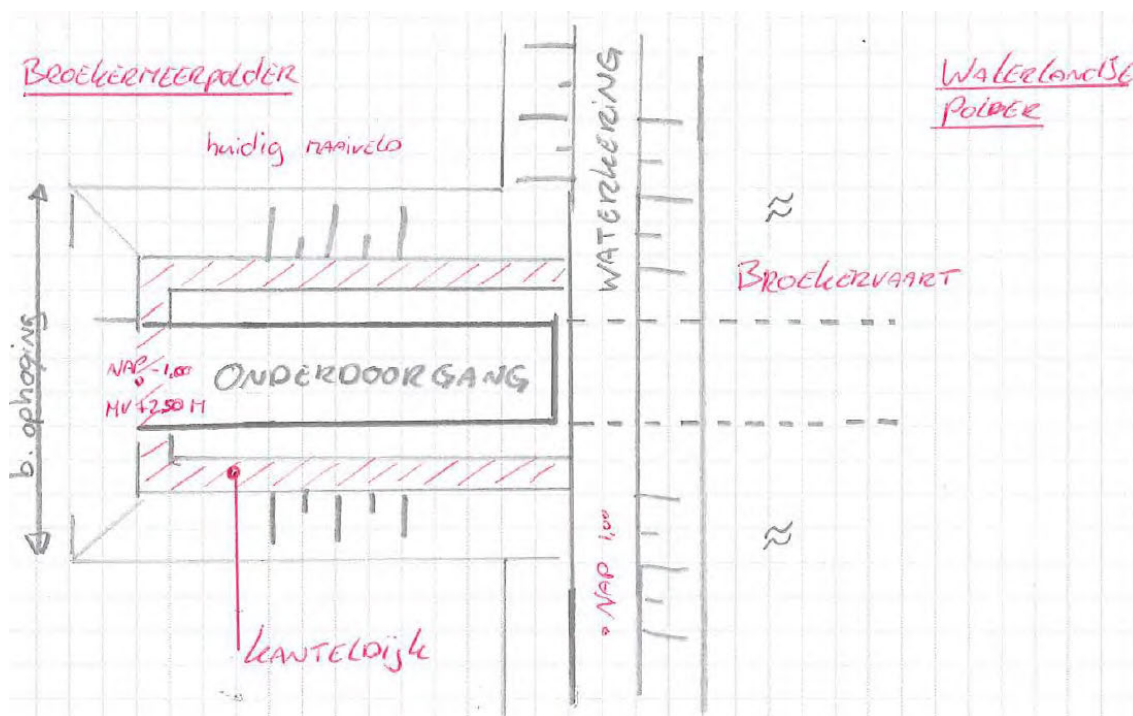


constructie een “extra kering” nodig is in de vorm van een kanteldijk. De inpassing van deze kanteldijk maakt het ontwerp complex.

**Resumerend lijken twee opties over te blijven:**

1. Het aanbrengen van een coupure.
2. Het aanbrengen van een kanteldijk aan de zuidwestzijde van de waterkering.

Beide varianten hebben zoals hierboven aangegeven hun eigen ‘complicaties’. De plussen en minnen van de beide opties worden nader beoordeeld door de ontwerpers van Tauw en in een vervolgesprek met HHNK besproken. Dan zullen ook de procesmatige consequenties (o.a. langere procedure bij coupure) onderwerp van gesprek zijn. De exacte datum en invulling van dit gesprek zullen z.s.m nader worden bepaald. Op basis van de uitkomsten van dat gesprek kan dan een keuze (welke variant te kiezen) worden gemaakt (ook in overleg met provincie en dorpsraad).



figuur 1: Principeschets toepassing kanteldijk (NIET OP SCHAAL!)

**Eisen bouwfase**

- Op dit moment is HHNK bezig met de contractvoorbereiding voor nieuwbouw van gemaal Monnickendam. Dit gemaal heeft geen invloed op de waterstanden in de Waterlandse boezempolder.



Datum 24 november 2016

Ons kenmerk N247-203-C1

Pagina 6 van 7

- In de huidige situatie zijn er in de Waterlandse boezem twee gemalen aanwezig. Gemaal de Poel en gemaal .....In de bouwphase wordt de watergang dicht gezet, maar zijn beide polderdelen voorzien van een gemaal. Hierdoor is het niet noodzakelijk dat de volledige waterdoorstroom tijdens de bouw gegarandeerd moet worden.
- Tijdens de bouw van de onderdoorgang lijkt een noodpomp voldoende. Dit dient in een vervolgfase beoordeeld te worden.
- Tijdens de bouw dient er altijd een vervangende kering aanwezig te zijn in de bouwkuip.

### Overige aandachtspunten

- Mogelijk kan watercompensatie plaatsvinden door de watergang aan de noordoost zijde van Broek in Waterland te verbreden.
- Door de onderdoorgang wordt de Broekervaart versmald van de bestaande brug tot aan de T-splitsing bij de brug in de Eilandweg (Pelserbrug). Aandachtspunt hierbij is de doorvaarbaarheid van de watergang.
- Invloed van de onderdoorgang op de grondwaterstand in zowel de bouw- als gebruiksfase.
- De klanteisen van HHNK zijn voor de bovengrondse variant verstrekt aan [REDACTED] (Antea). Deze zijn vooralsnog niet opgenomen in de KES die vanuit de provincie is ontvangen.
- [REDACTED] vraagt aan [REDACTED] en [REDACTED] of het mogelijk is om alvast na te gaan of een coupure in dit geval bespreekbaar is en wat daarvan dan de procedure incl. bijbehorende doorlooptijden zijn. Dit wordt uitgezocht.

### Actielijst

Actie	Actiehouder	Afgerond
Minimaal doorstroomprofiel bestaande brug door HHNK opgegeven aan PNH. Gegevens bij PNH ophalen (Mevr. [REDACTED])	APPM/Tauw	
Klanteisen van HHNK zijn niet allemaal opgenomen in de KES die door APPM/Tauw is ontvangen. Deze ophalen bij de provincie	APPM/Tauw	
Opzoeken Klic-melding en bestaande kabels en leidingen	APPM/Tauw	29-11-2016
Is het lekragen van de onderdoorgang een reëel risico en moet daardoor een coupure of kanteldijk worden toegepast?	HHNK	
Nagaan of een coupure bespreekbaar is en welke procedure en doorlooptijden zijn.	HHNK	
Opstellen ontwerpen met voor- en nadelen tbv vervolgesprek.	APPM/Tauw	



# Tauw

**Datum** 24 november 2016

**Ons kenmerk** N247-203-C1

**Pagina** 7 van 7

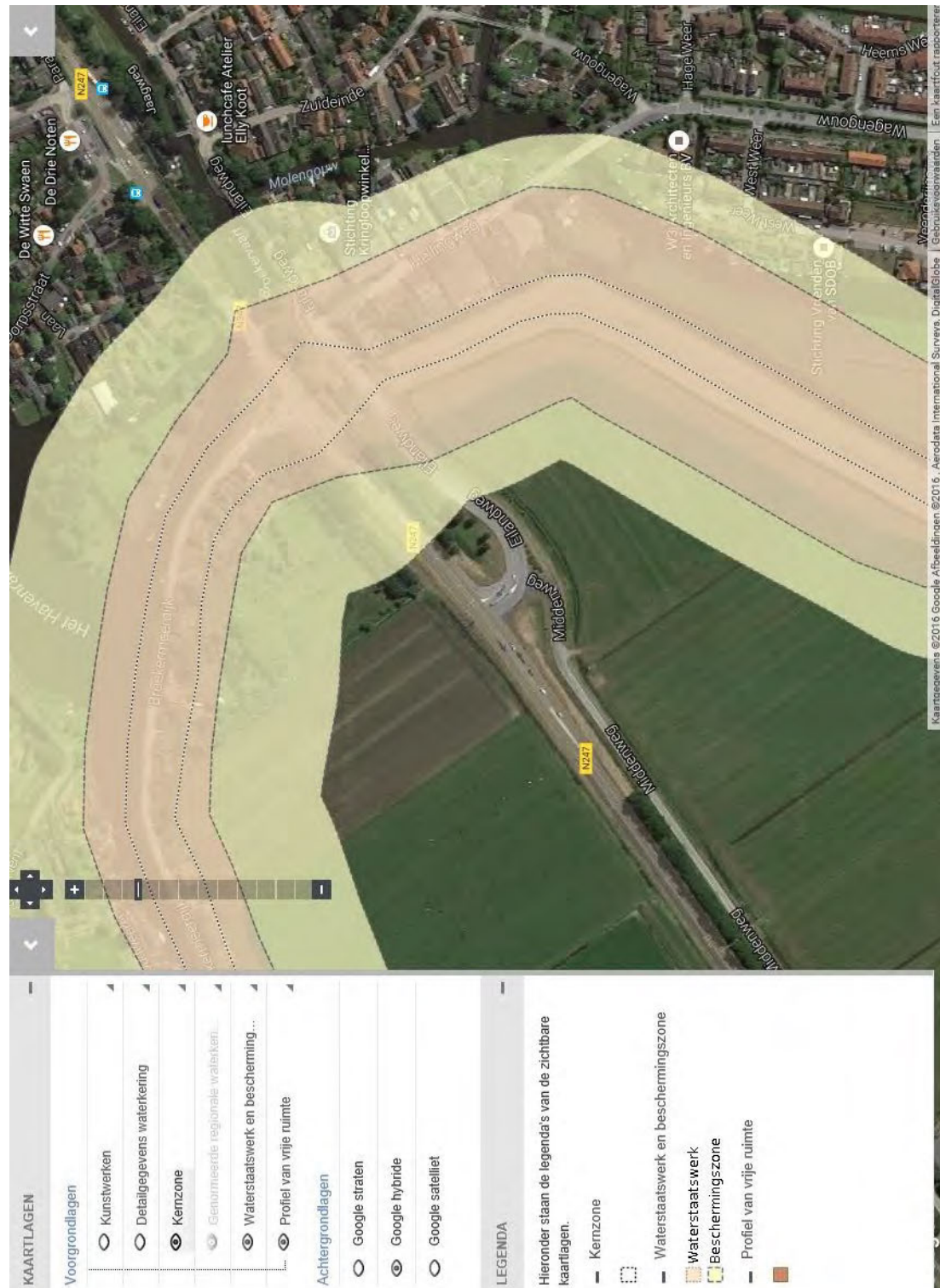
---



# Bijlage 1

Concept

## Leggergegevens HHNK – waterkering







## Bijlage 2

### Overzicht kabels en leidingen

---





## Stakeholderoverleg hulpdiensten

Concept

<b>Aanwezig</b>		Brandweer, Bereikbaarheid Waterland	<b>Opgesteld door</b>
		Brandweer, adviseur bouwtoetsing	
		Verkeersadviseur Politie	
		Adviseur Provincie NH	
		Projectleider Provincie NH	
		APPM, Projectleider	
		Tauw, Ontwerpleider	
<b>Afwezig</b>		Ambulancedienst Amsterdam	
		Omgevingsmanager Provincie NH	
		Dorpsraad BiW	

**Onderwerp** Tweede overleg hulpdiensten - onderdoorgang Broek in Waterland


**Datum bespreking** 30 januari 2017

**Plaats** Brandweerkazerne Volendam

**Kopie aan** , , Dorpsraad, Gemeente Waterland

**Datum verslag** 13 februari 2017

**Ons kenmerk** N247-203-IBW-Verslag tweede overleg hulpdiensten

 opent de vergadering met een korte voorstelronde i.v.m. de aanwezigheid van enkele nieuwe mensen. Doel van het overleg is het bespreken van de mogelijkheden om de breedte van de constructie te reduceren en de bijbehorende eisen en wensen op te halen.

### Toelichting op het ontwerp (doorsneden)

Naar aanleiding van het eerste overleg zijn verschillende doorsneden van de constructie uitgewerkt waarbij wordt voldaan aan de gestelde eisen zoals de breedte tussen de barriers en het opnemen van aparte vluchtgangen. Bij het bespreken van de doorsneden zijn de volgende punten besproken.

- De breedte van de vluchtgang moet voldoen aan het bouwbesluit (minimaal 1,20m) of 2x de breedte van een brancard (brancard is 58cm = 1,20m) om passeren mogelijk te maken; advies bij middentunnelkanaal is minimaal 1,50 meter zodat men naast (i.p.v. achter) de brancard kan lopen.
- Het toepassen van een middentunnelkanaal of vluchtgangen aan de zijkanten maakt qua veiligheid niet uit. De hulpdiensten hebben geen voorkeur. Een fysieke vluchtgang heeft wel de voorkeur boven een vluchtpad, wegens betere veiligheid bij rookontwikkeling of vrijkomen van gevaarlijke stoffen (NB: vergt dan wel afzuigvoorziening in vluchtgang).
- Nadeel van de minimale oplossing met alleen barriers zijn:
  - Vanuit risicobeheersing is een tussenwand beter voor afscherming verkeer vanuit andere richting.
  - Tegengesteld verkeer heeft zicht op de ongevalssituatie. Hierdoor gaat verkeer remmen waardoor ook de andere rijrichting stagneert.
  - Over een barrier klimmen blijft lastig en met een brancard is dit niet te doen.



- Voertuigen kunnen over een barrier hangen bij een ongeval waardoor de vluchtroute niet volledig vrij is.
  - Variant voldoet wel aan de normen, maar heeft zeker niet de voorkeur.
  - Rijkswaterstaat is op dit moment bezig met een richtlijn over verdiepte ligging van wegen. Deze wordt gericht op rijkswegen, maar onderdelen zijn wel bruikbaar. Dit document is nog niet gereed of ter inzage. ■ gaat na of de huidige stand van zaken ter informatie verstrekt kan worden.
  - De constructie lijkt voor de gebruikers erg veel op een tunnel dus belangrijk is af te wegen waarom je zou afwijken van de eisen die aan dergelijke constructies gesteld worden.
  - Het profiel behorende bij een meerstrookse oplossing (2x2) heeft de voorkeur van de hulpdiensten gezien de verkeersgroei; een besluit hierover is uiteraard aan de politiek.
- Aandachtspunten bij 2x2:
- Bij de 2x2 variant zijn geen aparte vluchtstroken aanwezig. Met incidentmanagement moet een gestrand voertuig direct weggehaald worden.
  - Bij een ongeval altijd de gehele rijstrook (1 rijrichting) afsluiten, dus altijd signalering nodig om het verkeer te stoppen. NB: met diezelfde reden is signalering bij 2x1 ook nodig.
  - Waterwolf en Amstelaquaduct zijn onlangs aangelegd. Hier zijn vanwege bezuiniging geen vluchtstroken toegepast. Op deze locatie zijn diverse omleidingsroutes beschikbaar. Een vergelijk met het Amstelaquaduct is door de alternatieve route (in BiW niet beschikbaar) en lengte van de constructie (in BiW langer) niet helemaal op zijn plaats.

### **Impact gekozen dwarsprofiel op de omgeving**

Aan de hand van de overzichtstekening worden de knelpunten bij het gekozen ontwerp voorgelegd.

Enkele aandachtspunten bij het ontwerp van de constructie zijn:

- Maximale langshelling in een tunnel is 4% ivm vertragen voertuigen die omhoog rijden. Geadviseerd wordt dit mee te nemen.
- Zichtlijnen zijn in het ontwerp al bekeken voor kijkhoogte 1,10 meter (personenvoertuig) en 2,50m (vrachtverkeer).

### **Opties tot versmallen van het ontwerp**

Aangezien de huidige constructiebreedte diverse knelpunten geeft in het ontwerp wordt samen gezocht naar mogelijkheden om de constructie te versmallen. Deze oplossingen moeten ook voor de hulpdiensten acceptabel zijn.


- Het vervangen van het middentunnelkanaal door een tussenwand met doorsteek naar de andere tunnelbuis maakt de constructie smaller
  - Vluchten moet via de andere tunnelbuis, deze moet hierdoor ook worden afgesloten. Hiervoor zijn matrixborden en rijstrooksignalering nodig om ook de andere tunnelbuis af te kunnen sluiten en veilig vluchten mogelijk te maken.
  - Al het andere verkeer zou dan bovenlangs moeten zodat beide tunnelbuizen vrij zijn voor de hulpdiensten.
- De breedte tussen de barriers moet minimaal 7m (per rijrichting) zijn. Indien een versmalling noodzakelijk is, dan moet de middenbarrier vervallen zodat de hulpdiensten bij het ongeval



kunnen komen (via tegenrichting aanrijden; betekent wel langere responstijden tenzij het verkeer aan beide kanten van het dorp wordt stilgezet). Een barri r tussen de rijrichtingen met minder dan 7m tussen de barri rs is niet akkoord.

- Een verticale vluchtweg is hier niet re el wegens de diepte van de onderdoorgang.

### **Uitwerking ontwerp zoals bij het Amstelaqueduct**

- De korpschef van de politie is destijds akkoord gegaan met het Amstelaqueduct. Zo'n oplossing heeft hier nadrukkelijk niet de voorkeur van de hulpdiensten (situatie is ook niet 1-op-1 vergelijkbaar: zie hiervoor). Uitwerking van een dergelijke smalle variant (naast een brede die aan alle wensen en eisen van de hulpdiensten voldoet) is wel bespreekbaar voor de hulpdiensten, en ook zinvol om een goede vergelijking en afweging te kunnen maken tussen de varianten. Mocht de politiek besluiten dat het nodig is een smallere constructie te realiseren dan is dit bespreekbaar. Denk hierbij wel aan het effect op de omgeving; zie hieronder.
- Bij een ongeval moet zo'n smalle onderdoorgang volledig worden afgesloten inclusief de parallelstructuur om deze open te houden voor de hulpdiensten. Er is geen alternatief voor het verkeer.
  - Bij een ongeval wordt de N247 in beide richtingen afgesloten. Het doorgaande verkeer moet dan omrijden via Purmerend (N244 + N235). Bij Monnickendam en bij 't Schouw moet al signalering aanwezig zijn.
  -  geeft aan dat het verkeer bij een ongeval al ruim voor de onderdoorgang moet worden afgesloten zodat ook de parallelweg vrij blijft voor de hulpdiensten.
  - De brandweer van Broek in Waterland is vrijwillige brandweer. Bijna iedereen komt uit het dorp zelf. Bij afsluiting van de onderdoorgang kunnen zij de kazerne dus nog wel bereiken.
- Er zijn nu veel kop-staart aanrijdingen net voor Broek in Waterland. In de huidige situatie is de busbaan als alternatief beschikbaar voor het verkeer. Bij kop-staartaanrijdingen in de dorpskern geeft dit nu ook afsluiting van de N247.
- Een smallere constructie of een constructie zonder rijbaanscheiding heeft ook invloed op beheer en onderhoud. In geval van onderhoud zal de gehele constructie moeten worden afgesloten en moet het verkeer bovenlangs of omrijden via de N244 en N235.
  - Beheer en onderhoud kan eventueel in weekenden of 's nachts worden uitgevoerd.

### **Meerstrookse variant**

Er is kort gesproken over het uitvoeren van de meerstrookse variant in 3x1 uitvoering. Aan beide zijden zijn al 3 rijstroken aanwezig en lijkt daardoor makkelijker inpasbaar dan een 2x2 over het hele traject.

- Er moet wel rijbaanscheiding worden toegepast aan beide kanten van de wisselstrook. Dit geldt op maaiveld als in de onderdoorgang. Bij het Schouw en Monnickendam moet dan gekozen worden voor de wisselstrook (zonder mogelijkheden tot uitvoegen) of voor de hoofdrijbaan met uitvoegmogelijkheden. Dit moet wel duidelijk zijn voor iedereen.
- Voor gebruikers op de wisselstrook moet een veilige vluchtroute beschikbaar zijn. Bij een ongeval direct volledig afsluiten. De hoofdrijbanen moeten beide de voorgeschreven breedte



**Pagina 4 van 4**



- Als nadeel van de 3x1 oplossing wordt genoemd dat verkeer (ook bussen) op de rechter rijstrook gehinderd kan worden door agrarisch verkeer op deze rijstrook.

[illegible]



## Stakeholderoverleg HHNK

Concept

<b>Aanwezig</b>		HHNK	<b>Opgesteld door</b>
		HHNK	
		APPM	
		APPM	
		Tauw	

**Afwezig** ---

---

**Onderwerp** Stakeholderoverleg HHNK



**Datum bespreking** 24 november 2016

**Plaats** Heerhugowaard

**Kopie aan** Provincie Noord Holland; Dorpsraad

**Datum** 06 januari 2017

**Ons kenmerk** M001-1242992EKT-V01-203-C1 Verslag eerste gesprek HHNK

 opent de vergadering met een korte toelichting over de opdracht van APPM/Tauw en de rol van HHNK in dit project.  geeft aan dat HHNK al wel betrokken is geweest bij de uitwerking van de bovengrondse variant, maar tot op heden niet wist van de onderdoorgang. Dit overleg is bedoeld om eventuele aanvullende klanteisen op te nemen bij de uitwerking van de onderdoorgang met akkoord van de verschillende stakeholders op het ontwerp, zodat vergunning in een later stadium (VO/DO fase) aangevraagd kan worden. Voor HHNK is het in dit stadium nog te vroeg om de vergunningverlener aan te laten sluiten. Nu kunnen al wel de eisen aan worden gegeven om de vergunningaanvraag makkelijker te maken..

Voorafgaand aan het overleg is een notitie opgesteld met vragen aan HHNK. Deze notitie wordt puntsgewijs doorgenomen. De punten zijn weergegeven in onderstaande bullits:

### Eisen aan watergang

- Voor de diepte van de watergang moet worden voldaan aan de leggerdiepte <sup>1</sup>. De waterdiepte mag daarnaast niet minder diep worden dan de huidige (daadwerkelijke) waterdiepte.
- Het natte profiel (doorstroomprofiel) gelijk houden aan het profiel van de legger is akkoord.

De leggergegevens zijn

- Waterpeil, vast peil is NAP -1,56 meter
- Leggerdiepte (minimaal bodempeil) NAP -3,70 (waterdiepte 3,70-1,56=2,14m)
- Bodembreedte 18,1 meter
- Taludhelling 1:1
- Oppervlak,  $A=(18,1+2,14)*2,14=43,3 \text{ m}^2$

<sup>1</sup> De legger is een register van het waterschap met daarin gegevens van vaarwegen, waterkeringen en constructies binnen het beheersgebied van het waterschap. Hierin staan onder andere de ligging, afmetingen, beschermingszones en beheergrenzen vastgelegd.



- De watergang betreft een provinciale vaarroute met een doorvaartdiepte van 1,4m en een doorvaartbreedte van 15 meter.
- Het doorstroomprofiel van de bestaande brug is hierbij niet maatgevend. Een kunstwerk mag een kleine opstuwing van het waterpeil geven in de watergang (maximaal 1cm over de lengte van het kunstwerk). Voor de bovengrondse variant is het doorstroomprofiel van de bestaande brug reeds beoordeeld door HHNK. Dit is besproken met de provincie (Mevr. [REDACTED]).
- Het waterschap hanteert een zakkingsclausule in watergangen als compensatie van de autonome bodemdaling <sup>2</sup>. De bodemdaling is 2mm/jaar waardoor over de levensduur van de constructie (=100 jaar) 0,20m zakking wordt verwacht.
  - Omdat de onderdoorgang niet zakt ten opzichte van de omgeving moet in het ontwerp 0,20m extra gronddekking op het dek worden meegenomen.
- Het toepassen van een blokkenmat ter plaatse van het kunstwerk is niet wenselijk. De blokkenmat zal ter plaatse van het kunstwerk niet met de omgeving meezakken waardoor er een drempel ontstaat. Zonder blokkenmat kan de watergang door baggeren op diepte worden gehouden.
- Het vaste peil in de Waterlandse boezem is NAP -1,56 meter. Het maatgevende boezempeil (MBP) is NAP -1,45 meter.
- Voor kabels en leidingen en voor tunnels waarvan het dek (mogelijk) onderdeel uitmaakt van een waterkering geldt een minimale gronddekking van 1 meter onder de vaste bodem. Gezien de lange levensduur van een tunnel dient rekening te worden gehouden met de zakkingsclausule.
- In de huidige situatie liggen er geen kabels en leidingen in watergang ter plaatse van de bestaande brug. De bestaande kabels en leidingen (KLIC) zijn opgenomen in bijlage 2.

## Eisen watercompensatie


- Uitgangspunt voor het project is: dempen = graven. Ofwel: compenseren van alle verloren gegane wateroppervlak.
- Het totale oppervlak dat wordt gedempt voor aanleg van de onderdoorgang moet worden gecompenseerd binnen de Waterlandse boezem.
- HHNK wil dat de er een waterboekhouding bij wordt gehouden voor de gemeente Waterland (zogenoeten Waterbank). Hierin worden de gedempte en gegraven wateroppervlakken bijgehouden. Indien bij eerdere projecten extra wateroppervlak is gegraven kan dit worden gebruikt als compensatie voor te dempen water in een ander project.

---

<sup>2</sup> Autonome bodemdaling is de natuurlijke zakking of daling van een grondoppervlak. Dit kan door inklinken van klei, oxidatie van organisch materiaal of ontwatering. De mate van bodemdaling varieert in Nederland. In enkele gebieden is zelfs sprake van bodemstijging.





-  geeft aan dat de provincie voor andere projecten rondom het programma Bereikbaarheid Waterland bezig is met het zoeken naar locaties voor watercompensatie. Mogelijk dat deze opgave daarin kan worden meegenomen.

## Eisen aan waterkering

- De onderdoorgang kruist de regionale boezemwaterkering (zie bijlage 1). De onderdoorgang moet hierdoor voldoen als waterkerende constructie en worden getoetst volgens de vigerende leidraad met een levensduur van 100 jaar.
- De constructie moet worden berekend op een normfrequentie 1/1000, betrouwbaarheidsklasse RC2.
- Het beleid van HHNK is om geen coupures<sup>3</sup> toe te passen in nieuwe constructies.
- Aan de westzijde van de onderdoorgang lijkt, door de lage ligging van de polder, een coupure onvermijdelijk. Hier is een bestuurlijke beslissing voor noodzakelijk.
  - Het bestuur van HHNK zal moeten beslissen of een coupure bespreekbaar is. Hier wordt vanuit verschillende disciplines naar gekeken. John polst intern bij HHNK of het toepassen van een coupure op deze locatie tot de mogelijkheden behoort en wat dan de bijbehorende procedure incl. doorlooptijden is. Een oplossing zonder coupure is een ambtelijke beslissing en mogen adviseurs/vergunningverleners van HHNK zelf beoordelen.
- Bij toepassing van een coupure moet deze dubbelkerend en automatisch sluitend worden uitgevoerd. De afsluitmiddelen moeten in eigendom en beheer van de provincie zijn.
- Het toepassen van een kanteldijk en eventueel coupure is om de kering gesloten te krijgen en staat los van de sterkte van constructies in een waterkering.
- De bestaande kruinhoogte van de waterkering (NAP +1,00m) is overgedimensioneerd.
- De minimale hoogte van de betonwanden zal moeten worden berekend op basis van onder andere het maatgevend boezempeil, golfhoogte, golfoverslag en veiligheidsmarge. De exacte bepaling van de kerende hoogte zal in een later stadium uitgevoerd moeten worden.
  - Door HHNK is voor de bovengrondse variant de minimale kerende hoogte bij de Schouw bepaald op NAP -1,15 meter (+0,10m boven MBP en +0,20m ivm toekomstveiligheid)
- De minimale hoogte van de betonwanden van de onderdoorgang zal bepaald moeten worden. Voorlopig uitgaan van NAP -1,00 meter als indicatie.
- Voor het theoretisch profiel van de waterkering uitgaan van een kruinbreedte van 3 meter en een taludhelling van 1:3.

---

<sup>3</sup> Een coupure is een constructie die wordt toegepast bij een onderbreking van de waterkering en bij een calamiteit gesloten kan worden om de kering te herstellen. Dit kan zijn met een schuif of deuren die de constructie afsluiten.



- De aansluitingen op de constructie moeten worden getoetst op onder- en achterloopsheid en toepassen van kwelschermen <sup>4</sup>

## Kanteldijk

Tijdens het overleg blijkt de kanteldijk<sup>5</sup> een belangrijk onderdeel van de waterkering te worden. Bespreekpunten van de kanteldijk zijn in deze paragraaf apart beschreven. Voor de kanteldijk zijn verschillende opties besproken.

- Het inpassen van een kanteldijk aan de zuidwestzijde van de waterkering <sup>6</sup> (lage polder) lijkt lastig. Dit komt voornamelijk door de diepe ligging van het bestaande maaiveld (NAP - 3,80m). Aangezien de bovenzijde van de kanteldijk op NAP -1,00m moet liggen, dient de kanteldijk hierdoor circa 3 meter boven maaiveld uit te komen. Dit betekent dat de toerit (en daarmee de tunnallengte) met circa 100 meter toeneemt.
- De inpassing van een kanteldijk via de noordoostzijde is ook besproken. Hiervoor moeten alle tunnelwanden van de open delen worden doorgezet tot kruinhoogte van de waterkering (NAP -1,00m). Met deze oplossing wordt de onderdoorgang onderdeel van de waterkering en komt een deel van Broek in Waterland in de beschermingszone van de kering te liggen. Dit is geen probleem, maar vormt met name op RO-gebied een aandachtspunt voor toekomstige werkzaamheden. Voor de woningen die binnen een kern- en/of beschermingszone komen te liggen gelden namelijk bepaalde voorwaarden doordat zij onderdeel uitmaken van de waterkering.

In geval van calamiteit (lekraken tunnel) zal de Broekermeerpolder alsnog onderlopen. Dit betekent dat er alsnog een coupure of kanteldijk dient te worden toegepast. [REDACTED] gaat na of dit een reëel risico is in deze situatie met enkel pleziervaart. De constructie kan technisch sterk genoeg worden gemaakt maar omdat de kering/constructie niet meer inspecteerbaar en onderhoudbaar is, is deze oplossing niet wenselijk. Deze oplossing biedt daarom geen voordeel t.o.v. een kanteldijk aan de zuidwestzijde.

<sup>4</sup> Het vlak tussen de gladde betonwand en de grond geeft het grondwater de mogelijkheid om langs de constructie op richting de lage polder te stromen (achterloopsheid). Doordat de constructie op palen is gefundeerd en de grond rond de constructie zakt kan er een kier ontstaan onder de vloer waar het grondwater door naar de lage polder kan stromen (onderloopsheid). Om dit te voorkomen worden er voorzieningen geplaatst om deze kwelweg tegen te houden (kwelscherm).

<sup>5</sup> Op locaties waar een onderdoorgang de waterkering kruist dient een kanteldijk te worden toegepast. De waterstand in de waterlandsepolder is NAP -1,56 meter. Het maaiveld achter de waterkering is circa NAP -3,80 meter. Indien de onderdoorgang bij een calamiteit lek raakt bestaat de kans dat het water via de onderdoorgang de polder in stroomt. Om dit te voorkomen wordt aan de polderzijde een dijk rond de uitgang van de onderdoorgang aangebracht en aangesloten op de regionale waterkering, dit is de kanteldijk. Een kanteldijk is in principe een alternatieve waterkering en mag ook worden uitgevoerd met bijvoorbeeld damwanden of door de onderdoorgang door te zetten tot het benodigde niveau.

<sup>6</sup> Uitgangspunt van het ontwerp van [REDACTED].



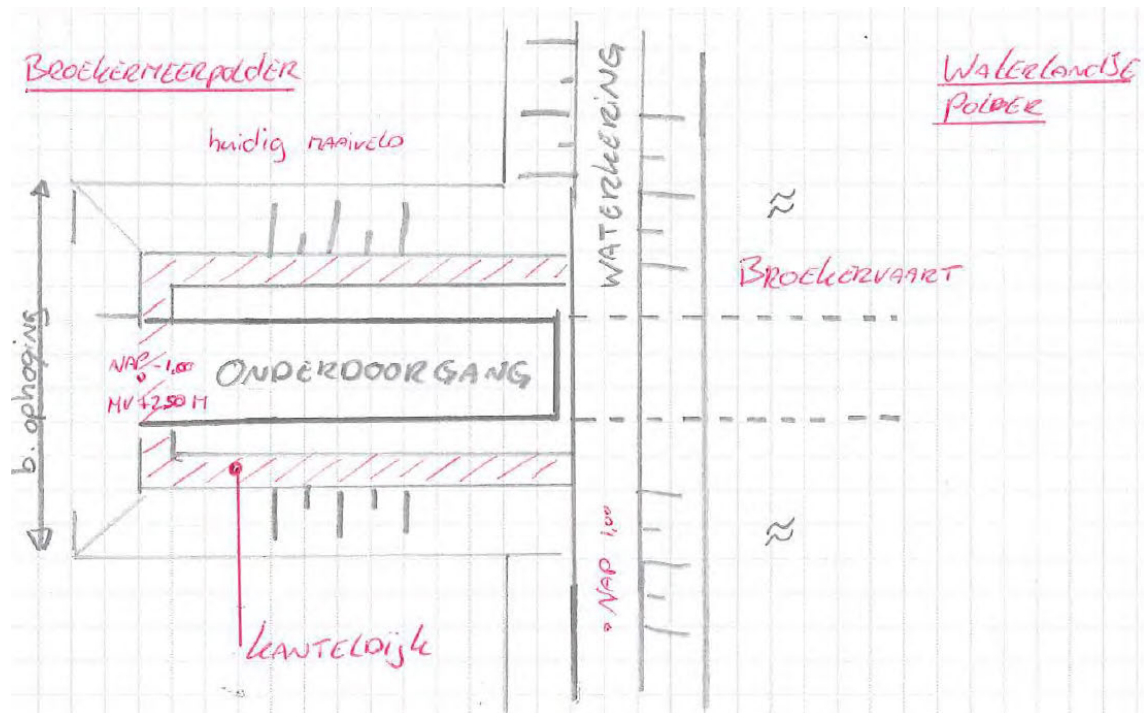
- Omdat de wanden van de onderdoorgang en het tunneldek onder de waterkering onderdeel uitmaken van de waterkering moeten deze minimaal dezelfde betrouwbaarheid hebben als de waterkering zelf. De constructie dient te worden berekend met minimaal dezelfde betrouwbaarheidsindex ( $\beta$ ) als de waterkering.
- Bij het toepassen van een kanteldijk in grond dient deze te voldoen aan het toetspeil voor 50 jaar. Wanneer de constructie wordt doorgezet als kerende voorziening dient het toetspeil voor 100 jaar te worden aangehouden (gelijk aan de levensduur van de constructie).

Door de betonnen wanden langs de watergang is aanvaring of schade door vallende ankers mogelijk. Dit speelt niet bij de bestaande waterkering (dijk). Daarnaast is een dijk eenvoudiger te versterken bij calamiteit door bijvoorbeeld zandzakken. Dit is mede de reden dat er bij een constructie een “extra kering” nodig is in de vorm van een kanteldijk. De inpassing van deze kanteldijk maakt het ontwerp complex.

**Resumerend lijken twee opties over te blijven:**

1. Het aanbrengen van een coupure.
2. Het aanbrengen van een kanteldijk aan de zuidwestzijde van de waterkering.

Beide varianten hebben zoals hierboven aangegeven hun eigen ‘complicaties’. De plussen en minnen van de beide opties worden nader beoordeeld door de ontwerpers van Tauw en in een vervolgesprek met HHNK besproken. Dan zullen ook de procesmatige consequenties (o.a. langere procedure bij coupure) onderwerp van gesprek zijn. De exacte datum en invulling van dit gesprek zullen z.s.m nader worden bepaald. Op basis van de uitkomsten van dat gesprek kan dan een keuze (welke variant te kiezen) worden gemaakt (ook in overleg met provincie en dorpsraad).



figuur 1: Principeschets toepassing kanteldijk (NIET OP SCHAAL!)

## Eisen bouwfase

- Op dit moment is HHNK bezig met de contractvoorbereiding voor nieuwbouw van gemaal Monnickendam. Dit gemaal heeft geen invloed op de waterstanden in de Waterlandse boezempolder.
- In de huidige situatie zijn er in de Waterlandse boezem twee gemalen aanwezig. Gemaal de Poel in Monnickendam en gemaal Kadoelen in Amsterdam Noord. In de bouwfase wordt de watergang dicht gezet, maar zijn beide polderdelen voorzien van een gemaal. Hierdoor is het niet noodzakelijk dat de volledige waterdoorstroom tijdens de bouw gegarandeerd moet worden.
- Tijdens de bouw van de onderdoorgang lijkt een noodpomp voldoende. Dit dient in een vervolgfase beoordeeld te worden.
- Tijdens de bouw dient er altijd een vervangende kering aanwezig te zijn in de bouwkuip.



## Overige aandachtspunten

- Mogelijk kan watercompensatie plaatsvinden door de watergang aan de noordoost zijde van Broek in Waterland te verbreden.
- Mogelijk biedt de aanleg van de tunnel de mogelijkheid om de bovenliggende waterloop te verbreden waardoor het leggerprofiel minder diep hoeft te zijn met een vergelijkbaar natprofiel waardoor de tunnel minder diep kan worden aangelegd. Tevens biedt de tunnel een kans om de waterbreedte bij de vernauwing t.p.v. Zuiderbrug (iets oostelijker) te verruimen.
- Door de onderdoorgang wordt de Broekervaart versmald van de bestaande brug tot aan de T-splitsing bij de brug in de Eilandweg (Pelserbrug). Aandachtspunt hierbij is de doorvaarbaarheid van de watergang.
- Invloed van de onderdoorgang op de grondwaterstand in zowel de bouw- als gebruiksfase.
- De klanteisen van HHNK zijn voor de bovengrondse variant verstrekt aan [REDACTED] (Antea). Deze zijn vooralsnog niet opgenomen in de KES die vanuit de provincie is ontvangen.
- [REDACTED] vraagt aan [REDACTED] en [REDACTED] of het mogelijk is om alvast na te gaan of een coupure in dit geval bespreekbaar is en wat daarvan dan de procedure incl. bijbehorende doorlooptijden zijn. Dit wordt uitgezocht.

## Actielijst

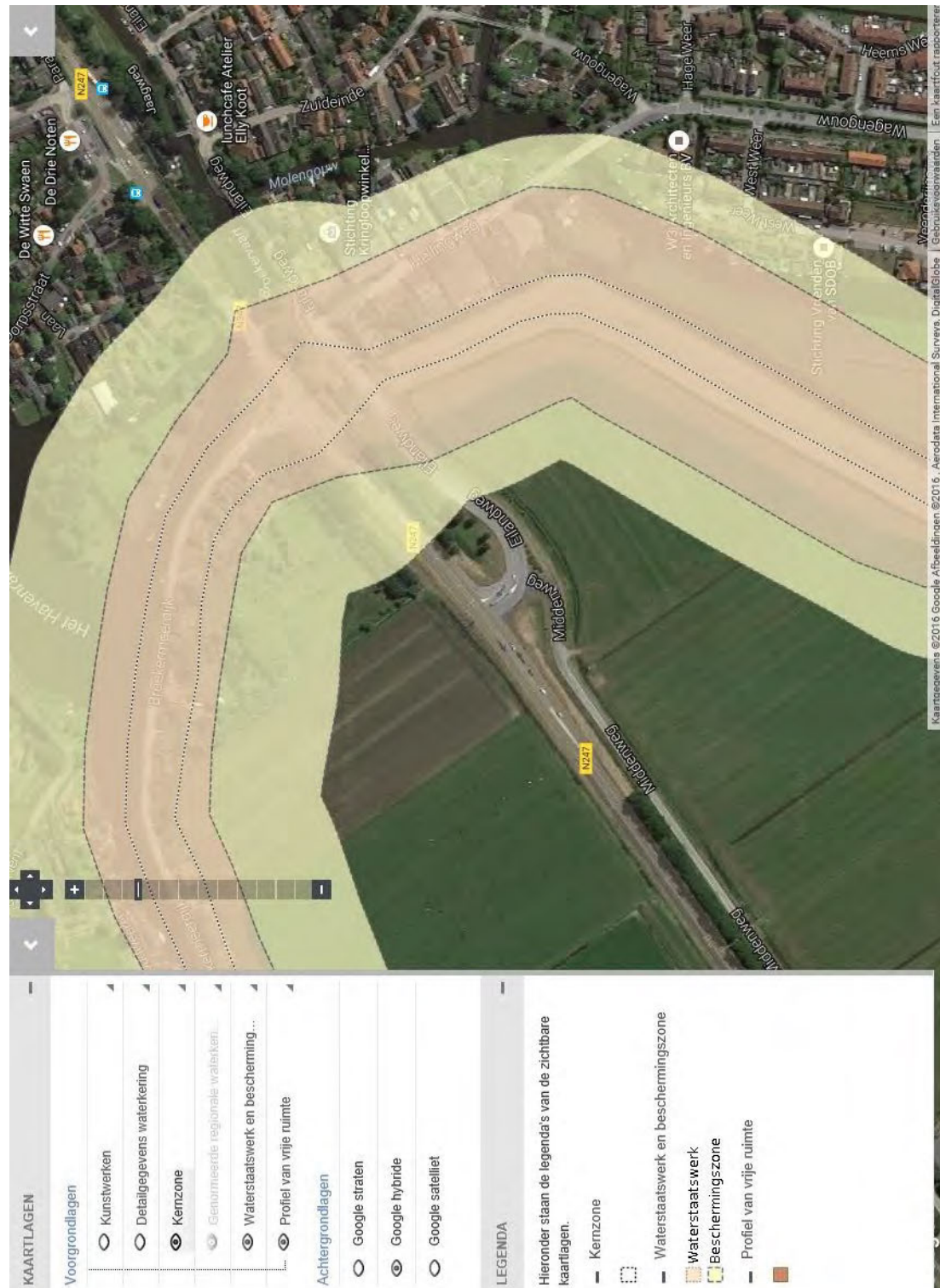
Actie	Actiehouder	Afgerond
Minimaal doorstroomprofiel bestaande brug door HHNK opgegeven aan PNH. Gegevens bij PNH ophalen (Mevr. [REDACTED])	APPM/Tauw	
Klanteisen van HHNK zijn niet allemaal opgenomen in de KES die door APPM/Tauw is ontvangen. Deze ophalen bij de provincie	APPM/Tauw	
Opzoeken Clic-melding en bestaande kabels en leidingen	APPM/Tauw	29-11-2016
Is het lekraken van de onderdoorgang een reëel risico en moet daardoor een coupure of kanteldijk worden toegepast?	HHNK	29-12-2016
Nagaan of een coupure bespreekbaar is en welke procedure en doorlooptijden zijn.	HHNK	
Opstellen ontwerpen met voor- en nadelen tbv vervolgesprek.	APPM/Tauw	05-01-2016



# Bijlage 1

Concept

## Leggergegevens HHNK – waterkering







## Bijlage 2

### Overzicht kabels en leidingen

---



## Besprekingsverslag

AANWEZIG	:	<p>█ – gemeente Waterland, verkeer</p> <p>█ – gemeente Waterland, ruimtelijke ordening</p> <p>█ – gemeente Waterland, monumenten</p> <p>█ – Gemeente Waterland, groen</p> <p>█ – Provincie Noord-Holland, omgevingsmanager</p> <p>█ – Tauw, ontwerpleider</p> <p>█ – APPM, projectmanager</p>
KOPIE	:	█, Dorpsraad
DATUM	:	28 november 2016
ONDERWERP	:	<b>Eisen en wensen m.b.t. (onder)doorgang Broek in Waterland</b>
ONS KENMERK	:	N247-203-D1-Eerste stakeholderoverleg Gem Waterland

---

### Inleiding

█ opent de vergadering en geeft een korte toelichting op het project. Doelstelling van het overleg is het verzamelen van de eisen voor het ontwerp van de ondergrondse variant bij de gemeente Waterland. De eerder ontvangen eisen zijn indertijd gericht op de bovengrondse variant en daardoor niet automatisch te gebruiken voor de 3 verschillende onderdoorgangvarianten. Mogelijk zijn bovendien aanvullende eisen van toepassing specifiek voor de onderdoorgang.

### Eisen ontwerp/technisch

- De gemeente Waterland wil betrokken worden bij de ontwerputwerking van de brug Broek in Waterland. Dit omdat het beheer en onderhoud waarschijnlijk door de gemeente uitgevoerd zal gaan worden. Eisen in elk geval:
  - Eenvoudig toegankelijk voor beheer en onderhoud.
  - Onderhoudskosten zo laag mogelijk.
  - Qua materiaalgebruik bij voorkeur zoveel mogelijk als bij andere bruggen in Broek in Waterland.
- De gemeente Waterland wil betrokken worden bij de landschappelijke inpassing van de onderdoorgang. Eisen in elk geval:
  - De kern zo groen mogelijk maken/houden.
  - Indien bomenkap noodzakelijk: in principe een boom voor een boom. Kan ook vertaald worden naar één grotere boom i.p.v. meerdere kleine.
  - Plaatsing nieuw groen zodanig dat uitzicht (verkeer) geborgd blijft.
  - Monumentale bomen zoveel mogelijk behouden.
  - Bomensoorten t.z.t. afstemmen.
  - Aandacht voor inpassing van tunnelmonden in het landschap.

NB: bomen kunnen met 1 meter gronddekking goed uit de voeten. Een grondlaagdikte van 0,30 meter is voldoende voor vaste planten. Aanvulling verslag t.o.v. overleg: een grondlaagdikte van

0,5m is voldoende voor heesters. Aandacht: ruimte voor afwatering/drainage en berekening i.v.m. uitdroging.

- Gemeente Waterland wil eenzelfde uitstraling en inrichting over het gehele wegvak 't Schouw-Volendam.
- Eventuele portalen langs de N247 (knip busbaan tracé) goed landschappelijk inpassen:
  - Liever zo min mogelijk portalen.
  - Als portalen nodig zijn; zo rustig mogelijk beeld, niet te opvallend. Vgl. portaal A5: daar zelfs architectonisch vormgegeven.
- Houd in het ontwerp (en procesmatig) rekening met het beschermde dorpsgezicht van Broek in Waterland Noord. Is door het Rijk als zodanig aangewezen.
  - Bij het beschermde gedeelte en de beeldbepalende objecten rekening houden met art. 10 en 24 van het bestemmingsplan. Daaruit blijkt dat beeldbepalende panden slechts mogen worden veranderd of uitgebreid, wanneer het betrokken bouwplan mede strekt tot behoud of versterking van het uitwendige karakter van het object. Als er toch een andere brug gebouwd moet worden, dan moet het gestelde in art 10 en 24 worden meegenomen in het beeldkwaliteitsplan en een goede ruimtelijke onderbouwing. E.e.a. is ter beoordeling aan de welstandscommissie. Vroegtijdig overleg voeren.
  - In het bestemmingsplan (op de gemeentelijke website) is te zien welk gebied precies beschermd is (gebied valt over Broek Noord; loopt schuin weg, weg ligt voor een deel erin en een deel erlangs) en welke objecten beeldbepalend danwel monumentaal zijn.
    - Brug BiW is beeldbepalend en ligt binnen het beschermde gedeelte. Dus moet onderbouwd worden waarom de nieuw brug (qua type en vormgeving) een verbetering van de bestaande situatie oplevert.
    - Het ronde brugwachtershuisje van de hefbrug Broek in Waterland is beeldbepalend (niet monumentaal itt wat in eerdere KES stond). Bij vervallen van de functie van dit huisje dit bij voorkeur wel visueel behouden. Betekent eenzelfde constructie terugbrengen of huidige terugplaatsen.
    - De woning aan [REDACTED] is (itt wat in de oude KES staat) geen monumentaal maar een beeldbepalend pand. Bij voorkeur laten bestaan omdat deze woning de oorspronkelijke noord-zuid gerichte kern (dorpstraat) van Broek in Waterland visueel nog in beeld houdt. NB: lijkt bij onderdoorgang niet te lukken.
    - De kippenbrug (het kleine bruggetje bij [REDACTED]) is beeldbepalend. Hiermee rekening houden als het in de knel mocht komen.
    - Bij de brandweer ligt nog het oude brugwachtershuis. Dit is een monument. Hiermee rekening houden als het in de knel mocht komen.
    - Het tramtracé ligt vrijwel direct langs de provinciale weg en langs de Zesstedenvaart. Een deel van de waterlopen, maar ook enkele bruggetjes maken hier onderdeel van uit. Hoewel dit tracé geen formele status heeft, bij voorkeur in het ontwerp zorgen dat dit tracé zichtbaar is.
- Bij voorkeur klapbrug (geen tafelbrug), want goedkoper.

- "Waterkering" 3 meter boven maaiveld (kanteldijk op kerende hoogte) is vanuit beschermd stads en dorpsgezicht niet wenselijk.
- Voorkeur tunnelmonden voorbij het dorp boven maaiveld laten uitkomen.
- Aandacht voor de visuele inpassing van de betonnen tunnelbak. Vanuit het dorpsplein kijk je 'die grijze bak' in. Hoe wordt dit ingepast/afgeschermd.

#### **Eisen tijdelijke situatie**

- De Eilandweg vanaf de Pelserbrug niet gebruiken als omleidingsroute. Is niet geschikt: Kan niet worden verbreed of verzaamd ten opzichte van huidige situatie. Bij eerdere versterking is bewust niet gekozen voor zwaarder verkeer om historisch beeld te behouden. Let op! Gewichtsbeperking max. 10 ton.
- Gedurende de bouw moet al het verkeer over de N247 in beide richtingen (2x1) doorgang kunnen vinden (het overige netwerk kan het verkeer niet opvangen).
  - Versmallingen en verlaagde rijsnelheid zijn wel toegestaan.
  - Hinder bij voorkeur kort maar hevig (ipv lang wat minder).
  - Eventuele stremmingen bij voorkeur in de nacht.
  - Eventueel ook nachtelijk werken indien haalbaar (afhankelijk van geluid/trilling etc).
- Zorgen over de bouwperiode van een onderdoorgang. Veel overlast, lange bouwperiode en ketenpark in het weiland. Inzetten op minimale overlast.

#### **Eisen proces en communicatie:**

- Gemeente graag betrekken bij gesprekken met bewoner [REDACTED]
- Klankbordgroep BiW betrekken (loopt al).
- Communicatie in onderlinge afstemming tussen Gemeente en Provincie en zonodig rest projectgroep BW (loopt al).
- Graag beeldkwaliteitsplan opstellen. Aandachtspunten/wensen:
  - Link weer leggen in noord-zuid verbinding tussen twee delen BiW.
  - [REDACTED] bij voorkeur behouden (zie hiervoor).
  - Groen: zie hiervoor.
  - Gemeente ziet geen fysieke ruimte voor meerdere woningen op dorpsplein (dat was wel in een allereerste idee vanuit BiW voor een tunnel opgenomen).
  - Niet per definitie 'historiserend' ontwerpen (mag ook modern)
  - Graag vroegtijdig monumentencommissie betrekken (via [REDACTED] bv. concept-beeldkwaliteitplan toelichten. Standaard vergaderdata: even weken maandagmiddag.
- Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (itt wat in de oude KES staat) niet zelf betrekken bij opstellen van beeldkwaliteitsplan: loopt via de gemeente (Monumenten- en welstandscommissie Waterland).
- Houd rekening met de archeologienota van gemeente Waterland. - Gemeente Waterland heeft een archeologienota die gevolgd moet worden voor alle deelprojecten. Afhankelijk van de locatie, oppervlak en diepte is een bureau onderzoek nodig. De archeologie nota is te vinden op: <http://www.waterland.nl/over-waterland/historie/archeologie/>

- Gemeente Waterland wil graag meer aandacht dan cf. provinciaal beleid voor duurzaamheid en leefbaarheid. Concrete wensen:
  - Leefbaarheid zwaarder wegen dan 20%. Echter niet ten koste van doorstroming/robuustheid: ook erg belangrijk. Zit ook samenhang in: doorstroming geeft ook minder geluid en uitstoot.
  - Liever geen nieuwe hogere waarden vergunnen, bij voorkeur terug naar maximale geluidbelasting.
  - Geluidsschermen voorkomen want passen niet in omgeving.
  - Als geluidmaatregelen nodig zijn in Broek of Waterland wil de gemeente Waterland samen met de provincie in overleg treden met directe bewoners. NB: Indien weg bovengronds blijft zijn aanvullende maatregelen nodig. Bij ondergrondse oplossing minder kans op overschrijding
- Qua ruimtelijke procedure bij voorkeur een inpassingsplanprocedure. Dat geeft de gemeente dan een rol als partner/stakeholder.

Opmerking: in het bestemmingsplan ligt de grens tussen groen en verkeer zeer strak langs de bestaande infrastructuur. Voor vrijwel alle wijzigingen is dus een aanpassing van het bestemmingsplan nodig.

#### **Overige eisen:**

- De gemeente wil graag dat de verschillende varianten worden uitgewerkt inclusief een maatschappelijke kosten-batenanalyse. > de opdracht is een vergelijking te maken van de effecten op doorstroming, verkeersveiligheid, leefbaarheid en (uiteraard) kosten.

#### **Verder besproken:**

- Aandachtspunt is of er bij de onderdoorgang daadwerkelijk minder asfalt komt. De vraag is of dat lukt.
- De intentie van de provincie is om de 'grote' brug en de Kippenbrug t.z.t. op afstand te gaan bedienen. De gemeente heeft geen specifieke wensen hieromtrent. NB: wel rekening ermee houden dat ze beide beeldbepalend zijn.
- Eerdere eisen uit de 'oude' KES omtrent het beheer van de twee nieuwe langzaam verkeerstunnels bij de bovengrondse variant zijn niet meer van toepassing. De gemeente gaat het dagelijks beheer doen. Daarover dient nog wel afspraken met de provincie worden gemaakt.



## Stakeholderoverleg specialisten Provincie

Concept

Aanwezig		PNH – openbare verlichting	Opgesteld door
		PNH – Verkeer, Veiligheid	
		PNH – Objectbeheer Kunstwerken	
		PNH – Objectbeheer Verkeersvoorzieningen	
		PNH – Netwerkadviser Waterland	
		PNH – Objectbeheer Verhardingen	
		PNH – Tunnelmanager Waterwolfunnel	
		PNH – Dagelijks beheer	
		PNH – Technisch Manager maaiveldvariant	
		PNH – Projectleider	
		PNH – Omgevingsmanager	
		APPM	
		Tauw	

### Afwezig

**Onderwerp** Stakeholderoverleg interne specialisten provincie Noord Holland

**Datum bespreking** 29 november 2016

**Plaats** Kantoor provincie Noord Holland, Haarlem

**Kopie aan** Dorpsraad

**Datum verslag** 22 december 2016

**Ons kenmerk** N247-203-D1-Stakeholderoverleg specialisten PNH

■ opent de vergadering en geeft een korte toelichting op het project. Na de voorstelronde wordt de agenda (presentatie) gevolgd waarin de projectdoelstelling, de aanpak en de eerste schetsen worden beschreven. Concrete doelstelling van het overleg is het verzamelen van de eisen voor de ondergrondse variant bij de interne specialisten van de provincie. De eerder ontvangen eisen zijn gericht op de bovengrondse variant en daardoor niet allemaal meer van toepassing, mogelijk zijn bovendien aanvullende eisen van toepassing. De verschillende tekeningen worden toegelicht waarna het gesprek begint.

De onderstaande punten zijn besproken:

- Welke voorzieningen zijn er voor de bussen > De bussen met halte in BiW rijden over de parallelweg, bussen zonder halte rijden door de onderdoorgang.
  - De halte in BiW is een R-net halte, hier stoppen veel bussen maar niet allemaal.
  - Er volgen nog gesprekken met de busmaatschappijen ivm nieuwe overstaphalte bij de Schouw en mogelijke invloed op de halte in BiW.
- waarom zijn er open delen toegepast > Dit is voornamelijk gedaan om het gesloten deel te beperken waardoor de tunnelwet niet van toepassing is
  - ■ Wees hier wel voorzichtig mee, niet alleen toepassen als trucje. Bepaalde elementen zullen bij een dergelijke constructie wel noodzakelijk zijn. > Tunnel/ventilatie zit er niet in, extra ruimte/vluchtvoorzieningen wel.



- [ ] Bij extra ruimte voor gestrande voertuigen mogelijk ook camera's, matrixborden, detectie en dergelijke toepassen.
- Bij tunnelwet is tegenverkeer zonder fysieke scheiding niet toegestaan > Voor weginrichting met barri r zijn doorsnedes gemaakt. De tunnelbreedte neemt hiermee toe van ca. 11m naar ca. 16 meter tussen de wanden.
- [ ] De rijbaanbreedte moet voor de verschillende varianten aansluiten op de bestaande wegbreedte (breder dan 2,75m conform tekening) > wordt meegenomen in de uitwerking
- Het toepassen van een open tunnelbak is voor verschillende disciplines een aandachtspunt:
  - In verband met valgevaar (vallen of springen) en vandalisme (gooien van objecten) voorkomen dat het open deel bereikbaar is. Dit is lastig in de dorpskern. Alternatief is hekken plaatsen of volledig afsluiten > afsluiten heeft als resultaat dat het gesloten deel langer dan 250m zou zijn en dan sowieso moet worden voldaan aan de tunnelwetgeving.
  - Marcel: Als er veel sneeuw valt ligt het in de constructie. Hier is geen ruimte om de sneeuw op te ruimen. Bij hevige sneeuwval zal de tunnel dan dus (deels) afgesloten worden. Oplossing is het dichtmaken van de onderdoorgang > resultaat: tunnelwet
- Ruimtebeslag is groter dan hier op tekening te zien is > Klopt, de parallelstructuur is in deze fase nog niet uitgewerkt. Dit wordt opgestart na de gesprekken met belangrijkste stakeholders.
- [ ] Is het wenselijk om direct na de tunnelbak in- en uit te voegen. Dit kan niet te dicht op de constructie in verband met zicht vanuit de tunnelbak. Andere mogelijkheid is het toepassen van VRI's<sup>1</sup> maar dat is niet goed voor de doorstroming > Vooralsnog wordt uitgegaan van in- en uitvoegstroken. Zicht vanuit de tunnel en ontwerpsnelheid worden meegenomen voor de bepaling van de benodigde lengte.
- Is het de bedoeling dat het landbouwverkeer door de onderdoorgang gaat > Bij de 50 km/u variant is dit een mogelijkheid. Bij de 80km/u variant mag landbouwverkeer niet door de onderdoorgang en moet gebruik worden gemaakt van de parallelwegen.
- De onderdoorgang is zo diep omdat deze onder de Broekervaart door gaat. Is het een optie de Broekervaart te verleggen (polder in) en daarmee winst te behalen doordat de tunnel niet zo diep hoeft? > Niet onderschatten dat ook hierbij het nodige zou komen kijken (impact in het landschap, toestemming HHNK nodig, grondaankopen nodig).
- Voor maatvoering en eisen voor constructies geldt de ERBI<sup>2</sup>. Als het w l een tunnel is moet je ERBI verlaten maar tunnelwetgeving (WARVV – wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels ) volgen.
  - [ ] Het bouwbesluit geeft aan: "als het zich gedraagt als een tunnel moet je het als tunnel behandelen". Al daarvan in dit geval sprake is zou je de onderdoorgang moeten dichtmaken.
  - [ ] is het hier niet mee eens. De tunnelwet is hier maatgevend. Nog wel checken of er een minimale lengte van het open deel geldt.

---

<sup>1</sup> Verkeerslichten (verkeersregelininstallaties)

<sup>2</sup> De ERBI is een ontwerprichtlijn van de provincie Noord-Holland en staat voor Eisen en richtlijnen Bouw- en Infraprojecten. Hierin staan eisen waar onder andere wegen en constructies aan moeten voldoen.





- De combinatie APPM/Tauw heeft Nedmobiel in de arm genomen als specialist tunnelveiligheid en zal hier een advies voor opstellen.
- [ ] Ga in het ontwerp van de onderdoorgang niet bij voorbaat minimaliseren in maatvoering. De constructie moet voor 100 jaar veilig zijn, minimaal is hiervoor niet genoeg.
- [ ] hou bij voorkeur rekening met een eventuele toekomstige verbreding (immers een constructie moet deze lang mee en in de toekomst verbreden van de dan bestaande constructie is haast onmogelijk). > we onderzoeken zowel enkelstrookse als meerstrookse varianten.
- [ ] snelheid van 50 km/u is niet te handhaven. In de waterwolftunnel (80km/u) wordt in werkelijkheid 100 km/u gereden. Vanuit handhaving zou je daarom beter kunnen kiezen voor 80km/u.
- Er wordt nog een check uitgevoerd op de vaarwegklasse naar aanleiding van uitgevoerde stakeholdergesprek (door [ ] en [ ] Waarschijnlijk wordt dit scheepvaartklasse BM in plaats van DM conform de geleverde KES.

Voorafgaand aan het overleg zijn vragen verstuurd naar de verschillende specialisten. Hier zijn nog niet veel reacties op gekomen. De belangrijkste vragen zijn besproken en hieronder weergegeven. Daarnaast het verzoek aan de specialisten nog te reageren op de overige vragen.

- Welke versie van de ERBI moet worden aangehouden?
  - [ ] stuurt de meest recente versie op
- Het oversteken van de Broekervaart van BiW-Noord naar BiW-Zuid kan alleen via de bestaande voetgangersbrug en de kruising voorbij de nieuwe brandweerkazerne. Is een extra verbinding aan de oostzijde wenselijk / haalbaar?
  - In principe komen er geen extra kruisingen / oversteekpunten bij wegens aansluitingen op de provinciale weg.
- Wat is de bedoeling met de bestaande brug in de N247. In de uitwerking van de bovengrondse variant wordt de brug vervangen. Mogelijk omdat de brug niet meer voldoet bij toename van het verkeer of vanwege inpassing van de weg. Bij de ondergrondse variant gaat de parallelweg over de brug (lokaal verkeer en enkele bussen). Is vervanging van de brug nog steeds noodzakelijk? De brug is een beeldbepalend object en ligt binnen het beschermde dorpsgezicht.
  - De brug levensduur van de brug is voldoende maar er is wel groot onderhoud nodig. Aangezien de brug niet past binnen de weginrichting van de bovengrondse variant wordt deze vervangen. Bij een onderdoorgang is enkel groot onderhoud voldoende. Onderhoud is dan onderdeel van het gebiedscontract en niet binnen de scope van het project.  
Resumé: Bestaande brug behouden, alle eisen mbt ontwerp van een nieuwe brug vervallen.
- Wat is het minimale profiel van vrije ruimte voor de bestaande brug?
  - Bestaande brug blijft behouden. De tekeningen van de bestaande brug zijn opgenomen als bijlage bij het contract. Zo niet zijn deze beschikbaar bij de provincie.
- Hoe moet worden omgegaan met de tunnelwet. Moet ondanks het beperkte gesloten deel worden voldaan aan de tunnelwet?
  - Zie bovenstaande discussie. Advies Nedmobiel bespreken met specialisten.
- Wat is de status van de ERBI ten opzichte van overige documenten?



Datum 30 november 2016

Ons kenmerk M001-1242992EKT-V01

Pagina 4 van 6

---

- Wet, Eurocode – ERBI - Richtlijnen.
- Is de richtlijn ontwerp kunstwerken van Rijkswaterstaat (ROK 1.3) van toepassing?
  - Nee

Daarnaast zijn nog vragen gesteld naar aanleiding van de KES voor de bovengrondse variant. De belangrijkste vragen zijn besproken en hieronder weergegeven.

- Eis 0187: Innovatie moet altijd worden meegenomen. [ ] zit in het team en kan gebruikt worden als innovator of begeleider / inspirator. Wat is de bedoeling van deze eis?
  - Aanhaken op innovaties waar mogelijk.
- Eis 0302: Langs de inritten: Redresserende werking (auto moet zich weer kunnen herstellen om de weg op te rijden), voldoende waterafvoer mogelijkheden, groene uitstraling, moet een gewas op staan (afremmende werking). Wat wordt hier bedoeld?
  - Inritten zijn in deze oplossing niet van toepassing, kan vervallen
- Eis 0319: Mortels gebruiken bij beperkte ruimte. Wat wordt hier bedoeld?
  - [ ] mag vervallen.
- Eis 0123: Bij vervanging van de Dijksbrug (Broek in Waterland) zullen de wensen en eisen vanuit de ecologische verbindingszone worden betrokken
  - Niet van toepassing, buiten de scope. Mag vervallen.
- Eis 0119: Inrichting conform adagio: vlot en veilig (term komt uit het waterbeleid en wordt nu ook voor de wegen gebruikt), hetgeen inhoudt de brug te voorzien van wachtplaatsen, geleidewerken, onderbouw ontwerpen op aanvaarbelaasting, remmingwerken of aanbrengen wrijfhout.
  - Informatie wordt toegestuurd door [ ]
- Eis 0317: Stevigheid oeverconstructie Broekervaart. Wat wordt hier bedoeld?
  - Informatie over oeverconstructie wordt toegestuurd door [ ] [ ]
- Eis 0135: Brug Broek in Waterland: Deze tafel brug gaat maar krap ca. één meter omhoog. Het zou ook een vaste constructie mogen worden. Klopt dit?
  - Komt te vervallen door behoud bestaande brug bij onderdoorgangvarianten
- Eis 0241: [ ] vraagt zich af of de brandweer veilig kan uitrukken wanneer er file staat op de Eilandweg en of het met het oog daarop wenselijk is de brandweer een calamiteitenuitgang op de N247 te geven. Graag aandacht hiervoor.
  - Gesprekken met hulpdiensten worden meegenomen, voor nu vervallen.
- Eis 0128: Bij de politie is de wens geuit om de 50 km/h binnen Broek in Waterland ook fysiek te ondersteunen (vertragend op een te snelle doorstroming, door middel van drempels of rotonde o.i.d.). Voorstel [ ] iemand inhuren die een slimme inrichting kan voorstellen, waarbij de stroomfunctie en effectieve maatregelen elkaar niet tegenspreken.
  - [ ] Voor de parallelstructuur 50km/u aanhouden ivm doorstroming en bussen.



Datum 30 november 2016

Ons kenmerk M001-1242992EKT-V01

Pagina 5 van 6

---

- De dorpsraad wil 30km/u voor bovengrondse parallelweg. In overleg met DR kiezen voor 50km/u (ivm uitwegconstructies). Verkeersmodel zal aantonen dat 30 km/u niet wenselijk is voor doorstroming bussen.
- Eis 0281: De verbeteringen vanuit de trajectstudie N247A behoren tot de scope. Welke verbeteringen worden hier bedoeld?
  - Betreft verbetering van het verkeersmodel
- Eis 0283: In- en uitritten conform Pilot N235. Graag specifiek maken
  - In- en uitritten hier niet van toepassing.
- Eis 0287: Doorvaarbare duiker. Niet smart, graag specifiek maken.
  - Valt buiten de scopegrens, niet van toepassing.
- De Hefbrug BiW dient recreatieklasse DM door te laten, geen beroepsvaart. Wat is het minimaal profiel van vrije ruimte?
  - Vervalt door behoud bestaande brug.
- Eis 0295: Rekening houden met beschreven wensbeeld. Welk wensbeeld wordt bedoeld, smart maken.
  - Beschikbare beeldkwaliteitsplan wordt bedoeld. Deze gebruiken.
- Eis 0296: Verlichting traject BiW – Monnickendam. Wat wordt hier bedoeld?
  - Duurzaamheid/energiegebruik is een speerpunt vanuit de provincie.
- Eis 0307: Eisen aan DTM Welke eisen worden hieraan gesteld?
  - [ ] geeft de eisen door.
- Eis 0308: Vervangen VRI's. Welke eisen worden hieraan gesteld?
  - Zie ERBI voor eisen aan nieuwe VRI's
- Eis 0327: Afstemming met verkeerscentrale. Welke eisen worden hieraan gesteld?
  - Verkeerscentrale in verband met tunnel

Alle vragen zijn besproken, iedereen krijgt de mogelijkheid voor een laatste nabrander:

- Houd rekening met handhaafbaarheid van de maximum-snelheid in de onderdoorgang.
- Qua ruimtegebruik verder kijken dan het ruimtebeslag van de onderdoorgang, ook naar bussen en aansluitingen
- Essentieel dat er goede onderbouwing is (input Nedmobiel) waarom wel/geen tunnelwet van toepassing is. En dat specialisten van de provincie hier ook achterstaan (geen discussies achteraf): uitgangspunt voor ontwerp met elkaar afspreken. Belangrijk ook de Dorpsraad hierin te betrekken.
- Alle specialisten willen het schetsontwerp zien / toetsen. IGI toetst op toepassen van de ERBI. Eventueel onderbouwen wanneer hiervan wordt afgeweken en waarom. Ook onderzoeksresultaten gaan (via [ ]) naar IGI.
- Graag ook andere specialisten (van Beleid) betrekken: RI, groen etc. [ ] komt met namen.

[ ] bedankt iedereen voor zijn/haar inbreng. Nog wel het verzoek aan de specialisten om de komende week nog te reageren op niet besproken overige vragen uit het memo, zodat dit meegenomen kan worden in het ontwerp. Ook laat [ ] nog weten wanneer vervolgactie(s) van de specialisten worden gevraagd (review ontwerp, bespreking advies Nedmobiel).



Datum 30 november 2016

Ons kenmerk M001-1242992EKT-V01

Pagina 6 van 6

Actie	Actiehouder	Afgerond
█ gaat als objectbeheerder kunstwerken nog reageren op de toegestuurde vragen voor de onderdoorgang / specifieke input (klanteisen) geven voor het ontwerp	█	gereed
Inschakelen Nedmobiel om tunnelveiligheid en eisen aan de constructie te beoordelen. Als combinatie wordt er een advies uitgebracht richting de provincie en besproken	APPM/Tauw	gereed
Check scheepvaartklasse Broekervaart + adagio	█	gereed
Meest recente versie ERBI toesturen	█	gereed
Namen specialisten Beleid doorgeven tbv gesprek klanteisen	█	gereed
Opzoeken tekeningen bestaande brug in contract. Zo niet opvragen bij █	APPM/Tauw	gereed
Doorgeven eisen aan DTM	█	gereed
Reageren op toegestuurde vragen in voorbereiding op overleg (uiterlijk 6 dec)	Specialisten PNH	
Doorgeven planning inzet specialisten (review, bespreking advies Nedmobiel)	APPM/Tauw	
Verkennen optie Verlegging Broekervaart	APPM/Tauw	



## Stakeholderoverleg hulpdiensten

Concept

---

<b>Aanwezig</b>		Brandweer, Bereikbaarheid Waterland	<b>Opgesteld door</b>
		Verkeersadviseur Politie	
		Ambulancedienst Amsterdam (tevens chauffeur)	
		Omgevingsmanager Provincie NH	
		Projectleider Provincie NH	
		Dorpsraad BiW	
		APPM, Projectleider	
		Tauw, Ontwerpleider	

**Afwezig** -

**Onderwerp** Overleg hulpdiensten over onderdoorgang N247 Broek in Waterland

**Datum bespreking** 15 december 2016

**Plaats** Brandweerkazerne Volendam

**Kopie aan** , , Dorpsraad, Gemeente Waterland

---

**Datum verslag** 20 december 2016

**Ons kenmerk** N247-203-D1-Verslag eerste overleg hulpdiensten

start het overleg met een korte toelichting van het project gezien vanuit de provincie. Na de voorstelronde verteld wat de visie van de dorpsraad is en geeft een toelichting van de huidige opdracht. Bij de verdere bespreking worden de vragen uit de vooraf verstuurde memo behandeld.

Uit de memo van Nedmobiel volgt dat de onderdoorgang officieel geen tunnel is. geeft aan dat veel weggebruikers de onderdoorgang wel als een tunnel zullen ervaren (het wordt door velen ook een tunnel genoemd). Hierdoor is de tunnelwet mogelijk niet van toepassing met betrekking tot rookontwikkeling en brandveiligheidseisen, maar voor de overige punten zoals vluchtwegen toch wel een sterk advies om de eisen uit de tunnelwet over te nemen.

### Maatregelen met invloed op geometrie van de constructie

Vanuit zowel de politie, brandweer als de ambulance is er een sterke voorkeur voor het ontwerp met fysiek gescheiden rijrichtingen en vluchtpad (zoals getekend in de 2x2 variant).

- Dit geeft de meeste veiligheid voor het verkeer.
- Bij een stuurfout komt je normaal gesproken in de berm of in de sloot terecht. Bij een zijwaarts gesloten constructie blijf je binnen de wanden en is de kans groot op een aanrijding met tegemoetkomend verkeer. Hiervoor is scheiding van rijstroken nodig (zowel voor 50km/u variant als bij de 80 km/u varianten).
- Bij een ongeval zou zonder rijbaanscheiding de gehele constructie worden afgesloten door de hulpdiensten om veilig te kunnen werken. Dan is er geen verbinding meer tussen Monnickendam en Amsterdam. De parallelwegen zijn niet gedimensioneerd op een afsluiting van de onderdoorgang (qua verkeersintensiteiten) waardoor hulpdiensten in die situatie de parallelwegen niet als alternatieve route kunnen gebruiken.



- Bij fysieke rijbaanscheiding is maar één rijrichting afgesloten en blokkeert een ongeval niet de gehele constructie. Er kan veilig worden gewerkt. Eventueel kan het verkeer tijdelijk door één kant van de tunnel worden gestuurd.
- Het is voor de hulpdiensten niet altijd mogelijk in tegengestelde richting op een ongeval af te rijden. Dit is afhankelijk van de standplaats van de hulpdienst en de locatie van het ongeluk. Daarbij zal de verkeersdruk op de parallelwegen meegenomen moeten worden bij het aanrijden.
- Scheiding tussen de rijrichting kan door middel van een barrier, dit is minimaal nodig. Het toepassen van een tussenwand voor vluchtwegen (veilige vluchtweg) heeft de voorkeur. Wanneer vluchtwegen aan de zijanten worden toegepast mag de scheiding tussen rijrichting worden uitgevoerd middels een barrier.

Met betrekking tot de vluchtweg is er een sterke voorkeur voor een horizontale vluchtroute en geen verticale route zoals een trappenhuis.

- Onlangs is er brand geweest in de IJtunnel. Deze is toen ontruimd geweest. Vluchtroutes waren toen wel een aandachtspunt.
- Mindervaliden of betrokkenen bij een ongeval kunnen niet altijd door het trappenhuis naar maaiveld.
- De ambulance kan met een brancard geen gebruik maken van een verticale vluchtroute.
- De vluchtroute moet altijd vrij zijn van obstakels. Dus ook geschaarde voertuigen of aanhangers. Het afschermen van de vluchtroute met een barrier heeft niet de voorkeur. Liefst een aparte vluchtgang met tussenwand toepassen.
- Er moet één centrale vluchtgang worden toegepast (in het midden) of aan beide kanten van de weg afzonderlijk. Het moet niet nodig zijn de weg over te steken om de vluchtroute te bereiken. Qua ruimtegebruik is het verschil tussen een centrale vluchtgang of aan beide zijden afzonderlijk beperkt.
- De minimale afstand van vluchtdeuren kan worden bepaald met een risicoanalyse met een maximale tussenafstand van 250m. In de praktijk wordt bij toepassen van een vluchtgang praktisch gekozen voor een deurafstand van 100-120m  
*Met relatief kleine investering kan de veiligheid worden vergroot door extra deuren te plaatsen.*
- De ambulancedienst moet ook met een brancard (56x197cm) gebruik kunnen maken van de vluchtroute. Een breedte van 0,75m conform richtlijn is echt minimaal. Hierbij rekening houden met draairuimte bij vluchtdeuren. Een bredere vluchtroute heeft de voorkeur. Bij het dimensioneren van de vluchtwegen en bijbehorende toegangen moet rekening gehouden worden met de twee personen aan de kopse kanten om met de brancard te manoeuvreren.

Bij het toepassen van gescheiden rijstroken rekening houden met beschikbare ruimte voor het passeren door hulpdiensten.

- Bij tunnelontwerp wordt een minimale vloerbreedte van 7,0 meter aangehouden zodat hulpverleningsvoertuigen het overige verkeer kunnen passeren. De constructiebreedte van de 50 km/u variant en 80 km/u variant is hierdoor gelijk. Deze breedte aanhouden in het ontwerp.



**Datum** 15 december 2016

**Ons kenmerk** M001-1242992EKT-V01

**Pagina** 3 van 7

---

- Totaal: 2 tussenwanden (1,00m), 4x halve barrier tegen wand (1,20m), 2 hoofdrijbanen (14m), vluchtpad (2m).
- Totale breedte is circa 18 meter tussen de wanden.





- Het handhaven van de snelheid door de breedte in de constructie is een aandachtspunt. Rijsnelheid 50 km/u wordt lastig te handhaven (stroomweg) omdat de weg niet uitnodigt om 50 km/u te rijden.
  - In de huidige situatie in het dorp verandert de wegbreedte niet bij de overgang van 80 naar 50 km/u waardoor er over het algemeen hard gereden wordt. Dit is ook een aandachtspunt voor het ontwerp van de onderdoorgang.
  - [ ] stelt voor om bijvoorbeeld trajectcontrole in te zetten om snelheid te handhaven. [ ] geeft aan dat het lastig is om dit erdoor te krijgen maar bijvoorbeeld als voorwaarde kan worden meegenomen bij de afweging.
  - [ ] vraagt of uitgezocht kan worden of een flitspaal of trajectcontrole haalbaar is. [ ] vraagt dit na.

#### Overige punten met raakvlak ontwerp

- De eisen aan brandveiligheid zijn lager dan bij officiële tunnels. De ventilatie door het gesloten deel bij het dorpsplein is wel een aandachtspunt.
- Het landbouwverkeer mag in de huidige situatie over de N247 omdat er geen alternatieven zijn.
  - Er moet nog besloten worden of het landbouwverkeer wel of niet door de onderdoorgang mag rijden. Ter bespreking met LTO. Dit geldt ook voor gevaarlijke stoffen.
  - Deze voertuigen zijn breder dan standaard vrachtverkeer, dit is een aandachtspunt bij het ontwerp van de onderdoorgang.
  - [ ] geeft aan geen bezwaar te hebben tegen landbouwverkeer bovenlangs als de weg maar als 30km/u ingericht wordt.
- Voor de weginrichting van de parallelwegen is geen specifieke voorkeur bij de hulpdiensten. Als de weg maar wordt ingericht naar de ontwerpsnelheid.
  - Ontwerpsnelheid 30km/u is geen bezwaar.
  - Geen drempels toepassen (ambulancedienst, i.v.m. patiënten)
- [ ] vraagt hoe de vluchtweg ingericht moet worden bij een wisselstrook. Doordat de wisselstrook wordt voorzien van barriers.

In principe heeft een wisselstrook in de onderdoorgang niet de voorkeur. Dit is een opstapeling van verschillende risico's. Daarnaast rekening houden met het benodigde ruimtegebruik.

  - De breedte tussen de barriers van de hoofdrijbaan is minimaal 7 meter i.v.m. passeren door hulpdiensten
  - De breedte tussen de barriers van de wisselstrook is circa 5 meter. Naast de benodigde obstakelvrije zone langs een barrier moet voldoende ruimte zijn om bij een calamiteit aan beide zijden van een voertuig de deuren te openen.
  - Totaal 6 barriers (3,60m), 2 hoofdrijbanen (14m), 1 wisselstrook (5m), twee vluchtwegen langs de wisselstrook (1,5m) en 2 vluchtwegen aan de buitenkant (2m). Totale breedte is 26,1 meter. Dit is breder dan de 2x2 oplossing.



## **Veiligheidsmaatregelen met invloed op verkeer en gebruik**

- De brandweer heeft standaard 1500L water bij zich. In deze regio wordt niet gereden met tankwagens voor extra bluswater.
  - Brandweer kan/zal een standaard procedure instellen om met 2 voertuigen aan te rijden in plaats van 1 voertuig.
  - Constructie uitrusten met voorziening zodat altijd voldoende water beschikbaar is. Waterwinplaatsen moeten worden beoordeeld bij het ontwerp. Op locaties waar weinig water voorhanden is zijn ondergrondse brandkranen aanwezig om aan te sluiten. Indien nodig kunnen in de onderdoorgang ook voorzieningen opgenomen worden.
  - Alternatief is een droge blusleiding op te nemen met aansluitpunten in de onderdoorgang. Van buiten de constructie kan er water in de blusleiding worden gepompt zodat de brandweer op diverse punten kan aansluiten  
*Dit is in flatgebouwen ook aanwezig, maar dan in verticale richting. Op de begane grond wordt de aanvoer aangekoppeld en op de betreffende verdieping wordt de brandslang aangesloten.*
- Het afvoeren van bluswater of schuim moet worden meegenomen in het ontwerp van de pompkelder. De pompkelder wordt sowieso aangesloten op riolering voor het afvoeren van de "first flush". Het bluswater en/of schuim moet via de riolering afstromen of worden afgepompt.  
*Bij het eerste deel van de regenbui spoelt een groot deel van de vervuiling van het wegdek mee. Deze first flush gaat naar de riolering.*
- Er moet voorkomen worden dat verkeer stil komt te staan in de tunnel. Het heeft de voorkeur om slagbomen of verkeerslichten/matrixborden te plaatsen om te voorkomen dat verkeer de tunnel in blijft rijden na een ongeval. Bediening loopt dan via de provinciale verkeerscentrale in Heerhugowaard.
- Om te kunnen alarmeren is er voldoende bereik noodzakelijk in de onderdoorgang. Op vaste punten kunnen hiervoor "hulpkasten" ingericht worden in de onderdoorgang. Dit is een inkassing in de wand met daarin onder andere een noodtelefoon en een slanghaspel en blusapparaat.
- Eventueel is versterking nodig voor communicatieapparatuur van de hulpdiensten (C2000). Dit is voornamelijk nodig indien het signaal wordt verstoord door de constructie.

Wanneer de gemeente t.z.t. de vergunningaanvraag krijgt, zal de gemeente advies inwinnen bij de hulpdiensten. Dan zullen de hulpdiensten dus toetsen of het ontwerp aan bovenstaande eisen wensen voldoet. In de praktijk volgt de gemeente doorgaans het advies van de hulpdiensten op (immers de burgemeester is eindverantwoordelijk voor veiligheid).

## **Aanvullende vragen (e-mail 19-12-2016)**

Eerder is volgende eis gesteld (aan ons overgedragen vanuit het programma Bereikbaarheid Waterland): "Tijdens groot onderhoud en of aanleg nieuwe weg met als gevolg omleidingen of veranderende verkeerssituaties dient begeleiding voor hulpdiensten voorzien te zijn." Wat voor begeleiding wordt hier verwacht?



Datum 15 december 2016

Ons kenmerk M001-1242992EKT-V01

Pagina 6 van 7

---

Bij recente grootschalige werkzaamheden is er voor de begeleiding voor hulpdiensten gebruik gemaakt van pagers, om vanuit de meldkamer, de verkeersregelaars bij de wegafsluitingen te kunnen waarschuwen dat er een geprioriteerde rit aan komt van ambulance/brandweer/politie, en tijdig een wegvak vrij te kunnen maken. We hebben een aantal maal gewerkt met afsluiting van de weg voor al het verkeer met uitzondering van het OV. Die maakten dan om en om gebruik van 1 rijstrook, voor verkeer in beide richtingen. Om te voorkomen dat een hulpverleningsvoertuig zich vast zou rijden in het wegvak, wordt door de gewaarschuwde verkeersregelaars het wegvak snel vrij gemaakt.

Voor kruisingen met waterwegen wordt een beschermende maatregel tegen brand als verantwoorde investering gezien. Bij onderdoorgangen en viaducten wordt dit over het algemeen niet toegepast. Wat is hierin het beleid van de brandweer? Voor de kruising met de watergang wel en met het dorpsplein niet toepassen? Is enkel het toepassen van hittewerende bekleding voldoende?

Deze vraag is uitgezet naar de afdeling risicobeheersing. Zij hebben hier echter nog niet op gereageerd.

Eerder is ook aangegeven: "Bij ronde met borden schouw de politie meenemen." Wat wordt hier precies mee bedoeld? En wat was de achtergrond van dit verzoek?

De ervaring leert dat er na grote renovaties bij het plaatsen en verwijderen van verkeersborden regelmatig aspecten naar voren komen die handhavingstechnisch voor problemen zouden kunnen zorgen. Daarom is het handig als de politie aan kan sluiten bij de schouw. Uiteraard kunnen zij ook achteraf op andere wijze deze aspecten onder de aandacht brengen van de provincie, maar het werkt wel prettig om in gezamenlijkheid ter plaatse de bebording te schouwen.

Geldt het Beleidskader ook voor een eventuele trajectcontrole?

Het beleidskader flitspalen is het uitgangspunt. Daarnaast zijn er aanvullende eisen gesteld voor trajectcontroles op het onderliggende wegennet. [REDACTED] is daar al uitgebreid over geïnformeerd.




Datum 15 december 2016

Ons kenmerk M001-1242992EKT-V01

Pagina 7 van 7

---

Actielijst	Actiehouder	Afgerond
Verslag opstellen	APPM/Tauw	19-12-2016
Aanvullende vragen mailen	APPM/Tauw	20-12-2016
Nagaan of het bespreekbaar is een flitspaal of trajectcontrole te plaatsen.		19-12-2016, zie aanvullende vraag in mail
Vervolgoverleg inplannen om t.z.t. het schetsontwerp te bespreken	APPM/Tauw	Loopt
Vaststellen landbouwverkeer en gevaarlijke stoffen wel/niet door onderdoorgang (iom Provincie en LTO)	APPM/Tauw	Loopt



## Stakeholderoverleg specialisten Provincie

<b>Aanwezig</b>		PNH – Adviseur verkeersveiligheid	<b>Opgesteld door</b>
		PNH – Objectbeheer Kunstwerken	
		PNH – Adviseur tunnelveiligheid	
		PNH – Gebiedsbeheerder Waterland	
		PNH – Omgevingsmanager	
		Dorpsraad	
		APPM	
		Tauw	
<b>Afwezig</b>			
	(PNH);		
	(PNH)		

**Onderwerp** 2<sup>e</sup> stakeholderoverleg interne specialisten provincie Noord Holland

**Datum bespreking** 10 januari 2017

**Plaats** Kantoor provincie Noord Holland, Haarlem

**Kopie aan** Dorpsraad

**Datum verslag** 23 januari 2017

**Ons kenmerk** N247-203-D1-Stakeholderoverleg specialisten PNH

opent de vergadering en geeft een korte toelichting op het project. is namens de dorpsraad ook aanwezig bij dit overleg. geeft een korte toelichting over het verloop tot nu toe en gemaakte ontwerpkeuzen. De belangrijkste bespreekpunten zijn de gemaakte ontwerpkeuzes, gestelde eisen en de mogelijkheden om de impact op de omgeving te verkleinen.

### Reacties op principedoorsneden onderdoorgang en gesloten deel

- Sterke voorkeur specialisten voor barriers ipv vluchtgang:
  - Je kan overal over de barrier klimmen naar de vluchtweg en niet alleen tpv de deur, dit voorkomt opstoppen.
  - Bij constructies of constructieonderdelen die je kan afsluiten (zoals een vluchtgang) zijn altijd extra voorzieningen nodig zoals ventilatie en verlichting. Deze moeten onderhouden worden en altijd werken.
  - Bij rookontwikkeling kan je bij een vluchtgang in de rook terecht komen (als er geen overdruk is in de vluchtgang). Door de natuurlijke ventilatie en de hoogte van de onderdoorgang is dit bij een vluchtweg achter een barrier niet zo.
  - Een vluchtgang moet altijd worden verlicht, ook bij een calamiteit. Er moet verlichting worden aangebracht.
  - In een officiële tunnel is een aparte vluchtgang noodzakelijk. Aangezien dit officieel geen tunnel is voldoet een vluchtpad achter een barrier. Ook vanuit beheer en onderhoud gaat de voorkeur naar een vluchtpad achter een barrier zonder extra voorzieningen.
  - Optioneel kan de middenbarrier vervangen worden door een tussenwand met barriers. Dit is constructief gunstiger in het gesloten deel en vanuit verkeersveiligheid wenselijk. (dan moeten er wel deuren voor de hulpverleners worden aangebracht zodat die van de

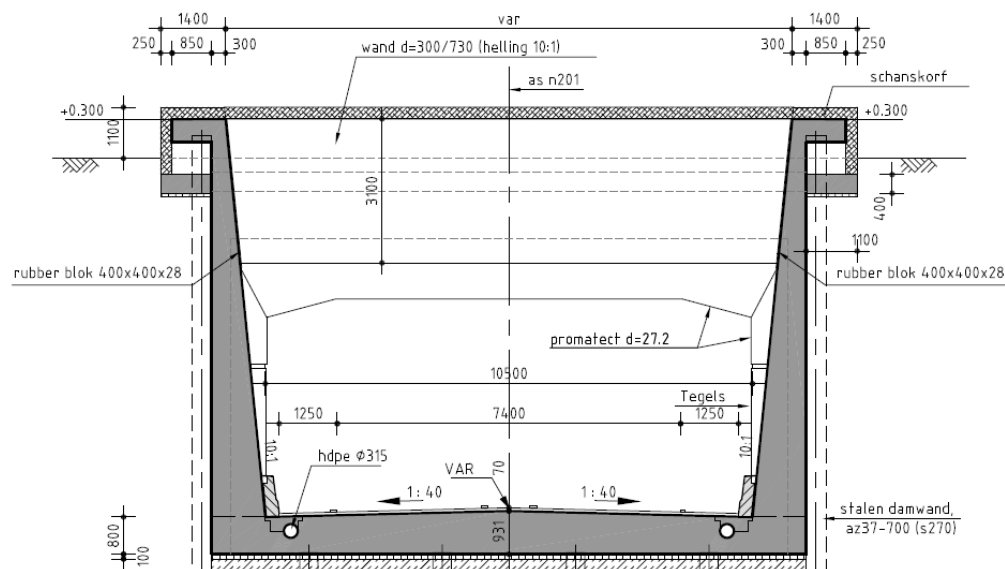
ene baan naar de andere kunnen komen. Wel zodanig inrichten dat de deuren niet uitnodigen om te vluchten).

- [ ] vraagt of de specialisten mogelijkheden zien om de breedte van de constructie te verkleinen:
  - [ ] fysieke rijbaanscheiding is minimaal nodig vanuit verkeersveiligheid. Vanuit duurzaam veilig moet je voorkomen dat een frontale aanrijding mogelijk is.
  - [ ] fysieke rijbaanscheiding is minimaal nodig vanuit veiligheid. Bij tunnelvormige constructies blijft het verkeer relatief ver van de wanden af (objectafstand). Hierdoor is het toepassen van een barrier wel nodig.
  - [ ] en [ ] het aanbrengen van passeerruimte voor hulpdiensten heeft de voorkeur. Indien deze passeerruimte wordt weggelaten dan moet de tegengestelde rijrichting zonodig beschikbaar worden gemaakt voor de hulpdiensten (zodat zij bij een ongeval in de onderdoorgang kunnen komen). Hiervoor zijn voorzieningen nodig. Dat betekent ook dat de andere rijstrook dan niet beschikbaar is voor het reguliere doorgaande verkeer. Dat zal dan bovenlangs moeten rijden (niet de voorkeur, wegens verblijfskarakter van de parallelweg). Als je het brede ontwerp versmalt, dient het afgenomen veiligheidsniveau te worden gecompenseerd door allerlei voorzieningen (bediening/bewaking). Vanuit beheeroogpunt en robuustheid heeft dat niet de voorkeur.
- [ ] geeft aan dat de dorpsraad contact heeft gehad met [ ] + [ ] (opsteller haalbaarheidsstudie voor de dorpsraad). Zij vroegen of de vluchtwegen en barrier wel echt nodig zijn. In het Amstelaquaduct, ook in beheer PNH, is ook geen rijbaanscheiding aanwezig.
  - [ ] Het Amstelaquaduct is inderdaad smaller en niet voorzien van rijbaanscheiding. Het weglaten van passeerruimte is gecompenseerd door de aanwezigheid van tunnelbeveiliging. Door onder andere camerabeveiliging en verkeersregeling is de verminderde veiligheid gecompenseerd. En het ontbreken van een rijbaanscheiding en vluchtwegen in het aquaduct was niet het ontwerp dat de voorkeur van de veiligheidsspecialisten had.
  - [ ] De Waterwolftunnel ligt net voor het Amstelaquaduct en is voorzien van alle nodige voorzieningen. Hierdoor was het relatief eenvoudig dit door te trekken naar het Amstelaquaduct.
  - [ ] Met een snelheidsdetectiesysteem worden stilstaande voertuigen gedetecteerd. Bij een stilstaand voertuig wordt de tunnel/aquaduct direct automatisch met slagbomen afgesloten voor alle verkeer in beide richtingen. Hierdoor is het mogelijk veilig te vluchten zonder vluchtpaden.

Datum 30 november 2016

Ons kenmerk M001-1242992EKT-V01

Pagina 3 van 7



Bovenstaande afbeelding is door [redacted] na het overleg verstrekt. Dit betreft een doorsnede over het Amstelaqueduct. Dit profiel is alleen mogelijk met toepassing van enkele technische installaties en 24/7 bewaking.

- Bij het Amstelaqueduct is vanuit de specialisten destijds wel geadviseerd rijbaanscheiding en vluchtwegen toe te passen. Vanuit het bestuur is de keuze gemaakt een verminderde veiligheid te compenseren met detectiesystemen. De beheerders blijven nog steeds bij hun eerste advies.
- De aanlegkosten voor de systemen in het Amstelaqueduct zijn 2,8 miljoen euro waarbij gebruik is gemaakt van de aanwezige aansturing vanuit de Waterwolfunnel.

#### Mogelijkheden voor versmalling bij onderdoorgang Broek in Waterland

Resumerend kan dus gesteld worden:

- De (cf. Bouwbesluit art. 2.135 minimale) constructiebreedte van 7 meter tussen de barriers (per rijrichting) is toereikend.
- De breedte tussen de barriers is te reduceren (weglaten passeerruimte) mits hiervoor voldoende compenserende maatregelen worden genomen (voorzieningen om tegenrichting vrij te maken van het verkeer). Dit heeft niet de voorkeur van de specialisten wegens:
  - Het storingsrisico: Bij stroomuitval of storing in het systeem wordt de constructie direct volledig afgesloten voor alle verkeer in beide richtingen. Daarnaast moeten de systemen minimaal maandelijks getest worden. Dat vraagt extra beheerkosten.
  - De verkeersafwikkeling bij ongeval of storing: verkeer moet dan bovenlangs.
  - De kosten: een smallere constructie zal, door alle installaties, veel duurder zijn in beheer en onderhoud.
- De specialisten hebben een zeer sterke voorkeur voor een fysieke rijbaanscheiding vanuit tunnelveiligheid en verkeersveiligheid. Het is immers een uitvloeisel van het convenant Duurzaam Veilig waarvan de principes (zoals homogeniteit, fysieke rijrichtingscheiding op





Datum 30 november 2016

Ons kenmerk M001-1242992EKT-V01

Pagina 4 van 7

---

gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen) zijn vertaald in de CROW richtlijnen zoals het handboek wegontwerp. Als wegbeheerder kun je van deze richtlijnen afwijken en kiezen voor een niet duurzaam veilige oplossing, maar dat moet dan wel gedragen en gemotiveerd worden door een deugdelijke risico- en belangenafweging.

- [ ] gezien het bovenstaande zou ruimtegebruik dus geen reden moeten zijn om de constructie te versmallen en de veiligheid te verlagen.

#### Overige punten

- [ ] heeft via de mail aangegeven dat de onderdoorgang wordt aangesloten op de verkeerscentrale Heerhugowaard.
  - [ ] Afkruisen op afstand is wel akkoord maar moet wel 24/7 beschikbaar zijn. En er moet dus zicht zijn op het object om te zien wanneer afgekruisd moet worden (bv. camera's). De overige tunnels worden aangestuurd bij de tunneloperator in Hoofddorp.
  - [ ] Het toepassen van bescherming tegen brand is een kleine investering en maakt reparatie na een calamiteit veel goedkoper. Daarom wel toepassen in de gehele gesloten deel. Voor tunnels wordt meestal Promatect gebruikt..
- Agrarisch verkeer en gevaarlijke stoffen mogen nu over de N247. Deze mogen dan ook door de onderdoorgang. Dit verkeer door het dorp sturen is niet wenselijk vanuit veiligheid.  
*Naschrift: Aandachtspunt: geldt dit ook voor gassen die zwaarder zijn dan lucht en in de bak blijven hangen?*
- Reactie [ ] , [ ] *Dergelijke gassen zijn ook gevaarlijk bij wegen op maaiveld, Ook dan hebben verkeersdeelnemers een probleem omdat de gassen naar de grond zakken. Bovendien heeft GS al haar wegen opengesteld voor gevaarlijke stoffen. Nu een verbod creëren op deze weg zorgt ervoor dat er een knelpunt kan ontstaan in het vervoer van GS.*

De volgende punten uit de agenda zijn ivm tijdgebrek niet meer besproken. Deze worden per mail aan de specialisten voorgelegd.

- Is een coupure mogelijk als vervanging van de kanteldijk. Welke eisen zijn hier dan aan verbonden?
- Is bebouwing op het dak van de onderdoorgang toegestaan ivm verplaatsen woning?
- Onder welke voorwaarde is het mogelijk de constructie als tunnel uit te voeren?
- Doornemen klanteisen
- Verblijfsfunctie en inrichting parallelweg

*Naschrift: deze vragen zijn inmiddels per mail gesteld en beantwoord, zie bijlage.*

*Dit leidde nog wel tot een nieuw aandachtspunt: aangegeven wordt het handboek wegontwerp te hanteren voor de invoeg- en uitvoegstroken en hierbij dus uit te gaan van stroomwegen. Echter:*

- (a) Er is hier natuurlijk geen sprake van een stroomweg en formeel zijn in/uitvoegers dus niet toegestaan. Het moet dus bewuste gezamenlijke keuze zijn om ze hier wél toe te passen.*
- (b) Richtlijnen mbt het lengteprofiel (zichtlijnen, afstanden) voor de stroomweg gaan dan uit van 100 km/uur en dat is hier niet het geval. Dat betekent dat er formeel geen richtlijnen zijn voor*



Datum 30 november 2016

Ons kenmerk M001-1242992EKT-V01

Pagina 5 van 7

---

*zichtlijnen/afstanden bij in/uitvoegers bij een 50 km/weg. Ook deze ontwerpkeuzes zullen we dus gezamenlijk moeten vaststellen. Qua doorstroming zal het verkeersmodel uitsluitend geven (of de afstand voldoende lang is).*

Actie	Actiehouder	Afgerond
Openstaande vragen stellen aan specialisten	APPM/Tauw	12-1-17
Beantwoorden openstaande vragen	Specialisten	19-1-17
Vervolgoverleg plannen	APPM/Tauw	
Uitzoeken alle gevaarlijke stoffen door tunnel	APPM/Tauw	31-1-17



Datum 30 november 2016

Ons kenmerk M001-1242992EKT-V01

Pagina 6 van 7

---

## Bijlage: antwoorden op openstaande vragen

**Van:** [redacted] mw. [redacted] ([redacted] [mailto:[redacted]@noord-holland.nl])

**Verzonden:** donderdag 19 januari 2017 07:29

**Aan:** [redacted] [redacted] <[redacted]@APPM.nl>

**CC:** [redacted] dhr. [redacted] ([redacted] <[redacted]@noord-holland.nl>; [redacted] dhr. [redacted] ([redacted] <[redacted]@noord-holland.nl>; [redacted] dhr. [redacted] ([redacted] <[redacted]@Noord-Holland.nl>; [redacted] dhr. [redacted] ([redacted] <[redacted]@Noord-Holland.nl>; [redacted] dhr. [redacted] ([redacted] <[redacted]@Noord-Holland.nl>

**Onderwerp:** FW: vervolg(vragen) onderdoorgang Broek

Hallo [redacted]

Namens allen mail ik je hierbij in het rood onze antwoorden op jouw vragen.

- Hebben jullie, wanneer er een coupure gerealiseerd zou worden als alternatief voor de kanteldijk, bij voorbaat eisen waarmee we rekening moeten houden? Uiteraard gaan we daarbij al uit van voorzieningen (camera's, slagbomen etc) om de onderdoorgang dan daadwerkelijk voor het verkeer af te sluiten wanneer de coupure bij hoog water dicht zou moeten. **Zie het antwoord dat [redacted] heeft gegeven in zijn mail van 12 januari 2017. Wij zijn hier geen voorstander van vanwege de beheerinspanningen en risico's voor de doorstroming en beschikbaarheid van de weg. Camera's en slagbomen zijn noodzakelijk want zo'n kering kan pas gebruikt worden als de weg vrij is gemaakt.**
- Hebben jullie bij voorbaat nog specifieke aandachtspunten bij een 3x1 variant? Uiteraard is het dan zaak dat de wisseling van rijrichting veilig moet worden ingepast. Uiteraard komt Tauw met een voorstel ter review. Maar hebben jullie bij voorbaat eisen om rekening mee te houden? **Rijrichtingen fysiek scheiden en doe de convergentie- en divergentiepunten op voldoende afstand van de onderdoorgang. Houd het handboek wegontwerp aan (in dit geval stroomwegen, ook al is het een GOW). Zichtlengte, invoeg- en uitvoegstroken moeten voldoende lang zijn en op een punt beginnen waar de zichtlengte gegarandeerd is.**
- Verkeersmanagement ([redacted]) sprak zijn zorg uit over de invoegers irt de verkeersafwikkeling. Uiteraard wordt dat allemaal nog doorgerekend met een verkeersmodel. Maar wellicht hebben jullie nog specifieke eisen vooraf, bv mbt de afstand tot de tunnelmonden? **Hier zal [redacted] wat over zeggen.**
- @ [redacted] Eerder is besproken dat de bestaande brug over de Broekervaart behouden kan blijven. Bij de potentiële variant met verlegging Broekervaart moet de brug wel vervangen worden. Ook is weleens de suggestie geopperd om een brug te realiseren ter hoogte van de Roelestraat (eveneens over de Broekervaart), om noord en zuid Broek met elkaar te verbinden. Wat zouden dan de eisen zijn mbt de doorvaartbreedte,



hoogte, diepte van de brug(gen)? [redacted] heeft deze informatie m.b.t. de afmetingen voor een beweegbare (tafel)brug en een vaste brug doorgegeven:

## **K11, van het Noordhollandsch Kanaal tot de aansluiting op het Stinkevuil of Purmer Ee**

- Beroepsvaartklasse Cemt 0 d.w.z. geen beroepsvaartklasse maar recreatievaartklasse.
- K11 is in de BRTN (Beleidsvisie RecreatieToervaart in Nederland) in 2016 afgewaardeerd van BM naar DM in verband met een diepgangbeperking. De diepgangbeperking kan mogelijk ooit worden opgeheven (oevers-baggeren) en dan zou de BM-status kunnen worden hersteld. Daarom ga ik voor de dimensies van de brug uit van de BM-klasse en het daarop gebaseerde GS-besluit.
- Dit betekent een doorvaarthoogte (dvh) van vaste objecten van tenminste 3,90 m boven MHW (=maatgevende hoge waterstand).

## Beweegbare (tafel)brug (doorvaart in één richting met lichten geregeld)

- Hefbaar tot een dvh boven MHW van tenminste 3,90 m.
- GS staan een scheepsbreedte toe van 4,25 m; dit is de breedte van een maatgevend recreatievaartuig op een AM-vaarweg. Voor berekening van de dvw (doorvaartwijdte) van de brug ga ik daarom uit van de AM-klasse.
- Overwegingen:
  - De brug ligt dicht bij een bocht in de vaarweg.
  - GS staan momenteel 25 m scheepslengte toe, in plaats van voorheen 15 m.
  - Deze feiten leiden naar een dvw van tenminste 8,50 m; normaal in een AM-vaarweg krap profiel zou 7 m voldoende zijn; met 8,50 m dvw ontstaat er extra ruimte om het manoeuvreren met een lengte van 25 m bij de bocht op te vangen.

## Vaste brug

- In vaarwegen die uitsluitend door recreatievaart worden gebruikt moet een vaste brug het gehele vaarwegprofiel overspannen. Eventueel kan een middenpijler in de as van de vaarweg worden toegepast.
  - Overspanning van het gehele vaarwegprofiel betekent hier: een dvh van tenminste 3,90 m over een breedte van tenminste 15 m.
  - Bij toepassing van een middenpijler in de as van de vaarweg hebben de doorvaartopeningen een wijdte van ieder tenminste 8,5 m bij een dvh van tenminste 3,90 m.

Met vriendelijke groet,

mw. [redacted]

*technisch adviseur / adviseur tunnelveiligheid*  
Beheerstrategie en Programmering Infrastructuur

T 06 – [redacted]

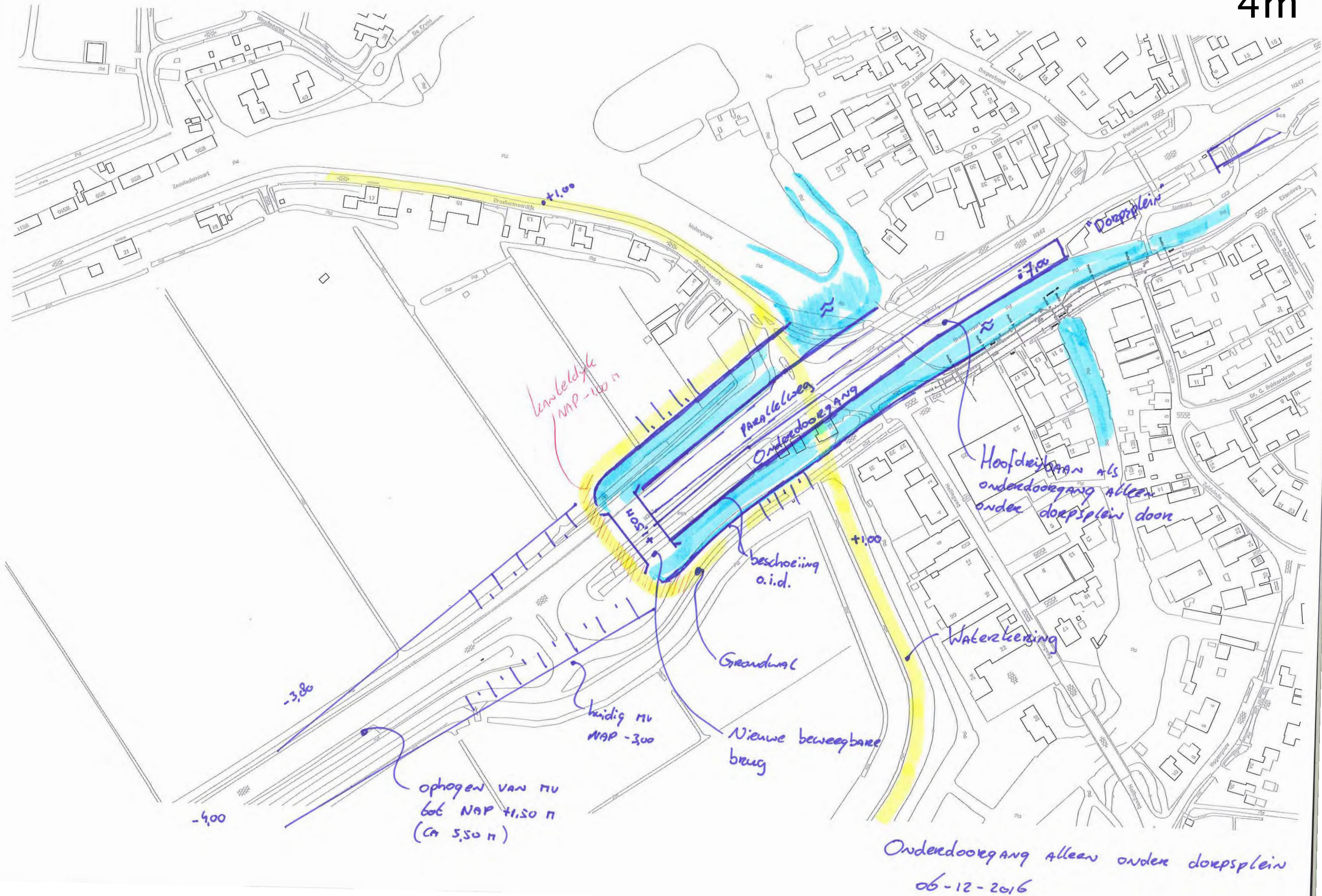
Houtplein 33 2012 DE Haarlem

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)

[redacted]@noord-holland.nl



4m





[illegible]



**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted]@vinu.nl"; [redacted]; [redacted]@gmail.com; [redacted]@ [redacted]  
[redacted]@gmail.com; [redacted]@gmail.com; [redacted])  
**Onderwerp:** Offerte gesprek evaluatie proces BiW  
**Begin:** maandag 27 maart 2017 16:00:00  
**Eind:** maandag 27 maart 2017 17:00:00  
**Locatie:** Haarlem, Houtplein 33  
**Bijlagen:** [Referentieprojecten Vinu op het gebied van evaluatie.pdf](#)

---

Beste dames en heren,

Zoals aangegeven zullen we kort een overleg hebben met [redacted] (VINU) over een mogelijke evaluatie van het lopende proces.

Voor Dorpsraad: we zitten op het Houtplein, vanuit gebouw Dreef rechtsaf en hele tijd doorlopen. Bij vlaggen PNH weer naar binnen ;0).

Gr [redacted]

[REDACTED]

---

**Van:** [REDACTED] ([REDACTED])  
**Verzonden:** vrijdag 21 april 2017 14:00  
**Aan:** [REDACTED]; [REDACTED] ([REDACTED])  
**CC:** [REDACTED]@gmail.com; [REDACTED]; [REDACTED]; [REDACTED]@gmail.com; [REDACTED]; [REDACTED]@; [REDACTED] ([REDACTED])  
**Onderwerp:** Kopie van Kopie van Kopie van lijst N247 Onderdoorgang Bereikbaarheidwaterland 21-4.xlsx  
**Bijlagen:** Kopie van Kopie van Kopie van lijst N247 Onderdoorgang Bereikbaarheidwaterland 21-4.xlsx

Hierbij de geactualiseerde lijst.

De volgende data staan nu vast:

1. Inloopavond 2, 27 juni 2017 hotel Volendam in Katwoude
2. Atelier 3: 3 oktober 2017 , Broekerhuis in Broek in Waterland
3. Inloopavond 3: 23 oktober 2017, Kerk in Broek in Waterland

De beide 3<sup>e</sup> avonden staan ook in de agenda van [REDACTED].

Gr [REDACTED]



**Plan afstemmen met DR,PNH en gemeente t.b.v atelier 2**  
**graag zsm inplannen ivm planning tussen 9-16 mei**

**Plan concept-materialen afstemmen met DR, PNH en gemeente t.b.v inloop 2**

**Plan afstemmen met DR,PNH en gemeente t.b.v atelier 3**

Plan concept-materialen afstemmen met DR, PNH en gemeente t.b.v inloop 3 > deze ontbrak nog in het lijstje.

**Project en omgevingsmanagement**  
**2x PNH-specialisten KW/Veiligheid/BU**

1e keer is bijpraten, 2e keer vooruitlopend op def ontwerp en opstellen vergelijking  
tbv input

**1x PNH-specialisten groen** over concept BKP vooruitlopend op review'; graag zsm  
plannen

**1x hulpdiensten**

1x waterland Beeldkwaliteitsplan RI: graag zsm te plannen

1x vervoerregio en Edam-Volendam en EBS

over verwerking reviewcommentaar concept-ontwerp

1x Edam-Volendam samenvoegen met vervoerregio: vervalt dus

1x HHNK

1x RWS, Amsterdam en Purmerend(verkeersberekeningen)

## **1x Presentatie soos**

**Presentatie ontwerp aan DR, PNH en gemeente**

**Presentatie ontwerp en uitkomsten berekeningen aan DR,PNH,gemeenten**

**Presentatie vergelijking varianten aan DR,PNH en gemeenten**

**Presentatie ARO**

**Presentatie Welstand**

Deelnemers	Organisatie	
	DR	
	DR	
	DR	
	DR	
	DR	
	DR	Afspraak is dat er vanuit DR min 2 aanwezig z
	APPM	
	PNH	
	PNH	
	PNH	
	Gem	
	Gem	niet nodig
	Gem	niet nodig bij dit overleg. Afhankelijk van inhou
	Gem	Niet vereist, wel fijn als hij kan
	Gem	in elk geval uitnodigen, maar niet perse bepake
	Gem	








Zie boven



	DR	
	DR	
	DR	
	DR	
	DR	
	DR	Afspraak is dat er vanuit DR min 2 aanwezig z
	APPM	
	PNH	
	PNH	
	PNH	
	Gem	
	Gem	
	Gem	niet nodig
	Gem	niet nodig bij dit overleg.
	Gem	Niet vereist, wel fijn als hij kan
	Gem	in elk geval uitnodigen, maar niet perse bepake
	Gem	nee er is geen voorzitter bij de inlopen

Zie boven

	DR	
	DR	
	DR	
	DR	
	DR	
	DR	Afspraak is dat er vanuit DR min 2 aanwezig z
	DR	
	PNH	
	PNH	
	PNH	
	Gem	
	Gem	
	Gem	niet nodig
	Gem	niet nodig bij dit overleg.
	Gem	Niet vereist, wel fijn als hij kan
	Gem	in elk geval uitnodigen, maar niet perse bepake

zie inloop 2

	DR	Afspraak is dat er vanuit DR min 2 aanwezig z
	DR	
	DR	
	DR	
	DR	
	DR	
	DR	
	PNH	lijstje graag nog even kortsluiten met  O.a. mis ik  (zouden we aangeha Als er mensen van het lijstje afgaan die we  zei net dat  ook nog met namen i:
	PNH	
	PNH	
	PNH	
	PNH	
	APPM	
 of	PNH	
	Tauw	

	DR	Afspraak is dat er vanuit DR min 2 aanwezig z
	DR	
	DR	
	DR	
	DR	
	DR	
	DR	
 naam volgt maandag	PNH	Indien agendatechnisch ingewikkeld:  óf :
	PNH	
	PNH	
	PNH	
	PNH	
	PNH	
	PNH	
	APPM	
	TAUW	

	DR	Afspraak is dat er vanuit DR min 2 aanwezig z
	DR	
	DR	
	DR	
	DR	
	DR	
	DR	
	Politie	Indien agendatechnisch ingewikkeld:  óf :
	Vereniging Brandweer Waterland	
	Brandweer Waterland	
	Ambulance	
	PNH	
	PNH	
	Tauw	
	APPM	
	PNH	

naam volgt maandag

DR  
DR  
DR  
DR  
DR  
DR

Afspraak is dat er vanuit DR min 2 aanwezig z

Medewerker Monumentenzorg  
Beleidsmedewerker Groen

TAUW

Ik adviseer om dit overleg te combineren met overleg Edam-Volendam

indien dat agendatec

DR  
DR  
DR  
DR  
DR  
DR

Afspraak is dat er vanuit DR min 2 aanwezig z  
bij provincie-specialist

PNH  
PNH  
APPM

Indien agendatechnisch ingewikkeld: of :

PNH  
EBS  
Lid PG BW  
Lid PG BW, beleidsmedewerker Verkeer & Vervoer  
PNH  
Tauw

staat er 2x in  
misschien ook (vervoerkund

optioneel, in principe via

APPM

PNH  
PNH  
Edam-Volendam

DR  
DR  
DR  
DR  
DR  
DR

Afspraak is dat er vanuit DR min 2 aanwezig z

PNH  
Tauw

optioneel, in principe via

Wat is toegevoegde waarde van dit overleg?

toelichten uitkomsten verkeersberekeningen: i

APPM

PNH  
PNH  
PNH



Lid PG BW  
Lid PG BW, adviseur verkeer en vervoer  
Verkeersmanager misschien ook [redacted], iom [redacted]  
PNH



APPM



PNH  
PNH

Indien agendatechnisch ingewikkeld: [redacted] óf :

is contactpersoon soos

Gelijk aan eerdergenoemde

Gelijk aan eerdergenoemde

Gelijk aan eerdergenoemde

Even overleggen



APPM

[redacted] en [redacted] stemmen nog af over mom  
hoef je ook niet te plannen: data staan al vast.  
moeten alleen zorgen dat we op de agenda kc



PNH  
PNH

naam volgt maandag

TAUW

Even overleggen



APPM  
PNH  
PNH  
Adviseur Ruimtelijke Ordening  
Medewerker Monumentenzorg  
TAUW

[redacted] en [redacted] stemmen nog af over mom  
hoef je ook niet te plannen: data staan al vast.  
moeten alleen zorgen dat we op de agenda kc

naam volgt maandag



ijn bij elk overleg. Dus niet alle 6

id van het overleg hoeft niet iedereen aan te schuiven.

end laten zijn voor datum wat mij betreft

ijn bij elk overleg. Dus niet alle 6

end laten zijn voor datum wat mij betreft

ijn bij elk overleg. Dus niet alle 6

end laten zijn voor datum wat mij betreft

ijn bij elk overleg. Dus niet alle 6

i, ze wilde nog mensen van IGI betrekken.

akt houden) en [redacted].

vorige keer wel betrokken hebben, ga ik ervanuit dat [redacted] dat met hen heeft afgestemd?  
s gekomen (heb ik geen CC van).

ijn bij elk overleg. Dus niet alle 6

[redacted] (voorkeur van [redacted] is dat [redacted] gaat)

ijn bij elk overleg. Dus niet alle 6

[redacted] (voorkeur van [redacted] is dat [redacted] gaat)

ijn bij elk overleg. Dus niet alle 6

inisch haalbaar is is dat natuurlijk prima!

ijn bij elk overleg. Dus niet alle 6  
ten

█ (voorkeur van █ is dat █ gaat)

ige) > in overleg met █

ijn bij elk overleg. Dus niet alle 6

mpact op ring (overleg kan vervallen als er geen impact is, dan krijgen ze alleen rapport ter info)

3



ent/wat/hoe

men.

ent/wat/hoe

men.

**Van:** [redacted] <[redacted]@gmail.com>  
**Verzonden:** donderdag 11 mei 2017 00:38  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted]  
**Onderwerp:** Re: Overleg maandagavond 15 mei as

Ik ben er ook bij maandag. Klopt het dat er dinsdag nog een tweede overleg is over het atelier?

Hartelijke groet,

On 10 May 2017 23:38, "[redacted]" <[redacted]@gmail.com> wrote:  
 Ivm 3 dagen geen internet in de Belgische Ardennen (hihi) net door 61 mails en 35 whatsapp's geploegd om mij te melden voor a.s. maandagavond 15 mei in het Broekerhuis. Ben er om 18 uur. J

Op 10 mei 2017 om 12:48 heeft [redacted], dhr. [redacted] <[redacted]@noord-holland.nl> het volgende geschreven:

Beste dames en heren,

Voor degenen die geen Outlook hebben:

Van 18-19u: voorbespreking atelier 2, incl soep en broodjes

Van 19-21u: doornemen conceptontwerpen

Ik hoor graag wie er komt ivm eten en grootte van de zaak (Regentenkamer).

Excuses dat het weer op het laatste moment moet. Vanaf nu gaat APPM het weer inplannen en zou het beter moeten gaan...

**dhr.** [redacted]

*Beleidsadviseur – Mobiliteit*

T (06) [redacted]

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)  
[\[redacted\]@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)

<image001.jpg>

---

Hoe wil jij leven, wonen, werken en spelen? Nu, en in de toekomst? Praat mee op [www.jouwnoord-holland.nl](http://www.jouwnoord-holland.nl)

-----

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

**Onderwerp:** Bespreken concept ontwerpen  
**Locatie:** Broekerhuis, regentenkamer

**Begin:** ma 15-5-2017 19:00  
**Einde:** ma 15-5-2017 21:00

**Terugkeerpatroon:** (geen)

**Vergaderingsstatus:** Organisator van vergadering

**Organisator:**

**Verplichte deelnemers:**

[redacted], dhr. [redacted])  
 [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted];  
 [redacted]@gmail.com; [redacted]; [redacted]@  
 [redacted]@tauw.com; [redacted]; [redacted], mw. [redacted] Broek in  
 Waterland N247; [redacted] mw. [redacted]

Tijdens dit overleg worden de conceptontwerpen toegelicht en besproken.

Gaarne zsm doorgeven of je komt ivm grootte van de kamer.

@ [redacted] hopelijk kun jij ook. Ik hoorde wel dat er deze avond ook een informatieavond van de gemeente in de grote zaal is.

**Onderwerp:** Voorbespreken atelier 2  
**Locatie:** Broekerhuis, Regentenkamer

**Begin:** ma 15-5-2017 18:00  
**Einde:** ma 15-5-2017 19:00

**Terugkeerpatroon:** (geen)

**Vergaderingsstatus:** Organisator van vergadering

**Organisator:**

**Verplichte deelnemers:**

[redacted], dhr. [redacted] )  
 [redacted]; [redacted]; [redacted] @ [redacted]; [redacted];  
 [redacted]; [redacted], mw. [redacted]); [redacted] @tauw.com;  
 [redacted] @gmail.com; [redacted]; [redacted];  
 [redacted] @gmail.com

**Optionele deelnemers:**

Omdat het anders echt niet meer in te passen is, gaan we het tweede atelier op de maandag avond bespreken. Er wordt gezorgd voor soep en broodjes zodat we tijdens de bespreking wat kunnen eten.

Gaarne zsm aangeven wie komt ivm het eten en de grootte van de kamer.



**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted] <[redacted].dhr.[redacted].mw.[redacted]>; [redacted] <[redacted].mw.[redacted]>; [redacted] <[redacted].dhr.[redacted]>;  
 ([redacted] <[redacted].dhr.[redacted]>); [redacted] <[redacted].dhr.[redacted]>); [redacted] <[redacted]>; [redacted] <[redacted]>; [redacted] <[redacted]>; [redacted] <[redacted]>;  
 [redacted] <[redacted]>; [redacted] <[redacted]>; [redacted] <[redacted]>; [redacted] <[redacted]>; [redacted] <[redacted]>; [redacted] <[redacted]>;  
**Cc:** [redacted] <[redacted]>; [redacted] <[redacted]>; [redacted] <[redacted]>; [redacted] <[redacted]>; [redacted] <[redacted]>; [redacted] <[redacted]>;  
**Onderwerp:** draaiboek, presentatie, reactieformulier en actielijst atelier 6 juni  
**Datum:** vrijdag 19 mei 2017 14:49:22  
**Bijlagen:** [N247-204-C2-reactieformulier.docx](#)  
[N247-204-C2-draaiboek tbv briefing atelier 2.docx](#)  
[N247-204-C1-actielijst atelier 6 juni.docx](#)  
[N247-204-C1-Presentatie atelier 2.pdf](#)  
[N247-204-Format commentaar producten atelier 2.xlsx](#)

Beste allemaal,

N.a.v. het overleg van afgelopen maandag over het atelier van 6 juni, stuur ik jullie zoals afgesproken bijgaand:

- Het draaiboek, met daarin de besproken suggesties/opmerkingen verwerkt.
- Het reactieformulier, met daarin de suggestie van [redacted] (duidelijker standnummers) verwerkt.
- Een actielijst met eenieders acties hierin opgenomen. @ [redacted] ik zal je bellen.
- De powerpoint voor de betreffende avond mét notities (zaken die niet op sheet staan maar wel verteld zullen worden).

Graag jullie reacties op:

- De vragen die we in de stands aan de deelnemers willen stellen (zie draaiboek)
  - De powerpoint
  - Aanwezigheid: @ [redacted] en [redacted] kunnen jullie bevestigen of jullie inderdaad aanwezig zijn? (@ [redacted] van [redacted] begreep ik van wel?)
- @ [redacted] en [redacted] ik weet dat jullie niet zullen reageren, daarom voor jullie alleen ter info.

Jullie reacties ontvang ik (cf planning) graag uiterlijk woensdag de 24<sup>e</sup> mei in het bijgevoegd format-commentaar, zodat ik de stukken definitief kan maken en er voldoende tijd is voor [redacted] voor de productie.

Bij vragen weten jullie me te vinden.

Groet en fijn weekend!

APPM **Nederland mooier maken**

+31 6 [redacted] | [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)

## REACTIEFORMULIER

Wilt u dit formulier goed leesbaar invullen? Bij voorkeur in blokletters. Dank u wel!

Mijn voor- en achternaam:	
Ik woon in:	
Evt: Ik ben vertegenwoordiger namens:	

Hieronder kunt u aangeven wat u vindt van de 4 ontwerpvoorstellen voor de onderdoorgang en de oplossingsrichtingen voor de ruimtelijke kwaliteit (inpassing van de onderdoorgang, dorpsplein, verbinding tussen noord en zuid). Wilt u zoveel mogelijk toelichten waarom u iets goed of minder goed vindt?

1	Onderdoorgang 50 km per uur, 2x1 rijstrook, met vluchtwegen, waterkering met 'kanteldijk'	
	Wat ik goed vind:	
	Wat ik minder goed vind, of waar ik mij zorgen over maak:	
	Mijn suggestie / tip:	

2	Onderdoorgang 50 km per uur, 2x1 rijstrook, zonder vluchtwegen, waterkering met coupure	
	Wat ik goed vind:	
	Wat ik minder goed vind, of waar ik mij zorgen over maak:	
	Mijn suggestie / tip:	

3	Onderdoorgang 80 km per uur, 2x1 rijstrook, met vluchtwegen, waterkering met coupure	
	Wat ik goed vind:	
	Wat ik minder goed vind, of waar ik mij zorgen over maak:	
	Mijn suggestie / tip:	

4	Onderdoorgang 2x2 rijstroken, 80 km per uur, met vluchtwegen, waterkering met kanteldijk	
	Wat ik goed vind:	
	Wat ik minder goed vind, of waar ik mij zorgen over maak:	
	Mijn suggestie / tip:	

5	Ruimtelijke kwaliteit: inpassing van de onderdoorgang, dorpsplein, verbinding tussen noord en zuid	
	Wat ik goed vind:	
	Wat ik minder goed vind, of waar ik mij zorgen over maak:	
	Mijn suggestie / tip:	

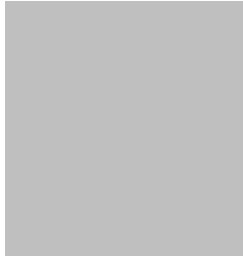
Wilt u dit formulier na het invullen inleveren bij de projectleider van APPM ( ) of de ondersteuner van de provincie ( )? Dank u wel!



# (ONDER)DOORGANG BROEK IN WATERLAND

Atelier 2  
6 juni 2017  
Bernard Nieuwentijt College



# Welkom!



, onafhankelijk 



## Doel van vanavond

- U meenemen in de ontwerpdilemma's (complexe ontwerpkeuzes)
- Toelichten concept-schetsontwerpen voor onderdoorgang
- Uw reacties bespreken en verzamelen (om mee te nemen in verdere uitwerking)
- Helderheid scheppen over vervolgproces én status bovengrondse variant

Doel: zie sheet.

Er zijn vanavond staten/raadsleden aanwezig om te horen wat u vindt. Afspraak dat ze alleen luisteren en niet meedoen in de discussie.



## Programma

- 19.00 Welkom en opening
- 19.10 Stand van zaken & ontwerp-dilemma's
- 19.40 Uitleg groepen en uiteen gaan
- 19.45 Toelichting en discussie concept-schetsontwerpen (5 rondes + pauze)
- 21.45 Korte terugblik op highlights ontwerp-rondes
- 21.50 Vervolgproces
- 21.55 Evaluatie
- 22.00 Einde

Programma: zie sheet.

Om herhaling met atelier 1 te voorkomen (wat teveel tijd kost) kunnen we niet nogmaals:

- Participatieproces uitleggen
- Programma bereikbaarheid Waterland uitleggen
- Historie proces Dorpsraad toelichten
- Inhoudelijke uitleg geven over bovengrondse variant

In de flyer die u heeft ontvangen kunt u hierover informatie vinden.



## Mijn rol als voorzitter

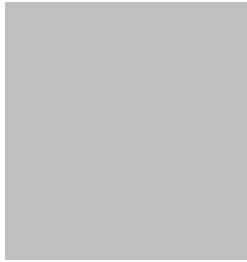
- Onafhankelijke spil
- Avond in goede banen leiden:
  - doel avond bewaken
  - zorgen dat iedereen zich aan spelregels houdt
  - tijden bewaken

Spelregels die eerste atelier goed werkten willen we graag ook vanavond gebruiken:

- Geen nut/noodzaak discussie; op zoek naar uw input.
- Niet : “iedereen hier vindt..” want geen evenredige afspiegeling van Broek en omringende dorpen (veel Broekers). We willen van iederéén visies/wensen verzamelen.
- Respectvol met elkaar omgaan. Ook tegen mensen die andere dingen belangrijk vinden dan u.



## Stand van zaken project



,  namens APPM/Tauw

- Voorstellen: projectleider namens combinatie APPM-Tauw
- Toelichting waar project staat en waar we bij ontwerp tegenaan liepen
- Melden: ca halfuur nodig.
- Verduidelijkingsvragen: na toelichting.
- Discussie/inhoudelijke vragen: in ontwerprondes.



## Opdracht

- Uitwerken onderdoorgang tot zelfde detailniveau als bovengrondse variant
  - 50 km/uur (uitwerking ontwerp dorpsraad)
  - 80 km/uur
  - meerdere rijstroken
- Uitvoeren onderzoeken
- Opstellen kostenraming
- Opstellen vergelijking van bovengrondse en ondergrondse varianten

Participatie belanghebbenden: belangrijk dat iedereen zich in een variant herkent én achter uitkomsten vergelijking staat

- Provincie heeft eerder bovengrondse varianten uitgewerkt en onderzocht. Resulteerde 1 bovengrondse variant: ligt nu 'op de plank'.
- Nav initiatief dorpsraad (onderdoorgang): APPM/Tauw aan de slag met ongelijkvloerse variant, om deze daarna met bovengrondse te kunnen vergelijken.
- Opdracht (zie sheet)
- Op basis van vergelijking bovengronds/ondergronds keuze door politiek voor één van de varianten!
- Participatieproces, gezamenlijk met u. zie sheet

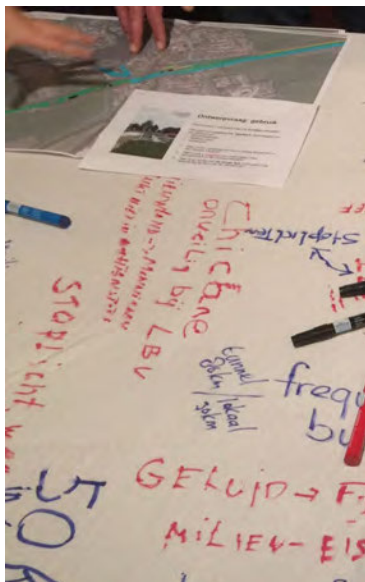
## Aanpak in 3 fasen



1. Kennismaken en verkennen
  - verzamelen wensen/eisen voor ontwerp
2. Onderzoeken en ontwerpen
  - uitwerken concept-schetsontwerp
  - uitvoeren onderzoeken (bodem, historie etc)
3. Toetsen en vergelijken
  - definitief maken schetsontwerp (o.b.v. reacties)
  - toets ontwerpen door 'bevoegde gezagen'
  - vergelijken bovengrondse en ondergrondse varianten

Daarna: variantkeuze door politiek

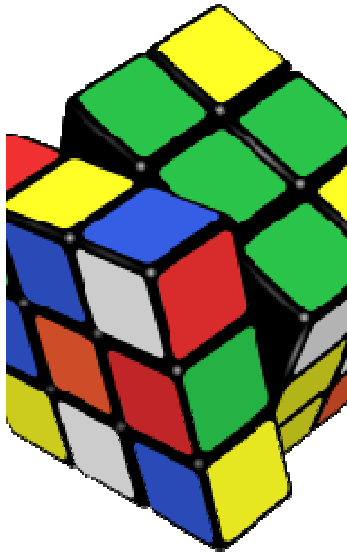
- Drie fasen (zie sheet)
- Participatie/betrokkenheid belangrijk, dus in elke ronde atelier-bijeenkomst, inloopbijeenkomst en individuele gesprekken om tussenresultaten af te stemmen.
- Planning:
  - Streven oorspronkelijk: afronding maart. Zal zometeen toelichten waarom dat niet haalbaar bleek.
  - Zitten nu in fase 2.
  - Ziet er nu naar uit dat project in laatste kwartaal van 2017 wordt afgerond. Daarna besluitvorming.



## Fase 1 gereed: verzamelen wensen en eisen

- Vanuit dorpsraad
  - via directe samenwerking (co-creatie)
- Van bewoners en belangengroepen
  - uit 1<sup>e</sup> atelier
  - uit 1<sup>e</sup> inloopbijeenkomst
  - uit gesprekken met aanwonenden
- Van instanties en vergunningverleners
  - uit gesprekken met gemeenten, vervoerregio, provincie-specialisten, hoogheemraadschap, hulpdiensten et cetera

- Fase 1 gereed (zie sheet)
- In dit atelier koppelen we de meest ingrijpende eisen aan u terug.
- Vanavond geen tijd voor plenaire terugkoppeling van alle detaileisen.  
Desgewenst wel lijst beschikbaar van alle verkregen input en hoe deze verwerkt is (te vragen in ontwerprondes).



## Dilemma's n.a.v. eisen en wensen

1. Eis hulpdiensten aanbrengen passeer- en vluchtruimte  
↔ wens beperken impact/breedte onderdoorgang
2. Eis waterschap verhoging kruising N247 met kanteldijk  
↔ wens voorkomen extra dijken in landschap
3. Eis gemeente Waterland, vervoerregio en bewoners bussen bovengronds ↔ wens verblijfskarakter dorpskern
4. Eis waterschap doorstroming Broekervaart ↔ mogelijk knelpunt bij Eilandweg (versmalling Broekervaart onzeker)
5. Wens regio meerdere rijstroken  
↔ wens beperken breedte onderdoorgang  
↔ wens beperken geluid en luchtvervuiling

- Grote impact nieuwe eisen op oorspronkelijke ontwerp dorpsraad. Zo leidden bijvoorbeeld eisen vanuit hulpdiensten en HHNK ertoe dat onderdoorgang breder en langer werd.
- Betekent nogal wat voor de inpassing in het dorp. Daarom tussenstap ingelast, om te kijken hoe hard de eisen waren en hoe de impact kon worden beperkt.
- Verklaring voor vertraging.

Toelichting van dilemma's waar we tegenaan liepen (*een dilemma popt pas op, nadat het vorige is toegelicht*)

1. Eis hulpdiensten vanuit veiligheid (want tunnelwet nvt)
  - Eis hulpdiensten: passeerruimte om bij ongeval te komen + vluchtroute. W+B ging uit van smalle 2x1 zonder voorzieningen.
  - Daarmee verbreding van ca. 14 meter naar ca. 19 meter breed (uiteindelijk op maaiveld).
  - ↔ Wens beperken impact/breedte
  - Daarom: ook versmalde variant onderzoeken/uitwerken (tbv complete vergelijking, risico: geen vergunning). Zonder vluchtwegen/passeerruimte: meteen volledig dicht als er iets gebeurt.

2. Eis weg 'hoger' laten kruisen met dijk (eis hoogheemraadschap)
  - Onderdoorgang doorsnijdt dijk. Mag uiteraard niet zomaar, ivm waterkerende functie. Daarom was uitgangspunt zgn. kanteldijk: om onderdoorgang heen.
  - Kruising weg met nieuwe dijk: was te laag. Dus moest hoger. Daarmee meer dijkvorming in landschap.
  - ↔ Wens beperken extra dijken in landschap
  - Daarom: onderzoeken optie 'coupure': soort deur in onderdoorgang die water tegenhoudt bij hoogwater.
  
3. Eis gemeente Waterland, vervoerregio, en wens bewoners: openbaar vervoer mag niet verslechteren.
  - Nu zéér veel bussen, gemiddeld ca elke minuut een bus. Daarmee druk op toekomstige parallelweg.
  - ↔ Strookt niet met wens dorp (en aanleiding onderdoorgang): leefbaarder dorp/verblijfskarakter dorpskern.
  - Overweging: hoeveel bussen nodig om hoogwaardig OV te behouden? Kluitje bussen niet nodig.
  - Voorlopige aannahme (waarop we uw reactie vragen):
    - tijdens spits 8 R-netbussen per uur, per richting
    - buiten spits en in avonden: 4 bussen per uur, per richting
 Dit is obv tellingen genoeg om huidig aantal reizigers te bedienen. Daarmee meer mogelijkheden om dorpskern leefbaarder te maken (verblijfsgebied).
  - Zijn uiteraard op zoek naar uw reactie: is dit volgens u voldoende? Tijdens ontwerpronde ruimte voor discussie.
  
4. Eis waterschap m.b.t. doorstroming Broekervaart.
  - Broekervaart moet breed genoeg blijven om te kunnen doorstromen (niet 'over rand te klotsen')
  - Broekervaart moet daarom, afhankelijk van breedte van tunnelbak, opschuiven in zuidelijke richting.
  - ↔ Ruimtelijk knelpunt: bij 2x2 in knel met Eilandweg.
  - Daarom berekeningen nodig of Broekervaart versmald kan worden (zonder 'over rand te klotsen'). Helaas niet mogelijk op korte termijn.
  - Uiteraard wel aandachtspunt bij verdere uitwerking als besloten wordt tot (brede) onderdoorgang!
  
5. Wens regio meerdere rijstroken ivm faciliteren toekomstige verkeersgroei
  - ↔ Wens beperken breedte/impact onderdoorgang
  - ↔ Wens beperken geluid en luchtverontreiniging
  - Wel onderzocht: complete vergelijking.
  - Gekozen voor uitwerking 2x2 (niet 3x1): smaller dan 3x1 (ivm eisen hulpdiensten mbt passeerruimte) en minder opstopping door agrarisch verkeer.



- *(kaartje om zonodig wat zaken nav dilemma's te kunnen aanwijzen)*



## Vier varianten onderdoorgang

	Snelheid	Rijstroken	Vluchtwegen	Waterkering
1	50 km/uur	2x1	Ja	kanteldijk
2	50 km/uur	2x1	Nee: versmald!	coupure
3	80 km/uur	2x1	Ja	coupure
4	80 km/uur	2x2	Ja	kanteldijk

- Aandachtspunt: haalbaarheidsrisico variant 2.
- Variant 2 en 4: kleinste resp. grootste ruimtebeslag
- Indien uit onderzoeken/effecten andere 'combinatie' wenselijk blijkt, is uitwerking daarvan in vervolgfase mogelijk.

Zoveel oplossingsmogelijkheden dat we wel 12 varianten hadden kunnen uitwerken. Met/zonder vluchtvoorzieningen, met coupure, met kanteldijk etc.

Niet werkbaar (en verspilling belastinggeld):

- daarom afspraak 4 varianten uitwerken (zie sheet)
- Bij 2x2 gaan we ervan uit dat in de toekomst dan ook voor/na de onderdoorgang 2x2 te gaan realiseren tussen Schouw en Monnickendam.
- Geen 3x1 wegens nog breder én nadeel auto's achter agrarisch verkeer

Aandachtspunten:

- Kanttekening haalbaarheid versmalde variant ivm vergunning/hulpdiensten (veiligheid)
- Hiermee varianten met grootste en kleinste ruimtebeslag in beeld.
- Tussenvarianten zijn desgewenst tzt op basis hiervan uit te werken, als dat wenselijk blijkt uit bv. onderzoeken, kosten en/of sterke voorkeur van belanghebbenden.





## Waar staan we nu?

Op basis van ontvangen wensen en eisen:

- 4 concept-schetsontwerpen opgesteld voor onderdoorgang
- oplossingsmogelijkheden geschetst voor ruimtelijke kwaliteit (dorpsplein, leefbaarheid etc.)

**Nu in atelier: heel graag uw reacties!**

Op basis daarvan:

- aanpassing van en afstemming over ontwerpen
- onderzoeken afronden, kostenraming opstellen
- opstellen variantenvergelijking

Op basis van ontvangen wensen en eisen:

- 4 verkeerskundige concept-schetsontwerpen opgesteld
- oplossingsmogelijkheden geschetst voor ruimtelijke kwaliteit (inpassing onderdoorgang, dorpsplein, leefbaarheid, verbinding noord-zuid etc)

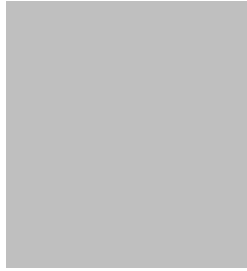
Nu in atelier: heel graag uw reacties!

Op basis daarvan:

- verdere uitwerking ontwerpen
- afstemming en toetsing met/bij gemeenten, welstandcommissie, waterschap etc > definitieve ontwerpen.
- Let op: in dit stadium nog géén detailinrichtingsplan van bijvoorbeeld dorpsplein (wel voorkeuren/ideeen): komt na besluitvorming over wel/geen onderdoorgang.
- onderzoeken afronden
- kostenraming opstellen
- opstellen variantenvergelijking

Daarna opnieuw atelier om e.e.a. aan u voor te leggen.

## Aan de slag!



, onafhankelijk

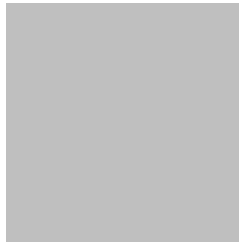


## Aan de slag!

- Vijf stands: 4x onderdoorgang en 1x ruimtelijke kwaliteit
- Vijf groepen: A t/m E (8 à 9 personen per groep)
- Vijf ontwerp-rondes en tussendoor pauze:
  - uw groep & volgorde bezoek stands: zie uw mapje
  - groep A begint bij stand 1, B bij 2, C bij 3, D bij 4, E bij 5
- Per ronde:
  - 5 minuten toelichting en vragen aan u
  - 10 minuten discussie/vragen stellen
  - na bel: 5 minuten voor opschrijven feedback op reactieformulier & naar volgende stand

Zie sheet

## Resumé



■■■■■, onafhankelijk ■■■■■

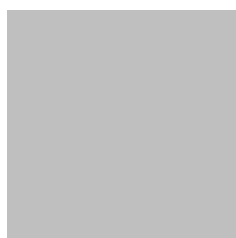
■■■■■ geeft terugmelding van de sfeer (en 'ernst'/omvang van de reacties op de ontwerpen) die hij geproefd heeft.

■■■■■ vraagt aan één of meer standhouders of ze goede nieuwe suggesties hebben gekregen.

(NB: er is geen tijd om hier inhoudelijk op in te gaan, gaat om boodschap dat we reacties hebben wilden ophalen waarmee we aan de slag kunnen.

■■■■■ benadrukt belang van invullen en inleveren formulier: bij ■■■■■ of ■■■■■  
Actief op zoek naar feedback! Eventuele nabranders kunnen tijdens drankje straks nog worden ingevuld op reactieformulier)

## Hoe nu verder



,



namens APPM/Tauw





## Komende tijd

- Inloopbijeenkomst voor 'brede publiek'
- Aanpassing schetsontwerpen n.a.v. reacties
- Afstemming/toetsing bevoegde gezagen
- Definitief maken schetsontwerpen
- Onderzoeken verkeer, geluid, lucht
- Kostenramingen opstellen
- Vergelijken bovengrondse en ondergrondse varianten

Ter bespreking in volgend atelier!

Zie sheet.

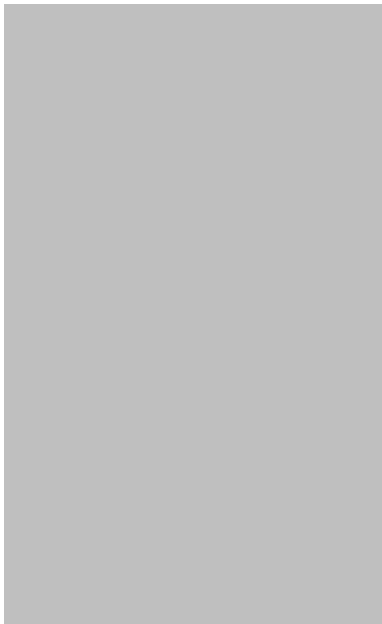
Inloop: 27 juni Hotel Katwoude



## Vergelijking boven/ondergronds

- **Verkeersdoorstroming:** van doorgaand verkeer en bussen, instroommogelijkheden vanuit het dorp op N247, beschikbaarheid weg/onderdoorgang
- **Verkeersveiligheid:** logische weginrichting conform richtlijnen, veilig oversteken, overzichtelijkheid etc.
- **Milieu:** verkeersgeluid en luchtkwaliteit
- **Kosten**
- **Lokale leefbaarheid:** ruimtelijke kwaliteit, eenheid dorp, verbinding Broek Noord en Zuid, groen en water, behoud historisch dorpsgezicht
- **Bouwhinder:** verkeersdoorstroming, lengte omleidingen, vaarmogelijkheden, afstand tot woningen, duur hinder
- **Risico's:** vergunningen etc.

Onderwerpen vergelijking: mede op basis van uw input tijdens atelier 1.



## Derde atelier

- Definitieve schetsontwerpen: welke veranderingen zijn doorgevoerd n.a.v. reacties?
- Bespreken vergelijking bovengrondse en ondergrondse varianten
- Uw voorkeur voor één of meerdere varianten

3<sup>e</sup> atelier zoals het zich nu laat aanzien op 7 oktober (Broekerhuis).

Onderwerpen: zie sheet

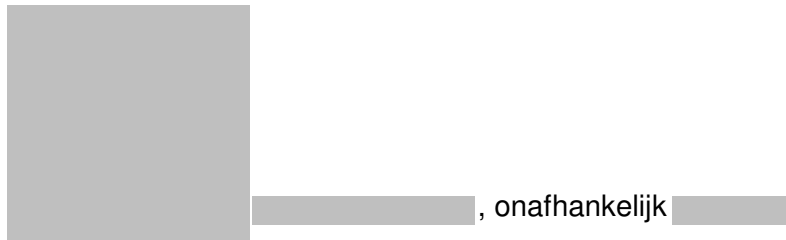
Let wel: inrichting dorpsplein in dit stadium nog globaal, verdere uitwerking pas na besluitvorming.

Afronding/oplevering: laatste kwartaal 2017

Besluitvorming: eerste helft 2018

Realisatie: naar verwachting niet voor 2021/2022

# Afsluiting



Evaluatie: Is het doel van de bijeenkomst naar uw mening gehaald?

- Rood-oranje-groene kaartjes opsteken (voor peiling tevredenheid) > iemand van rood en groen eruit pikken voor toelichting; eindigen met groen.
- Graag kaartjes inleveren in vaas bij uitgang
- Eventueel tip op kaartje invullen (al dan niet voorzien van uw naam zodat we evt kunnen nabellen).

Uitnodiging voor drankje erna.

**Bedankt en tot ziens!**





**OPZET 2<sup>E</sup> ATELIER (bijgesteld n.a.v. bespreking 15 mei)****Doel atelier:**

1. Draagvlak kweken voor ontwerp, door begrip te creëren voor de complexiteit en dat 'we het dus nooit voor iedereen goed kunnen doen':
  - belangrijkste ontwerp dilemma's schetsen
2. Toelichten van & feedback krijgen op ontwerp:
  - concept technisch ontwerp (4 varianten onderdoorgang, en toelichten waarom nu 4 varianten)
  - ontwerp ruimtelijke inpassing
  - met aandacht voor ontwerp dilemma's (tbv begrip voor afwegingen)

Ontwerp duidelijk neerzetten als resultante van opgehaalde klanteisen uit fase 1 (in o.a. atelier).
3. Juiste verwachtingen scheppen tav proces:
  - wat gebeurt tot nu toe (wat gebeurt met resultaten 2<sup>e</sup> atelier)
  - waar staan we nu
  - wat komt hierna
  - óók duidelijk maken status 'bovengrondse variant'

Om herhaling met atelier 1 te voorkomen (wat teveel tijd kost) gaan we NIET nogmaals:

- Participatieproces uitleggen
- Programma bereikbaarheid Waterland uitleggen
- Historie proces Dorpsraad toelichten
- Inhoudelijke uitleg geven over bovengrondse variant

Hiervoor verwijzen naar flyer: krijgt update.

**Opzet atelier:**

16.00-17.00	Zaalindeling controleren en klaarzetten materialen	
17.00-18.00	Eten	allen
18.00-18.30	Briefing	
Vanaf ca. 18.30	Inloop. Bij entree: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Persoonlijk welkom!</li> <li>• Verzoek presentielijst te tekenen (zonodig aan te vullen). Lijst in principe al ingevuld obv aanmeldingen.</li> <li>• Mapjes uitdelen met               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ groepsletters (zodat later de groepsverdeling direct georganiseerd is en deelnemers van binnen en van buiten Broek in Waterland automatisch gemengd raken en onderlinge dialoog ook ontstaat).</li> <li>○ groene-oranje-rode evaluatiekaartjes</li> <li>○ geupdate flyer</li> </ul> </li> </ul> Koffie en thee met koekje	

<b>19.00 – 19.10</b>	<b>Opening</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Welkom (ook zichzelf introduceren)</li> <li>2. Doel avond &amp; rol staten/raadsleden (<b>zie sheet 3</b>)</li> <li>3. Programma: wat doen we wel én wat doen we vanavond niet meer (<b>zie sheet 4</b>)</li> <li>4. Rol voorzitter: onafhankelijke centrale spil, sturen op tijden en naleving spelregels, samenvatten succesvolle spelregels vorige keer (<b>zie sheet 5</b>)</li> </ol>	
<b>19.10 – 19.40</b>  Afweging gemaakt tussen 'zo kort mogelijk plenair' en tegelijkertijd voldoende aandacht geven aan gevoeligheden (bussen boven/ondergronds, Broekervaart bij woningen Eilandweg).  Daarmee is plenaire deel per saldo iets langer dan de ideale 30 minuten, maar belangrijk om niet te snel over gevoeligheden heen te stappen.  NB: bij soos nog langer plenair gesproken en dat ging uitstekend.	<b>Stand van zaken project (incl. ontwerpdilemma's)</b>  Melden: ca halfuur nodig. Verduidelijkingsvragen: na toelichting. Discussie/inhoudelijke vragen: in ontwerprondes. <ol style="list-style-type: none"> <li>5. Doel project (kort herhalen) (<b>zie sheet 7</b>)</li> <li>6. Wat gebeurt tot nu toe (kort): <ul style="list-style-type: none"> <li>o Aanpak in 3 fasen, kort herhalen (<b>zie sheet 8</b>)</li> <li>o Fase 1: klanteisen opgehaald als input voor ontwerp (via atelier 1, gesprekken etc) (<b>zie sheet 9</b>)</li> <li>o NB: In dit atelier koppelen we alleen de meest ingrijpende eisen terug. Er is geen tijd voor plenaire terugkoppeling van detaileisen (uit bijv. atelier 1). In het kader van volledige transparantie zijn er wel uitdraaien van de klanteisenspecificatie en vertaling van tafelkleden naar klanteisen bij alle ontwerp-groepjes beschikbaar, zodat terplekke vragen kunnen worden beantwoord over hoe een specifieke eis/wens verwerkt is.</li> </ul> </li> <li>7. <b>Inzoomen op tussenstap: toelichten belangrijkste ontwerpdilemma's en voorlopige afwegingen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Grote impact nieuwe klanteisen &gt; nieuwe ontwerpdilemma's &gt; aanleiding voor tussenstap (tevens verklaring voor vertraging).</li> <li>o Toelichting 5 belangrijkste dilemma's en voorlopige afwegingen: <b>zie sheet 10</b></li> </ul> </li> <li>8. <b>Geleid tot keuze voor uitwerken extra variant (smalle) &gt; de 4 varianten noemen (zie sheet 12)</b></li> <li>9. Waar staan we nu (<b>zie sheet 13</b>)</li> </ol>	
<b>19.40-19.45</b>	<b>Uitleg groepen en uiteen gaan (zie sheet 15!)</b>	Bas

<p><b>19.45-20.00</b> Bel 20.00-20.05</p> <p><b>20.05-20.20</b> Bel 20.20-20.25</p> <p><b>20.25-20.40</b> Bel 20.40-20.45</p> <p><b>20.45-21.00</b> Bel 21.00-21.05</p> <p><b>21.05-21.20</b> Bel 21.20-21.25</p> <p><b>21.25-21.40</b> Bel 21.40-21.45</p>	<p><b>Ontwerprondes (5x) + Pauze (1x)</b></p> <p><u>Stand 1: 50 km/uur, 2x1, met vluchtwegen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bemensing: [ ] + [ ] + [ ]</li> <li>• 5 minuten uitleg en feedbackvragen voorleggen: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Wat is uw algemene indruk (impact, leefbaarheid etc)? Wat vindt u goed en minder goed aan het ontwerpvoorstel?</li> <li>○ Wat vindt u van de impact van de kanteldijk?</li> </ul> </li> <li>• 10 minuten discussie</li> <li>• (daarna bel en 5 minuten schrijven/doorschuiven)</li> </ul> <p><u>Stand 2: 50 km/uur, 2x1, versmald zonder vluchtwegen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bemensing: [ ] + [ ] + [ ]</li> <li>• 5 minuten uitleg en feedbackvragen voorleggen: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Wat is uw algemene indruk (impact, leefbaarheid etc)? Wat vindt u goed en minder goed aan het ontwerpvoorstel?</li> <li>○ Welke voor- en nadelen ziet u van deze smalle oplossing zonder vluchtwegen?</li> <li>○ Hoe ervaart u deze smalle onderdoorgang (gezien de diepte ervan)?</li> </ul> </li> <li>• 10 minuten discussie</li> <li>• (daarna bel en 5 minuten schrijven/doorschuiven)</li> </ul> <p><u>Stand 3: 80 km/uur, 2x1:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bemensing: [ ] + [ ] + [ ]</li> <li>• 5 minuten uitleg en feedbackvragen voorleggen: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Wat is uw algemene indruk (impact, leefbaarheid etc)? Wat vindt u goed en minder goed aan het ontwerpvoorstel?</li> <li>○ De 50 km- en 80-km ontwerpen zijn even breed, 80 is iets langer. Welke redenen ziet u mogelijk om '50 boven 80' of '80 boven 50' te prefereren?</li> </ul> </li> <li>• 10 minuten discussie</li> <li>• (daarna bel en 5 minuten schrijven/doorschuiven)</li> </ul> <p><u>Stand 4: 2x2, 80 km/uur:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bemensing: [ ] + [ ] + [ ]</li> <li>• 5 minuten uitleg en feedbackvragen voorleggen: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Wat is uw algemene indruk (impact, leefbaarheid etc)? Wat vindt u goed en minder goed aan het ontwerpvoorstel?</li> <li>○ Wat vindt u van het ruimtebeslag van de 2x2 oplossing?</li> <li>○ Een eventuele 3x1 oplossing is breder dan een 2x2 oplossing. Zouden er voor u redenen zijn om een 3x1 toch te prefereren boven 2x2?</li> </ul> </li> <li>• 10 minuten discussie</li> </ul>	<p>[ ] belt bij elke ronde</p> <p>Bemensing stands: zie kolom hiernaast</p>
---	---	---

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• (daarna bel en 5 minuten schrijven/doorschuiven)</li> </ul> <p><u>Stand 5: ruimtelijke kwaliteit:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bemensing: [ ] + [ ] + [ ]</li> <li>• 5 minuten uitleg en feedbackvragen voorleggen: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Wat is uw algemene indruk van de diverse oplossingsmogelijkheden (o.a. voor dorpsplein)? Wat vindt u goed en minder goed?</li> <li>○ Wanneer vindt u dat er sprake is van 'hoogwaardig openbaar vervoer' (met welke OV-frequentie)? En wanneer is er volgens u sprake van een leefbare situatie/verblijfsklimaat bovengronds (hoeveel bussen per uur)?</li> <li>○ Wat vindt u van de verbinding tussen noord en zuid Broek in de nieuwe situatie?</li> <li>○ Hoe beoordeelt u de impact van de onderdoorgang buiten het dorpsplein (open bak)?</li> <li>○ Kunt u zich vinden in de 'compromis-oplossing' tussen 30 en 50 km/uur? (max snelheid 30, maar geen drempels ivm bussen).</li> </ul> </li> <li>• 10 minuten discussie</li> <li>• (daarna bel en 5 minuten schrijven/doorschuiven)</li> </ul> <p><u>Belangrijk:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Actief op zoek naar feedback: reactieformulier om e.e.a. zo gestructureerd mogelijk te ontvangen en te kunnen verwerken én terugkoppelen.</li> <li>• Groepsbegeleiders zorgen ervoor <ul style="list-style-type: none"> <li>○ dat bovenstaande feedbackvragen daadwerkelijk gesteld worden;</li> <li>○ dat iedereen desgewenst aan de beurt komt om vraag te stellen,</li> <li>○ dat men opmerkingen op het reactieformulier noteert.</li> </ul> </li> <li>• In elke groep is uitdraai van vertaling van tafelkleden naar klanteisen én de klanteisen-specificatie aanwezig, zodat desgewenst kan worden nagezocht hoe de diverse detaileisen en -wensen in de ontwerpen verwerkt zijn.</li> <li>• [ ] en [ ] lopen 'vrij' rond om stemming te peilen.</li> <li>• Politici zitten niet in groep en lopen rond/luisteren.</li> </ul> <p><u>Volgorde groepen (tijden: zie linker-kolom):</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Groep A: 1-pauze-2-3-4-5</li> <li>• Groep B: 2-3-pauze-4-5-1</li> <li>• Groep C: 3-4-5-pauze-1-2</li> <li>• Groep D: 4-5-1-2-pauze-3</li> </ul>	
--	--	--

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Groep E: 5-1-2-3-4-pauze</li> </ul> <p>Pauze (koffie/thee met koekje): als onderdeel van carousel. Want is dynamischer dan 'met zijn allen tegelijk': inzakmoment voorkomen. Biedt desgewenst ook mogelijkheid om bij andere groep te kijken. En is handiger voor catering.</p> <p>Stand 1 t/m 4 omvatten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2 Panelen met 2 ingekleurde A0 tekeningen</li> <li>• 1 paneel met 3D visualisaties (let op: zoals afgesproken worden uit kostenoverwegingen voor slechts 3 varianten 3D-plaatjes gemaakt. Voorstel dat bij stand 80 km/uur 3D-plaatjes van 50 breed gehangen worden (want lijken op elkaar).</li> <li>• Statafel (om te kunnen schrijven).</li> </ul> <p>Stand 5 omvat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Panelen met diverse schetsen (bv. van verbinding noord-zuid) en foto's (bv. lichtmasten, verhardingstypen) &gt; volgt uit Beeldkwaliteitplan</li> <li>• Statafel (om te kunnen schrijven).</li> <li>• Ca. 9 deelnemers per stand (uitgaand van ca. 45 stakeholders, excl. begeleiders en politici).</li> </ul>	
<b>21.45-21.50</b>	<p><b>Korte terugblik op ontwerpbespreking</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• [ ] geeft terugmelding van de sfeer (en 'ernst'/omvang van de reacties op de ontwerpen) die hij geproefd heeft.</li> <li>• [ ] vraagt aan één of meer standhouders of ze goede nieuwe suggesties hebben gekregen. NB: er is geen tijd om hier inhoudelijk op in te gaan, gaat om boodschap dat we reacties hebben wilden ophalen waarmee we aan de slag kunnen.</li> <li>• [ ] benadrukt belang van invullen en inleveren formulier: bij [ ] of [ ] Actief op zoek naar feedback! Eventuele nabranders kunnen tijdens drankje straks nog worden ingevuld op reactieformulier.</li> </ul>	[ ]
<b>21.50-21.55</b>	<p><b>Hoe nu verder</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wat gaan we komende tijd doen (<b>zie sheet 18</b>)</li> <li>• Onderwerpen vergelijking boven- en ondergrondse variant: mede obv reacties uit atelier 1 (<b>zie sheet 19</b>)</li> <li>• Doel atelier 3 (<b>zie sheet 20</b>)</li> </ul>	[ ]



21.55-22.00	<b>Afsluiting</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Evaluatie: Vond men het geslaagd? Suggesties voor vervolproces/andere bijeenkomsten? <ul style="list-style-type: none"> <li>Rood-oranje-groene kaartjes opsteken (voor peiling tevredenheid)</li> <li>Iemand van rood en groen eruit pikken voor toelichting; eindigen met groen.</li> <li>Als u ons tips wilt meegeven: dan kunt u dit op uw evaluatiekaartje noteren.</li> </ul> </li> <li>Graag kaartjes inleveren in vaas bij uitgang</li> </ul> <p>Uitnodiging voor drankje erna (geen alcohol)</p>	
-------------	---	--

Verwacht aantal aanwezigen: ca. 75

- 45 stakeholders?
- 10 politici?
- 19 organisatie incl dorpsraad:

- Voorzitter: [redacted]
- Provincie Noord-Holland: [redacted], [redacted], [redacted], [redacted]
- APPM: [redacted], [redacted]
- Tauw: [redacted], [redacted], [redacted], [redacted]
- Dorpsraad: [redacted], [redacted], [redacted], [redacted]

Rol politici (idem aan atelier 1)

- Als toehoorder. Dat wil zeggen dat de politici in de gelegenheid worden gesteld om te luisteren naar wat men belangrijk vindt. Het is NIET de bedoeling dat men vragen stelt of met de aanwezigen in discussie gaat over voor/nadelen of politieke standpunten te verkondigen. In dat geval zullen ze worden afgekap.
- Reden dat we politici uitnodigen is dat:
  - Wij (en de politici dus ook) tijdens de 3 ateliers zoveel mogelijk informatie willen verzamelen over zaken die mensen belangrijk vinden en wat de technische (on)haalbaarheden zijn van de verschillende varianten. Men hoort dan van de mensen om wie het gaat wat er speelt.
  - We willen voorkomen dat politici in een vroeg stadium (zonder alle informatie) politieke uitspraken gaan doen waarop ze later (als alle informatie bekend is) mogelijk zouden willen/moeten terugkomen. Dat zou immers de besluitvorming kunnen belemmeren.

Vastlegging resultaten

- D.m.v. reactieformulieren.
- Digitale verwerking reactieformulieren door [redacted] in 'format commentaar' > waarna door Tauw verwerking in KES en ontwerp (voor zover relevant). Zodat hoofdlijnen teruggekoppeld kunnen worden in 3<sup>e</sup> atelier.

## FORMAT REVIEW-COMMENTAAR

In te vullen door reviewer

[illegible]


[illegible]




*UW*

[illegible]




## ACTIELIJST T.B.V. ATELIER 6 JUNI

Actiehouder	Actie	Wanneer
	<del>Uitnodigingen verzenden (ook staten/raadsleden)</del>	GEREED
	Flyer updaten	Zsm, ivm graag nog review
	Flyer verzenden per mail (indien haalbaar)	zsm
	Reminder uitnodiging, locatie duidelijk vermelden	Omstreeks 23 mei
	Monitoren aanmeldingen en doorgeven namen/contactgegevens aan APPM en	continu
	<del>Presentatie voorbereiden</del>	GEREED
	<del>Reactieformulier voorbereiden</del>	GEREED
	Definitief maken presentatie en reactieformulier obv reacties (en verzenden draaiboek en reactieformulier aan tbv reproductie/opname in mapjes)	29 mei
PNH + DR	Reviewen presentatie en reactieformulier	24 mei
Tauw	Ingekleurde technische tekeningen voorbereiden & afdrukken op A0 en	29 mei-6 juni
	3D-plaatjes voorbereiden & afdrukken op A2 (2 sets voor 50 km breed: ook ophangen bij 80 km)	29 mei-6 juni
	Tekeningen ruimtelijke kwaliteit voorbereiden & afdrukken op A2	29 mei-6 juni
	Uitdraai KES + Uitdraai vertaling tafelkleden naar 10 klanteisen (2x6 uitdraaien)	29 mei-6 juni
	Afspraken maken met BNC ): <ul style="list-style-type: none"> <li>Grote zaal met ca 75 zitplaatsen (check aantal aanmeldingen plus reserve) + beamer + scherm + tafel voor laptop + losse microfoon + flipover met stift</li> <li>Catering (bij inloop, in pauze, achteraf): koffie, thee en fris (geen alcohol)</li> <li>Aparte ruimtes voor de 5 ontwerpstands (5 lokalen of minder als ze ruim genoeg zijn, liefst allen zo dicht mogelijk bij de grote zaal): <ul style="list-style-type: none"> <li>Per stand is ruimte nodig voor 3 panelen + ruimte om hier omheen te staan + (sta)tafel om te kunnen schrijven</li> <li>(sta)tafels regelen</li> </ul> </li> <li>Afstemmen tijdstip bezorging en ophalen panelen</li> <li>Of we weer in docentenkamer mogen eten</li> </ul>	Zsm, omstreeks 22 mei
	Panelen + bevestigingsmateriaal reserveren (bezorgen voor 16 uur en ophalen volgende dag): 15 stuks op A0-formaat (3 per stand). Vorige keer gehuurd via ABC display, 10 stuks plus clips voor €250.	22 mei - 6 juni
	Bezorging eten regelen voor 17.00 uur (20 personen), vegetarisch	22 mei - 6 juni
	Draaiboeken afdrukken tbv briefing om 17.30 uur, 20 stuks (definitieve versie volgt uiterlijk 29 mei per mail van	29 mei-6 juni

	<p>Materialen voor ontvangst/entree van 18.30 uur voorbereiden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Presentielijst (al ingevuld o.b.v. aanmeldingen): naam, namens wie aanwezig, adres, mail, telefoon &gt; zie presentielijst vorige keer</li> <li>• Mapjes/insteekhoezen voor deelnemers (ca 45, check aantal aanmeldingen) met daarin: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ A4 (zelf opstellen) met letter tbv groepsindeling (evenredig verdeeld over groepen A-B-C-D-E). Op deze pagina ook opnemen in welke volgorde ze de stands bezoeken en wanneer ze pauze hebben. Zie definitief draaiboek, pagina 4.</li> <li>○ Afdruk flyer (via [redacted])</li> <li>○ Reactieformulier (definitieve versie volgt uiterlijk 29 mei per mail via [redacted])</li> <li>○ 1 rood, 1 oranje en 1 groen kaartje t.b.v. evaluatie (met ruimte voor noteren tip en evt naam en telefoonnummer)</li> </ul> </li> <li>• Mapjes/insteekhoezen voor raads/statenleden (ca. 15, check aantal aanmeldingen): <ul style="list-style-type: none"> <li>○ A4 (zelf opstellen) met nummering en onderwerp stands (zie def. draaiboek)</li> <li>○ Afdruk flyer</li> <li>○ Rode-oranje-groene evaluatiekaartjes</li> </ul> </li> </ul>	29 mei - 6 juni
	<p>Overige benodigdheden voorbereiden</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Voor stands: A3 met nummer en titel van stand (zie draaiboek) &gt; om op te hangen, zodat helder is welke stand waar is (2 afdrukken per stand)</li> <li>• Pennen (tbv invullen reactieformulieren, minimaal 50)</li> <li>• Vaas voor evaluatiekaartjes</li> <li>• Naambadges voor DR, PNH, APPM, Tauw, voorzitter (voor namen zie def. draaiboek) én voor aangemelde raads- en statenleden zodat ze herkenbaar zijn</li> <li>• Ouderwetse losse bel</li> </ul>	29 mei – 6 juni
	<p>Verwerken reacties uit reactieformulieren in format commentaar (en doorzenden naar Tauw en APPM ter verwerking)</p>	7 juni



**Onderwerp:** N247 - Procesafstemming Waterland  
**Locatie:** Gemeentehuis Waterland (kamer 6), Monnickendam

**Begin:** ma 22-5-2017 11:30  
**Einde:** ma 22-5-2017 13:00

**Terugkeerpatroon:** (geen)

**Vergaderingsstatus:** Geaccepteerd

**Organisator:** [REDACTED]

Goedemorgen,

Hierbij stuur ik jullie het agendaverzoek voor het overleg 'Procesafstemming Waterland' voor het project Onderdoorgang N247 Broek in Waterland.

Uit de datumprikker is maandag 22 mei tussen 11:30 uur en 13:30 uur als beste optie naar voren gekomen. Voor de overige overleggen worden aparte vergaderverzoeken verzonden.

**@Dorpsraad:** In dit overleg wordt het proces nader afgestemd met de gemeente omdat hier een aantal onduidelijkheden over bestaan. Vanzelfsprekend zijn jullie hierbij, als jullie in de gelegenheid zijn, van harte welkom.

Ik vertrouw erop jullie hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijk groet,

[REDACTED]  
APPM Nederland mooier maken  
+31 6 [REDACTED] | [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)

Op zoek naar de beste contractvorm voor uw projecten? De APPM methodiek helpt u daarbij. [Contractkeuze.nl](http://Contractkeuze.nl)

**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted] [.dhr.](#) [redacted] ; [redacted] ; [redacted] ; [redacted] ; [redacted] ;  
**Onderwerp:** Fwd: RE: brief aan Cie M&F van Dorpsraad Voortgang N247 Broek in Waterland  
**Datum:** maandag 29 mei 2017 11:36:21  
**Bijlagen:** [Brief statenfracties Mob+Fin\\_260517.docx](#)

---

Hoi [redacted] en [redacted]

Hierbij de brief van DR die we dit weekend aan Cie M+F hebben verstuurd, en de reactie van [redacted]

met groet

[redacted]

----- Oorspronkelijk bericht -----

Van: "S [redacted], mw. [redacted]" <[redacted]@Noord-Holland.nl>

Aan: [redacted] <[redacted]@ziggo.nl>

Datum: 29 mei 2017 om 11:09

Onderwerp: RE: brief aan Cie M&F van Dorpsraad Voortgang N247 Broek in Waterland

Geachte heer [redacted]

Uw brief is in goede orde ontvangen.

De brief gaat als ingekomen brief (C-agenda) naar de commissie Mobiliteit en Financiën van 12 juni 2017.

Stukken op de C-agenda worden niet uitgebreid besproken. Wel is er gelegenheid om n.a.v. een ingekomen brief een korte vraag te stellen.

Verder is het ook mogelijk dat vanuit de commissie wordt verzocht om agendering van de brief. In dat geval zal ik u op de hoogte stellen.

Ik zal een afschrift van uw brief aan dhr. [redacted] en mw. [redacted] sturen.

**Vriendelijke groeten,**

[redacted]

*Staten- en commissieadviseur – Statengriffie*

T (023) [redacted]

Dreef 3 2012 HR Haarlem

---

Hoe wil jij leven, wonen, werken en spelen? Nu, en in de toekomst? Praat mee op [www.jouwnoord-holland.nl](http://www.jouwnoord-holland.nl)

-----

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

---

**Van:** [redacted] [mailto:[redacted]@ziggo.nl]  
**Verzonden:** vrijdag 26 mei 2017 14:55  
**Aan:** [redacted] mw. [redacted]  
**CC:** [redacted]@me.com  
**Onderwerp:** brief aan Cie M&F van Dorpsraad Voortgang N247 Broek in Waterland

Beste mevrouw [redacted]

Hierbij stuur ik u een brief namens de Dorpsraad Broek in Waterland. We zouden het zeer op prijs stellen als de brief op de eerstvolgende vergadering van de Commissie Mobiliteit & Financien op maandag 12 juni 2017.

Met hartelijke groet

[redacted]

Voorzitter Dorpsraad Broek in Waterland



Aan de leden van de Statencommissie Mobiliteit & Financiën  
Provincie Noord Holland  
Provinciehuis  
De Dreef 1  
Haarlem

Betreft: Voortgang Onderdoorgang N247 Broek in Waterland

Broek in Waterland, 26 mei 2017

Geachte leden van de Statencommissie M&F,

Zoals bekend is de Dorpsraad Broek in Waterland samen met de Provincie NH bezig in een uniek co-creatieproces om een schetsontwerp te maken voor de Onderdoorgang van de N247 door Broek in Waterland. Omwille van de transparantie over de te volgen spelregels is een samenwerkingsafspraken opgesteld 'Co-creatie PNH-Dorpsraad Broek in Waterland' in december 2016. Het is voor ons en voor de andere betrokken partijen een nieuwe en leerzame vorm van participatie. We zijn ons ervan bewust dat we gezamenlijk een nieuwe vorm van samenwerking aan het ontwikkelen zijn die goed aansluit bij de wensen voor democratische vernieuwing. Onze samenwerking heeft daarom een voorbeeldfunctie voor zowel de Provincie en andere betrokken overheden en organisaties, inclusief de Dorpsraad.

#### Financiële ruimte

De Dorpsraad heeft over het huidige proces een gesprek gehad met de Commissaris der Koning, dhr J Remkes, op maandag 27 maart j.l. Hij was zeer te spreken over het proces, maar gaf aan dat zijns inziens aan één belangrijke spelregel niet is voldaan bij de start van het co-creatieproces in mei 2016, namelijk het bieden van duidelijkheid over de financiële ruimte voor de Onderdoorgang. We vinden het voor de voortgang van het traject van groot belang dat aan deze spelregel wel wordt voldaan. De heer Remkes heeft aangegeven bij GS voor meer duidelijkheid over de financiën te pleiten, maar hierover hebben we als Dorpsraad nog niets vernomen. Als aan deze spelregel niet is voldaan, kan het zorgvuldig uitgevoerde traject van co-creatie vanwege financiële redenen in een klap van tafel worden geveegd. Dit zou voor alle betrokken partijen een fiasco zijn. Geld mag volgens de Dorpsraad geen reden zijn om de beste en meest duurzame variant voor de N247 door Broek niet uit te voeren.

#### Transparantie over besluitvorming

Daarnaast maakt de Dorpsraad zich zorgen over de transparantie van de uiteindelijke besluitvorming over de keuze van de voorkeursvariant. Het proces is naar verwachting eind oktober 2017 afgerond waarna de uitgewerkte varianten worden voorgelegd aan de Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland. De Gedeputeerde zal vervolgens haar voorkeur aan u voorleggen. Maar omdat de opdracht voor het uitwerken van de varianten door Uw Commissie is gegeven, is het niet meer dan logisch dat de uitgewerkte varianten eerst aan u zouden worden voorgelegd. Hierover is in het proces van co-creatie momenteel niets afgesproken. Onze uitdrukkelijke wens is om het co-creatie proces tot en met de



besluitvorming te kunnen volgen en dit ook in een aanvullende afspraak vast te leggen. We pleiten voor transparantie tot en met de besluitvorming en een degelijke evaluatie van het gehele proces.

#### Kaderbrief 2018

U bent momenteel bezig met het opstellen van de Kaderbrief 2018. De Dorpsraad Broek in Waterland vraagt u in deze kaderbrief ruimte op te nemen voor extra investering voor de uitvoering voor de Onderdoorgang om te voorkomen dat geld de reden is dat ons project geen doorgang zou kunnen vinden.

Graag tot nadere toelichting bereid,

Hoogachtend,



Dorpsraad Broek in waterland

[REDACTED]

---

**Onderwerp:** N247 - Toelichting BKP en schetsen  
**Locatie:** Gemeentehuis Waterland, Monnickendam

**Begin:** ma 29-5-2017 12:30  
**Einde:** ma 29-5-2017 14:00

**Terugkeerpatroon:** (geen)

**Vergaderingsstatus:** Geaccepteerd

**Organisator:** [REDACTED]

Beste allemaal,

Hierbij nodig ik jullie uit voor de toelichting van het BKP en schetsen. Tijdens dit overleg bespreken we de reacties op het BKP en geven we een toelichting waarom het eruit ziet zoals het eruit ziet.

Ik hoop jullie hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijk groet,

[REDACTED]  
APPM Nederland mooier maken  
+31 6 [REDACTED] | [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)

Op zoek naar de beste contractvorm voor uw projecten? De APPM methodiek helpt u daarbij. [Contractkeuze.nl](http://Contractkeuze.nl)

**Onderwerp:** N247 - Toelichting technische ontwerpen  
**Locatie:** Gemeentehuis Waterland, Monnickendam

**Begin:** ma 29-5-2017 10:30  
**Einde:** ma 29-5-2017 12:00

**Terugkeerpatroon:** (geen)

**Vergaderingsstatus:** Geaccepteerd

**Organisator:**

Beste allemaal,

Hierbij nodig ik jullie uit voor de toelichting van de technische ontwerpen. Tijdens dit overleg bespreken we de reacties op de ontwerpen en geven we een toelichting waarom het eruit ziet zoals het eruit ziet.

Ik hoop jullie hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijk groet,

APPM Nederland mooier maken  
+31 6 | [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)

Op zoek naar de beste contractvorm voor uw projecten? De APPM methodiek helpt u daarbij. [Contractkeuze.nl](http://Contractkeuze.nl)



██████████@tauw.com>

**Onderwerp:** draaiboek, presentatie, reactieformulier en actielijst atelier 6 juni

Beste allemaal,

N.a.v. het overleg van afgelopen maandag over het atelier van 6 juni, stuur ik jullie zoals afgesproken bijgaand:

- Het draaiboek, met daarin de besproken suggesties/opmerkingen verwerkt.
- Het reactieformulier, met daarin de suggestie van ██████████ (duidelijker standnummers) verwerkt.
- Een actielijst met eenieders acties hierin opgenomen. @██████████ ik zal je bellen.
- De powerpoint voor de betreffende avond mét notities (zaken die niet op sheet staan maar wel verteld zullen worden).

Graag jullie reacties op:

- De vragen die we in de stands aan de deelnemers willen stellen (zie draaiboek)
- De powerpoint
- Aanwezigheid: @██████████ en ██████████ kunnen jullie bevestigen of jullie inderdaad aanwezig zijn? (@██████████ van ██████████ begreep ik van wel?)

@██████████ en ██████████ ik weet dat jullie niet zullen reageren, daarom voor jullie alleen ter info.

Jullie reacties ontvang ik (cf planning) graag uiterlijk woensdag de 24<sup>e</sup> mei in het bijgevoegd format-commentaar, zodat ik de stukken definitief kan maken en er voldoende tijd is voor ██████████ voor de productie.

Bij vragen weten jullie me te vinden.

Groet en fijn weekend!

██████████  
APPM **Nederland mooier maken**










+31 6 ██████████ | [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)

## FORMAT REVIEW-COMMENTAAR

*In te vullen door reviewer*

<u>Documentnaam</u>	<u>Nummer opmerking</u>	<u>Door</u>	<u>Pagina/paragraafnummer</u>
N247-204-C2-draaiboek tbv briefing atelier 2_DR	1	DR	3, Stand 1
N247-204-C2-draaiboek tbv	2	DR	3, Stand 1
N247-204-C2-draaiboek tbv briefing atelier 2_DR	3	DR	3, Stand 1
N247-204-C2-draaiboek tbv briefing atelier 2_DR	4	DR	3, Stand 2
N247-204-C2-draaiboek tbv briefing atelier 2_DR	5	DR	3, stand 2
N247-204-C2-draaiboek tbv briefing atelier 2_DR	6	DR	3, stand 2
N247-204-C2-draaiboek tbv briefing atelier 2_DR	7	DR	3, stand 3
N247-204-C2-draaiboek tbv briefing atelier 2_DR	8	DR	4, stand 4
N247-204-C2-draaiboek tbv briefing atelier 2_DR	9	DR	4, stand 4
N247-204-C2-draaiboek tbv briefing atelier 2_DR	10	DR	4, stand 5
N247-204-C2-draaiboek tbv briefing atelier 2_DR	11	DR	4, stand 5
N247-204-C2-draaiboek tbv briefing atelier 2_DR	12	DR	4, stand 5



N247-204-C2-draaiboek tbv briefing atelier 2_DR	13	DR	4, stand 5
N247-204-C2-draaiboek tbv briefing atelier 2_DR	14	DR	4, stand 5
N247-204-C2-draaiboek tbv briefing atelier 2_DR	15	DR	4, stand 5
N247-204-C1-presentatie atelier 2	16		sheet 12
N247-204-C2-draaiboek tbv briefing atelier 2	17		3, stand 1 en 2
N247-204-C1-presentatie atelier 2	18		sheet 12
N247-204-C1-presentatie atelier 2	19		sheet 8
N247-204-C2-draaiboek tbv briefing atelier 2	20		pag 3 + pag 7
N247-204-C2-draaiboek tbv briefing atelier 2	21		pag 3 + pag 7
N247-204-C2-draaiboek tbv briefing atelier 2	22		pag 6
N247-204-C1-presentatie atelier 2	23		sheet 11
Reactieformulier	24		nvt

[illegible]



In te vullen door APPM/Ta	
Opmerking	Opmerking verwerken (ja/nee)
Goed om tijdens inleiding <span style="background-color: #cccccc; padding: 0 10px;"> </span> nog kort in te gaan op wat met leefbaarheid wordt bedoeld, gezien de verwarring hierover op Atelier 1	ja
toevoegen: o Welke voor- en nadelen ziet u van deze smalle oplossing met vluchtwegen?	ja
Impact waarop (zie opm)	ja
smalle veranderen met 'versmalde'	ja
De toevoeging tussen haakjes schept juist verwarring,	ja
Impact waarop (zie opm)	nee
o Waarom zou u 50 km boven 80 km verkiezen, of 80 km boven 50 km?	ja
o Hoe kijkt u aan tegen de hoeveelheid ruimte die de 2x2 oplossing in beslag neemt?	ja
o Een eventuele 3x1 oplossing is breder dan een 2x2 oplossing. Welke variant zou u kiezen en waarom?	ja
algemeen: mogelijk lastig dat er veel vragen zijn bij deze stand	ja
Hoeveel bussen per uur moeten volgens u stoppen op het Dorpsplein, in de spits en buiten de spits?	ja
schrappen: En wanneer is er volgens u sprake van ...	ja

Impact waarop (zie opm)	ja
"Kunt u zich vinden in de compromis-oplossing tussen 30 en 50 km/uur" > Kan dit nog veranderen? Anders heeft deze vraag weinig zin.	ja
De vraag over wegafsluiting is weg gehaald. Maar er zullen zeker vragen over komen. Wellicht is het een idee om daar in het algemene stuk iets over te laten zeggen door [REDACTED]	ja
Graag omdraaien variant 1 en 2 (zodat ze van klein naar groot staan)	ja
Ivm aangepaste volgorde nummering varianten (opmerking 16) ook omdraaien stand 1 en 2	ja
Woord 'ruimtebeslag' teveel jargon	ja
Bij aanpak in 3 fasen nog toevoegen dat ook in fase 3 nog onderzoeken worden verricht (geluid, lucht, etc).	ja
[REDACTED] is afwezig en wordt vervangen door [REDACTED]	ja
Vanuit Tauw zal de stand over het BKP bemensd worden door zowel [REDACTED] als [REDACTED]	ja
Wijze van verwerking atelierresultaten aanscherpen & gemaakte afspraak mbt tijdsreservering benoemen	ja
Knelpunt Broekervaart/Eilandweg speelt bij alle varianten in meer of mindere mate (behalve versmalde variant) > aanpassen in toelichting	ja
Stand 1 en 2 omdraaien (nav opmerking 12)	ja

[illegible]




<u>Wijze van verwerken/motivatie</u>	<u>Check: opmerking verwerkt (ja/nee)</u>
<p>* Bij de vragen in de stands mbt leefbaarheid bedoelen we zowel "lokale leefbaarheid" (ruimtelijke kwaliteit, eenheid dorp etc) als ook het geluids- en/of lucht-aspect waar men agv het ontwerp mogelijk iets over wil zeggen. We zullen dit toelichten bij de uitleg over de ontwerprondes: verwerkt bij sheet 15.</p> <p>* bij sheet 19 geef ik daarnaast een nadere toelichting op hoe het eerste atelier geleid heeft tot het onderscheid "milieu" (geluid en lucht) en "lokale leefbaarheid" (overige leefbaarheids-aspecten).</p> <p>* Om verwachtingen te managen zal ik tevens bij sheet 8 (tijdens inleiding) aankondigen dat ik later die avond dieper in ga op de onderwerpen van de vergelijking omdat daarvoor in atelier 1 nuttige input is gekomen.</p>	ja
toegevoegd, met kleine correctie (omdat het hier niet om de smalle variant gaat)	ja
op het landschap: toegevoegd	ja
aangepast conform opmerking. Ook bij de vraag die ervoor staat.	ja
toevoeging tussen haakjes weggelaten. De diepte zullen ze zien op het 3D plaatje en levert vanzelf reacties op. Vraag daarom gewijzigd in: "Hoe ervaart u deze versmalde onderdoorgang als u zich erin bevindt (zie 3D-afbeelding)?"	ja
de door jullie toegevoegde vraag (wat vindt u van impact van de coupure) heb ik weggelaten, omdat de coupure simpelweg niet te zien is. We willen vooral nagaan of men de kanteldijk acceptabel vindt in het landschap (in stand 1).	nvt
aangepast conform opmerking	ja
aangepast conform opmerking	ja
aangepast conform opmerking	ja
Het klopt dat er relatief veel vragen zijn: heeft te maken met de input die we willen ophalen om de inrichtingsschets vorm te kunnen geven. We zullen deze vragen stellen via het reactieformulier: daardoor is er gelegenheid voor iedereen om hierop een antwoord te geven. zie ook opmerking 25.	ja
vraag aangepast. Zie opmerking 25.	ja
vraag aangepast. Zie opmerking 25.	ja

bedoeld werd het aangezicht (ivm open betonnen bak ipv groen: dat zien ze vanuit de plaatjes): vraag aangepast.	ja
Ik snap je vraag. Ik had deze vraag opgenomen omdat het relevant zou zijn om te weten indien mensen massaal problemen zouden hebben met de compromisoplossing en alleen een echte 30-oplossing zouden willen (zou strijdig zijn met bussen-eis) of een echte 50-oplossing zouden willen (zou strijdig zijn met verblijfsklimaat-uitgangspunt). Maar weglaten van de vraag kan geen kwaad: als men er opmerkingen op heeft volgen die vanzelf als feedback op de ontwerpen. Scheelt bovendien een vraag in de lange lijst. verwijderd dus.	ja
Bij sheet 11 had ik er al iets over gezegd. Ik zal het ook nog benoemen bij sheet 12 als de kanttekening mbt haalbaarheid van de versmalde variant wordt gemaakt.	ja
aangepast cf opmerking	ja
aangepast cf opmerking	ja
aangepast: "Variant 1 t/m 4: van minste naar meeste benodigde ruimte"	ja
Toegevoegd conform opmerking	ja
Naam aangepast	ja
naam toegevoegd	ja
aangescherpt (zie draaiboek), tevens heb ik voor verwerking door  een speciaal hiervoor aangepast format commentaar gemaakt	ja
aangepast cf opmerking. Ook nuance toegevoegd dat tzt naar oplossingen wordt gekeken; niet alleen of versmallen water mogelijk is maar bv ook technische oplossingen als dat niet zo is.	ja
aangepast cf opmerking	ja




Akkoord

--

--

--

--

--

--

--

--

--

--

--

--



## REACTIEFORMULIER

Wilt u dit formulier goed leesbaar invullen? Bij voorkeur in blokletters. Dank u wel!

Mijn voor- en achternaam:	
Ik woon in:	
Evt: Ik ben vertegenwoordiger namens:	

Hieronder kunt u aangeven wat u vindt van de 4 ontwerpvoorstellen voor de onderdoorgang en de oplossingsrichtingen voor de ruimtelijke kwaliteit. Wilt u zoveel mogelijk toelichten waarom u iets goed of minder goed vindt?

1	Onderdoorgang 50 km per uur, 2x1 rijstrook, zonder vluchtwegen, waterkering met coupure	
	Wat ik goed vind aan dit concept-schetsontwerp:	
	Wat ik minder goed vind, of waar ik mij zorgen over maak:	
	Mijn suggestie / tip:	

2	Onderdoorgang 50 km per uur, 2x1 rijstrook, met vluchtwegen, waterkering met 'kanteldijk'	
	Wat ik goed vind aan dit concept-schetsontwerp:	
	Wat ik minder goed vind, of waar ik mij zorgen over maak:	
	Mijn suggestie / tip:	

3	Onderdoorgang 80 km per uur, 2x1 rijstrook, met vluchtwegen, waterkering met coupure	
	Wat ik goed vind aan dit concept-schetsontwerp:	
	Wat ik minder goed vind, of waar ik mij zorgen over maak:	
	Mijn suggestie / tip:	

4	Onderdoorgang 2x2 rijstroken, 80 km per uur, met vluchtwegen, waterkering met kanteldijk	
	Wat ik goed vind aan dit concept-schetsontwerp:	
	Wat ik minder goed vind, of waar ik mij zorgen over maak:	
	Mijn suggestie / tip:	

5	Ruimtelijke kwaliteit	
	Welke wensen en ideeën heeft u voor de invulling van het dorpsplein?	
	Welke van de 4 dorpsplein-varianten sluit daar volgens u best bij aan? Of heeft u wellicht een andere variant voor ogen die nog niet is geschetst?	
	Wat vindt u ervan als het aantal bussen bovengronds wordt verminderd om een verblijfsgebied te kunnen creëren? De overige bussen rijden dan via de onderdoorgang en stoppen hier niet.	
	Wat vindt u van de verbinding tussen de twee helften van Broek in de situatie met onderdoorgang?	
	Hoe beoordeelt u het aanzicht van de onderdoorgang buiten het dorpsplein (open bak)?	
Heeft u nog andere aandachtspunten of wensen voor de inpassing van de onderdoorgang?		

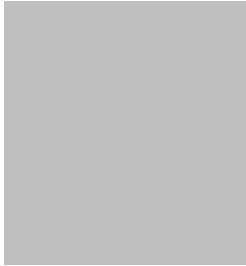
Wilt u dit formulier na het invullen inleveren bij de projectleider van APPM ( ) of de ondersteuner van de provincie ( )? Dank u wel!



# (ONDER)DOORGANG BROEK IN WATERLAND

Atelier 2  
6 juni 2017  
Bernard Nieuwentijt College



# Welkom!



 , onafhankelijk 



## Doel van vanavond

- U meenemen in de ontwerpdilemma's (complexe ontwerpkeuzes)
- Toelichten concept-schetsontwerpen voor onderdoorgang
- Uw reacties bespreken en verzamelen (om mee te nemen in verdere uitwerking)
- Helderheid scheppen over vervolgproces én status bovengrondse variant

Doel: zie sheet.

Er zijn vanavond staten/raadsleden aanwezig om te horen wat u vindt. Afspraak dat ze alleen luisteren en niet meedoen in de discussie.



## Programma

- 19.00 Welkom en opening
- 19.10 Stand van zaken & ontwerp-dilemma's
- 19.40 Uitleg groepen en uiteen gaan
- 19.45 Toelichting en discussie concept-schetsontwerpen (5 rondes + pauze)
- 21.45 Korte terugblik op highlights ontwerp-rondes
- 21.50 Vervolgproces
- 21.55 Evaluatie
- 22.00 Einde

Programma: zie sheet.

Om herhaling met atelier 1 te voorkomen (wat teveel tijd kost) kunnen we niet nogmaals:

- Participatieproces uitleggen
- Programma bereikbaarheid Waterland uitleggen
- Historie proces Dorpsraad toelichten
- Inhoudelijke uitleg geven over bovengrondse variant

In de flyer die u heeft ontvangen kunt u hierover informatie vinden.





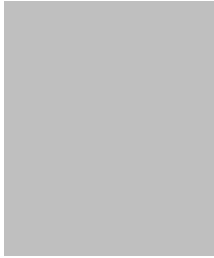
## Mijn rol als voorzitter

- Onafhankelijke spil
- Avond in goede banen leiden:
  - doel avond bewaken
  - zorgen dat iedereen zich aan spelregels houdt
  - tijden bewaken

Spelregels die eerste atelier goed werkten willen we graag ook vanavond gebruiken:

- Geen nut/noodzaak discussie; op zoek naar uw input.
- Niet : “iedereen hier vindt..” want geen evenredige afspiegeling van Broek en omringende dorpen (veel Broekers). We willen van iederéén visies/wensen verzamelen.
- Respectvol met elkaar omgaan. Ook tegen mensen die andere dingen belangrijk vinden dan u.

## Stand van zaken project



,  namens APPM/Tauw

- Voorstellen: projectleider namens combinatie APPM-Tauw
- Toelichting waar project staat en waar we bij ontwerp tegenaan liepen
- Melden: ca halfuur nodig.
- Verduidelijkingsvragen: na toelichting.
- Discussie/inhoudelijke vragen: in ontwerprondes.



## Opdracht

- Uitwerken onderdoorgang tot zelfde detailniveau als bovengrondse variant
  - 50 km/uur (uitwerking ontwerp dorpsraad)
  - 80 km/uur
  - meerdere rijstroken
- Uitvoeren onderzoeken
- Opstellen kostenraming
- Opstellen vergelijking van bovengrondse en ondergrondse varianten

Participatie belanghebbenden: belangrijk dat iedereen zich in een variant herkent én achter uitkomsten vergelijking staat

- Provincie heeft eerder bovengrondse varianten uitgewerkt en onderzocht. Resulteerde in 1 bovengrondse variant: ligt nu 'op de plank'.
- Nav initiatief dorpsraad (onderdoorgang): APPM/Tauw aan de slag met ongelijkvloerse variant, om deze daarna met bovengrondse te kunnen vergelijken.
- Opdracht (zie sheet)
- Op basis van vergelijking bovengronds/ondergronds keuze door politiek voor één van de varianten!
- Participatieproces, gezamenlijk met u (zie sheet)

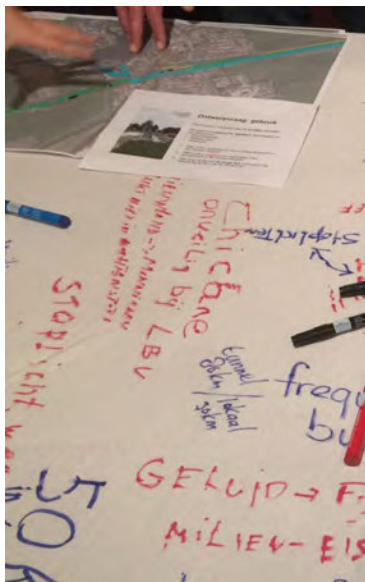
## Aanpak in 3 fasen



1. Kennismaken en verkennen
  - verzamelen wensen/eisen voor ontwerp
2. Onderzoeken en ontwerpen
  - uitwerken concept-schetsontwerp
  - uitvoeren onderzoeken (bodem, historie etc)
3. Toetsen en vergelijken
  - uitvoeren onderzoeken (verkeer, geluid, lucht)
  - definitief maken schetsontwerp (o.b.v. reacties)
  - toets ontwerpen door 'bevoegde gezagen'
  - vergelijken bovengrondse en ondergrondse varianten

Daarna: variantkeuze door politiek

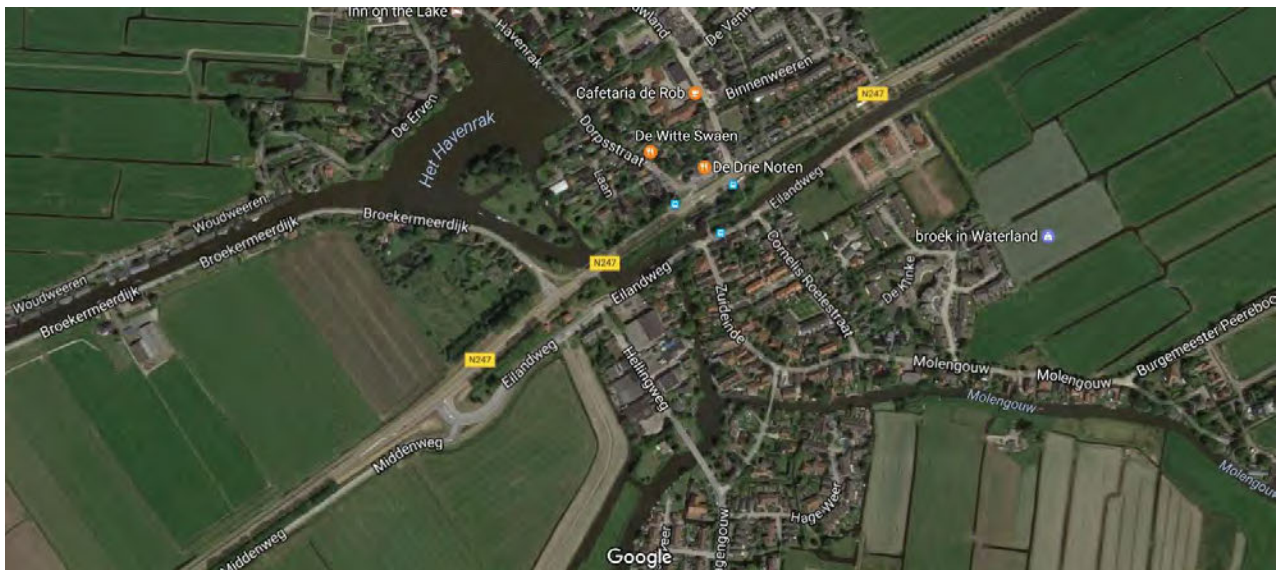
- Drie fasen (zie sheet)
- Ik ga later vanavond dieper in op de onderwerpen van de vergelijking: daarvoor is in atelier 1 nuttige input gekomen, met name mbt het onderwerp leefbaarheid en milieu.
- Participatie/betrokkenheid belangrijk, dus in elke ronde atelier-bijeenkomst, inloopbijeenkomst en individuele gesprekken om tussenresultaten af te stemmen.
- Planning:
  - Streven oorspronkelijk: afronding maart. Zal zometeen toelichten waarom dat niet haalbaar bleek.
  - Zitten nu in fase 2.
  - Ziet er nu naar uit dat project in laatste kwartaal van 2017 wordt afgerond. Daarna besluitvorming.



## Fase 1 gereed: verzamelen wensen en eisen

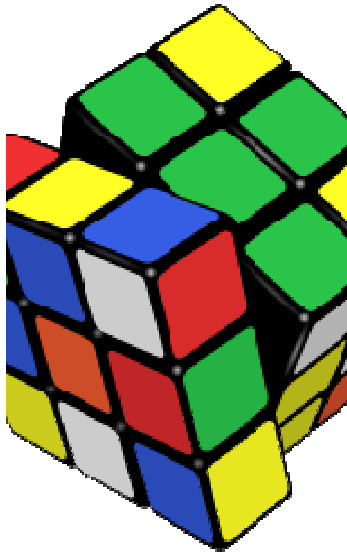
- Vanuit dorpsraad
  - via directe samenwerking (co-creatie)
- Van bewoners en belangengroepen
  - uit 1<sup>e</sup> atelier
  - uit 1<sup>e</sup> inloopbijeenkomst
  - uit gesprekken met aanwonenden
- Van instanties en vergunningverleners
  - uit gesprekken met gemeenten, vervoerregio, provincie-specialisten, hoogheemraadschap, hulpdiensten et cetera

- Fase 1 gereed (zie sheet)
- In dit atelier koppelen we de meest ingrijpende eisen aan u terug.
- Vanavond geen tijd voor plenaire terugkoppeling van alle detaileisen.  
Desgewenst wel lijst beschikbaar van alle verkregen input en hoe deze verwerkt is (te vragen in ontwerprondes).



- *(kaartje om zonodig wat zaken nav dilemma's te kunnen aanwijzen)*





## Dilemma's n.a.v. eisen en wensen

1. Eis hulpdiensten aanbrengen passeer- en vluchtruimte  
↔ wens beperken impact/breedte onderdoorgang
2. Eis waterschap verhoging kruising N247 met kanteldijk  
↔ wens voorkomen extra dijken in landschap
3. Eis gemeente Waterland, vervoerregio en bewoners bussen bovengronds ↔ wens verblijfskarakter dorpskern
4. Eis waterschap doorstroming Broekervaart ↔ mogelijk knelpunt bij Eilandweg (versmalling Broekervaart onzeker)
5. Wens regio meerdere rijstroken  
↔ wens beperken breedte onderdoorgang  
↔ wens beperken geluid en luchtvervuiling

- Grote impact nieuwe eisen op oorspronkelijke ontwerp dorpsraad. Zo leidden bijvoorbeeld eisen vanuit hulpdiensten en HHNK ertoe dat onderdoorgang breder en langer werd.
- Betekent nogal wat voor de inpassing in het dorp. Daarom tussenstap ingelast, om te kijken hoe hard de eisen waren en hoe de impact kon worden beperkt.
- Verklaring voor vertraging.

Toelichting van dilemma's waar we tegenaan liepen (*een dilemma popt pas op, nadat het vorige is toegelicht*)

1. Eis hulpdiensten vanuit veiligheid (want tunnelwet nvt)
  - Eis hulpdiensten: passeerruimte om bij ongeval te komen + vluchtroute. W+B ging uit van smalle 2x1 zonder voorzieningen.
  - Daarmee verbreding van ca. 14 meter naar ca. 19 meter breed (uiteindelijk op maaiveld).
  - ↔ Wens beperken impact/breedte
  - Daarom: ook versmalde variant onderzoeken/uitwerken (tbv complete vergelijking, risico: geen vergunning). Zonder vluchtwegen/passeerruimte: meteen volledig dicht als er iets gebeurt.

2. Eis weg 'hoger' laten kruisen met dijk (eis hoogheemraadschap)
  - Onderdoorgang doorsnijdt dijk. Mag uiteraard niet zomaar, ivm waterkerende functie. Daarom was uitgangspunt zgn. kanteldijk: om onderdoorgang heen.
  - Kruising weg met nieuwe dijk: was te laag. Dus moest hoger. Daarmee meer dijkvorming in landschap.
  - ↔ Wens beperken extra dijken in landschap
  - Daarom: onderzoeken optie 'coupure': soort deur in onderdoorgang die water tegenhoudt bij hoogwater.
3. Eis gemeente Waterland, vervoerregio, en wens bewoners: openbaar vervoer mag niet verslechteren.
  - Nu zéér veel bussen, gemiddeld ca elke minuut een bus. Daarmee druk op toekomstige parallelweg.
  - ↔ Strookt niet met wens dorp (en aanleiding onderdoorgang): leefbaarder dorp/verblijfskarakter dorpskern.
  - Overweging: hoeveel bussen nodig om hoogwaardig OV te behouden? Kluitje bussen niet nodig.
  - Voorlopige aanneme (waarop we uw reactie vragen):
    - tijdens spits 8 R-netbussen per uur, per richting
    - buiten spits en in avonden: 4 bussen per uur, per richtingDit is obv tellingen genoeg om huidig aantal reizigers te bedienen. Daarmee meer mogelijkheden om dorpskern leefbaarder te maken (verblijfsgebied).
  - Zijn uiteraard op zoek naar uw reactie: is dit volgens u voldoende? Tijdens ontwerpronde ruimte voor discussie.
4. Eis waterschap m.b.t. doorstroming Broekervaart.
  - Broekervaart moet breed genoeg blijven om te kunnen doorstromen (niet 'over rand te klotsen')
  - Broekervaart moet daarom, afhankelijk van breedte van tunnelbak, opschuiven in zuidelijke richting.
  - ↔ Ruimtelijk knelpunt: in knel met Eilandweg (bij 2x2 meeste, bij 50/80 op te lossen, bij versmalde variant niet).
  - Daarom berekeningen nodig of Broekervaart versmald kan worden (zonder 'over rand te klotsen'). Helaas niet mogelijk op korte termijn.
  - Uiteraard wel aandachtspunt bij verdere uitwerking als besloten wordt tot (brede) onderdoorgang! Bijvoorbeeld kijken naar technische oplossing waarbij bijvoorbeeld weg gedeeltelijk 'op poten' over het water loopt.
5. Wens regio meerdere rijstroken ivm faciliteren toekomstige verkeersgroei
  - ↔ Wens beperken breedte/impact onderdoorgang
  - ↔ Wens beperken geluid en luchtverontreiniging
  - Wel onderzocht: complete vergelijking.
  - Gekozen voor uitwerking 2x2 (niet 3x1): smaller dan 3x1 (ivm eisen hulpdiensten mbt passeerruimte) en minder opstopping door agrarisch verkeer.



## Vier varianten onderdoorgang

	Snelheid	Rijstroken	Vluchtwegen	Waterkering
1	50 km/uur	2x1	Nee: versmald!	coupure
2	50 km/uur	2x1	Ja	kanteldijk
3	80 km/uur	2x1	Ja	coupure
4	80 km/uur	2x2	Ja	kanteldijk

- Aandachtspunt: haalbaarheidsrisico variant 2.
- Variant 1 t/m 4: van minste naar meeste benodigde ruimte
- Indien uit onderzoeken/effecten andere 'combinatie' wenselijk blijkt, is uitwerking daarvan in vervolgfase mogelijk.

Zoveel oplossingsmogelijkheden dat we wel 12 varianten hadden kunnen uitwerken. Met/zonder vluchtvoorzieningen, met coupure, met kanteldijk etc.

Niet werkbaar (en verspilling belastinggeld):

- daarom afspraak 4 varianten uitwerken (zie sheet)
- Bij 2x2 gaan we ervan uit dat in de toekomst dan ook voor/na de onderdoorgang 2x2 te gaan realiseren tussen Schouw en Monnickendam.
- Geen 3x1 wegens nog breder én nadeel auto's achter agrarisch verkeer

Aandachtspunten:

- Kanttekening haalbaarheid versmalde variant:
  - ivm vergunning/hulpdiensten (veiligheid)
  - ivm beschikbaarheid (dikwijls volledige afsluiting nodig wegens ontbreken passeerruimte/rijbaanscheiding)
- Hiermee varianten met grootste en kleinste ruimtebeslag in beeld.
- Tussenvarianten zijn desgewenst tzt op basis hiervan uit te werken, als dat wenselijk blijkt uit bv. onderzoeken, kosten en/of sterke voorkeur van belanghebbenden.



## Waar staan we nu?

Op basis van ontvangen wensen en eisen:

- 4 concept-schetsontwerpen opgesteld voor onderdoorgang
- oplossingsmogelijkheden geschetst voor ruimtelijke kwaliteit (dorpsplein, leefbaarheid etc.)

**Nu in atelier: heel graag uw reacties!**

Op basis daarvan:

- aanpassing van en afstemming over ontwerpen
- onderzoeken afronden, kostenraming opstellen
- opstellen variantenvergelijking

Op basis van ontvangen wensen en eisen:

- 4 verkeerskundige concept-schetsontwerpen opgesteld
- oplossingsmogelijkheden geschetst voor ruimtelijke kwaliteit (inpassing onderdoorgang, dorpsplein, leefbaarheid, verbinding dorps helften etc)

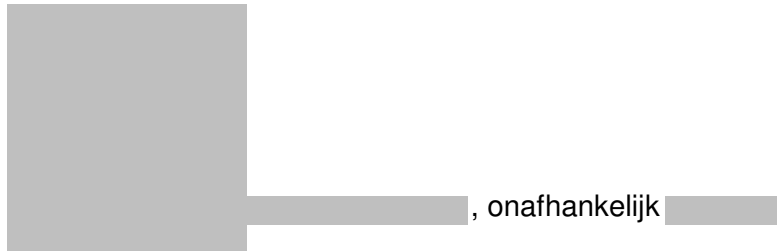
Nu in atelier: heel graag uw reacties!

Op basis daarvan:

- verdere uitwerking ontwerpen
- afstemming en toetsing met/bij gemeenten, welstandcommissie, waterschap etc > definitieve ontwerpen.
- Let op: in dit stadium nog géén detailinrichtingsplan van bijvoorbeeld dorpsplein (wel voorkeuren/ideeen): komt na besluitvorming over wel/geen onderdoorgang.
- onderzoeken afronden
- kostenraming opstellen
- opstellen variantenvergelijking

Daarna opnieuw atelier om e.e.a. aan u voor te leggen.

## Aan de slag!





## Aan de slag!

- Vijf stands: 4x onderdoorgang en 1x ruimtelijke kwaliteit
- Vijf groepen: A t/m E (8 à 9 personen per groep)
- Vijf ontwerp-rondes en tussendoor pauze:
  - uw groep & volgorde bezoek stands: zie uw mapje
  - groep A begint bij stand 1, B bij 2, C bij 3, D bij 4, E bij 5
- Per ronde:
  - 5 minuten toelichting en vragen aan u
  - 10 minuten discussie/vragen stellen
  - na bel: 5 minuten voor opschrijven feedback op reactieformulier & naar volgende stand

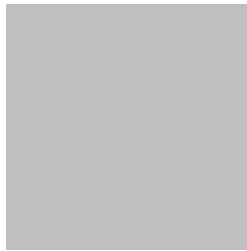
Zie sheet

Mbt vragen aan u:

- In elke stand wordt u gevraagd wat uw algemene indruk is: impact onderdoorgang & leefbaarheid. Met leefbaarheid wordt bedoeld: ruimtelijke kwaliteit, eenheid dorp, eventuele zorgen over geluid of lucht etc.
- Verder per stand een aantal specifieke vragen m.b.t. de betreffende ontwerpvariant.
- Bij stand 5 (ruimtelijke kwaliteit) vragen we u gerichte input/wensen om inrichtingsplan te kunnen gaan maken.



# Resumé



onafhankelijk

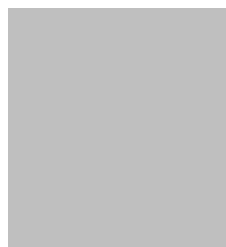
■ geeft terugmelding van de sfeer (en 'ernst'/omvang van de reacties op de ontwerpen) die hij geproefd heeft.

■ vraagt aan één of meer standhouders of ze goede nieuwe suggesties hebben gekregen.

(NB: er is geen tijd om hier inhoudelijk op in te gaan, gaat om boodschap dat we reacties hebben wilden ophalen waarmee we aan de slag kunnen.

■ benadrukt belang van invullen en inleveren formulier: bij ■ of ■  
Actief op zoek naar feedback! Eventuele nabranders kunnen tijdens drankje straks nog worden ingevuld op reactieformulier)

## Hoe nu verder



,  namens APPM/Tauw



## Komende tijd

- Inloopbijeenkomst voor 'brede publiek'
- Aanpassing schetsontwerpen n.a.v. reacties
- Afstemming/toetsing bevoegde gezagen
- Definitief maken schetsontwerpen
- Onderzoeken verkeer, geluid, lucht
- Kostenramingen opstellen
- Vergelijken bovengrondse en ondergrondse varianten

Ter bespreking in volgend atelier!

Zie sheet.

Inloop: 27 juni Hotel Katwoude



## Vergelijking boven/ondergronds

- **Verkeersdoorstroming:** van doorgaand verkeer en bussen, instroommogelijkheden vanuit het dorp op N247, beschikbaarheid weg/onderdoorgang
- **Verkeersveiligheid:** logische weginrichting conform richtlijnen, veilig oversteken, overzichtelijkheid etc.
- **Milieu:** verkeersgeluid en luchtkwaliteit
- **Kosten**
- **Lokale leefbaarheid:** ruimtelijke kwaliteit, eenheid dorp, verbinding dorps helften Broek, groen en water, behoud historisch dorpsgezicht
- **Bouwhinder:** verkeersdoorstroming, lengte omleidingen, vaarmogelijkheden, afstand tot woningen, duur hinder
- **Risico's:** vergunningen etc.

Onderwerpen vergelijking: mede op basis van uw input tijdens atelier 1.

Risico's: ook eventueel benodigde grondverwervingen. Als uiteindelijk voor ondergrondse variant gekozen wordt; zal zoveel mogelijk optimalisatie plaatsvinden en zal hierover overleg met betrokkenen worden opgestart.



## Derde atelier

- Definitieve schetsontwerpen: welke veranderingen zijn doorgevoerd n.a.v. reacties?
- Bespreken vergelijking bovengrondse en ondergrondse varianten
- Uw voorkeur voor één of meerdere varianten

3<sup>e</sup> atelier zoals het zich nu laat aanzien op 7 oktober (Broekerhuis).

Onderwerpen (zie sheet)

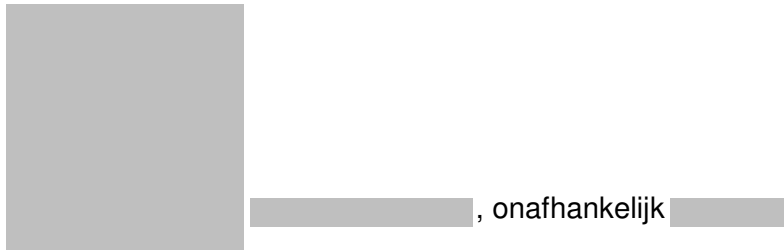
Let wel: inrichting dorpsplein in dit stadium nog globaal, verdere uitwerking pas na besluitvorming.

Afronding/oplevering: laatste kwartaal 2017

Besluitvorming: eerste helft 2018

Realisatie: naar verwachting niet voor 2021/2022

# Afsluiting



Evaluatie: Is het doel van de bijeenkomst naar uw mening gehaald?

- Rood-oranje-groene kaartjes opsteken (voor peiling tevredenheid) > iemand van rood en groen eruit pikken voor toelichting; eindigen met groen.
- Graag kaartjes inleveren in vaas bij uitgang
- Eventueel tip op kaartje invullen (al dan niet voorzien van uw naam zodat we evt kunnen nabellen).

Uitnodiging voor drankje erna.



**Bedankt en tot ziens!**



**OPZET 2<sup>E</sup> ATELIER****(bijgesteld n.a.v. bespreking 15 mei, feedbackreacties en ontwerpoverleg 29 mei)****Doel atelier:**

1. Draagvlak kweken voor ontwerp, door begrip te creëren voor de complexiteit en dat 'we het dus nooit voor iedereen goed kunnen doen':
  - belangrijkste ontwerp dilemma's schetsen
2. Toelichten van & feedback krijgen op ontwerp:
  - concept technisch ontwerp (4 varianten onderdoorgang, en toelichten waarom nu 4 varianten)
  - ontwerp ruimtelijke inpassing
  - met aandacht voor ontwerp dilemma's (tbv begrip voor afwegingen)
 Ontwerp duidelijk neerzetten als resultante van opgehaalde klanteisen uit fase 1 (in o.a. atelier).
3. Juiste verwachtingen scheppen tav proces:
  - wat gebeurd tot nu toe (wat gebeurd met resultaten 2<sup>e</sup> atelier)
  - waar staan we nu
  - wat komt hierna
  - óók duidelijk maken status 'bovengrondse variant'

Om herhaling met atelier 1 te voorkomen (wat teveel tijd kost) gaan we NIET nogmaals:

- Participatieproces uitleggen
- Programma bereikbaarheid Waterland uitleggen
- Historie proces Dorpsraad toelichten
- Inhoudelijke uitleg geven over bovengrondse variant





Hiervoor verwijzen naar flyer: krijgt update.

**Opzet atelier:**

16.00-17.00	Zaalindeling controleren en klaarzetten materialen	
17.00-18.00	Eten	allen
18.00-18.30	Briefing	
Vanaf ca. 18.30	Inloop. Bij entree: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Persoonlijk welkom!</li> <li>• Verzoek presentielijst te tekenen (zonodig aan te vullen). Lijst in principe al ingevuld obv aanmeldingen.</li> <li>• Mapjes uitdelen met               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ groepsletters (zodat later de groepsverdeling direct georganiseerd is en deelnemers van binnen en van buiten Broek in Waterland automatisch gemengd raken en onderlinge dialoog ook ontstaat).</li> <li>○ groene-oranje-rode evaluatiekaartjes</li> <li>○ geupdate flyer</li> </ul> </li> </ul> Koffie en thee met koekje	






<b>19.00 – 19.10</b>	<b>Opening</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Welkom (ook zichzelf introduceren)</li> <li>2. Doel avond &amp; rol staten/raadsleden (<b>zie sheet 3</b>)</li> <li>3. Programma: wat doen we wel én wat doen we vanavond niet meer (<b>zie sheet 4</b>)</li> <li>4. Rol voorzitter: onafhankelijke centrale spil, sturen op tijden en naleving spelregels, samenvatten succesvolle spelregels vorige keer (<b>zie sheet 5</b>)</li> </ol>	
<b>19.10 – 19.40</b> <p>Afweging gemaakt tussen 'zo kort mogelijk plenair' en tegelijkertijd voldoende aandacht geven aan gevoeligheden (bussen boven/ondergronds, Broekervaart bij woningen Eilandweg).</p> <p>Daarmee is plenaire deel per saldo iets langer dan de ideale 30 minuten, maar belangrijk om niet te snel over gevoeligheden heen te stappen.</p> <p>NB: bij soos nog langer plenair gesproken en dat ging uitstekend.</p>	<b>Stand van zaken project (incl. ontwerpdilemma's)</b> <p>Melden: ca halfuur nodig. Verduidelijkingsvragen: na toelichting. Discussie/inhoudelijke vragen: in ontwerprondes.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>5. Doel project (kort herhalen) (<b>zie sheet 7</b>)</li> <li>6. Wat gebeurt tot nu toe (kort): <ul style="list-style-type: none"> <li>o Aanpak in 3 fasen, kort herhalen (<b>zie sheet 8</b>)</li> <li>o Fase 1: klanteisen opgehaald als input voor ontwerp (via atelier 1, gesprekken etc) (<b>zie sheet 9</b>)</li> <li>o NB: In dit atelier koppelen we alleen de meest ingrijpende eisen terug. Er is geen tijd voor plenaire terugkoppeling van detaileisen (uit bijv. atelier 1). In het kader van volledige transparantie zijn er wel uitdraaien van de klanteisenspecificatie en vertaling van tafelkleden naar klanteisen bij alle ontwerp-groepjes beschikbaar, zodat terplekke vragen kunnen worden beantwoord over hoe een specifieke eis/wens verwerkt is.</li> </ul> </li> <li>7. <b>Inzoomen op tussenstap: toelichten belangrijkste ontwerpdilemma's en voorlopige afwegingen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Grote impact nieuwe klanteisen &gt; nieuwe ontwerpdilemma's &gt; aanleiding voor tussenstap (tevens verklaring voor vertraging).</li> <li>o Toelichting 5 belangrijkste dilemma's en voorlopige afwegingen: <b>zie sheet 11</b></li> </ul> </li> <li>8. <b>Geleid tot keuze voor uitwerken extra variant (smalle) &gt; de 4 varianten noemen (zie sheet 12)</b></li> <li>9. Waar staan we nu (<b>zie sheet 13</b>)</li> </ol>	
<b>19.40-19.45</b>	<b>Uitleg groepen en uiteen gaan (zie sheet 15!)</b>	

<p><b>19.45-20.00</b> Bel 20.00-20.05</p> <p><b>20.05-20.20</b> Bel 20.20-20.25</p> <p><b>20.25-20.40</b> Bel 20.40-20.45</p> <p><b>20.45-21.00</b> Bel 21.00-21.05</p> <p><b>21.05-21.20</b> Bel 21.20-21.25</p> <p><b>21.25-21.40</b> Bel 21.40-21.45</p>	<p><b>Ontwerprondes (5x) + Pauze (1x)</b></p> <p><u>Stand 1: 50 km/uur, 2x1, versmald zonder vluchtwegen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bemensing: [ ] + [ ] + [ ]</li> <li>• 5 minuten uitleg en feedbackvragen voorleggen: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Wat is uw algemene indruk (impact, leefbaarheid etc)? Wat vindt u goed en minder goed aan het ontwerpvoorstel?</li> <li>○ Welke voor- en nadelen ziet u van deze versmalde oplossing zonder vluchtwegen?</li> <li>○ Hoe ervaart u deze versmalde onderdoorgang als u zich erin bevindt (zie 3D-afbeelding)?</li> </ul> </li> <li>• 10 minuten discussie</li> <li>• (daarna bel en 5 minuten schrijven/doorschuiven)</li> </ul> <p><u>Stand 2: 50 km/uur, 2x1, met vluchtwegen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bemensing: [ ] + [ ] + [ ]</li> <li>• 5 minuten uitleg en feedbackvragen voorleggen: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Wat is uw algemene indruk (impact, leefbaarheid etc)? Wat vindt u goed en minder goed aan het ontwerpvoorstel?</li> <li>○ Welke voor- en nadelen ziet u van deze oplossing met vluchtwegen?</li> <li>○ Wat vindt u van de impact van de kanteldijk op het landschap?</li> </ul> </li> <li>• 10 minuten discussie</li> <li>• (daarna bel en 5 minuten schrijven/doorschuiven)</li> </ul> <p><u>Stand 3: 80 km/uur, 2x1:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bemensing: [ ] + [ ] + [ ]</li> <li>• 5 minuten uitleg en feedbackvragen voorleggen: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Wat is uw algemene indruk (impact, leefbaarheid etc)? Wat vindt u goed en minder goed aan het ontwerpvoorstel?</li> <li>○ De 50 km- en 80-km ontwerpen zijn even breed, 80 is iets langer. Waarom zou u 50 km boven 80 km verkiezen, of 80 km boven 50 km?</li> </ul> </li> <li>• 10 minuten discussie</li> <li>• (daarna bel en 5 minuten schrijven/doorschuiven)</li> </ul> <p><u>Stand 4: 2x2, 80 km/uur:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bemensing: [ ] + [ ] + [ ]</li> <li>• 5 minuten uitleg en feedbackvragen voorleggen: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Wat is uw algemene indruk (impact, leefbaarheid etc)? Wat vindt u goed en minder goed aan het ontwerpvoorstel?</li> <li>○ Hoe kijkt u aan tegen de hoeveelheid ruimte die de 2x2 oplossing in beslag neemt?</li> </ul> </li> </ul>	<p>[ ] belt bij elke ronde</p> <p>Bemensing stands: zie kolom hiernaast</p>
---	---	---

	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Een eventuele 3x1 oplossing is breder dan een 2x2 oplossing. Welke variant zou u kiezen en waarom?</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 10 minuten discussie</li> <li>• (daarna bel en 5 minuten schrijven/doorschuiven)</li> </ul> <p><u>Stand 5: ruimtelijke kwaliteit:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bemensing:  &amp;  +  + </li> <li>• 5 minuten uitleg en feedbackvragen voorleggen (let op: deze vragen staan óók in het reactieformulier zodat we hieromtrent actief wensen kunnen verzamelen): <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Welke wensen en ideeën heeft u voor de invulling van het dorpsplein?</li> <li>○ Welke van de 4 dorpsplein-varianten sluit daar volgens u best bij aan? Of heeft u wellicht een andere variant voor ogen die nog niet is geschetst?</li> <li>○ Wat vindt u ervan als het aantal bussen bovengronds wordt verminderd om een verblijfsgebied te kunnen creëren? De overige bussen rijden dan via de onderdoorgang en stoppen hier niet.</li> <li>○ Wat vindt u van de verbinding tussen de twee helften van Broek in de situatie met onderdoorgang?</li> <li>○ Hoe beoordeelt u het aanzicht van de onderdoorgang buiten het dorpsplein (open bak)?</li> <li>○ Heeft u nog andere aandachtspunten of wensen voor de inpassing van de onderdoorgang?</li> </ul> </li> <li>• 10 minuten discussie</li> <li>• (daarna bel en 5 minuten schrijven/doorschuiven)</li> </ul> <p><u>Belangrijk:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Actief op zoek naar feedback: reactieformulier om e.e.a. zo gestructureerd mogelijk te ontvangen en te kunnen verwerken én terugkoppelen.</li> <li>• Groepsbegeleiders zorgen ervoor <ul style="list-style-type: none"> <li>○ dat bovenstaande feedbackvragen daadwerkelijk gesteld worden;</li> <li>○ dat iedereen desgewenst aan de beurt komt om vraag te stellen,</li> <li>○ dat men opmerkingen op het reactieformulier noteert.</li> </ul> </li> <li>• In elke groep is uitdraai van vertaling van tafelkleden naar klanteisen én de klanteisen-specificatie aanwezig, zodat desgewenst kan worden nagezocht hoe de diverse detaileisen en -wensen in de ontwerpen verwerkt zijn.</li> </ul>	
--	--	--

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• [ ] en [ ] lopen 'vrij' rond om stemming te peilen.</li> <li>• Politici zitten niet in groep en lopen rond/luisteren.</li> </ul> <p>Volgorde groepen (tijden: zie linker-kolom):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Groep A: 1-pauze-2-3-4-5</li> <li>• Groep B: 2-3-pauze-4-5-1</li> <li>• Groep C: 3-4-5-pauze-1-2</li> <li>• Groep D: 4-5-1-2-pauze-3</li> <li>• Groep E: 5-1-2-3-4-pauze</li> </ul> <p>Pauze (koffie/thee met koekje): als onderdeel van carousel. Want is dynamischer dan 'met zijn allen tegelijk': inzakmoment voorkomen. Biedt desgewenst ook mogelijkheid om bij andere groep te kijken. En is handiger voor catering.</p> <p>Stand 1 t/m 4 omvatten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Paneel 1: Luchtfoto met ingekleurde nieuwe situatie op A0</li> <li>• Paneel 2: Dwarsprofielen op aparte A0</li> <li>• Paneel 3: 3D-plaatjes (streven: binnen in onderdoorgang, bij tunnelmonden, aanzicht thv bestaande brug). (let op: zoals afgesproken worden uit kostenoverwegingen voor slechts 3 varianten 3D-plaatjes gemaakt. Afgesproken dat bij stand 80 km/uur 3D-plaatjes van 50 breed gehangen worden (want lijken op elkaar).</li> <li>• Technische (alignement)tekeningen: alleen afgedrukt bij de hand houden voor vragen (geen 3 meter alignement-tekening ophangen; want mensen staan dan teveel verspreid voor een goed gesprek, en is bovendien ingewikkeld &gt; wel dwarsprofielen op 2e paneel).</li> <li>• Statafel (om te kunnen schrijven).</li> </ul> <p>Stand 5 omvat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Panelen met diverse schetsen en beeldmateriaal uit BKP: opties dorpsplein, opties tunnelmonden, assen/bomenrijen</li> <li>• Statafel (om te kunnen schrijven).</li> <li>• Ca. 9 deelnemers per stand (uitgaand van ca. 45 stakeholders, excl. begeleiders en politici).</li> </ul>	
<b>21.45-21.50</b>	<p><b>Korte terugblik op ontwerpbespreking</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• [ ] geeft terugmelding van de sfeer (en 'ernst'/omvang van de reacties op de ontwerpen) die hij geproefd heeft.</li> <li>• [ ] vraagt aan één of meer standhouders of ze goede nieuwe suggesties hebben gekregen.</li> </ul>	[ ]



	<p>NB: er is geen tijd om hier inhoudelijk op in te gaan, gaat om boodschap dat we reacties hebben wilden ophalen waarmee we aan de slag kunnen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•  benadrukt belang van invullen en inleveren formulier: bij  of  Actief op zoek naar feedback! Eventuele nabranders kunnen tijdens drankje straks nog worden ingevuld op reactieformulier.</li> </ul>	
<b>21.50-21.55</b>	<p><b>Hoe nu verder</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wat gaan we komende tijd doen (<b>zie sheet 18</b>)</li> <li>• Onderwerpen vergelijking boven- en ondergrondse variant: mede obv reacties uit atelier 1 (<b>zie sheet 19</b>)</li> <li>• Doel atelier 3 (<b>zie sheet 20</b>)</li> </ul>	
<b>21.55-22.00</b>	<p><b>Afsluiting</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Evaluatie: Vond men het geslaagd? Suggesties voor vervolgproces/andere bijeenkomsten? <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Rood-oranje-groene kaartjes opsteken (voor peiling tevredenheid)</li> <li>○ Iemand van rood en groen eruit pikken voor toelichting; eindigen met groen.</li> <li>○ Als u ons tips wilt meegeven: dan kunt u dit op uw evaluatiekaartje noteren.</li> </ul> </li> <li>• Graag kaartjes inleveren in vaas bij uitgang</li> </ul> <p>Uitnodiging voor drankje erna (geen alcohol)</p>	

Verwacht aantal aanwezigen: ca. 75

- 45 stakeholders?
- 10 politici?
- 20 organisatie incl dorpsraad:
  - Voorzitter: 
  - Provincie Noord-Holland: , , , , 
  - APPM: , 
  - Tauw: , , , , 
  - Dorpsraad: , , , 

Rol politici (idem aan atelier 1)

- Als toehoorder. Dat wil zeggen dat de politici in de gelegenheid worden gesteld om te luisteren naar wat men belangrijk vindt. Het is NIET de bedoeling dat men vragen stelt of met de aanwezigen in discussie gaat over voor/nadelen of politieke standpunten te verkondigen. In dat geval zullen ze worden afgekappt.
- Reden dat we politici uitnodigen is dat:

- Wij (en de politici dus ook) tijdens de 3 ateliers zoveel mogelijk informatie willen verzamelen over zaken die mensen belangrijk vinden en wat de technische (on)haalbaarheden zijn van de verschillende varianten. Men hoort dan van de mensen om wie het gaat wat er speelt.
- We willen voorkomen dat politici in een vroeg stadium (zonder alle informatie) politieke uitspraken gaan doen waarop ze later (als alle informatie bekend is) mogelijk zouden willen/moeten terugkomen. Dat zou immers de besluitvorming kunnen belemmeren.

#### Vastlegging resultaten

- D.m.v. reactieformulieren.
- Digitale verwerking reactieformulieren door [ ] in speciaal hiervoor aangepast 'format commentaar' (volgt)
- Door [ ] tijd gereserveerd in agenda daags erna op 7 juni voor verwerking reacties in dit aangepaste format commentaar.
- Daarna door Tauw verwerking in KES en ontwerp (voor zover relevant). Zodat hoofdlijnen teruggekoppeld kunnen worden in 3<sup>e</sup> atelier.

**Verzonden:**

woensdag 31 mei 2017 17:18

**Aan:**

); ; ;  
 @ .nl; @gmail.com;  
 @gmail.com; ; ;  
 ); )

**Onderwerp:**

Update beelden atelier 2

Beste dames en heren,


Tot gisterenavond (heel) laat en tevens vanochtend is er zowel per mail als telefonisch veel contact geweest met APPM/TAUW. Vooralsnog is mijn standpunt niet gewijzigd, sterker nog, ik heb aangegeven de uitgewerkte varianten voor het dorpsplein niet op de avond te willen laten zien. Omdat het geen handschetsen zijn maar al in Autocad staan lijken deze te definitief en zal voor veel deelnemers (naar mijn mening) het idee bestaan dat er nu al een keuze moet worden gemaakt.

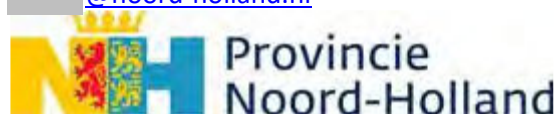
Als er alsnog een tafel 5 komt dan moet deze een idee geven over de verschillende visies op een hoog abstractieniveau. Het gaat erom dat diverse opties worden geschetst welke, als voorbeeld, aangeven welke lijnen en onderdelen er versterkt moeten worden wanneer het dorp weer één moet worden of juist wanneer de tweedeling enigszins behouden moet blijven. Daarbij gaat het om de totale openbare ruimte, dus niet alleen het plein, maar ook de Eilandweg en aan de noord- en zuidzijde tot aan de komgrens. Op basis daarvan kunnen deelnemers een richting kiezen welke dan voor het volgende atelier tot een 4-tal concrete voorstellen kan worden uitgewerkt. Tevens moet de landschapsarchitect van TAUW zelf de toelichting geven bij die tafel.

Ik wacht het voorstel met de beelden af en laat jullie vrijdag na 14u weten wat het gaat worden.

**dhr.**   
*Beleidsadviseur – Mobiliteit*

T (06)   
 Houtplein 33 2012 DE Haarlem

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)  
@noord-holland.nl



**CC:** [redacted]; [redacted] Broek in Waterland N247;  
[redacted]; [redacted] @tauw.nl'

**Onderwerp:** dinsdagavond

**Bijlagen:** N247-204-V2-Presentatie atelier 2.pdf; N247-204-V3-draaiboek tbv briefing atelier  
2.docx; N247-204-V3-reactieformulier.docx

O.b.v. gisteren met [REDACTED] gemaakte afspraken over de wijze waarop de beeldkwaliteit in stand 5 gepresenteerd wordt, heb ik mbt dit onderwerp een paar puntjes op de i gezet in het draaiboek (voor de handigheid met track-changes), de powerpoint en het reactieformulier. Zie bijgaand.

Een fijn zonnig weekend gewenst en tot dinsdag.

[REDACTED]

---

**Onderwerp:** eten, briefen en atelierbijeenkomst  
**Locatie:** Bernard Nieuwentijt College, Pierebaan 5 - Monnickendam.

**Begin:** di 6-6-2017 17:00  
**Einde:** di 6-6-2017 22:00

**Terugkeerpatroon:** (geen)

**Vergaderingsstatus:** Geaccepteerd

**Organisator:** [REDACTED]

Volledigheidshalve ook via outlook. Zie draaiboek: we gaan om 17 uur eten en daarna briefing.

[REDACTED] APPM en Tauw zijn er al om 16 uur om de boel klaar te zetten.

@ [REDACTED] [REDACTED] van Tauw zal jou dinsdagmiddag ook 1-op-1 briefen, om de beoogde opbouw van de ontwerptoelichting met je door te lopen (zodat de opbouw van de toelichting in elke stand hetzelfde is), en jouw eventuele laatste vragen mbt de ins en outs van het ontwerp te beantwoorden.

Groet [REDACTED]

**Onderwerp:** toelichting bij soos  
**Locatie:** broekerhuis  
  
**Begin:** di 20-6-2017 14:00  
**Einde:** di 20-6-2017 16:00  
  
**Terugkeerpatroon:** (geen)  
  
**Vergaderingsstatus:** Geaccepteerd  
  
**Organisator:** [redacted]

Op verzoek [redacted] / [redacted] naar middag gezet. Kon geregeld worden met soos en Broekerhuis.

---

Hoi,

Ben zojuist gebeld door [redacted] van de ouderensoos, nav de afspraak om na het atelier ook een toelichting bij de soos te geven. Hij gaf aan dat dat de 13<sup>e</sup> of de 20<sup>e</sup> kon en had voorkeur voor de 20<sup>e</sup>. Heb deze datum dus voorlopig met hem afgesproken, kunnen jullie ook?

Uitgangspunt is dat we de toelichting van het atelier daar herhalen, en ook in het kort de hoofdlijnen van de ontwerpen laten zien.

Gr [redacted]

[REDACTED]

---

**Onderwerp:** eten, briefing & inloopbijeenkomst Onderdoorgang N247  
**Locatie:** hotel Volendam in Katwoude, Wagenweg 1

**Begin:** di 27-6-2017 18:00  
**Einde:** di 27-6-2017 21:30

**Terugkeerpatroon:** (geen)

**Vergaderingsstatus:** Geaccepteerd

**Organisator:** [REDACTED]

Beste allemaal,

Even een update omdat er met dank aan [REDACTED] / [REDACTED] ook eten geregeld is.

Eten: 18 uur

Briefing: 18.30 uur (indien mogelijk beginnen we er al rond 18.15 mee)

Inloop van 19.00-21.30 uur

Hartelijke groet,  
[REDACTED]



**Onderwerp:** Doornemen basis verkeersmodel  
**Locatie:** Monnickendam gemeentehuis

**Begin:** wo 28-6-2017 14:30  
**Einde:** wo 28-6-2017 16:00

**Terugkeerpatroon:** (geen)

**Vergaderingsstatus:** Organisator van vergadering

**Organisator:**

**Verplichte deelnemers:**

[redacted] )  
 [redacted] ; @gmail.com; [redacted] );  
 [redacted] @gmail.com; [redacted] @ [redacted] .nl; [redacted] ;  
 [redacted] ); [redacted] ; [redacted] ; [redacted] ; [redacted] ;

@31-5 [redacted] komt, [redacted] waarschijnlijk niet.

Tijdens dit overleg nemen we de basis van het model door voor de verschillende varianten. Gaat daarbij om het checken van de kruispunten en snelheden.

Beste allemaal,  
Even een update omdat er met dank aan [REDACTED] / [REDACTED] ook eten geregeld is.  
Eten: 18 uur  
Briefing: 18.30 uur (indien mogelijk beginnen we er al rond 18.15 mee)  
Inloop van 19.00-21.30 uur  
Hartelijke groet,  
[REDACTED]  
<mime-attachment.ics>





<b>Onderwerp:</b>	Overleg BKP - onderdoorgang Broek in Waterland
<b>Locatie:</b>	Houtplein 33, 2012 DE Haarlem
<b>Begin:</b>	do 20-7-2017 15:00
<b>Einde:</b>	do 20-7-2017 17:00
<b>Terugkeerpatroon:</b>	(geen)
<b>Vergaderingsstatus:</b>	Geaccepteerd
<b>Organisator:</b>	

**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted]; [redacted]; [redacted]@tauw.com; [redacted];  
[redacted]@gmail.com; [redacted]@gmail.com  
**Cc:** [redacted]  
**Onderwerp:** N247 - Aangepaste planning na overleg BKP  
**Datum:** dinsdag 1 augustus 2017 13:52:57  
**Bijlagen:** [N247-102-C8-Planning.pdf](#)

---

Goedemiddag allemaal,

Na het overleg met betrekking tot het BKP heb ik de projectplanning aangepast. De laatste versie vinden jullie in de bijlage van dit bericht.

Concreet heb ik het afgesproken proces van het BKP uitgeschreven, heb ik het opstellen van de visualisaties en animaties los gezet van het ontwerp en heb ik de relaties met de vergelijkingsmatrix en het atelier laten zien. Daarnaast heb ik ook de vakantieplanning aangepast voor zover hier wijzigingen in waren.

Indien van toepassing ontvang ik graag jullie op- of aanmerkingen op deze planning zodat deze na aanpassing hiervan kan worden vastgesteld.

Met vriendelijk groet,

[redacted]  
APPM **Nederland mooier maken**

+31 6 [redacted] | [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)

Op zoek naar de beste contractvorm voor uw projecten? De APPM methodiek helpt u daarbij.  
[Contractkeuze.nl](http://Contractkeuze.nl)





gekregen en moet deze nog beoordelen. Maandag hebben [REDACTED] en ik een belafsprak met de vormgever om verdere details door te spreken. Deze week houden we jullie hiervan op de hoogte. Hoewel we ook hierbij weten dat het last minute is, hopen we toch dat jullie komende week snel kunnen/willen reageren op de zaken die we hierover naar jullie toe sturen. Ik hoop jullie zo voldoende te hebben geïnformeerd en wil jullie een heel fijn weekend wensen.

Met vriendelijk groet,

[REDACTED]

APPM **Nederland mooier maken**

+31 6 [REDACTED] | [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)

Op zoek naar de beste contractvorm voor uw projecten? De APPM methodiek helpt u daarbij.  
[Contractkeuze.nl](http://Contractkeuze.nl)

Beste allemaal,

Namens [REDACTED] stuur ik jullie hierbij het vergaderverzoek voor de eerste workshop met betrekking tot het BKP voor de Onderdoorgang N247 te Broek in Waterland.

De workshop staat gepland op 23 augustus van 13:30 uur tot 15:30 uur. De locatie betreft het gemeentehuis van Waterland aan de Pierebaan 3 te Monnickendam.

Zoals ook in het PvA van Bosch Slabbers beschreven staat, willen ze graag in samenwerking met PNH (ruimtelijk specialisten), DR en Gemeente (en APPM/Tauw) tot het BKP komen. In de eerste workshop gaan we trechteren naar een aantal hoofdprincipes voor herinrichting van de ontstane ruimte op de verdiepte ligging, met een mogelijke verbeelding van hoe het kan worden (de potenties in beeld brengen).

Ik hoop jullie zo voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijk groet,

[REDACTED]

APPM **Nederland mooier maken**

+31 6 [REDACTED] | [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)

Op zoek naar de beste contractvorm voor uw projecten? De APPM methodiek helpt u daarbij.  
[Contractkeuze.nl](http://Contractkeuze.nl)

Namens [REDACTED] Brandt stuur ik jullie hierbij het vergaderverzoek voor de eerste workshop met betrekking tot het BKP voor de Onderdoorgang N247 te Broek in Waterland.

De workshop staat gepland op 23 augustus van 13:30 uur tot 15:30 uur. De locatie betreft het gemeentehuis van Waterland aan de Pierebaan 3 te Monnickendam.

Zoals ook in het PvA van Bosch Slabbers beschreven staat, willen ze graag in samenwerking met PNH (ruimtelijk specialisten), DR en Gemeente (en APPM/Tauw) tot het BKP komen. In de eerste workshop gaan we trechteren naar een aantal hoofdprincipes voor herinrichting van de ontstane ruimte op de verdiepte ligging, met een mogelijke verbeelding van hoe het kan worden (de potenties in beeld brengen).

Ik hoop jullie zo voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijk groet,

[Redacted signature]

APPM **Nederland mooier maken**

+31 6 [Redacted] | [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)

Op zoek naar de beste contractvorm voor uw projecten? De APPM methodiek helpt u daarbij.  
[Contractkeuze.nl](http://Contractkeuze.nl)

Aan de inhoud van dit e-mailbericht kunnen geen rechten worden ontleend, tenzij dit expliciet in dit bericht is verwoord.

Klik [hier](#) voor informatie over onze digitale dienstverlening en voor onze proclamer.

## Verslag 1<sup>e</sup> werksessie BKP

23 augustus 2017

### Gemeentehuis Waterland

Aanwezigen:

- [redacted] - dorpsraad
- [redacted] - dorpsraad
- [redacted] - dorpsraad
- [redacted] – gemeente Waterland
- [redacted] – gemeente Waterland
- [redacted] – gemeente Waterland
- [redacted] – provincie Noord-Holland
- [redacted] – provincie Noord-Holland
- [redacted] – provincie Noord-Holland
- [redacted] - Tauw
- [redacted] - APPM
- [redacted] – Bosch Slabbers

**Verslag/ conclusies van de workshop die de basis vormen voor verdere uitwerking in het BKP.**

#### Wat is het BKP ?

De definitie van het BKP zal bij deze opgave breder zijn dan normaal gebruikelijk. Het inpassingsvraagstuk zal nadrukkelijk een rol spelen en bouwstenen voor bewijslast leveren om de maatschappelijke investering te legitimeren.

De huidige (evt met kleine aanpassingen, bv rotonde) technische ontwerpen vormen de onderlegger voor het BKP. Deze ontwerpen worden ingepast en in onderdelen beschreven in een BKP.

Aangegeven is dat het BKP voorlag gebruikt zal worden door de aannemer ter voorbereiding van de totale uitwerking van het ontwerp.

**Niet:** het BKP gaat geen oordeel geven over de wenselijkheid van een verdiepte ligging.

**Niet:** een DO inrichtingsplan, het zal een richtinggevend document zijn, dat in de volgende fase in de aanbesteding meegaat als vormgevingsdocument of wat dies meer zij. Het geeft daarbij wel een beeld van de mogelijke en gewenste inrichting van het maaiveld.

#### Identiteit Broek in Waterland

Vooral beelden van oud-broek, historische beelden. Klopt, maar in het gesprek is dat ook logisch. De nieuwe wijken zijn obligaat van karakter, weinig specifiek en bieden daarmee weinig aanleiding voor vormgeving.

Herkenning in de voorgestelde bouwstenen, zeker het groene karakter wordt veel genoemd.

De brug zou theoretisch versmald kunnen worden, bv door de fietsers op suggestiestroken op de weg te zetten. Maar wat doe je dan met de overmaat?

De impact van de groene bomen en het groen wordt nog eens benadrukt.

Behoud/ herbouw van het Stöwehuis (ik zou dit benoemde als het pand met adres [redacted] met bv horeca erin.

### Inhoud de weg zelf

Horende de discussie lijkt de meerderheid voor een tunnel die iets van het dorp laat zien (iets lokaals), niet te overdadig maar wel verzorgd. Voorbeeld van Hilversum wordt daarmee veel aangehaald. Let hierbij erg op de functionaliteit => verkeersveiligheid, geluid, etc mag er niet minder van worden.

**Monden:** de tunnelmonden moeten een zo geleidelijk mogelijke overgang van landschap het dorp in maken, met zicht op het groen. Bomen op de mond, landschap en groen dat zichtbaar is, wordt sterk gewaardeerd. Over rond of recht is geen specifieke uitspraak gedaan, de ronden voorbeelden werden wel vaker aangehaald. Verschil in beide zijden is heel wel denkbaar.

**Randen:** hier ook goed nadenken vanuit geluid en fijnstof, en uiteraard verkeersveiligheid en voertuigkerendheid. Dus liever een gedeeltelijke muur als rand om meer geluid te weren en geen zicht te bieden in de tunnel. Wel nadenken over het zicht vanuit de woningen aan de parallelweg. Materiaal “zachtere” materialen, baksteen, groen, hout? Geen RVS bv dat is te trendy (is dat als conclusie naar voren gekomen?). In het BKP inzichtelijk maken waar de wanden hoger moeten zijn en waar niet, ivm ingooigevaar. Bij het ontwerp van de randen, zeker de monumenten- en welstandscommissie betrekken. In de welstandsnota staat “De historische kern van Broek in Waterland heeft over het algemeen een open karakter. Het is van belang dat broek haar doorzichten behoudt. Het moet daarom voorkomen worden dat (erf)afscheidings een te grote scheiding vormen tussen prive en openbaar. **Binnenkant:** iets laten zien van het dorp op een abstracte manier heeft de voorkeur. Horizontale belijning maakt de tunnel minder hoog. Wellicht t.h.v. de historische route “iets” in de wand/ plafond. Suggestie om met een horizontale gelaagdheid te werken, met horizontale lijnen onderin en verticale lijnen bovenin, als knipoog naar het houtwerk van typisch Broekse architectuur. Specifiek aandachtspunt is het licht, zie het voorbeeld van Hilversum, verlichting in de zijkant => geeft een bijna interieur kwaliteit.

### Inhoud de omgeving van de ingreep

Het **plein** ligt behoorlijk centraal in het dorp, laten zien op een kaartje. Het is een schakel in het dorp en mag als zodanig functioneren. Nu worden er veel events op het parkeerterrein gehouden, misschien is dit een betere plek, horeca en water zijn echt kansen. Het is een nieuwe plek die er vanuit de historie niet lag, dat besef biedt ook kansen. Herbouw wordt wel aanbevolen, bv Stöwehuis (huis met adres [redacted])

Wat zijn belangrijke uitgangspunten voor het plein:

- De historische route herkenbaar doortrekken/ herstellen; (verbinding tussen noord en zuid)
- Groen voor de weg, maw geen zicht vanaf plein over de provinciale weg/ verdiepte ligging;
- Geen verbinding tussen Nieuwland en Cornelis Roelestraat middels een nieuwe brug/weg;



- Groen en rood gemengd, sowieso een groene uitstraling, maar vooral rood op plek te maken en functies te faciliteren;
- Continuïteit van bebouwing;
- Nadenken over de plek van de “doorgaande” weg bovenlangs (met bus), 4 opties: huidige locatie, langs de 3 noten(?), langs het water of opsplitsen in twee rijbanen in éénrichtingsverkeer (soort hele grote rotonde);
- De functies zoals genoemd in atelier 2, zijn een prima basis om de plek verder in te richten.

De **randen**: de profielen laten zien hoe krap het is...delen van een probleem.... De ambitie is een groen en waterrijk profiel en hoe kan je dat hier behouden? De voorstellen zullen altijd een zekere mate van “cosmetische” ingreep hebben. Op systeemniveau is hier weinig ruimte, zeker bij de 80 km variant. In de verdere uitwerking zullen we een aantal voorstellen doen en deze verbeelden, en hiermee het eerlijk in beeld brengen. De cultuurhistorische waarde van de Broekervaart (en met name ook de oude trambaan) staat onder grote spanning bij de inpassing. Op bepaalde plekken staat de cultuurhistorie enorm onder druk, op deze plekken moeten goede overwegingen/keuzes gemaakt worden tussen; cultuurhistorie, leefbaarheid, groen en veiligheid.

Het doorstroomprofiel moet gelijk blijven, dat is voorlopig uitgangspunt voor het ontwerp.

#### **Gemist/ nog aanvullen:**

- De impact van met en zonder kanteldijk;
- Het beeld komende vanuit het zuiden, inclusief het “gat” thv de Hellingweg.

#### **Proces**

- Volgende workshop: 13 september.
  - >> [redacted] afwezig maar de 16e terug en zal die week reviewen
  - >> [redacted] ook 13e afwezig maar zal voorbespreken met [redacted]
- Concept BKP: afronding door BS obv 2e workshop, oplevering ma 18/9. Gaat dan alsnog mee in lopende review die op 22 september eindigt. Hier is dus minder tijd voor, maar omdat eenieder al nauw betrokken is geweest via de workshops van Bosch Slabbers wordt dat niet als probleem ervaren. Afgesproken dat iedereen in de betreffende periode tijd reserveert.
- Toelichting concept-BKP in Welstand ook 18 sep: (ca kwartier presentatie en aansluitend vragen), bij voorkeur voorafgaand aan het laatste atelier.
  - Vergelijkbaar met de workshop van 13 september, iets gefinetuned nav de resultaten daarvan. Welstand keuzemogelijkheden laten zien, geen 'voldongen feiten'.
  - Reacties Welstand kunnen dan nog verwerkt worden in de animaties en de producten voor het atelier van 16 oktober)



Zou je de verschoven datums ook nog even willen afstemmen met de personen die bij atelier/inloop aanwezig moeten zijn (o.m. [redacted] en Tauw)?

[redacted] liet vanmorgen weten dat de DR en de onafh. voorzitter i.i.g. kunnen.

[redacted]

APPM Nederland mooier maken

+31 6 [redacted] | [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)

---

Van: [redacted]

Verzonden: vrijdag 25 augustus 2017 16:13

To: [redacted]; [redacted]

Onderwerp: RE: N247 BiW Vergelijkingsmatrix

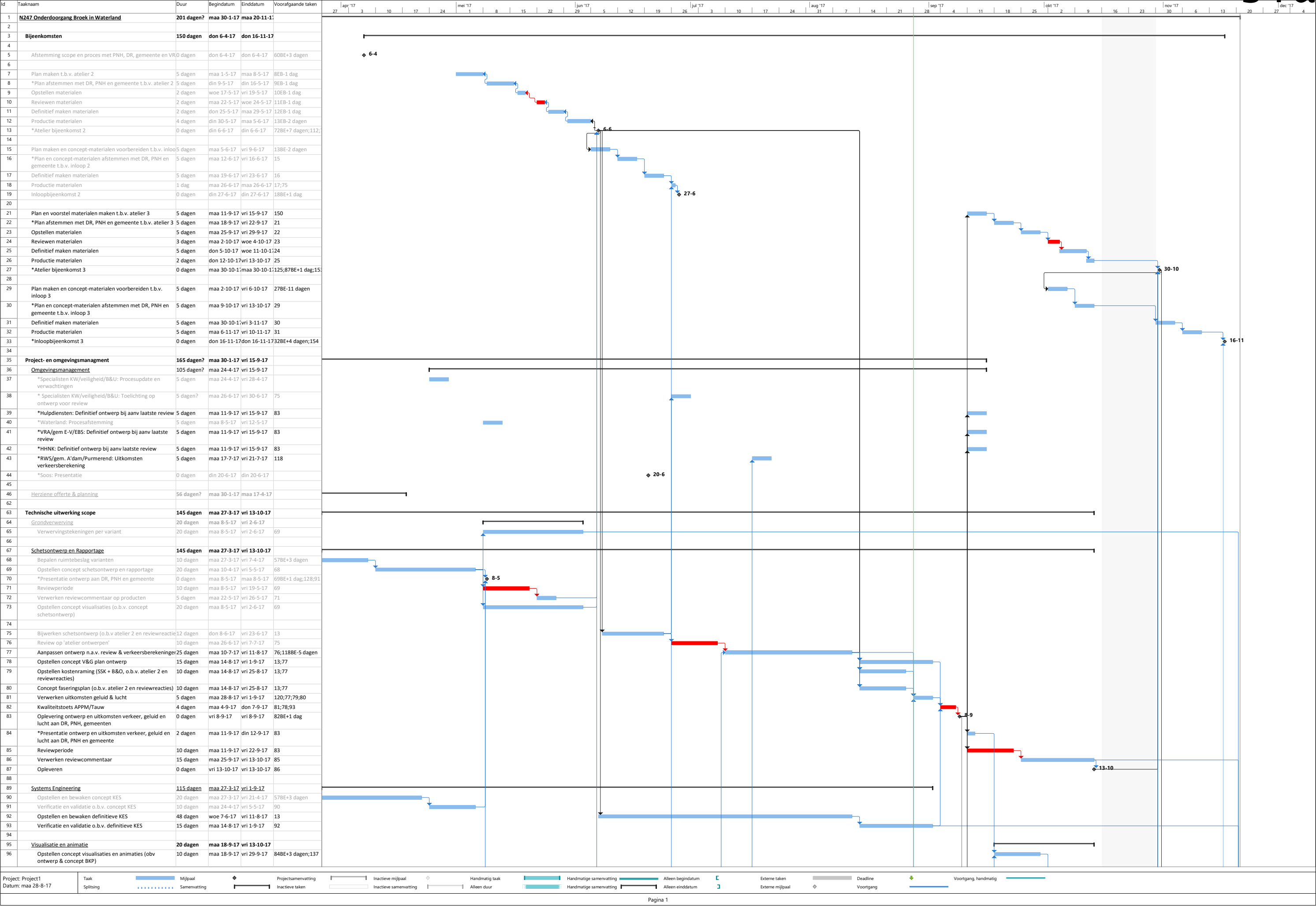
Hoi Broekers,

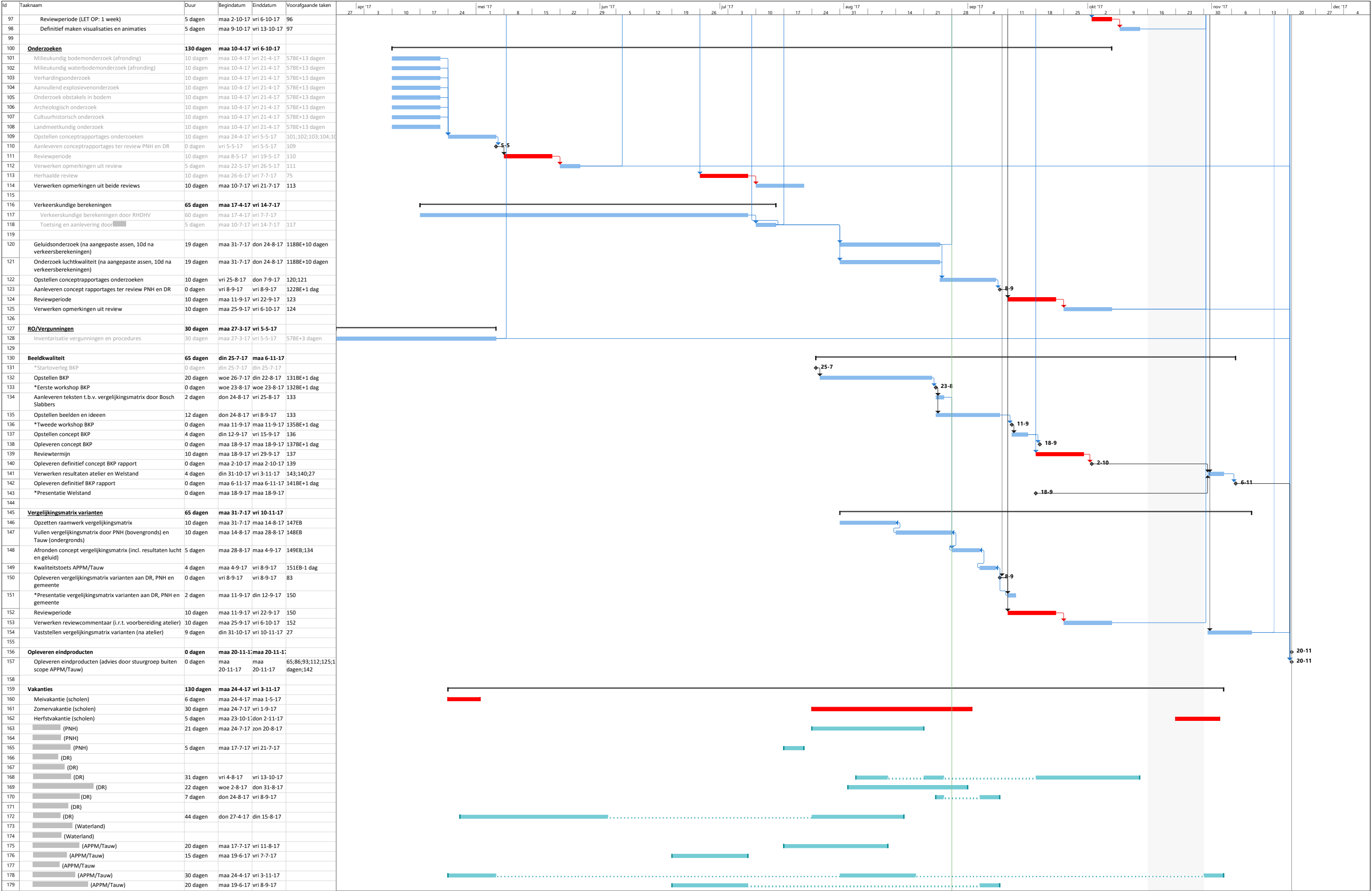
hierbij de laatste versie de vergelijkingsmatrix @ [redacted] graag maandag samen met de planning (update) ter info naar DR en BS @ [redacted] graag delen met Tauw en opslaan op Sharepoint Thxxxxxxxxxxxxxx

[redacted]

APPM Nederland mooier maken

+31 6 [redacted] | [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)





Met vriendelijk groet,

APPM **Nederland mooier maken**

+31 6  | [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)

Op zoek naar de beste contractvorm voor uw projecten? De APPM methodiek helpt u daarbij.  
[Contractkeuze.nl](http://Contractkeuze.nl)



**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted] <[redacted]@gmail.com>; [redacted] <[redacted]@gmail.com>; [redacted] <[redacted]@waterland.nl>;  
**Cc:** [redacted]; Broek in Waterland N247  
**Onderwerp:** Stukken Onderdoorgang ter review  
**Datum:** zaterdag 9 september 2017 00:05:35

---

Beste allemaal,

Zoals [redacted] in onderstaande mail al had geschreven ontvangen jullie hierbij een downloadlink met daarin de betreffende stukken.

Alle technische documenten, onderzoeken en tekeningen zijn opgenomen in de submappen N247-300-Technisch Management. De vergelijkmatrix maakt onderdeel uit van N247-200-Omgevingsmanagement.

Downloadlink: <https://we.tl/IfEXbeavaf>

De download is beschikbaar tot 5 oktober

Met vriendelijke groet,

ing. [redacted]  
 constructeur

**Tauw bv**

Australiëlaan 5  
 Postbus 3015  
 3502 GA Utrecht

M +31 [redacted]  
 T +31 30 [redacted]

---

**Van:** [redacted] [mailto:[redacted]@APPM.nl]  
**Verzonden:** donderdag 7 september 2017 21:00  
**Aan:** '[redacted]' <[redacted]@ziggo.nl>; [redacted] <[redacted]@gmail.com>; [redacted] <[redacted]@gmail.com>; [redacted] <[redacted]@waterland.nl>; [redacted] <[redacted]@gmail.com>; [redacted] <[redacted]@gmail.com>; [redacted] <[redacted]@waterland.nl>; [redacted] <[redacted]@noord-holland.nl>; [redacted] <[redacted]@noord-holland.nl>; [redacted] <[redacted]@waterland.nl>; [redacted] <[redacted]@waterland.nl>; [redacted] <[redacted]@waterland.nl>  
**CC:** [redacted] <[redacted]@appm.nl>; [redacted] <[redacted]@tauw.com>; [redacted] <[redacted]@tauw.com>; [redacted] <[redacted]@APPM.nl>

**Onderwerp:** toelichting bij stukken Onderdoorgang die ter review gaan komen

Beste allemaal,

@ [redacted] / [redacted] sturen jullie deze toelichtende mail svp ook door aan de interne reviewers van PNH?

Vanaf aanstaande maandag 11 september start de reviewperiode voor de producten mbt de onderdoorgang. Jullie zullen hiervoor morgen of in het weekend een link doorgestuurd krijgen van Tauw met de betreffende documenten. Aan jullie het vriendelijke verzoek om jullie gebundelde reacties uiterlijk vrijdag 22 september kenbaar te maken (via het daarvoor bestemde reviewformulier).

Alvast even wat toelichting:

- Resultaat van het doorlopen proces van het afgelopen jaar is de **vergelijkingsmatrix** voor de ondergrondse varianten én de bovengrondse variant. Dit document beschrijft op hoofdlijnen de belangrijkste kenmerken en verschillen, en dient als input voor de besluitvorming die gaat volgen.

De matrix is gebaseerd op de achterliggende ontwerpen en onderzoeken. Voor de ondergrondse variant krijgen jullie die zoals gezegd via de link van Tauw, voor de bovengrondse variant (al veel eerder opgesteld) zijn ze als het goed is al in jullie bezit (zo niet dan kunnen [redacted] en [redacted] jullie daaraan helpen).

Er staan nog enkele open vraagpunten in de matrix, omdat ik hiervoor de benodigde

input/verduidelijkingen nog niet heb ontvangen. Dat zal de komende tijd nog worden aangevuld, echter met deze versie van de matrix (en de achterliggende documenten) zouden jullie voor de review i.i.g. uit de voeten moeten kunnen.

- Het zal jullie waarschijnlijk opvallen dat er nog geen **BKP en inrichtingsschets** zijn bijgesloten.

Dat heeft ermee te maken dat het BKP nog in de maak is door Bosch Slabbers: aankomende woensdag zitten we met de provincie- en gemeentespecialisten, de dorpsraad, Bosch Slabbers en Tauw in een workshop om de inrichtingsschets te bespreken. Deze bevat óók de situatie voor het dorpsplein en de infrastructuur daarop/omheen, vandaar dat die bovengrondse situatie op de tekeningen van Tauw nog onder voorbehoud gearceerd is, en ook nog niet volledig in de matrix aan bod komt.

Ik hoop dat e.e.a. zo helder is. Zo niet, dan weten jullie me te vinden.

Alvast veel succes met de review en we zijn benieuwd naar jullie reacties.

Hartelijke groet,

-----Oorspronkelijke afspraak-----

**Van:** [redacted]

**Verzonden:** dinsdag 1 augustus 2017 15:06

**Aan:** [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted] [@gmail.com](mailto:[redacted]@gmail.com); [redacted]  
[redacted] [@gmail.com](mailto:[redacted]@gmail.com); [redacted] [@tauw.com](mailto:[redacted]@tauw.com); [redacted];  
[redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted] ( [redacted] mw.  
[redacted] ); [redacted]

**Onderwerp:** N247 - Presentatie ontwerp, geluid en lucht aan DR, PNH en gemeente

**Tijd:** maandag 11 september 2017 10:00-11:30 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.

**Locatie:** N.t.b. (ergens in Waterland)

Beste allemaal,

Hierbij stuur ik jullie het agendaverzoek voor 'Presentatie ontwerp, geluid en lucht aan DR, PNH en gemeente'.

Het overleg zal op maandag 11 september van 10:00 tot 11:30 uur plaatsvinden.

De locatie is nog nader te bepalen

Met vriendelijk groet,

APPM **Nederland mooier maken**

+31 6 [redacted] | [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)

Op zoek naar de beste contractvorm voor uw projecten? De APPM methodiek helpt u daarbij.

[Contractkeuze.nl](http://Contractkeuze.nl)

<b>Onderwerp:</b>	N247 - Presentatie ontwerp, geluid en lucht aan DR, PNH en gemeente
<b>Locatie:</b>	Gemeentehuis Waterland, Pierebaan 3, Kamer 28
<b>Begin:</b>	ma 11-9-2017 10:00
<b>Einde:</b>	ma 11-9-2017 11:30
<b>Terugkeerpatroon:</b>	(geen)
<b>Vergaderingsstatus:</b>	Geaccepteerd
<b>Organisator:</b>	

Beste allemaal,

Hierbij stuur ik jullie het agendaverzoek voor 'Presentatie ontwerp, geluid en lucht aan DR, PNH en gemeente'. Het overleg zal op maandag 11 september van 10:00 tot 11:30 uur plaatsvinden. De locatie is nog nader te bepalen

Met vriendelijk groet,

APPM Nederland mooier maken  
+31 6 | | [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)

Op zoek naar de beste contractvorm voor uw projecten? De APPM methodiek helpt u daarbij. [Contractkeuze.nl](http://Contractkeuze.nl)

<b>Onderwerp:</b>	N247 - Presentatie vergelijking varianten aan DR, PNH en gemeente
<b>Locatie:</b>	Gemeentehuis Waterland, Pierebaan 3, Kamer 28
<b>Begin:</b>	ma 11-9-2017 13:30
<b>Einde:</b>	ma 11-9-2017 15:00
<b>Terugkeerpatroon:</b>	(geen)
<b>Vergaderingsstatus:</b>	Geaccepteerd
<b>Organisator:</b>	

Beste allemaal,

Hierbij stuur ik jullie het agendaverzoek voor 'Presentatie vergelijking varianten aan DR, PNH en gemeente'. Het overleg zal op maandag 11 september van 13:30 tot 15:00 uur plaatsvinden. De locatie is nog nader te bepalen.

Met vriendelijk groet,

APPM Nederland mooier maken  
+31 6 | [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)

Op zoek naar de beste contractvorm voor uw projecten? De APPM methodiek helpt u daarbij. [Contractkeuze.nl](http://Contractkeuze.nl)

**Onderwerp:** N247 - Stakeholderoverleg VRA, Edam-Volendam en EBS  
**Locatie:** Gemeentehuis Waterland, Pierebaan 3, Kamer 27  
**Begin:** ma 11-9-2017 12:00  
**Einde:** ma 11-9-2017 13:30  
**Terugkeerpatroon:** (geen)  
**Vergaderingsstatus:** Geaccepteerd  
**Organisator:** [redacted]

Beste allemaal,

Hierbij stuur ik jullie het agendaverzoek voor 'Stakeholderoverleg VRA, Edam-Volendam en EBS'.  
Het overleg zal op maandag 11 september van 12:00 tot 13:30 uur plaatsvinden.  
De locatie is nog nader te bepalen.

Met vriendelijk groet,

[redacted]  
APPM Nederland mooier maken  
+31 6 [redacted] | [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)

Op zoek naar de beste contractvorm voor uw projecten? De APPM methodiek helpt u daarbij. [Contractkeuze.nl](http://Contractkeuze.nl)

**Van:** [REDACTED]  
**Aan:** [REDACTED]@gmail.com"; [REDACTED]@gmail.com"; [REDACTED];  
[REDACTED]; @inproas.nl; [REDACTED];  
[REDACTED];  
**Cc:** [REDACTED];  
**Onderwerp:** Opzet atelier 3 tbv bespreking maandag 18 sep  
**Datum:** dinsdag 12 september 2017 11:33:45  
**Bijlagen:** [N247-204-C1-draaiboek\\_atelier\\_3.docx](#)

Beste allemaal,

Ter voorbereiding op de voorbespreking van het derde atelier (aankomende maandag) stuur ik jullie hierbij alvast het concept-draaiboek.

Leek me handig om jullie dat in deze drukke reviewperiode vroegtijdig toe te sturen. Heb de opzet reeds voorbesproken met [REDACTED]

We spreken elkaar er maandag over. Ben benieuwd naar jullie reacties maandag!

Groet

-----Oorspronkelijke afspraak-----

**Van:**

**Verzonden:** dinsdag 1 augustus 2017 14:46

```
Aan: [REDACTED]; [REDACTED]@gmail.com; [REDACTED]@gmail.com'; [REDACTED]
[REDACTED]'; [REDACTED]'; [REDACTED]); [REDACTED];
[REDACTED]@inproas.nl; [REDACTED] ([REDACTED]@noord-holland.nl; [REDACTED]);
[REDACTED]'); [REDACTED]'; [REDACTED]
```

**Onderwerp:** N247 - Plan bespreken atelier 3

**Tijd:** maandag 18 september 2017 10:00-11:00 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.

**Locatie:** N.t.b.

Beste allemaal,

Hierbij stuur ik jullie het agendaverzoek voor 'Plan bespreken atelier 3'.

Deze bespreking zal op maandag 18 september van 10:00 tot 11:00 uur plaatsvinden.

De locatie is nog nader te bepalen.

Met vriendelijk groet,

APPM Nederland mooier maken

+31 6 [redacted] | [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)

Op zoek naar de beste contractvorm voor uw projecten? De APPM methodiek helpt u daarbij.




Contractkeyze.nl

OPZET 3<sup>E</sup> ATELIER

Doel atelier:

1. Draagvlak voor technisch ontwerp onderdoorgang:
  - Transparantie: laten zien welke wijzigingen we hebben doorgevoerd tov vorige keer (mede obv hun feedback)
  - Geen verrassingen meer: hooguit leidend tot finaal puntje op de i.
2. Draagvlak voor inpassing onderdoorgang, met bijzondere aandacht voor dorpsplein en 30 km-zone (want belangrijk voor stakeholders en nog 'nieuw')
  - Transparantie: laten zien wat gemaakt is en obv welke uitgangspunten (mede hun input)
  - Terugkoppelen Welstand
  - Duidelijk maken schetsstatus: nadere uitwerking/detaillering en evt optimalisatie in vervolgfase (na besluitvorming): vanavond desgewenst tips meegeven
3. Draagvlak voor vergelijkingsmatrix:
  - Toelichting hoe varianten scoren in matrix (objectieve feiten)
  - Daarna kans om onderbouwde voorkeur uit te spreken >> **want mensen willen nu hun mening geven! NB: alleen zinvol als daar ook iets mee gebeurt, zie punt 4.**
4. Helderheid scheppen over besluitvormingsproces (buiten scope APPM,
  - Proces schetsen (hoe komen tot advies SG, via stuurgroep etc) = black box voor stakeholders >> **zsm proces bepalen!!**
  - Mogelijke inbreng stakeholders in besluitvormingsproces >> **als onderdeel van te bepalen proces**
  - Wanneer helderheid (en wanneer verdere uitwerking en realisatie)











Draaiboek:

16.00-17.30	Zaalindeling controleren en klaarzetten materialen	APPM+Tauw+ 
17.30-18.00	<b>Eten?</b>	allen
18.00-18.30	Briefing	
Vanaf ca. 18.30	Inloop. Bij entree: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Persoonlijk welkom!</li> <li>• Verzoek presentielijst te tekenen (zonodig aan te vullen). Lijst in principe al ingevuld obv aanmeldingen.</li> <li>• Mapjes uitdelen met               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ groepsletters A-B-C (zodat later de groepsverdeling direct georganiseerd is en deelnemers van binnen en van buiten Broek in Waterland automatisch gemengd raken en onderlinge dialoog ook ontstaat).</li> <li>○ groene-oranje-rode evaluatiekaartjes</li> <li>○ reactieformulier</li> </ul> </li> </ul> Koffie en thee met koekje	



Wederom krap in de tijd want veel onderwerpen:

19.00 – 19.10	<b>Opening</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Welkom (ook zichzelf introduceren)</li> <li>• Doel avond &amp; rol staten/raadsleden</li> <li>• Programma</li> <li>• Rol voorzitter: onafhankelijke centrale spil, sturen op tijden en naleving spelregels, samenvatten succesvolle spelregels vorige keer</li> </ul>	
19.10 – 19.15	<b>Korte terugblik</b> <p>Melden: plenair ca. halfuur nodig Verduidelijkingsvragen: na toelichting. Discussie/inhoudelijke vragen: in ontwerprondes.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bovengrondse variant al op de plank (na afweging meerdere varianten)</li> <li>• Doel project onderdoorgang</li> <li>• Proces onderdoorgang tot nu toe</li> <li>• Ontwerpdilemma's (alléén aanstippen en verwijzen naar vorige keer, niet herhalen, evt vragen hierover in groepsrondes)</li> <li>• 1 bovengrondse en 4 ondergrondse varianten</li> </ul>	
19.15 – 19.25	<b>Toelichting ontwerp onderdoorgang &amp; dorpsplein/inpassing</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Welke wijzigingen doorgevoerd in technisch ontwerp tov vorige keer in atelier (mede obv output atelier en inloop)</li> <li>• Welke uitgangspunten gehanteerd voor inpassing onderdoorgang (incl. dorpsplein) én de dilemma's daarbij (dorpshart versus flanken)</li> <li>• Duidelijk maken schetsontwerp-status: vervolgitwerking na besluitvorming. Wel mogelijk vanavond tips mee te geven voor vervolg.</li> </ul>	
19.25 – 19.30	<b>Filmpjes</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ter referentie óók voor bovengrondse variant laten zien. Omdat deze immers ook meegaat in besluitvorming.</li> <li>• Tijdens filmpjes belangrijkste ontwerp-kenmerken (cq verschillen) toelichten</li> </ul> <p>Niet inhoudelijk ingaan op de ontwerpen: hiervoor dienen de hierna volgende ontwerprondes.</p>	

<p><b>19.30 – 19.35</b></p>	<p><b>Uitleg ontwerprondes</b></p> <p>Drie stands:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Technisch ontwerp onderdoorgang (4 varianten)</li> <li>2. Inrichtingsschets onderdoorgang (plein en inpassing)</li> <li>3. Technisch ontwerp en inpassing bovengrondse variant</li> </ol> <p>In elke stand tekeningen en visualisaties (stills) beschikbaar.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 10 min toelichting op ontwerp (ca 10 min): hoofdkenmerken en belangrijkste aandachtspunten. (voor toelichten 4 onderdoorgang-varianten is 10 min. kort, maar deze zijn niet nieuw meer, dus focus op ontwerp-verschillen tussen de varianten en wijzigingen tov vorige keer)</li> <li>• 10 min vragen stellen)</li> <li>• bel! Daarna 5 min individuele meningvorming (evt tips vervolg noteren) en doorschuiven</li> </ul> <p>Drie groepen A-B-C van elk ca. 15 deelnemers. Volgorde groepen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Groep A: stand 1 &gt; stand 2 &gt; stand 3</li> <li>• Groep B: stand 2 &gt; stand 3 &gt; stand 1</li> <li>• Groep C: stand 3 &gt; stand 1 &gt; stand 2</li> </ul>	
<p><b>Ronde 1:</b> <b>19.35 – 19.55</b> Bel 19.55-20.00</p> <p><b>Ronde 2:</b> <b>20.00 – 20.20</b> Bel 20.20-20.25</p> <p><b>Ronde 3:</b> <b>20.25 – 20.45</b> Bel 20.45-20.50</p>	<p><b>Ontwerprondes</b></p> <p><u>Stand 1: Technisch ontwerp onderdoorgang (4 var!)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Toelichters:  en  (Tauw)</li> <li>• Bewaking tijd/iedereen zegje:  + lid Dorpsraad</li> <li>• Materialen: ontwerptekeningen en visualisaties</li> </ul> <p><u>Stand 2: Inrichtingsschets onderdoorgang (plein en inpassing)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Toelichter:  (Bosch Slabbers)</li> <li>• Bewaking tijd/iedereen zegje:  + lid Dorpsraad</li> <li>• Materialen: BKP en inrichtingsschets</li> </ul> <p><u>Stand 3: Technisch ontwerp en inpassing bovengrondse variant</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Toelichter:  en  (PNH)</li> <li>• Bewaking tijd/iedereen zegje:  + lid Dorpsraad</li> <li>• Materialen: ontwerptekening, visualisaties en inrichtingsschets</li> </ul>	<p> belt bij elke ronde</p> <p>Bemensing stands: zie kolom hiernaast</p>

	<p>Aandachtspunten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Toelichtingen (voor te bereiden door de toelichters) betreffen: <b>hoofdkenmerken ontwerpen, belangrijkste aandachtspunten en omgang met ontwerpdilemma's.</b></li> <li>• Deelnemers kunnen tips meegeven voor vervolg: reactieformulier.</li> <li>• [redacted] en [redacted] lopen 'vrij' rond om stemming te peilen.</li> <li>• Politici zitten niet in groep en lopen rond/luisteren. Spreken zich nog niet uit!!!!</li> <li>• <b>Indeling stands in ruimte nog te bepalen &gt; vraag [redacted] mbt beschikbare ruimtes staat uit.</b></li> <li>• <b>Hoeveel panelen nodig: afstemmen met Tauw en ook afhankelijk van beschikbare ruimte.</b></li> </ul>	
<b>20.50 – 21.05</b>	<p><b>Pauze (koffie/thee met koekje)</b></p> <p><u>Tijdens pauze opnieuw opbouwen ruimtes!!</u></p>	<b>Allen!</b>
<b>21.05 – 21.25</b>	<p><b>Toelichting vergelijkingsmatrix varianten</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Toelichting beoordeling aspecten voor de 5 varianten (NB: op sommige punten zal men zich al een eerste mening hebben gevormd o.b.v. de ontwerprondes)</li> <li>• Op hoofdlijnen (i.v.m. beperkte tijd en uiteenlopende interesses).</li> <li>• Verwijzing naar 'vrije rondgang' voor inhoudelijke verdieping en/of nadere toelichting.</li> <li>• Toelichten mogelijkheid tot reactie als men anders aankijkt tegen beoordeling in matrix: dmv formulier</li> </ul> <p>Beschikbaar stellen matrix aan alle deelnemers bij uitlopen van de grote zaal!</p>	<p>[redacted]</p> <p>Uitdelen matrix: [redacted] [redacted]</p>
<b>21.25 – 21.30</b>	<p><b>Uitleg vrije rondgang</b></p> <p>Drie stands voor inhoudelijke verdieping (op ondergronds én bovengronds):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Onderbouwing/toelichting van beoordeling in matrix a.d.h.v. materialen</li> <li>• Beantwoording vragen</li> </ul> <p>Vrije rondgang langs stands, omdat interesses zullen verschillen. Men heeft een halfuur om zich in die onderwerpen te verdiepen die ze het interessantst vinden.</p>	[redacted]

<p><b>21.30 – 22.00</b> Bel 21.55 – 22.00</p>	<p><b>Vrije rondgang</b></p> <p><u>Stand 1: verkeersdoorstroming (ook tijdens bouw)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Toelichter: [ ] (verkeersmodel) + [ ] (bouwfase)</li> <li>• Bewaking tijd/iedereen zegje: twee leden dorpsraad?</li> <li>• Materialen: verkeersmodel + rapportage RHDHV ter inzage + faseringsplan</li> <li>• Tevens hangt beoordeling cf. matrix op.</li> </ul> <p><u>Stand 2: geluid en lucht</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Toelichters: [ ] (ondergronds) + [ ] (bovengronds)?</li> <li>• Bewaking tijd/iedereen zegje: [ ] + lid dorpsraad</li> <li>• Materialen: rapportages incl. kaartjes met woningen, modellen??</li> </ul> <p><u>Stand 3: verkeersveiligheid</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Toelichters: [ ] (ondergronds) + [ ] (bovengronds)</li> <li>• Bewaking tijd/iedereen zegje: twee leden dorpsraad</li> <li>• Materialen: ontwerptekeningen boven- en ondergronds</li> </ul> <p>Aanname dat voor de aspecten 'Kosten' en 'Risico's' geen aparte stands nodig zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Grootste interesse zal naar verwachting niet uitgaan naar risico's. Risicogerelateerde vragen kan men eventueel ook in andere stands stellen.</li> <li>• Kostenramingen mogen we ivm toekomstige aanbestedingen niet in detail laten zien</li> </ul> <p>Aandachtspunten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Toelichtingen (voor te bereiden door de toelichters) betreffen: opzet, uitgangspunten en uitkomsten onderzoeken.</li> <li>• Anticiperen op vragen om specifieke situatie bij woning &gt; achterliggende rapportages en kaartjes beschikbaar.</li> <li>• Deelnemers kunnen reactie geven als ze anders aankijken tegen beoordeling in matrix: reactieformulier.</li> <li>• [ ] en [ ] lopen 'vrij' rond om stemming te peilen.</li> <li>• Politici zitten niet in groep en lopen rond/luisteren. Kunnen nu desgewenst obv de beschikbare feiten hun mening/standpunt uitspreken.</li> </ul>	<p>[ ] belt bij elke ronde</p> <p>Bemensing stands: zie kolom hiernaast</p>
---	--	---

	<ul style="list-style-type: none"> <li>Indeling stands in ruimte nog te bepalen &gt; vraag mbt beschikbare ruimtes staat uit.</li> </ul>	
22.00 – 22.05	<p><b>Peiling voorkeuren</b></p> <p>Want deelnemers zullen sterke behoefte hebben hun meningen/voorkeur kenbaar te maken.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Globale peiling in zaal: hand opsteken.</li> <li>T.b.v. meer onderbouwde en representatieve peiling: verzoek om onderbouwde voorkeur aan te geven op het formulier (én herkomst)</li> </ul>	
22.05 – 22.15	<p><b>Toelichting besluitvorming (en daarna)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Proces schetsen (hoe komen tot advies SG, via stuurgroep etc)</li> <li>Mogelijke inbreng stakeholders in besluitvormingsproces</li> <li>Wanneer helderheid (en wanneer verdere uitwerking en realisatie)</li> </ul>	
22.15 – 22.20	<p><b>Afsluiting</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Evaluatie: vond men de avond geslaagd? <ul style="list-style-type: none"> <li>Rood-oranje-groene kaartjes opsteken (voor peiling tevredenheid)</li> <li>Iemand van rood en groen eruit pikken voor toelichting; eindigen met groen.</li> </ul> </li> <li>Uitnodiging voor drankje erna (geen alcohol)</li> </ul> <p>Aandachtspunt evaluatie: focussen op deze avond. Welslagen proces kan men immers pas later beoordelen: voor stakeholders is het nu nog niet 'klaar' want juist nu met de besluitvorming wordt het spannend.</p> <p>De mate waarin het besluitvormingsproces open/transparent is (versus black box) en er daarbij naar de stakeholders geluisterd wordt (gevoel van invloed), bepaalt de manier waarop men naar het gehele participatietraject zal kijken.</p>	

Verwacht aantal aanwezigen: ca. 75

- 45 stakeholders?
- 10 politici?
- 20 organisatie incl dorpsraad:
  - Voorzitter: [redacted]
  - Provincie Noord-Holland: [redacted], [redacted], [redacted], [redacted], [redacted]
  - APPM: [redacted], [redacted], [redacted]

- Tauw: [redacted], [redacted], [redacted], evt. [redacted]
- Dorpsraad: [redacted], [redacted], [redacted], [redacted]

Rol politici (zie in draaiboek):

- Als toehoorder.
- Pas aan einde (als alle informatie beschikbaar is) staat het hen vrij hun standpunt uit te spreken. Daar zal vermoedelijk ook door de stakeholders naar gevraagd worden.
- **Hen hierover vooraf informeren?**

Vastlegging resultaten

- D.m.v. reactieformulieren
  - reacties op ontwerp > input voor [redacted] voor vervolg
  - reacties op vergelijkingsmatrix > input voor APPM tbv vaststellen vergelijkingsmatrix
  - voorkeurenpeiling > input voor [redacted] tbv besluitvorming
- Digitale verwerking reactieformulieren door [redacted] in speciaal hiervoor aangepast 'format commentaar'

**Acties:**

Verzenden uitnodigingen (ook Statenleden en Gedeputeerde)	[redacted]	z.s.m.
Benodigdheden afstemmen met Broekerhuis: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Zalen (<b>graag ook grote zaal aan andere kant tuin erbij</b>)</li> <li>○ Presentatie-opstelling in grote zaal</li> <li>○ Beamer, scherm, microfoon</li> <li>○ Enkele statafels in andere zalen (om te kunnen schrijven)</li> <li>○ Catering (bij inloop, in pauze, achteraf): koffie, thee en fris (geen alcohol)</li> <li>○ Eten?</li> </ul>	[redacted]	z.s.m.
Panelen reserveren (bezorgen voor 16 uur en ophalen volgende dag): n.t.b. aantal stuks op A0-formaat	[redacted]	z.s.m.
Tbv stand Technisch ontwerp onderdoorgang (4 varianten): <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Toelichting voorbereiden (hoofdkenmerken ontwerpen, belangrijkste aandachtspunten en omgang met ontwerpdilemma's).</li> <li>○ Materialen voor stand gereedmaken/meenemen: ontwerptekeningen en visualisaties</li> </ul>	[redacted] / [redacted]	13 oktober
Tbv stand Inrichtingsschets onderdoorgang (plein en inpassing): <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Toelichting voorbereiden (hoofdkenmerken ontwerpen, belangrijkste aandachtspunten en omgang met ontwerpdilemma's).</li> <li>○ Materialen voor stand gereedmaken/meenemen: BKP en inrichtingsschets</li> </ul>	[redacted]	13 oktober

<p>Tbv stand Technisch ontwerp en inpassing bovengrondse variant:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Toelichting voorbereiden (hoofdkenmerken ontwerpen, belangrijkste aandachtspunten en omgang met ontwerpdilemma's).</li> <li>o Materialen voor stand gereedmaken/meenemen: ontwerptekening, visualisaties en inrichtingsschets</li> </ul>	<p>■■■■ / ■■■■</p>	
<p>Tbv stand Verkeersdoorstroming (ook tijdens bouw):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Toelichting voorbereiden (opzet, uitgangspunten en uitkomsten onderzoeken)</li> <li>o Materialen voor stand gereedmaken/meenemen: laptop+verkeersmodel + rapportage RHDHV ter inzage + faseringsplannen</li> </ul>	<p>■■■■ (verkeersmodel en bovengr. bouw) + ■■■■ (ondergronds bouw)</p>	
<p>Tbv stand Geluid en lucht:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Toelichting voorbereiden (opzet, uitgangspunten en uitkomsten onderzoeken)</li> <li>o Materialen voor stand gereedmaken/meenemen: rapportages incl. kaartjes met woningen, modellen??</li> </ul>	<p>■■■■ (ondergronds) + ■■■■ (bovengronds)</p>	
<p>Tbv stand Verkeersveiligheid:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Toelichting voorbereiden (opzet, uitgangspunten en uitkomsten onderzoeken)</li> <li>o Materialen voor stand gereedmaken/meenemen: ontwerptekeningen boven- en ondergronds</li> </ul>	<p>■■■■ (ondergronds) + ■■■■ (bovengronds)</p>	
Opstellen reactieformulier (ontwerp, matrix, voorkeur)	■■■■■■	29 september (daarna def. maken)
Opstellen presentatie	■■■■■■ (input ■■■■)	29 september (daarna def. maken)
Matrix-delen per aspect afdrukken op A3 (aspecten: bereikbaarheid, milieu, verkeersveiligheid, bouw hinder) voor in stands	■■■■	30 oktober
Ouderwetse losse bel meenemen	■■■■	30 oktober
<p>Materialen voor ontvangst/entree van 18.30 uur voorbereiden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Presentielijst (al ingevuld o.b.v. aanmeldingen): naam, namens wie aanwezig, adres, mail, telefoon &gt; zie presentielijst vorige keer</li> <li>• Mapjes/insteekhoezen voor deelnemers (ca 45, check aantal aanmeldingen) met daarin: <ul style="list-style-type: none"> <li>o A4 (zelf opstellen) met letter tbv groepsindeling (evenredig verdeeld over groepen A-B-C-D-E). Op deze pagina ook opnemen in welke volgorde ze de stands bezoeken en wanneer ze pauze hebben. Zie definitief draaiboek, pagina 4.</li> <li>o Afdruk flyer (via ■■■■)</li> <li>o Reactieformulier (definitieve versie volgt uiterlijk 29 mei per mail via ■■■■)</li> </ul> </li> </ul>	■■■■	30 oktober



<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 1 rood, 1 oranje en 1 groen kaartje t.b.v. evaluatie (met ruimte voor noteren tip en evt naam en telefoonnummer)</li> <li>• Mapjes/insteekhoezen voor raads/statenleden (ca. 15, check aantal aanmeldingen): <ul style="list-style-type: none"> <li>○ A4 (zelf opstellen) met nummering en onderwerp stands (zie def. draaiboek)</li> <li>○ Afdruk flyer</li> <li>○ Rode-oranje-groene evaluatiekaartjes</li> </ul> </li> </ul>		
<p>Overige materialen voorbereiden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Voor 6 stands: A3 met titel van stand (zie draaiboek) &gt; om op te hangen, zodat helder is welke stand waar is (2 afdrukken per stand)</li> <li>• Matrix op A3 (voor alle deelnemers, ca 70?)</li> <li>• Draaiboeken afdrukken tbv briefing (definitieve versie volgt), ca 20x</li> <li>• Pennen (tbv invullen reactieformulieren, minimaal 50)</li> <li>• Punaies mee</li> <li>• Naambadges voor DR, PNH, APPM, Tauw, voorzitter (voor namen zie def. draaiboek) én voor aangemelde raads- en statenleden zodat ze herkenbaar zijn</li> <li>• Scherm voor aan laptop verkeersmodel</li> </ul>		30 oktober
Opstellen format commentaar voor reactieformulieren		30 okt
Verwerken reactieformulieren in format commentaar		31 okt

**Onderwerp:** N247 - Tweede workshop BKP  
**Locatie:** Gemeentehuis Waterland, Pierebaan 3, Monnickendam  
**Begin:** wo 13-9-2017 09:30  
**Einde:** wo 13-9-2017 11:30  
**Terugkeerpatroon:** (geen)  
**Vergaderingsstatus:** Geaccepteerd  
**Organisator:** [redacted]

Beste allemaal,

Namens [redacted] stuur ik jullie hierbij het vergaderverzoek voor de tweede workshop met betrekking tot het BKP voor de Onderdoorgang N247 te Broek in Waterland.  
De workshop staat gepland op 13 september van 10:30 uur tot 12:30 uur. De locatie betreft het gemeentehuis van Waterland aan de Pierebaan 3 te Monnickendam.

Ik hoop jullie zo voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijk groet,

[redacted]  
APPM Nederland mooier maken  
+31 6 [redacted] | [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)

Op zoek naar de beste contractvorm voor uw projecten? De APPM methodiek helpt u daarbij. [Contractkeuze.nl](http://Contractkeuze.nl)

[REDACTED]

---

**Onderwerp:** N247 - Stakeholderoverleg hulpdiensten  
**Locatie:** Julianaweg 137b, 1131 DH, Volendam (zie routebeschrijving)

**Begin:** do 14-9-2017 14:00  
**Einde:** do 14-9-2017 15:30

**Terugkeerpatroon:** (geen)

**Vergaderingsstatus:** Geaccepteerd

**Organisator:** [REDACTED]

Beste allemaal,

Hierbij stuur ik jullie het agendaverzoek voor 'Stakeholderoverleg hulpdiensten'. Het overleg zal op donderdag 14 september van 14:00 tot 15:30 uur plaatsvinden. De locatie is bij de brandweer in Volendam (zie routebeschrijving).

Met vriendelijk groet,

[REDACTED]  
APPM Nederland mooier maken  
+31 6 [REDACTED] | [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)

Op zoek naar de beste contractvorm voor uw projecten? De APPM methodiek helpt u daarbij. [Contractkeuze.nl](http://Contractkeuze.nl)

39a

137b



Julianaweg

Parallelweg



**Brandweer Edam-Volendam**

Bezoekadres:  
Julianaweg 137b  
1131 DH Volendam

Parkeren (gratis):  
Parkeerterrein Parallelweg

**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted] <[\[redacted\]@waterland.nl](mailto:[redacted]@waterland.nl)>; [redacted] <[\[redacted\]@gmail.com](mailto:[redacted]@gmail.com)>; [redacted] <[\[redacted\]@waterland.nl](mailto:[redacted]@waterland.nl)>  
**Cc:** [redacted]  
**Onderwerp:** concept-rapport BKP van Bosch Slabbers  
**Datum:** maandag 18 september 2017 20:14:25  
**Bijlagen:** [N247-Format commentaar BKP.xlsx](#)

---

Beste allen,  
Bijgaand de link naar het concept-BKP van Bosch Slabbers. Zoals besproken het verzoek om jullie reacties uiterlijk a.s. vrijdag kenbaar te maken via het reviewformulier (zie bijlage). Dank alvast!

Groet [redacted]

Ha [redacted]

Hierbij ons conceptrapport BKP onderdoorgang Broek in Waterland.

Download link

<https://boschslabbers.wetransfer.com/downloads/fa3083dbdf89eab915050e6a33af9d2e20170918154823/5e296769548fa84001e0b7ffa1f03d1620170918154823/814b6a>

Groet,  
[redacted]

---

**Bosch Slabbers tuin- en landschapsarchitecten**

1<sup>e</sup> Sweelinckstraat 30  
2517 GD Den Haag  
t: +31 (0)70 [redacted]  
f: +31 (0)70 [redacted]  
m: +31 (0)6 [redacted]  
vestiging Middelburg: 0118 592288

[www.bosch-slabbers.nl](http://www.bosch-slabbers.nl)

De inhoud van dit e-mailbericht en van de eventueel meegezonden bestanden is strikt vertrouwelijk en uitsluitend bestemd voor de geadresseerde.  
Gebruik van deze inhoud door anderen zonder toestemming van de afzender of de geadresseerde is onrechtmatig.

## FORMAT REVIEW-COMMENTAAR

In te vullen door reviewer

[illegible]




[illegible]


*bbers*

[illegible]




**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted] <[\[redacted\]@ebs-ov.nl](mailto:[redacted]@ebs-ov.nl)>; [redacted] <[\[redacted\]@ebs-ov.nl](mailto:[redacted]@ebs-ov.nl)>; [redacted]  
**Cc:** [redacted] <[\[redacted\]@gmail.com](mailto:[redacted]@gmail.com)>; [redacted] <[\[redacted\]@gmail.com](mailto:[redacted]@gmail.com)>; [redacted]  
**Onderwerp:** concept-rapport BKP van Bosch Slabbers  
**Datum:** maandag 18 september 2017 20:27:41  
**Bijlagen:** [N247-Format commentaar BKP.xlsx](#)

---

Dag heren,

Zoals vorige week beloofd hierbij de link naar het Beeldkwaliteitplan (BKP) van Bosch Slabbers voor de onderdoorgang Broek.

Uitgangspunt is om bij het dorpsplein uit te gaan van shared space. Wij (provincie, Dorpsraad, Waterland, Bosch Slabbers en APPM/Tauw) zijn ons ervan bewust dat jullie voorkeur anders ligt, maar het uitgangspunt vloeit voort uit de gewenste ruimtelijke meerwaarde bovengronds (= aanleiding voor het project) en de positieve ervaringen elders in den lande (Bosch Slabbers komt nog met voorbeelden).

Ook is de nadrukkelijke afspraak dat na een jaar evaluatie zal plaatsvinden en -indien e.e.a. niet of verwachting/wens werkt- aanpassingen zullen worden doorgevoerd.

Net als voor de overige stukken aan jullie het verzoek om jullie reactie uiterlijk a.s. vrijdag kenbaar te maken via het reviewformulier (zie bijlage). Dank alvast!

Groet

Ha [redacted]

Hierbij ons conceptrapport BKP onderdoorgang Broek in Waterland.

Download link

<https://boschslabbers.wetransfer.com/downloads/fa3083dbdf89eab915050e6a33af9d2e20170918154823/5e296769548fa84001e0b7ffa1f03d1620170918154823/814b6a>

Groet,

[redacted]

---

**Bosch Slabbers tuin- en landschapsarchitecten**

1<sup>e</sup> Sweelinckstraat 30

2517 GD Den Haag

t: +31 (0)70 [redacted]

f: +31 (0)70 [redacted]

m: +31 (0)6 [redacted]

vestiging Middelburg: 0118 [redacted]

[www.bosch-slabbers.nl](http://www.bosch-slabbers.nl)

De inhoud van dit e-mailbericht en van de eventueel meegezonden bestanden is

strikt vertrouwelijk en uitsluitend bestemd voor de geadresseerde.

Gebruik van deze inhoud door anderen zonder toestemming van de afzender of de geadresseerde is onrechtmatig.

## FORMAT REVIEW-COMMENTAAR

In te vullen door reviewer

[illegible]




[illegible]


*bbers*

[illegible]




[REDACTED]

---

**Onderwerp:** N247 - Plan bespreken atelier 3  
**Locatie:** DRAAI 33, de Draai 33, Broek in Waterland

**Begin:** ma 18-9-2017 10:00  
**Einde:** ma 18-9-2017 11:00

**Terugkeerpatroon:** (geen)

**Vergaderingsstatus:** Geaccepteerd

**Organisator:** [REDACTED]

Beste allemaal,

Hierbij stuur ik jullie het agendaverzoek voor 'Plan bespreken atelier 3'.  
Deze bespreking zal op maandag 18 september van 10:00 tot 11:00 uur plaatsvinden.  
De locatie is nog nader te bepalen.

Met vriendelijk groet,

[REDACTED]  
APPM Nederland mooier maken  
+31 6 [REDACTED] | [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)

Op zoek naar de beste contractvorm voor uw projecten? De APPM methodiek helpt u daarbij. [Contractkeuze.nl](http://Contractkeuze.nl)

**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted]; [redacted]@gmail.com; [redacted]@inproas.nl; [redacted]@gmail.com; [redacted]  
**Cc:** [redacted]  
**Onderwerp:** draaiboek + voorbereidingsacties atelier 3  
**Datum:** dinsdag 19 september 2017 21:34:31  
**Bijlagen:** [N247-204-C2-draaiboek atelier 3.docx](#)

Hoi allen,

Nav de plezierige bespreking van gisterochtend bijgaand het draaiboek voor het atelier, met daarin de besproken zaken verwerkt.

Paar aandachtspunten:

- Vrije rondgang zoals besproken vervangen door “presentatie verkeersmodel [redacted] en “infokraam geluid en lucht”. Gezien het gebrek aan specialisten bereikbaarheid/geluid/lucht die dat kunnen toelichten (of heb jij nog mensen die dit ook zouden kunnen uitleggen, [redacted] heb ik daar echter geen 2x2 parallele rondes voor kunnen maken. Dus wordt de zaal gewoon in 2-en verdeeld (zijn de groepen dus wel wat groter).
- Al met al kom ik uit op een eindtijd van 22.30 uur. Dat is tien minuten later dan de concept-eindtijd en komt o.a. doordat ik nog 2x minuten wandeltijd moest toevoegen.
- Is er al helderheid over de inzet van [redacted] van Antea, [redacted] Zoja dan ontvang ik graag zijn gegevens.
- We hebben afgesproken reacties alleen op flipover te verzamelen. Dat doen we in de stands zodat we het enigszins kunnen filteren. Omdat sommige onderwerpen geen aparte stands krijgen, maar mensen in theorie wel willen reageren op de beoordelingen in de matrix, stel ik voor dat we mogelijk maken dat dat aan het einde van de bijeenkomst kan (eveneens begeleid). Om te voorkomen dat men iets vindt en zijn opmerking niet kwijt kan (niet goed voor draagvlak).
- Besluitvormingsproces: ik was blij met de nuttige discussie hierover afgelopen maandag. Is zeer belangrijk voor het gedragen proces om transparant te zijn rondom advies en besluitvorming. Hoe en wat moet natuurlijk nog verder worden uitgedacht.

Verder natuurlijk heel graag jullie aandacht voor de voorbereidende acties. Lijkt nog ver weg, maar tijd vliegt en afspraak is e.e.a. voor 16 oktober (oude datum) gereed te hebben. Bovendien zijn [redacted] en ik vanaf 16 oktober met vakantie (niet samen )

Hartelijke groet, [redacted]

#### Acties:

Verzenden uitnodigingen (ook Statenleden en Gedeputeerde)	[redacted]	gereed
Reminder uitnodigingen, tevens wijzen op website met filmpjes & kom bijtijds	[redacted]	z.s.m.
Indien mogelijk: infographics van de matrix laten maken	[redacted]	z.s.m.
Aanwezigheid [redacted] (Antea) organiseren	[redacted]	z.s.m.
Benodigdheden afstemmen met Broekerhuis: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zalen</li> <li>• Presentatie-opstelling in grote zaal</li> <li>• Beamer, scherm, microfoon</li> <li>• Enkele statafels in andere zalen (om te kunnen schrijven)</li> <li>• Catering (bij inloop, in pauze, achteraf): koffie, thee en fris (geen alcohol)</li> <li>• Eten?</li> </ul>	[redacted]	z.s.m.
Panelen reserveren (bezorgen voor 16 uur en ophalen volgende dag): totaal 14 stuks (uitgaand van: 6 voor stand technisch ontwerp (voor 4 tekeningen + stills) + 4 voor stand BKP (voor dorpspleintekeningen + dwarsprofielen/stills) + 4 voor stand bovengrondse variant (2 voor grote tekening, 2 voor stills))	[redacted]	z.s.m.
Opstellen presentatie	[redacted] (input	29 september



		(daarna def. maken obv def. matrix etc)
<p>Tbv stand Technisch ontwerp onderdoorgang (4 varianten):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ Toelichting voorbereiden (hoofdkenmerken ontwerpen, belangrijkste aandachtspunten, omgang met ontwerpdilemma's, welke wensen zijn niet doorgevoerd en waarom)</li> <li>◦ Materialen voor stand gereedmaken/meenemen: ontwerptekeningen (bovenaanzichten ophangen, overige tekeningen alleen bij de hand houden) + stills</li> </ul>	/	13 oktober gereed (voor herfstvakantie)
<p>Tbv stand Inrichtingsschets onderdoorgang (plein en inpassing):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ Toelichting voorbereiden (hoofdkenmerken ontwerpen, belangrijkste aandachtspunten, omgang met ontwerpdilemma's, welke wensen zijn niet doorgevoerd en waarom)</li> <li>◦ Materialen voor stand gereedmaken/meenemen: BKP en inrichtingsschets (2 varianten dorpsplein + plaatjes inpassing op maatgevende dwarsprofielen)</li> </ul>		13 oktober gereed (voor herfstvakantie)
<p>Tbv stand Technisch ontwerp en inpassing bovengrondse variant:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ Toelichting voorbereiden (hoofdkenmerken ontwerpen, belangrijkste aandachtspunten, omgang met ontwerpdilemma's, welke wensen zijn niet doorgevoerd en waarom)</li> <li>◦ Materialen voor stand gereedmaken/meenemen: ontwerptekening, stills met daarin ook inrichting</li> </ul>	/	13 oktober gereed (voor herfstvakantie)
<p>Tbv stand Bereikbaarheid</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ Presentatie voorbereiden (opzet, uitgangspunten en uitkomsten onderzoeken)</li> <li>◦ Materialen voor stand gereedmaken/meenemen: laptop+verkeersmodel + rapportage RHDHV ter inzage )</li> </ul>		13 oktober gereed (voor herfstvakantie)
<p>Tbv stand Geluid en lucht:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ Anticiperen op vragen over opzet/uitgangspunten/resultaten van de onderzoeken (en de reden waarom voor bovengrondse variant geen luchtonderzoek is gedaan)</li> <li>◦ Materialen voor stand gereedmaken/meenemen: kaarten met impact op woningen (geluid en lucht), onderzoeksrapportages</li> </ul>	<p>en (ondergronds) + en (bovengronds)</p>	13 oktober gereed (voor herfstvakantie)
<p>Materialen voor ontvangst/entree van 18.30 uur voorbereiden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Presentielijst (al ingevuld o.b.v. aanmeldingen): naam, namens wie aanwezig, adres, mail, telefoon &gt; zie presentielijst vorige keer</li> <li>• Groepsletters A, B en C</li> <li>• Post-its (geel voor Broekers, blauw voor Regio, roze voor belangengroepen)</li> <li>• USB-stick met filmpjes van bovengrondse en</li> </ul>		30 oktober




ondergrondse varianten (om bij inloop op scherm in plenaire zaal te laten zien)		
Overige materialen voorbereiden: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Voor stands: A3 met titels van stand (zie draaiboek) &gt; om op te hangen, zodat helder is welke stand waar is (2 afdrukken per stand)</li> <li>• Om uit te delen: prints matrix en infographics (voor alle deelnemers, ca 70?) &gt; o.b.v. definitieve versie matrix</li> <li>• Voor briefing: draaiboeken afdrukken tbv briefing, ca 21x</li> <li>• Pennen (tbv invullen post-its, minimaal 50)</li> <li>• Punaises mee</li> <li>• Naambadges voor DR, PNH, APPM, Tauw, Antea voorzitter (voor namen zie def. draaiboek) én voor aangemelde raads- en statenleden zodat ze herkenbaar zijn</li> <li>• Scherm voor aan laptop verkeersmodel</li> </ul>		30 oktober
Ouderwetse losse bel meenemen		30 oktober
Verwerken flipovers in format commentaar		31 okt

OPZET 3<sup>E</sup> ATELIER

Doel atelier:

1. Draagvlak voor technisch ontwerp onderdoorgang:
  - Transparantie: laten zien welke wijzigingen we hebben doorgevoerd t.o.v. vorige keer (mede obv hun feedback)
  - Geen verrassingen meer: hooguit leidend tot finaal puntje op de i.
2. Draagvlak voor inpassing onderdoorgang, met bijzondere aandacht voor dorpsplein en 30 km-zone (want belangrijk voor stakeholders en nog 'nieuw')
  - Transparantie: laten zien wat gemaakt is en obv welke uitgangspunten (mede hun input)
  - Terugkoppelen Welstand
  - Duidelijk maken schetsstatus: nadere uitwerking/detaillering en evt. optimalisatie in vervolgfase (na besluitvorming): vanavond desgewenst tips meegeven
3. Draagvlak voor vergelijkingsmatrix:
  - Toelichting hoe varianten scoren in matrix (objectieve feiten)
  - Daarna kans om voorkeur uit te spreken, want mensen willen nu hun mening geven!  
Aandachtspunt: dat daar vervolgens ook echt iets mee gebeurt, zie punt 4.
4. Helderheid scheppen over besluitvormingsproces (buiten scope APPM,
  - Proces schetsen (hoe komen tot advies SG, via stuurgroep etc) = black box voor stakeholders >> zsm proces bepalen!!
  - Mogelijke inbreng stakeholders in besluitvormingsproces >> als onderdeel van te bepalen proces
  - Wanneer helderheid (en wanneer verdere uitwerking en realisatie)

Draaiboek:

16.00-17.30	Zaalindeling controleren en klaarzetten materialen	APPM+  + 
17.30-18.00	Eten?	allen
18.00-18.30	Briefing, in het bijzonder aandacht voor: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Wat waar</li> <li>- Toelichtingen</li> <li>- Verbouwing tijdens pauze (wie-wat-waar)</li> </ul>	
Vanaf ca. 18.30	Inloop. Bij entree: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Persoonlijk welkom!</li> <li>• Verzoek presentielijst te tekenen (zonodig aan te vullen). Lijst in principe al ingevuld obv aanmeldingen.</li> <li>• Uitdelen (alleen aan stakeholders, niet aan politici):               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Groepsletter A, B of C</li> <li>○ Post-it (geel voor Broekers, blauw voor Regio, roze voor belangengroepen)</li> </ul> </li> </ul> Koffie en thee met koekje	

	<p>Tijdens inloop-halfuur filmpjes laten draaien op grote scherm in plenaire zaal (van bovengrondse en ondergrondse varianten)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Liefst allemaal laten draaien om neutraliteit van de avond te borgen &amp; ook alle varianten zichtbaar te laten zijn</li> </ul>	<p> staat erbij en vertelt welke varianten draaien</p>
--	--	--

Wederom krap in de tijd want veel onderwerpen:

<b>19.00 – 19.05</b>	<p><b>Opening</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Welkom (ook zichzelf introduceren)</li> <li>• Doel avond</li> <li>• Programma</li> <li>• Rol staten/raadsleden (alleen toehoren, spreken zich nog niet uit)</li> <li>• Rol voorzitter: onafhankelijke centrale spil, sturen op tijden en naleving spelregels, samenvatten succesvolle spelregels vorige keer</li> </ul>	
<b>19.05 – 19.10</b>	<p><b>Geheugen opfrissen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bovengrondse variant al op de plank (na afweging meerdere varianten)</li> <li>• Doel project onderdoorgang</li> <li>• Proces onderdoorgang tot nu toe</li> <li>• Ontwerpdilemma's (alléén aanstippen en verwijzen naar vorige keer, niet herhalen, evt vragen hierover in groepsrondes)</li> <li>• 1 bovengrondse en 4 ondergrondse varianten: nu gereed &amp; voorstel voor inpassing</li> <li>• Duidelijk maken schetsontwerp-status: vervolgitwerking pas na besluitvorming. Eventuele reacties worden vanavond op flipover genoteerd en -afhankelijk van variantkeuze- in vervolgtraject meegenomen.</li> </ul> <p>Discussie/inhoudelijke vragen: stellen in ontwerprondes.</p>	
<b>19.10 – 19.15</b>	<p><b>Ontwerp onderdoorgang: laatste wijzigingen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Belangrijkste wijzigingen in technisch ontwerp tov vorige atelier, o.a. rotonde, shared space, combi uitvoeger en parallelweg (en waarom, mede obv output atelier en inloop)</li> <li>• Melden: tekeningen zijn in ontwerprondes te zien en dan is er ook ruimte voor vragen.</li> </ul>	

19.15 – 19.20	<b>Inpassing onderdoorgang en ontwerp dorpsplein</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Welke uitgangspunten gehanteerd voor inpassing onderdoorgang en dorpsplein) én de dilemma's daarbij (dorpshart versus flanken)</li> <li>• Melden: inrichtingsplan is in ontwerprondes te zien en dan is er ook ruimte voor vragen.</li> </ul>	
19.20 – 19.25	<b>Uitleg ontwerprondes</b> <p>Drie stands:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Technisch ontwerp onderdoorgang (4 varianten)</li> <li>2. Inrichtingsschets onderdoorgang (plein en inpassing)</li> <li>3. Technisch ontwerp en inpassing bovengrondse variant</li> </ol> <p>Drie groepen A-B-C van elk ca. 15 deelnemers. Volgorde groepen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Groep A: stand 1 &gt; stand 2 &gt; stand 3</li> <li>• Groep B: stand 2 &gt; stand 3 &gt; stand 1</li> <li>• Groep C: stand 3 &gt; stand 1 &gt; stand 2</li> </ul> <p>Zaalindeling staat op A4 met uw groepsletter.</p> <p>In elke stand tekeningen en stills beschikbaar.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 10 min toelichting op ontwerp (ca 10 min): hoofdkenmerken ontwerp(en) <ul style="list-style-type: none"> <li>○ belangrijkste aandachtspunten</li> <li>○ omgang met ontwerpdilemma's</li> <li>○ welke wensen zijn niet doorgevoerd en waarom</li> </ul> (voor toelichten 4 onderdoorgang-varianten is 10 min. kort, maar deze zijn niet nieuw meer, dus focus op ontwerp-verschillen tussen de varianten en wijzigingen tov vorige keer) </li> <li>• 10 min vragen stellen: relevante opmerkingen worden door groepsbegeleiders op flipover genoteerd</li> <li>• bel! Daarna 5 min om door te schuiven</li> </ul> <p>Na derde ontwerpronde: koffiepauze in plenaire zaal.</p>	
19.25 – 19.30	<b>Looptijd (naar de zalen)</b> <p>Zodat ook de 1<sup>e</sup> ontwerpronde de volle 20 min heeft</p>	

<p><b>1: 19.30 – 19.50</b> Bel 19.50-19.55</p> <p><b>2: 19.55 – 20.15</b> Bel 20.15-20.20</p> <p><b>3: 20.20 – 20.40</b> Bel 20.40-20.45</p>	<p><b>Drie ontwerprondes</b></p> <p><u>Stand 1: Technisch ontwerp onderdoorgang (4 var!)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Toelichters: [ ] en [ ] (Tauw)</li> <li>• Bewaking tijd/iedereen zegje: [ ] + lid Dorpsraad</li> <li>• Materialen: ontwerptekeningen (bovenaanzichten ophangen, overige tekeningen alleen bij de hand houden) + stills</li> <li>• Locatie: tuinzaal (te bereiken via binnentuin)</li> </ul> <p><u>Stand 2: Inrichtingsschets onderdoorgang (plein en inpassing)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Toelichter: [ ] (Bosch Slabbers)</li> <li>• Bewaking tijd/iedereen zegje: [ ] + lid Dorpsraad</li> <li>• Materialen: BKP en inrichtingsschets (2 varianten dorpsplein + plaatjes inpassing op maatgevende dwarsprofielen)</li> <li>• Locatie: tuinzaal (te bereiken via binnentuin)</li> </ul> <p><u>Stand 3: Technisch ontwerp en inpassing bovengrondse variant</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Toelichter: [ ] (Antea) + [ ] (PNH)</li> <li>• Bewaking tijd/iedereen zegje: [ ] + lid Dorpsraad</li> <li>• Materialen: ontwerptekening, stills met daarin ook inrichting</li> <li>• Locatie: kleine zaal (achter plenaire zaal)</li> </ul> <p>Aandachtspunten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Beoogde toelichtingen (voor te bereiden door de toelichters) betreffen: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ hoofdkenmerken ontwerp(en)</li> <li>○ belangrijkste aandachtspunten</li> <li>○ omgang met ontwerpdilemma's</li> <li>○ welke wensen zijn niet doorgevoerd en waarom</li> </ul> </li> <li>• Relevante opmerkingen van aanwezigen worden door groepsbegeleiders op flipover genoteerd (ter eventuele verwerking nadat voor de betreffende variant is gekozen)</li> </ul>	<p>[ ] belt bij elke ronde</p> <p>Bemensing stands: zie kolom hiernaast</p> <p>( [ ] [ ] en [ ] lopen 'vrij' rond om stemming te peilen)</p>
<p><b>20.45 – 21.00</b></p>	<p><b>Pauze (koffie/thee met koekje) &gt; in plenaire zaal</b></p> <p><u>Tijdens pauze opnieuw opbouwen ruimtes:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Weghalen stands ontwerprondes &amp; vervangen door twee nieuwe stands: zie pagina 6 wat en waar.</li> <li>• In plenaire zaal vast 5 flipovervellen ophangen voor peiling voorkeuren. Hiervoor panelen gebruiken uit ontwerprondes.</li> </ul>	<p><b>Allen!</b></p>

<p><b>21.00 – 21.20</b></p>	<p><b>Toelichting vergelijkingsmatrix varianten</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Beoordelingsaspecten zoals eerder overeengekomen (1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> atelier)</li> <li>• Beoordeeld voor 5 varianten</li> <li>• Beoordeling op hoofdlijnen (i.v.m. beperkte tijd en uiteenlopende interesses): <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Bereikbaarheid: kort highlights noemen, ook verwijzen naar latere toelichting model</li> <li>○ Verkeersveiligheid: uitgangspunt is allemaal veilig, kleine verschillen, benoemen afweging shared space (ipv voorrang en 50 km/uur)</li> <li>○ Milieu (geluid en lucht): kort highlights noemen, ook verwijzen naar latere toelichting</li> <li>○ Ruimtelijke kwaliteit: heeft u zojuist ook iets van kunnen vinden tijdens ontwerpronde, kort highlights noemen uit beoordeling BS</li> <li>○ Bouwhinder: kort aanstippen, ivm tijd geen aparte ronde voor (zie ook matrix). Benoemen uitgangspunt altijd woning te bereiken en geen langdurige afsluitingen.</li> <li>○ Kosten: noemen, zit onzekerheidsmarge in, achterliggende ramingen niet openbaar ivm toekomstige aanbestedingen.</li> <li>○ Risico's: enkele aanstippen, o.a. dat grond- en woningaankopen nodig zijn (vervolgstadium)</li> </ul> </li> <li>• Toelichten mogelijkheid tot reactie als men anders aankijkt tegen beoordeling in matrix: dmv formulier</li> </ul> <p>NB: op sommige punten zal men zich al een eerste mening hebben gevormd o.b.v. de ontwerprondes.</p> <p>Let op: Beschikbaar stellen matrix en infographics (indien haalbaar) aan alle deelnemers bij uitlopen van de grote zaal! &gt; niet vooraf omdat men dan leest ipv luistert</p>	<p>Uitdelen matrix:</p>
-----------------------------	---	-------------------------

<b>21.20 – 21.25</b>	<p><b>Uitleg bereikbaarheids- en milieurondes</b></p> <p>Twee rondes:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Presentatie bereikbaarheid: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 5 minuten presentatie</li> <li>○ 10 minuten vragen</li> </ul> </li> <li>2. Informatiekraam milieu (geluid en luchtkwaliteit) <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 15 minuten informatie laten bekijken &amp; vragen beantwoorden</li> </ul> </li> </ol> <p>Na elke ronde bel: 5 minuten tijd om naar andere zaal te gaan.</p> <p>In beide rondes vragen/opmerkingen mogelijk: relevante opmerkingen t.a.v. beoordeling worden door groepsbegeleiders op flipover genoteerd. Mocht u willen reageren op andere onderwerpen die niet in deze rondes aan bod komen, dan kan dat na afloop van de bijeenkomst via de flipovers in de twee andere zalen.</p> <p>Ene helft van de zaal begint bij de presentatie, Andere helft van de zal begint bij de informatiekraam. [NB: daarmee redelijk grote groepen, maar twee extra rondes inbouwen vroeg om extra specialisten die er voor bereikbaarheid niet zijn.</p>	
<b>21.25 – 21.30</b>	<p><b>Looptijd (naar de zalen)</b></p> <p>Zodat ook de 1<sup>e</sup> toelichtingsronde de volle 15 min heeft</p>	
<p><b>1: 21.30 – 21.45</b> Bel 21.45-21.50</p> <p><b>2: 21.50 – 22.05</b> Bel 22.05-22.10</p>	<p><b>Twee bereikbaarheids- en milieurondes</b></p> <p><u>Stand 1: presentatie bereikbaarheid</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Toelichter: [ ]</li> <li>• Bewaking tijd/iedereen zegje: [ ] + lid Dorpsraad</li> <li>• Materialen: verkeersmodel draaiend op laptop + rapportage RHDHV ter inzage</li> <li>• Locatie: kleine zaal (achter plenaire zaal)</li> </ul> <p><u>Stand 2: informatiekraam geluid en lucht</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Toelichters: [ ] en [ ] (ondergronds) + [ ] en [ ] (bovengronds) &gt; vragen beantwoorden mbt opzet/uitgangspunten/resultaten onderzoeken en de reden waarom voor bovengrondse variant geen luchtonderzoek is gedaan)</li> <li>• Bewaking tijd/iedereen zegje: [ ] + lid dorpsraad</li> <li>• Materialen: ophangen kaarten met woningen (geluid en lucht) + onderzoeksrapportages</li> <li>• Locatie: tuinzaal (te bereiken via binnentuin)</li> </ul>	<p>[ ] belt bij elke ronde</p> <p>Bemensing stands: zie kolom hiernaast</p> <p>( [ ] en [ ] lopen 'vrij' rond om stemming te peilen)</p>



	<p>Aandachtspunten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stand 1: beoogde presentatie [ ] betreft: opzet, uitgangspunten en uitkomsten onderzoeken.</li> <li>• Stand 2: anticiperen op vragen over opzet/uitgangspunten/resultaten onderzoeken en de reden waarom voor bovengrondse variant geen luchtonderzoek is gedaan</li> <li>• Deelnemers kunnen reactie geven als ze anders aankijken tegen beoordeling in matrix: dan genoteerd op flipover.</li> <li>• Voor Bouwhinder, Kosten en Risico's geen aparte ronde: hier is geen tijd voor (en interesse zal vermoedelijk ook kleiner zijn), wordt wel aangestipt tijdens plenaire toelichting. Voor ruimtelijke kwaliteit ook een aparte stand want is in ontwerpronde al behandeld. <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Om mensen toch de kans te geven om het kenbaar te maken als ze het niet eens zijn met bepaalde beoordelingen op deze andere onderwerpen: dan kan dat na afloop van de bijeenkomst op flipovers (die bemensd worden door [ ] en [ ] zodat filtering op relevantie mogelijk is)</li> </ul> </li> </ul>	
<b>22.10 – 22.20</b>	<p><b>Toelichting besluitvorming (en daarna)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Proces schetsen (hoe komen tot advies SG, via stuurgroep etc)</li> <li>• Mogelijke inbreng stakeholders in besluitvormingsproces</li> <li>• Tijdslijn: wanneer advies, wanneer besluitvorming, en wanneer verdere uitwerking en realisatie</li> <li>• Melden wat er gebeurt met peiling voorkeuren (laatste agendablok)</li> </ul>	[ ]

22.20 – 22.30	<p><b>Peiling voorkeuren</b></p> <p>Want deelnemers hebben naar verwachting sterke behoefte om hun mening/voorkeur kenbaar te maken.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 5 varianten: elk één flipover</li> <li>• Iedereen post-it ophangen op voorkeursvariant + op post-it noteren waarom deze voorkeur</li> <li>• Aan kleur post-it is herkomst zichtbaar</li> <li>• En met redenen erbij ontstaat beeld van belangrijkste argumenten om voor varianten te kiezen.</li> <li>• Peiling zal niet representatief zijn, maar door het gebruik van de drie kleuren post-its is dat ook voor iedereen zichtbaar (dus kunnen we “iedereen vindt...” meteen nuanceren).</li> <li>• Tevens benoemen: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Voorkeursvariant dorpsraad</li> <li>○ Voorkeursvariant provincie: nog niet bekend want politieke keuze, ambtelijk advies mede afhankelijk van voorkeuren/belangen (echter smalste onderdoorgangvariant zal ambtelijk niet geadviseerd worden)</li> </ul> </li> <li>• Herhalen wat er gebeurt met peilingsresultaten</li> </ul>	
22.30	<p><b>Afsluiting &amp; uitnodiging voor drankje</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Desgewenst is het mogelijk om in de tuinzaal of de kleine zaal nog <b>opmerkingen</b> te plaatsen als men het niet eens mocht zijn met beoordelingen uit de matrix. Relevante reacties worden dan onder begeleiding van [ ] (tuinzaal) en [ ] (kleine zaal) op flipover genoteerd.</li> </ul> <p>NB: geen evaluatie vanavond: ligt te gevoelig ivm wisselende voorkeuren &amp; vooral de transparantie van het besluitvormingsproces zal bepalend zijn voor de beleving van het participatieproces.</p>	<p>[ ] + [ ] bij flipovers</p>

Verwacht aantal aanwezigen: ca. 75

- 45 stakeholders?
- 10 politici?
- 21 organisatie incl dorpsraad:
  - Voorzitter: [ ]
  - Provincie Noord-Holland: [ ], [ ], [ ], [ ], [ ]
  - APPM: [ ], [ ], [ ], [ ]
  - Tauw: [ ], [ ], [ ], [ ], evt. [ ]
  - Antea: [ ]

- Dorpsraad: [redacted], [redacted], [redacted], [redacted], [redacted], [redacted], [redacted], [redacted], [redacted], [redacted]

#### Vastlegging resultaten

- D.m.v. flipovers
- Digitale verwerking uitkomsten flipovers door [redacted]
  - Reacties op matrix > daags na bijeenkomst tbv eventuele verwerking in definitieve matrix
  - Reacties op BKP > daags na bijeenkomst tbv eventuele verwerking in definitieve BKP & afhankelijk van detailniveau verwerken/bewaren voor vervolgfase
  - Overige reacties op ontwerpen > verwerken/bewaren voor vervolgfase

#### Acties:

Verzenden uitnodigingen (ook Statenleden en Gedeputeerde)	[redacted]	gereed
Reminder uitnodigingen, tevens wijzen op website met filmpjes & kom bijtijds	[redacted]	z.s.m.
Indien mogelijk: infographics van de matrix laten maken	[redacted]	z.s.m.
Aanwezigheid [redacted] (Antea) organiseren	[redacted]	z.s.m.
Benodigdheden afstemmen met Broekerhuis: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Zalen</li> <li>○ Presentatie-opstelling in grote zaal</li> <li>○ Beamer, scherm, microfoon</li> <li>○ Enkele statafels in andere zalen (om te kunnen schrijven)</li> <li>○ Catering (bij inloop, in pauze, achteraf): koffie, thee en fris (geen alcohol)</li> <li>○ Eten?</li> </ul>	[redacted]	z.s.m.
Panelen reserveren (bezorgen voor 16 uur en ophalen volgende dag): totaal 14 stuks (uitgaand van: 6 voor stand technisch ontwerp (voor 4 tekeningen + stills) + 4 voor stand BKP (voor dorpspleintekeningen + dwarsprofielen/stills) + 4 voor stand bovengrondse variant (2 voor grote tekening, 2 voor stills))	[redacted]	z.s.m.
Opstellen presentatie	[redacted] (input [redacted])	29 september (daarna def. maken obv def. matrix etc)
Tbv stand Technisch ontwerp onderdoorgang (4 varianten): <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Toelichting voorbereiden (hoofdkenmerken ontwerpen, belangrijkste aandachtspunten, omgang met ontwerpdilemma's, welke wensen zijn niet doorgevoerd en waarom)</li> <li>○ Materialen voor stand gereedmaken/meenemen: ontwerptekeningen (bovenaanziichten ophangen, overige tekeningen alleen bij de hand houden) + stills</li> </ul>	[redacted] / [redacted]	13 oktober gereed (voor herfstvakantie)

<p>Tbv stand Inrichtingsschets onderdoorgang (plein en inpassing):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Toelichting voorbereiden (hoofdkenmerken ontwerpen, belangrijkste aandachtspunten, omgang met ontwerpdilemma's, welke wensen zijn niet doorgevoerd en waarom)</li> <li>o Materialen voor stand gereedmaken/meenemen: BKP en inrichtingsschets (2 varianten dorpsplein + plaatjes inpassing op maatgevende dwarsprofielen)</li> </ul>		13 oktober gereed (voor herfstvakantie)
<p>Tbv stand Technisch ontwerp en inpassing bovengrondse variant:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Toelichting voorbereiden (hoofdkenmerken ontwerpen, belangrijkste aandachtspunten, omgang met ontwerpdilemma's, welke wensen zijn niet doorgevoerd en waarom)</li> <li>o Materialen voor stand gereedmaken/meenemen: ontwerp-tekening, stills met daarin ook inrichting</li> </ul>	/	13 oktober gereed (voor herfstvakantie)
<p>Tbv stand Bereikbaarheid</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Presentatie voorbereiden (opzet, uitgangspunten en uitkomsten onderzoeken)</li> <li>o Materialen voor stand gereedmaken/meenemen: laptop+verkeersmodel + rapportage RHDHV ter inzage )</li> </ul>		13 oktober gereed (voor herfstvakantie)
<p>Tbv stand Geluid en lucht:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Anticiperen op vragen over opzet/uitgangspunten/resultaten van de onderzoeken (en de reden waarom voor bovengrondse variant geen lucht-onderzoek is gedaan)</li> <li>o Materialen voor stand gereedmaken/meenemen: kaarten met impact op woningen (geluid en lucht), onderzoeksrapportages</li> </ul>	en (ondergronds) + en (bovengronds)	13 oktober gereed (voor herfstvakantie)
<p>Materialen voor ontvangst/entree van 18.30 uur voorbereiden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Presentielijst (al ingevuld o.b.v. aanmeldingen): naam, namens wie aanwezig, adres, mail, telefoon &gt; zie presentielijst vorige keer</li> <li>• Groepsletters A, B en C</li> <li>• Post-its (geel voor Broekers, blauw voor Regio, roze voor belangengroepen)</li> <li>• USB-stick met filmpjes van bovengrondse en ondergrondse varianten (om bij inloop op scherm in plenaire zaal te laten zien)</li> </ul>		30 oktober
<p>Overige materialen voorbereiden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Voor stands: A3 met titels van stand (zie draaiboek) &gt; om op te hangen, zodat helder is welke stand waar is (2 afdrucken per stand)</li> <li>• Om uit te delen: prints matrix en infographics (voor alle deelnemers, ca 70?) &gt; o.b.v. definitieve versie matrix</li> </ul>		30 oktober

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Voor briefing: draaiboeken afdrukken tbv briefing, ca 21x</li> <li>• Pennen (tbv invullen post-its, minimaal 50)</li> <li>• Punaises mee</li> <li>• Naambadges voor DR, PNH, APPM, Tauw, Antea voorzitter (voor namen zie def. draaiboek) én voor aangemelde raads- en statenleden zodat ze herkenbaar zijn</li> <li>• Scherm voor aan laptop verkeersmodel</li> </ul>		
Ouderwetse losse bel meenemen		30 oktober
Verwerken flipovers in format commentaar		31 okt

Van: [redacted]  
 Aan: [redacted] <[redacted]@gmail.com>; [redacted] <[redacted]@gmail.com>;  
 Cc: [redacted] <[redacted]@inproas.nl>;  
 Onderwerp: powerpoint atelier 3  
 Datum: maandag 25 september 2017 16:15:49

Beste allemaal,

Bijgaand stuur ik jullie alvast de powerpoint voor het 3<sup>e</sup> atelier: te downloaden via

<https://we.transfer.com/downloads/d871438d02eb9dfd3b49936523901bf220170925135910/10a4c5243ce61bcea53e441da2b09c6a20170925135910/2841fc>

Deze PPT moet deels nog gevuld worden:

- Sheet [redacted] nodig met ontwerpwijzigingen (na verwerking review)
- Sheet [redacted] nodig met belangrijkste uitgangspunten BKP/inpassing/dorpsplein
- Sheet [redacted] nodig tav besluitvormingsproces en rol stakeholders daarbij
- Verder zal ik de sheets over vergelijkingsmatrix ook pas maken als de reviewreacties verwerkt zijn. Liefst gebruik ik hier infographics; [redacted] plant een overleg om te kijken of het haalbaar is zoiets te maken.

@ [redacted] en [redacted] willen jullie deze sheets svp uiterlijk 11 oktober aanleveren zodat ik e.e.a. voor mijn herfstvakantie (miv 13 oktober) kan verwerken?

Let even op dat daarnaast dus (in de afzonderlijke ontwerp- en verdieping rondes) ook nog toelichtingen van jullie nodig zijn (zie mail met draaiboek van afgelopen week; zie hieronder).

Hartelijke groet,

Van: [redacted]

Verzonden: dinsdag 19 september 2017 21:34

Aan: [redacted] <[redacted]@gmail.com>; [redacted] <[redacted]@noord-holland.nl>; [redacted] <[redacted]@noord-holland.nl>;  
 <[redacted]@noord-holland.nl>; [redacted] <[redacted]@Noord-Holland.nl>; [redacted] <[redacted]@gmail.com>; [redacted] <[redacted]@gmail.com>;  
 [redacted] <[redacted]@gmail.com>; [redacted] <[redacted]@gmail.com>; [redacted] <[redacted]@noord-holland.nl>; [redacted] <[redacted]@noord-holland.nl>;  
 [redacted] <[redacted]@noord-holland.nl>; [redacted] <[redacted]@ziggo.nl>; [redacted] <[redacted]@inproas.nl>; [redacted] <[redacted]@[redacted].nl>; [redacted] <[redacted]@bosch-slabbers.nl>; [redacted] <[redacted]@noord-holland.nl>

CC: [redacted] <[redacted]@gmail.com>; [redacted] <[redacted]@appm.nl>

Onderwerp: draaiboek + voorbereidingsacties atelier 3

Hoi allen,

Nav de plezierige bespreking van gisterochtend bijgaand het draaiboek voor het atelier, met daarin de besproken zaken verwerkt.

Paar aandachtspunten:

- Vrije rondgang zoals besproken vervangen door "presentatie verkeersmodel [redacted] en "infokraam geluid en lucht". Gezien het gebrek aan specialisten bereikbaarheid/geluid/lucht die dat kunnen toelichten (of heb jij nog mensen die dit ook zouden kunnen uitleggen, [redacted] heb ik daar echter geen 2x2 parallele rondes voor kunnen maken. Dus wordt de zaal gewoon in 2-en verdeeld (zijn de groepen dus wel wat groter).
- Al met al kom ik uit op een eindtijd van 22.30 uur. Dat is tien minuten later dan de concept-eindtijd en komt o.a. doordat ik nog 2x minuten wandeltijd moest toevoegen.
- Is er al helderheid over de inzet van [redacted] van Antea, [redacted] Zoja dan ontvang ik graag zijn gegevens.
- We hebben afgesproken reacties alleen op flipover te verzamelen. Dat doen we in de stands zodat we het enigszins kunnen filteren. Omdat sommige onderwerpen geen aparte stands krijgen, maar mensen in theorie wel willen reageren op de beoordelingen in de matrix, stel ik voor dat we mogelijk maken dat dat aan het einde van de bijeenkomst kan (eveneens begeleid). Om te voorkomen dat men iets vindt en zijn opmerking niet kwijt kan (niet goed voor draagvlak).
- Besluitvormingsproces: ik was blij met de nuttige discussie hierover afgelopen maandag. Is zeer belangrijk voor het gedragen proces om transparant te zijn rondom advies en besluitvorming. Hoe en wat moet natuurlijk nog verder worden uitgedacht.

Verder natuurlijk heel graag jullie aandacht voor de voorbereidende acties. Lijkt nog ver weg, maar tijd vliegt en afspraak is e.e.a. voor 16 oktober (oude datum) gereed te hebben. Bovendien zijn [redacted] en ik vanaf 16 oktober met vakantie (niet samen)

Hartelijke groet, [redacted]

Acties:

Verzenden uitnodigingen (ook Statenleden en Gedeputeerde)	[redacted]	gereed
Reminder uitnodigingen, tevens wijzen op website met filmpjes & kom tijds	[redacted]	z.s.m.
Indien mogelijk: infographics van de matrix laten maken	[redacted]	z.s.m.
Aanwezigheid [redacted] (Antea) organiseren	[redacted]	z.s.m.
Benodigdheden afstemmen met Broekerhuis: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Zalen</li> <li>o Presentatie-opstelling in grote zaal</li> <li>o Beamer, scherm, microfoon</li> <li>o Enkele statafels in andere zalen (om te kunnen schrijven)</li> <li>o Catering (bij inloop, in pauze, achteraf): koffie, thee en fris (geen alcohol)</li> <li>o Eten?</li> </ul>	[redacted]	z.s.m.
Panelen reserveren (bezorgen voor 16 uur en ophalen volgende dag): totaal 14 stuks (uitgaand van: 6 voor stand technisch ontwerp (voor 4 tekeningen + stills) + 4 voor stand BKP (voor dorpspleintekeningen + dwarsprofielen/stills) + 4 voor stand bovengrondse variant (2 voor grote tekening, 2 voor stills))	[redacted]	z.s.m.
Opstellen presentatie	[redacted] (input)	29 september (daarna def. maken obv def. matrix etc)
Tbv stand Technisch ontwerp onderdoorgang (4 varianten): <ul style="list-style-type: none"> <li>o Toelichting voorbereiden (hoofdkenmerken ontwerpen, belangrijkste aandachtspunten, omgang</li> </ul>	[redacted]	13 oktober gereed (voor herfstvakantie)

<p>met ontwerpdilemma's, welke wensen zijn niet doorgevoerd en waarom)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Materialen voor stand gereedmaken/meenemen: ontwerptekeningen (bovenaanzichten ophangen, overige tekeningen alleen bij de hand houden) + stills</li> </ul>		
<p>Tbv stand Inrichtingsschets onderdoorgang (plein en inpassing):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Toelichting voorbereiden (hoofdkenmerken ontwerpen, belangrijkste aandachtspunten, omgang met ontwerpdilemma's, welke wensen zijn niet doorgevoerd en waarom)</li> <li>Materialen voor stand gereedmaken/meenemen: BKP en inrichtingsschets (2 varianten dorpsplein + plaatjes inpassing op maatgevende dwarsprofielen)</li> </ul>		13 oktober gereed (voor herfstvakantie)
<p>Tbv stand Technisch ontwerp en inpassing bovengrondse variant:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Toelichting voorbereiden (hoofdkenmerken ontwerpen, belangrijkste aandachtspunten, omgang met ontwerpdilemma's, welke wensen zijn niet doorgevoerd en waarom)</li> <li>Materialen voor stand gereedmaken/meenemen: ontwerptekening, stills met daarin ook inrichting</li> </ul>		13 oktober gereed (voor herfstvakantie)
<p>Tbv stand Bereikbaarheid</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Presentatie voorbereiden (opzet, uitgangspunten en uitkomsten onderzoeken)</li> <li>Materialen voor stand gereedmaken/meenemen: laptop+verkeersmodel + rapportage RHDHV ter inzage )</li> </ul>		13 oktober gereed (voor herfstvakantie)
<p>Tbv stand Geluid en lucht:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Anticiperen op vragen over opzet/uitgangspunten/ resultaten van de onderzoeken (en de reden waarom voor bovengrondse variant geen luchtonderzoek is gedaan)</li> <li>Materialen voor stand gereedmaken/meenemen: kaarten met impact op woningen (geluid en lucht), onderzoeksrapportages</li> </ul>	en (ondergronds) + en (bovengronds)	13 oktober gereed (voor herfstvakantie)
<p>Materialen voor ontvangst/entree van 18.30 uur voorbereiden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Presentielijst (al ingevuld o.b.v. aanmeldingen): naam, namens wie aanwezig, adres, mail, telefoon &gt; zie presentielijst vorige keer</li> <li>Groepsletters A, B en C</li> <li>Post-its (geel voor Broekers, blauw voor Regio, roze voor belangengroepen)</li> <li>USB-stick met filmpjes van bovengrondse en ondergrondse varianten (om bij inloop op scherm in plenaire zaal te laten zien)</li> </ul>		30 oktober
<p>Overige materialen voorbereiden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Voor stands: A3 met titels van stand (zie draaiboek) &gt; om op te hangen, zodat helder is welke stand waar is (2 afdrucken per stand)</li> <li>Om uit te delen: prints matrix en infographics (voor alle deelnemers, ca 70?) &gt; o.b.v. definitieve versie matrix</li> <li>Voor briefing: draaiboeken afdrucken tbv briefing, ca 21x</li> <li>Pennen (tbv invullen post-its, minimaal 50)</li> <li>Punaises mee</li> <li>Naambadges voor DR, PNH, APPM, Tauw, Antea voorzitter (voor namen zie def. draaiboek) én voor aangemelde raads- en statenleden zodat ze herkenbaar zijn</li> <li>Schermbel voor aan laptop verkeersmodel</li> </ul>		30 oktober
Ouderwetse losse bel meenemen		30 oktober
Verwerken flipovers in format commentaar		31 okt





**Verslag Nood & Hulpdiensten 14-9-2017****1. Opening**

Start overleg om 14:00

█ opent de vergadering en geeft aan dat het doel van dit overleg is om het ontwerp en de keuzes daarin toe te lichten en de vragen naar aanleiding van de toelichting te beantwoorden. Voor wat betreft het ontwerp variant 50km/u 2x1 "smalle variant" wordt aangegeven dat het ontwerpteam zich ervan bewust is dat deze niet voldoet aan de eisen van de nood & hulpdiensten en dat deze oor de volledigheid (politieke verantwoording) is meegenomen in het ontwerp.

**2. Shared Space.**

Opmerkingen ten aanzien van Shared space:

Uitgangspunten zijn dat het plein zal worden ingericht met elementen verharding. Het aantal bussen per uur in de spits zijn 8, buiten de spits zijn het er 4.

█ heeft zijn bedenkingen bij het inrichten van het plein conform het principe van shared space. Hij uit zijn zorgen over de kruisende verkeersstromen (fietsers, bussen en auto's) En ziet graag verdere onderbouwing tegemoet. Als nadere aanvulling op de veiligheid wordt opgemerkt dat de fietsroute misschien kan worden gewijzigd.

Tevens ziet hij graag dat de vervoerder EBS wordt betrokken bij de inrichting van het plein; █ geeft aan dat de vervoerder is aangehaakt en dat die in een situatie van 30 km voorrang wensen

Voor wat "shared space" betreft geeft █ aan dat deze zodanig zal worden ontworpen dat, indien deze niet veilig genoeg blijkt, deze met minimale middelen veilig kan worden gemaakt.

Afgesproken wordt dat er voorbeelden waar het principe "shared space" succesvol is toegepast zullen worden aangedragen. (aanleveren voorbeelden █ b.v. Drachten)

**3. Brandweerk(kazerne)**

Voor wat de Kazerne betreft wordt aangegeven dat indien er gekozen wordt voor een 2x2 variant de kans vrij groot is dat deze zal moeten verhuizen. De reden hiervoor is dat er te weinig ruimte is volgens het huidige ontwerp.

In het ontwerp variant 2x1 50km/u blijft de kazerne mogelijk behouden (voorbehoud i.v.m. schetsontwerpfase). Wat de uitrijroute van de brandweer betreft geeft █ aan dat voor richting Monnickendam gebruik moet worden gemaakt van de calamiteitendoorsteek en richting Amsterdam de route via de rotonde (Eilandweg - Parallelweg) loopt. Hier zijn -minimaal bij de smalste variant- waarschuwingslichten wenselijk.

**Notulist**

█ (PNH)

**Aanwezig**

█ (APPM)

█ (PNH)

█ (Tauw)

█ (Dorpsraad)

█ (Dorpsraad)

█ (Brandweer)

█ (Brandweer)

█ (ambulance)

█ (Politie)

**Afwezig****Kopie aan**

#### 4. Overige opmerkingen t.a.v. ontwerp

- Voor wat de rotonde betreft wordt opgemerkt dat het misschien logischer is als de vijfde poot (met uitrit constructie) wordt aangesloten op de rotonde.
- Voor wat de invoegstrook vanuit Monnickendam richting Broek betreft wordt opgemerkt dat het kruisend verkeer (fietspad, auto) wordt gezien als knelpunt. Oplossing kan zijn (is ook voorstel vanuit BKP) om fietspad naar oude trambaan te verplaatsen.
- Voor wat de kruising uitvoeger/Eilandweg betreft wordt opgemerkt dat liever de doorgaande route in de voorrang moet komen.
- Bij het plaatsen van roosters boven te onderdoorgang moeten deze zodanig worden ontworpen zodat deze ook bij koude temperaturen rook doorlatend zijn.
- Bij het opnieuw bepalen van de locatie van de brandweerkazerne dient men rekening te houden met de bijbehorende eisen. Zoals bijv. bereikbaarheid personeel, uitrijtijden etc.etc.
-



**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted]; [redacted]; [redacted]@gmail.com; [redacted]  
**Onderwerp:** Draaiboek en materialen inloop 3  
**Datum:** dinsdag 26 september 2017 13:09:54  
**Bijlagen:** [N247-205-C1-Draaiboek en acties inloop 3.docx](#)  
[N247-205-C1-Informatiepanelen inloop 3.docx](#)

---

Hallo allemaal!

Bijgaand ontvangen jullie alvast het concept-draaiboek en materialen voor de inloop (tbv de bespreking op 9 oktober).

Groet [redacted]

-----Oorspronkelijke afspraak-----

**Van:** [redacted]

**Verzonden:** dinsdag 1 augustus 2017 14:50

**Aan:** [redacted]; [redacted]; [redacted]'; [redacted] ([redacted]@noord-holland.nl); [redacted]@gmail.com; [redacted]'; [redacted]@gmail.com'; [redacted]); [redacted] dhr. [redacted] [redacted]'); [redacted]'; [redacted]'; [redacted]

**Onderwerp:** N247 - Plan bespreken inloop 3

**Tijd:** maandag 9 oktober 2017 10:00-11:00 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.

**Locatie:** Provinciehuis, Houtplein, Haarlem

Beste allemaal,

De bespreking van het plan voor inloop 3 zal op maandag 9 oktober van 10:00 tot 11:00 uur op het provinciehuis in Haarlem plaatsvinden.

Groet,  
[redacted]

=====

Beste allemaal,

Hierbij stuur ik jullie het agendaverzoek voor 'Plan bespreken inloop 3'.

Deze bespreking zal op maandag 9 oktober van 10:00 tot 11:00 uur plaatsvinden.

De locatie is nog nader te bepalen.

Met vriendelijk groet,

[redacted]  
APPM **Nederland mooier maken**

+31 6 [redacted] | [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)

Op zoek naar de beste contractvorm voor uw projecten? De APPM methodiek helpt u daarbij. [Contractkeuze.nl](http://Contractkeuze.nl)

## OPZET 3<sup>E</sup> INLOOPBIJEENKOMST 21 NOVEMBER 2017

### Doel inloop:

1. Draagvlak voor technisch ontwerp onderdoorgang:
  - Transparantie: laten zien welke wijzigingen we hebben doorgevoerd t.o.v. vorige keer (mede obv hun feedback)
  - Geen verrassingen meer: hooguit leidend tot finaal puntje op de i.
2. Draagvlak voor inpassing onderdoorgang, met bijzondere aandacht voor dorpsplein en 30 km-zone (want belangrijk voor stakeholders en nog 'nieuw')
  - Transparantie: laten zien wat gemaakt is en obv welke uitgangspunten (mede hun input)
  - Terugkoppelen Welstand
  - Duidelijk maken schetsstatus: nadere uitwerking/detaillering en evt. optimalisatie in vervolgfase (na besluitvorming): vanavond desgewenst tips meegeven
3. Draagvlak voor vergelijkingsmatrix:
  - Toelichting hoe varianten scoren in matrix (objectieve feiten)
  - Daarna kans om voorkeur uit te spreken, want mensen willen nu hun mening geven!
  - Aandachtspunt: dat daar vervolgens ook echt iets mee gebeurt, zie volgende punt.
4. Helderheid scheppen over besluitvormingsproces (buiten scope APPM,
  - Proces schetsen (hoe komen tot advies SG, via stuurgroep etc) = black box voor stakeholders >> zsm proces bepalen!!
  - Mogelijke inbreng stakeholders in besluitvormingsproces >> als onderdeel van te bepalen proces
  - Wanneer helderheid (en wanneer verdere uitwerking en realisatie)

### Doelgroep:

1. Eenieder die geïnteresseerd is, zowel inwoners en belangengroepen uit Broek als uit de regio. Werving via:
  - Advertenties (met teksten op maat) in
    - o Nieuw Volendam
    - o Dagblad Waterland
    - o Prettig Weekend Monnickendam
    - o Broeker Gemeenschap
  - Facebook
  - Indien qua planning mogelijk ook via de nieuwsbrief 'Bereikbaarheid Waterland'.
  - Liefst ook iets "out of the box" om ook de jongvolwassenen en gezinnen te bereiken. Bijvoorbeeld door met speakerwagen door de dorpen te rijden.

2. Leden stuurgroep Bereikbaarheid Waterland.
3. Staten/raadsleden ook welkom (zonder aanmelding).

Totaal aantal aanwezigen lastig te voorspellen, omdat het gaat over de “uitkomsten” van het doorlopen proces naar verwachting relatief veel, circa 100??

#### **Opzet avond:**

- Vrije inloop.
- Bij entree persoonlijk welkom.
- Vervolgens “chronologische” looproute met de klok mee. Is overigens geen ‘verplichte’ route: verwijs bij opstoppen vooral eerst naar andere stand.
- Informatiematerialen (A0-posters) worden opgehangen aan de panelen (liggen niet op tafels ivm zichtbaarheid).
- Per stand wordt op de panelen duidelijk aangegeven waarover de stand gaat.
- Tafeltje bij stand 3 dient alleen om wat spullen neer te leggen, niet om achter te gaan staan!!
- Omdat het het einde van het proces is, vragen we niet meer actief om reacties. Wel doen we net als bij het 3<sup>e</sup> atelier een voorkeurenpeiling voor de varianten.
- Aandachtspunt is de grote hoeveelheid informatie. Om een overkill te voorkomen zijn soms keuzes gemaakt om sommige informatie wel achter de hand te hebben (voor eventuele vragen), maar niet op te hangen. Zie draaiboek hieronder.
- Aanwezigen krijgen een ansichtkaart met onder meer verwijzing naar Pleio waar ze de stukken kunnen vinden.

#### **Bemensing/aanwezigen**

Zie draaiboek hieronder.

#### **Tijden:**

- 19.00 – 21.30 (cf uitnodiging [REDACTED] Piek vermoedelijk rond 20.30 uur.
- Opbouwen: 16.30 uur (door APPM/Tauw/ [REDACTED])
- Eten: 18.00 uur
- Briefen: 18.30 uur

#### **Locatie:**

- Broekerkerk (Broek in Waterland)

#### **Aandachtspunten (wees voorbereid op de volgende vragen, die nl al diverse malen gesteld zijn):**

- Wat is de rol van de DR in dit proces? De DR heeft een grote rol in dit proces, als cocreant en initiator van het proces van de onderdoorgang. DR stelt zich in hun rol tijdens participatiebijeenkomsten ‘neutraal’ op, om te blijven uitstralen dat we een onafhankelijk proces doorlopen waarin alle varianten serieus beschouwd worden, wat immers essentieel is voor het welslagen van het participatieproces.

- Waarom wordt er maar één bovengrondse variant' beschouwd? Voor de bovengrondse variant heeft eerder al een afweging plaatsgevonden, waaruit deze resulteerde. Ook daarbij is destijds een klankbordgroep betrokken geweest. Voor inhoudelijke uitleg hierover doorverwijzen naar stand 3 (bovengrondse variant).
- Hoe vindt afweging/beoordeling van de varianten plaats? Het proces heeft geresulteerd in een ingevulde 'vergelijkingsmatrix', waarin voor alle varianten (1x bovengronds en 4x ondergronds) is aangegeven wat effecten zijn op diverse criteria (verkeersdoorstroming, milieu (geluid/lucht), kosten, lokale leefbaarheid etc). De matrix bevat objectieve en feitelijke informatie. Welke variant 'het best scoort' hangt af van de weging van de verschillende criteria door de politiek (wat ze belangrijker en minder belangrijk vinden en hoeveel dat mag kosten). Hoe de politiek weegt is nog niet te voorspellen, omdat er speciaal voor dit project extra criteria zijn benoemd (cf. provinciaal beleid wordt normaliter alleen beoordeeld op verkeersdoorstroming, verkeersveiligheid milieu, en kosten). Er vindt vanavond (net als tijdens het 3<sup>e</sup> atelier) een peiling plaats naar de voorkeuren van de aanwezigen, zodat die informatie met de politiek kan worden gedeeld.
- Hoe ziet het besluitvormingsproces eruit, hoe weten stakeholders hoe afgewogen wordt door de politiek, en hebben stakeholders nog iets in te brengen?  
Input [redacted] >> zie eerder besproken tips bij voorbespreking atelier.

#### Draaiboek:

"Stand"	Wat/hoe	Bemensing	Benodigdheden
Welkom	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Persoonlijk welkom (hand, voorstellen)</li> <li>- Invullen presentielijst</li> <li>- Meegeven <ul style="list-style-type: none"> <li>o Post-it afhankelijk van herkomst: geel voor Broekers, blauw voor Regio, roze voor belangengroepen</li> <li>o <b>Ansichtkaarten met URL pleio?</b></li> </ul> </li> <li>- Uitleggen: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Looproute: van proces, via ontwerpen, naar uitleg variantenvergelijking en daarna uitleg besluitvorming.</li> <li>o Aan einde (stand 6) voorkeurpeiling. Dan post-it bij voorkeursvariant hangen, <u>met vermelding van de reden</u> van deze voorkeur. Deze info is zinvol om politiek volledig te kunnen informeren.</li> </ul> </li> </ul>	[redacted]	<ul style="list-style-type: none"> <li>- (Sta)tafels</li> <li>- Presentielijst</li> <li>- Post-its</li> <li>- <b>Ansichtkaarten met URL pleio?</b></li> <li>- Pennen</li> </ul>
Stand 1: Proces	A0 met <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gehele proces (van start studie BW tot en met besluitvorming varianten boven/ondergronds)</li> </ul>	[redacted] Lid dorpsraad	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 1 paneel</li> </ul>

	<i>Voorstel: ter voorkoming info-overkill geen aparte stand voor programma bereikbaarheid waterland (had tijdens eerdere avonden bovendien weinig bezoekers) &gt; in processtand het grotere kader schetsten (en voor verdere informatie over rest programma verwijzen naar website bereikbaarheid waterland)</i>		
Stand 2: Bovengrondse variant	<p>Verlengde A0 met ingekleurde technische tekening: idem als bij inloop 1 en 2.</p> <p>Filmpje animatie afspelen. <i>(dus geen stills nodig)</i></p>	<p>██████████ Liefst nog iemand, bv. ██████████ ██████████ ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 2 panelen</li> <li>- Beamer en scherm</li> <li>- Laptop ██████████ met animatie</li> </ul>
<p>Stand 3: Ondergrondse varianten</p> <p>Check ██████████ beschikbare ruimte in kerk: ruimte om rond panelen te staan &amp; waar beamers/schermen voor animaties?</p>	<p>A0 met</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Hoofdkenmerken 4 onderdoorgang-varianten (cf. eerste tabel vergelijkmatrix)</li> </ul> <p>4x A0 met:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ontwerptekeningen (alleen bovenaanzichten). Let op: belangrijkste wijzigingen tov vorige keer (nav review en output atelier2/inloop 2) hierop duidelijk aanduiden! <i>Ter voorkoming info-overkill overige tekeningen uitsluitend bij de hand houden voor eventuele vragen.</i></li> </ul> <p>2x A0 met:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- A0 Dorpsplein-modellen (BKP)</li> <li>- A0 Plaatjes inpassing op maatgevende dwarsprofielen (BKP) <i>Ter voorkoming info-overkill geen andere plaatjes: BKP-rapport achter de hand houden om bv. plaatjes materialisering te kunnen laten zien.</i></li> </ul> <p>Filmpjes animatie afspelen. <i>(dus geen stills nodig)</i></p> <p>Ivm transparantie over verwerking klanteisen tevens KES beschikbaar &amp; lijst 'vertaling tafelkleden naar klanteisen'</p>	<p>████████████████████ Lid dorpsraad</p> <p>████████████████████ Lid dorpsraad</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 7 panelen</li> <li>- Beamer en scherm</li> <li>- Laptop ██████████ met animaties</li> <li>- 1 tafel (om evt. andere tekening/KES/BKP te kunnen laten zien)</li> </ul>



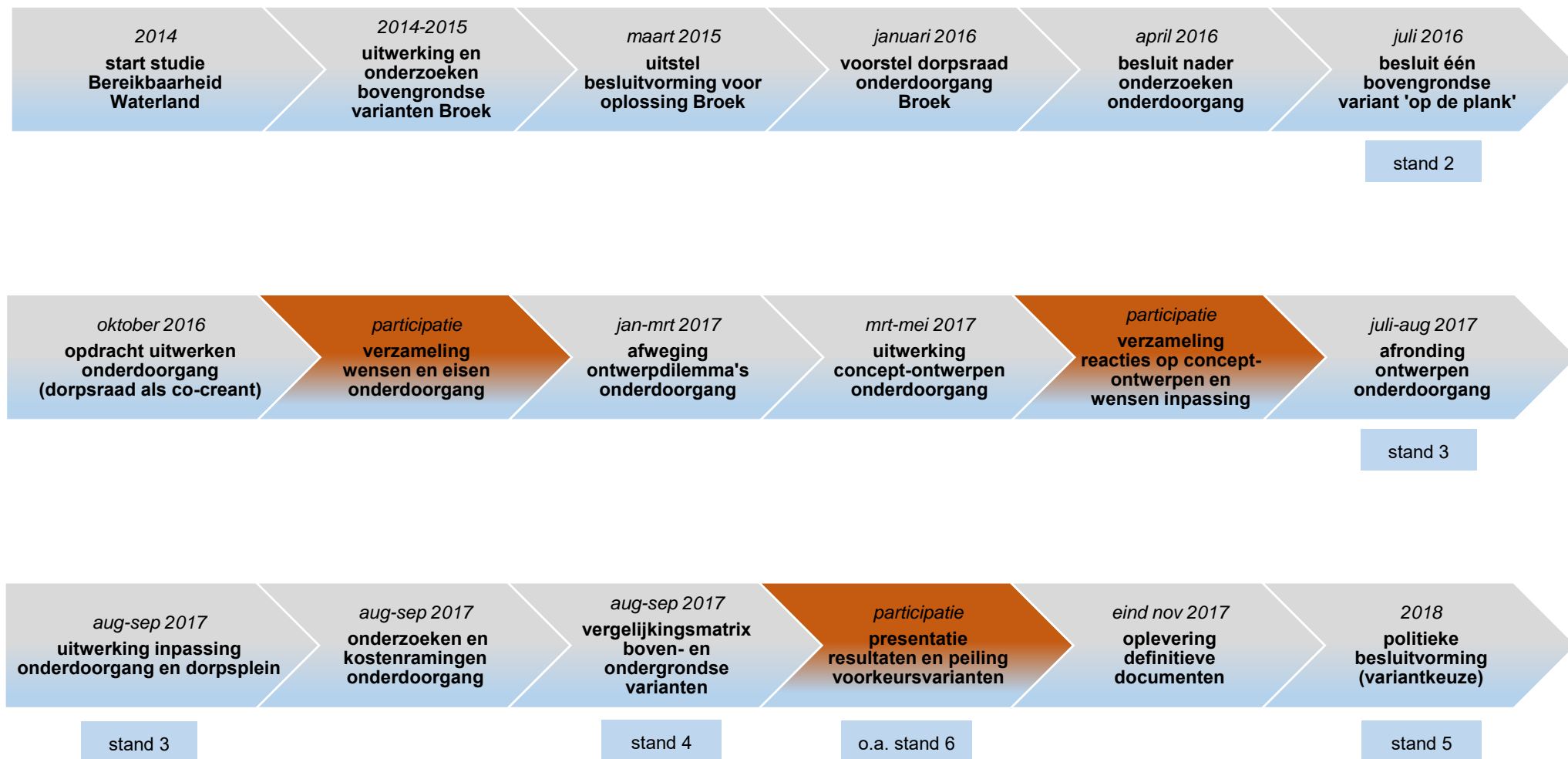
Stand 4: Vergelijkingsmatrix varianten	<p>In stands uitdraaien matrix en <b>indien mogelijk infographics</b> beschikbaar stellen.</p> <p>7x A0 met uitkomsten matrix per thema (bereikbaarheid, leefbaarheid etc) &gt; <b>indien mogelijk infographics, anders uitsnede matrix</b></p> <p><i>Voorstel: ter voorkoming info-overkill niet extra informatie laten zien (zoals bij atelier) tbv verdieping op verkeersmodel en milieu. Wel de betreffende adviseurs aanwezig om vragen te beantwoorden/uitleg te geven.</i></p>	<p>[redacted] Lid Dorpsraad [redacted] (verkeersmodel) [redacted] (<b>Antea</b>, geluid bovengronds) [redacted] (onderzoeken ondergronds)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 7 panelen</li> <li>- 1 tafel (voor beschikbare prints matrix)</li> </ul>
Stand 5: Besluitvormingsproces	<p>A0 met bulletsgewijs:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Proces schetsen (hoe komen tot advies SG, via stuurgroep etc)</li> <li>- Mogelijke inbreng stakeholders in besluitvormingsproces</li> <li>- Tijdslijn: wanneer advies, wanneer besluitvorming, en wanneer verdere uitwerking en realisatie</li> <li>- Melden wat er gebeurt met peiling voorkeuren (laatste stand)</li> </ul>	[redacted]	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 1 paneel</li> </ul>
Stand 6: Voorkeurenpeiling	A0 met 5 vakken voor peiling variantenvoorkeur	<p>[redacted] Lid dorpsraad</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 1 paneel</li> <li>- 3 (sta)tafels</li> <li>- pennen</li> </ul>

### Acties:

Wie	Wat	Wanneer
[redacted]	Werving	
	<b>Ansichtkaart maken met URL pleio?</b>	
	Infographics laten maken	
[redacted]	Concept-draaiboek en materialen voorbereiden	
	Check aanwezig in stands	
	Definitief maken draaiboek (en verzenden aan [redacted] tbv reproductie)	
	Definitief maken panelen (en verzenden aan Tauw tbv reproductie)	
[redacted]	Laptop met animatie bovengronds meenemen (automatisch draaiend)	
	Regelen aanwezigheid [redacted] (Antea)	

Tauw	Laptop met animatie ondergronds meenemen (automatisch draaiend)	21 nov
	Bovenaanzicht-tekeningen afdrukken op A0 <b>mét hierop aangeduid de belangrijkste wijzigingen t.o.v. inloop 2.</b>	21 nov
	Overige tekeningen afdrukken op A1 (om ze desgewenst te kunnen laten zien als ze helpen om vragen te beantwoorden)	21 nov
	Verlengde A0 bovengrondse variant meenemen	21 nov
	Koppen + informatiepanelen afdrukken op A0	21 nov
	Uitdraai KES	21 nov
	Maken/afdrukken A0 met 2 dorpspleinmodellen	21 nov
	Maken/afdrukken plaatjes inpassing op maatgevende dwarsprofielen	21 nov
	BKP-rapporten meenemen om door te bladeren (ca. 3 stuks)	21 nov
	Afspraken maken met Kerk: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tijden, opbouwen 16.30 uur</li> <li>- Tijden leveren/ophalen panelen</li> <li>- Voldoende ruimte vrijmaken/vrijhouden voor alle stands</li> <li>- 5 (sta)tafels, zie draaiboek</li> <li>- Waar entree/welkom</li> <li>- Locatie garderobe</li> <li>- Catering: koffie, thee en fris (geen alcohol)</li> </ul>	
	<b>Eten regelen</b>	
	Panelen + bevestigingsmateriaal reserveren (bezorgen voor 16.30 uur en ophalen volgende dag): 19 stuks op A0-formaat.	
	2 beamers + schermen regelen	
	Presentielijst maken	
	Draaiboeken afdrukken tbv briefing, 22 stuks (definitieve versie: volgt)	
	Naambadges voor aanwezigen (zie namen in draaiboek)	
	Meenemen <ul style="list-style-type: none"> <li>- Post-its geel, blauw, roze</li> <li>- Afdrukken matrix/infographics (100 stuks)</li> <li>- Pennen</li> <li>- Presentielijsten</li> <li>- Prints draaiboek</li> <li>- Naambadges</li> <li>- Bevestigingsmateriaal (punaises) voor A0 op panelen</li> </ul>	

# 1. PROCES BEREIKBAARHEID WATERLAND: [www.bereikbaarheidwaterland.nl](http://www.bereikbaarheidwaterland.nl)



## 2. BOVENGRONDSE VARIANT

Bovenstaande kop afdrukken/uitsnijden: ophangen boven verlengde A0

### 3. ONDERGRONDSE VARIANTEN: hoofdkenmerken

Invoegen 'hoofdkenmerken' uit vergelijkingsmatrix (na verwerking reviewcommentaar)

**3. ONDERGRONDSE VARIANTEN: variant 1 (50 km/uur, 2x1 rijstrook, zonder vluchtwegen)**

**3. ONDERGRONDSE VARIANTEN: variant 2 (50 km/uur, 2x1 rijstrook, met vluchtwegen)**

**3. ONDERGRONDSE VARIANTEN: variant 3 (80 km/uur, 2x1 rijstrook, met vluchtwegen)**

**3. ONDERGRONDSE VARIANTEN: variant 4 (80 km/uur, 2x2 rijstroken, met vluchtwegen)**

Bovenstaande koppen afdrukken/uitsnijden: ophangen boven A0-tekeningen

### **3. ONDERGRONDSE VARIANTEN: modellen dorpsplein**

### **3. ONDERGRONDSE VARIANTEN: ruimtelijke inpassing**

Bovenstaande koppen afdrukken/uitsnijden: ophangen boven A0-tekeningen

#### 4. VERGELIJKING BOVEN- EN ONDERGRONDSE VARIANTEN: bereikbaarheid

Invoegen infographic, of (indien niet mogelijk) uitsnede 'bereikbaarheid' uit vergelijkmatrix (na verwerking reviewcommentaar)



#### 4. VERGELIJKING BOVEN- EN ONDERGRONDSE VARIANTEN: milieu

Invoegen infographic, of (indien niet mogelijk) uitsnede 'milieu' uit vergelijkmatrix (na verwerking reviewcommentaar)

#### 4. VERGELIJKING BOVEN- EN ONDERGRONDSE VARIANTEN: verkeersveiligheid

Invoegen infographic, of (indien niet mogelijk) uitsnede 'verkeersveiligheid' uit vergelijkingsmatrix (na verwerking reviewcommentaar)

#### 4. VERGELIJKING BOVEN- EN ONDERGRONDSE VARIANTEN: ruimtelijke kwaliteit

Invoegen infographic, of (indien niet mogelijk) uitsnede 'ruimtelijke kwaliteit' uit vergelijkingsmatrix (na verwerking reviewcommentaar)

#### 4. VERGELIJKING BOVEN- EN ONDERGRONDSE VARIANTEN: bouwhinder

Invoegen infographic, of (indien niet mogelijk) uitsnede 'bouwhinder' uit vergelijkingsmatrix (na verwerking reviewcommentaar)

#### 4. VERGELIJKING BOVEN- EN ONDERGRONDSE VARIANTEN: kosten

Invoegen infographic, of (indien niet mogelijk) uitsnede 'kosten' uit vergelijkingsmatrix (na verwerking reviewcommentaar)

#### 4. VERGELIJKING BOVEN- EN ONDERGRONDSE VARIANTEN: risico's

Invoegen infographic, of (indien niet mogelijk) uitsnede 'risico's' uit vergelijkingsmatrix (na verwerking reviewcommentaar)

## 5. BESLUITVORMINGSPROCES

### Input

- Proces hoe komen tot advies sg etc
- Mogelijke inbreng stakeholders
- Tijdslijn
- Wat gebeurt er met peilingsresultaten

## 6. VOORKEURENPEILING

Instructie:

1. Noteer s.v.p. op uw post-it wat de belangrijkste reden is van uw voorkeur voor een variant.
2. Plak uw post-it bij de variant van uw voorkeur.

Voorkeuren van aanwezigen gaan uit naar:

<b>Bovengrondse variant</b>	<b>Ondergrondse variant 1</b> (2x1 rijstrook, 50 km/uur, zonder vluchtwegen)	<b>Ondergrondse variant 2</b> (2x1 rijstrook, 50 km/uur, met vluchtwegen)	<b>Ondergrondse variant 3</b> (2x1 rijstrook, 80 km/uur, zonder vluchtwegen)	<b>Ondergrondse variant 4</b> (2x2 rijstroken, 80 km/uur, zonder vluchtwegen)



**Onderwerp:** N247 - Plan bespreken inloop 3  
**Locatie:** Provinciehuis, Houtplein, Haarlem  
**Begin:** ma 9-10-2017 10:00  
**Einde:** ma 9-10-2017 11:00  
**Terugkeerpatroon:** (geen)  
**Vergaderingsstatus:** Geaccepteerd  
**Organisator:** [redacted]

Beste allemaal,

De bespreking van het plan voor inloop 3 zal op maandag 9 oktober van 10:00 tot 11:00 uur op het provinciehuis in Haarlem plaatsvinden.

Groet,  
 [redacted]

=====

Beste allemaal,

Hierbij stuur ik jullie het agendaverzoek voor 'Plan bespreken inloop 3'.  
 Deze bespreking zal op maandag 9 oktober van 10:00 tot 11:00 uur plaatsvinden.  
 De locatie is nog nader te bepalen.

Met vriendelijk groet,

[redacted]  
 APPM Nederland mooier maken  
 +31 6 [redacted] | [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)

Op zoek naar de beste contractvorm voor uw projecten? De APPM methodiek helpt u daarbij. [Contractkeuze.nl](http://Contractkeuze.nl)

**Van:** [redacted]@gmail.com>  
**Verzonden:** maandag 9 oktober 2017 14:47  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]; [redacted]; [redacted]@gmail.com;  
 [redacted]@gmail.com;  
**Onderwerp:** Re: Heroverwegen Kerk Broek in Waterland

Beste mensen,

In de tussentijd dat ik met het openbaar vervoer thuis ben gekomen, is er al een lekkere mailwisseling op gang gekomen.

Vooropgesteld: De Broeker Kerk is de mooiste en beste plek om met inloop 3 het proces publiekelijk af te sluiten, maar .....

In het nagesprek hebben [redacted] en ik nader gesproken over wat er nodig zou zijn als er sprake is van een hoge opkomst. Ook uit de regio, omdat alle adressen binnen de regio (van Edam tot de grens van Waterland) een uitnodiging (per brief) in de bus krijgen. We hebben geen idee hoeveel bezoekers per auto dat oplevert, ondanks dat in de brief wordt opgenomen om vooral per openbaar vervoer te komen. Mochten er teveel per auto komen, dan hebben we een parkeerprobleem in Broek. Het parkeerterrein is 's avonds ook door de week goed gevuld. Daarom is er geopperd om aanvullende parkeerplek te vinden. Ik heb gemeld, dat mogelijkerwijs het trainingsveld van SDOB (er moet nog toestemming van SDOB en gemeente worden gevraagd) daar deels voor geschikt is. Bij de opening van het kunstgrasveld met een wedstrijd SDOB-Klassiek Ajax hebben we dat ook gedaan. Dan moet wel het verkeer worden geregeld met verkeersregelaars en voor het parkeren parkeerwachters. Ook moet de plek worden belijnd en langs de looproute naar de kerk moet deels de verlichting worden aangebracht. En het is natuurlijk niet al te schoon. Ook moeten er hier en daar rijplaten worden neergelegd. De kosten zullen aanzienlijk zijn.

Bij de Waterlandtocht (ijs) en bij de Broeker markt wordt het dorp min of meer afgesloten en wordt er geparkeerd op een weiland, maar dat is op 21 november niet mogelijk.

Is de hoeveelheid borden (27) en 5 schermen(beeld) met ontvangst bij de ingang van de kerk en lopende en staande bezoekers op de beschikbare vloeroppervlakte een goede plek te geven?

Natuurlijk ben ik als Broeker voorstander van de kerk als plek voor inloop 3, maar we moeten wel de praktische bezwaren op een goede manier kunnen ondervangen en afwegen.

Jammer, dat we de discussie per mail moeten doen.

Met vriendelijke groet,

Op 9 oktober 2017 om 13:48 schreef [redacted] [@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)>:

Beste [redacted],

De mail was van mij..

[redacted] was vanochtend bij ons overleg en het veld waarna hij verwees was een oefenveld van jullie voetbalclub. Overigens gaf hij aan dat het wel akkoord was. Gaarne even intern samen overleggen.

Mijn voorkeur zou dan uitgaan naar de school in Monnickendam.

Uiteraard is het niet handig om steeds van locatie te veranderen.

Gr [redacted]

---

**Van:** [redacted] [mailto:[redacted]@ziggo.nl]

**Verzonden:** maandag 9 oktober 2017 13:44

**Aan:** [redacted]; [redacted]@gmail.com; [redacted]; [redacted]@gmail.com; [redacted]@gmail.com;

**Onderwerp:** RE: Heroverwegen Kerk Broek in Waterland

Beste [redacted]

De kerk is zeer geschikt voor dergelijke bijeenkomsten, en heeft daar ene lange historie in.

Er is voldoende parkeergelegenheid op het Nieuwland, en de meeste Broekers komen lopend of per fiets.

Bovendien is er veel moeite gedaan om de kerk beschikbaar te krijgen.

Nu weer een andere locatie is in onze ogen dus onwenselijk.

Geen idee over welk veld jullie het hebben, trouwens..

Dus wat ons betreft: gewoon in de Broeker Kerk,

Met harteijke groet

[redacted]

Dorpsraad Broek in Waterland

---

**Van:** [redacted] [mailto:[redacted]@noord-holland.nl]

**Verzonden:** maandag 9 oktober 2017 12:33

**Aan:** [redacted]; [redacted]@gmail.com; [redacted]; [redacted]@gmail.com; [redacted]@gmail.com;

**Onderwerp:** FW: Heroverwegen Kerk Broek in Waterland

Gaarne jullie reactie. Ik ben akkoord, maar eerder is aan jullie toegezegd dat we naar Broek in Waterland zouden komen.

---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

---

**Van:** [redacted]

**Verzonden:** maandag 9 oktober 2017 12:15

**Aan:** [redacted]; [redacted]; [redacted]

**CC:** [redacted]

**Onderwerp:** Heroverwegen Kerk Broek in Waterland

Hallo [redacted] en [redacted]

Graag aandacht voor het volgende, ik heb het zojuist gehad met [redacted] en [redacted] over parkeren in het dorp. Indien wij voor de inloopbijeenkomst uitgaan van uitnodiging op adres en een hoge opkomst verwachten. Zijn de maatregelen die moeten worden genomen, om de route naar het veld te verduidelijken en de impact op de doorstroming in het dorp te beperken, nogal omvangrijk.

-Mogelijk drassige ondergrond van het veld waarop moet worden geparkeerd. Hiervoor hebben wij eventueel platen nodig, ook is uitstappen in een drassig veld niet prettig (moeten wij misschien ook iets mee)

--Het veld is deels belicht maar misschien niet voldoende. Extra verlichting nodig

-Het veld moet eventueel belijnd worden in vakken voor het parkeren

-bebording naar parkeer veld

-verkeersregelaars inzetten 3x

- eventueel bewaken van het parkeerveld

-tekstborden met de aankondiging 2x

Ook rijst de vraag hoe te handelen bij bestemmingsverkeer en hoe maken wij het onderscheid tussen bestemmingsverkeer en bezoekers?

Daarnaast vragen wij ons af of de akoestiek in de Kerk wel geschikt is voor een inloopavond met een hoge opkomst. Geluid van de filmpjes in combinatie met gepraat kan als vervelend worden ervaren

De vraag is; gezien de extra maatregelen die moeten worden genomen voor het accommoderen van de bezoekers wij niet moeten uitwijken naar bijvoorbeeld van der Valk.

Ik hoor graag van jullie.

Vriendelijke groet,

[Redacted signature]

Projectmedewerker



Sector:Directie Brede Ondersteuning

Tel: [06-](tel:06-) [Redacted]

E-mail: [Redacted]@noord-holland.nl

Adres: Postbus 3007, 2001DA Haarlem

**Van:** [redacted]@gmail.com>  
**Verzonden:** dinsdag 10 oktober 2017 22:17  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]; [redacted]@gmail.com; [redacted]; [redacted]@gmail.com; [redacted]@gmail.com; [redacted]; [redacted]  
**Onderwerp:** Re: Inloopavond en bijpraten direct aanwonenden

Hi [redacted] jammer dat deze koers is gekozen! Ben helaas niet aanwezig in Broek de 28ste oktober, groet [redacted]

Op 10 okt. 2017 om 19:25 heeft [redacted], dhr. [redacted] <[redacted]@noord-holland.nl> het volgende geschreven:

Beste dames en heren,

Omdat de tijd aardig begint te dringen en een aantal van ons de komende twee weken (deels) niet aanwezig zijn heb ik zelf de knoop doorgehakt mbt de inloopavond en bijpraten direct aanwonenden.

De inloopavond blijft staan in de kerk. Verzoek aan [redacted] en iemand van de dorpsraad is om zo spoedig mogelijk samen de locatie te gaan bekijken en na te gaan hoe deze het beste kan worden ingericht op 21 november.

Tevens vind ik het van groot belang dat de direct aanwonenden in ieder geval de mogelijkheid krijgen om als eerste inzicht te krijgen in de ruimtelijke gevolgen bij hen voor de deur. Gezien het atelier op maandag 30 oktober is, is zaterdag 28 oktober het enige alternatief. Omdat veel bewoners misschien afwezig zijn houden we deze bijeenkomst later op de middag, dan zijn er misschien meer in staat om te komen. Dit wordt van 15:30u-17:00u, hopelijk in het Broeker Huis.

De uitnodiging wordt eind deze week door [redacted] verzonden en de strekking is als volgt:

- In eerder stadium heeft de dorpsraad de direct aanwonenden bijgepraat. Men sprak uit het plan te steunen maar wilde graag eerst de directe gevolgen inzichtelijk hebben alvorens een definitieve uitspraak te doen.
- Wij vinden het van belang dat de direct aanwonenden de mogelijkheid krijgen om het als eerste te zien
- Ivm het gereed maken van de stukken en de Herfstvakantie is het niet gelukt dit overleg eerder in te plannen
- Verzoek om aan te melden, indien men echt niet kan dan zullen wij na het atelier een ander moment zoeken. Gevolg is dat men het wel niet als eerste te zien krijgt
- Wij beseffen dat de dag niet ideaal is, maar vragen begrip voor de situatie.

Uitnodigen [redacted] woning [redacted] die weg moet en woningen [redacted] (waar Broekervaart wordt versmald).

Ik reken op jullie begrip. Alvast bedankt!

**dhr.** [redacted]  
*Beleidsadviseur – Mobiliteit*

T (06) [redacted]  
 Houtplein 33 2012 DE Haarlem  
[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)  
[\[redacted\]@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)  
 <image001.jpg>

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
 Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

[REDACTED]

---

**Van:** [REDACTED] .nl>  
**Verzonden:** woensdag 11 oktober 2017 09:24  
**Aan:** [REDACTED]; [REDACTED]  
**CC:** [REDACTED]@gmail.com; [REDACTED]@gmail.com;  
[REDACTED]@gmail.com; [REDACTED]; [REDACTED]; [REDACTED]  
[REDACTED])  
**Onderwerp:** matrix

Goedemorgen allen,

De herfstvakantie nadert en daarom wil ik vragen wanneer de matrix weer ter review langskomt. We hadden als DR behoorlijk veel suggesties met name over het eenduidig verwoorden van zaken. Omdat deze matrix erg belangrijk zal zijn in het vervolg moeten we het hier echt over eens zijn. Ik wil er daarom namens de DR voor pleiten dat we zo snel mogelijk de nieuwe versie ontvangen, zodat we voor de herfstvakantie nog suggesties kunnen doen. Het zou jammer zijn als dat op het laatste moment moet. Uiteindelijk gaat het om deze vergelijking straks.

Hartelijke groet en fijne dag

[REDACTED]

Hallo   
Ik kon je excel-bijlage gewoon openen. Een helder en eenvoudig overzicht.

11/11/2011

Ja dat was alles

Was hier ook blanco, de sheet. Deze laatste mail heeft wel inhoud inderdaad. Is dat alles wat er in stond?

11

Weet je het zeker? Ik heb het gecheckt maar als het goed is zie je het onderstaande overzicht:



**Van:** [mailto: [redacted]@gmail.com]

**Verzonden:** dinsdag 10 oktober 2017 22:14

**Aan:** [redacted]

**CC:** [redacted]; [redacted]@gmail.com; [redacted]@gmail.com; [redacted]@gmail.com; [redacted]; [redacted]

**Onderwerp:** Re: Besluitvormingsproces

Goedenavond [redacted] leuk zo'n volledig blanco bijlage. :-0 :-)



Op 10 okt. 2017 om 19:40 heeft [REDACTED] ) <[REDACTED]@noord-holland.nl> het volgende geschreven:

Beste dames en heren,

Ik heb de eerste voorgestelde planning afgelopen maandag met [REDACTED] besproken. Bijgevoegd is het proces dat het op dit moment lijkt te gaan worden. Ik hoop deze week nog definitief akkoord te krijgen. Ze heeft vandaag in GS hiervoor akkoord gevraagd, terugkoppeling volgt later.

Over de transparantie tijdens het ambtelijk proces voorafgaand aan besluitvorming in GS is nog discussie. Daarover praat ik jullie na de vakantie bij. Hierover vinden ook nog intern gesprekken plaats waarvan ik nu niet kan inschatten wat daar de uitkomst van zal zijn.

[REDACTED] kun jij dit in de presentatie verwerken? Denk dat het wel iets duidelijker kan worden vormgegeven.

**dhr.** [REDACTED]

*Beleidsadviseur – Mobiliteit*

T (06) [REDACTED]

[Houtplein 33 2012 DE Haarlem](#)

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)

[REDACTED]@noord-holland.nl

<image001.jpg>

---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

<Proces BiW 10-10-2017.xlsx>

**Onderwerp:** Re: Besluitvormingsproces

□

Weet je het zeker? Ik heb het gecheckt maar als het goed is zie je het onderstaande overzicht:



**Van:** [mailto: [redacted]@gmail.com]

**Verzonden:** dinsdag 10 oktober 2017 22:14

**Aan:** [redacted]

**CC:** [redacted]; [redacted]@gmail.com; [redacted]@gmail.com; [redacted]@gmail.com; [redacted]; [redacted]

**Onderwerp:** Re: Besluitvormingsproces

Goedenavond [redacted] leuk zo'n volledig blanco bijlage. :-0 :-)

Op 10 okt. 2017 om 19:40 heeft [REDACTED] ) <[REDACTED]@noord-holland.nl> het volgende geschreven:

Beste dames en heren,

Ik heb de eerste voorgestelde planning afgelopen maandag met [REDACTED] besproken. Bijgevoegd is het proces dat het op dit moment lijkt te gaan worden. Ik hoop deze week nog definitief akkoord te krijgen. Ze heeft vandaag in GS hiervoor akkoord gevraagd, terugkoppeling volgt later.

Over de transparantie tijdens het ambtelijk proces voorafgaand aan besluitvorming in GS is nog discussie. Daarover praat ik jullie na de vakantie bij. Hierover vinden ook nog intern gesprekken plaats waarvan ik nu niet kan inschatten wat daar de uitkomst van zal zijn.

[REDACTED] kun jij dit in de presentatie verwerken? Denk dat het wel iets duidelijker kan worden vormgegeven.

**dhr.** [REDACTED]

*Beleidsadviseur – Mobiliteit*

T (06) [REDACTED]

[Houtplein 33 2012 DE Haarlem](#)

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)

[REDACTED]@noord-holland.nl

<image001.jpg>

---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

<Proces BiW 10-10-2017.xlsx>

**Van:** [redacted] <[redacted]@gmail.com>  
**Verzonden:** donderdag 12 oktober 2017 00:13  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]; [redacted]@gmail.com; [redacted]@gmail.com;  
 [redacted]@gmail.com; [redacted]  
**Onderwerp:** Re: Heroverwegen Kerk Broek in Waterland

Besten

Persoonlijk vind ik ècht dat de laatste inloopbijeenkomst in Broek moet zijn. Het initiatief voor deze onderdoorgang is vanuit dit dorp. Het gaat de bewoners van dit dorp toch het meest aan?

We hebben vaker een kerk vol bij grote begrafenis en partijen en dan is er geen gedoe over parkeren. Men raakt de auto wel ergens kwijt en loopt een stukje of komt met OV. De Broekers fietsen of lopen. Zoals gezegd door anderen is niet iedereen er op hetzelfde tijdstip.

Dit zeg ik op persoonlijke titel, maar ik vind het een zeer slechte zaak om het ergens anders te doen dan in Broek.

We hebben bijeenkomst en atelier op andere locaties buiten Broek gedaan, maar dit is de finale en die hoort hier.

Groet

Op 9 oktober 2017 om 13:48 schreef [redacted] <[redacted]@noord-holland.nl>:

Beste [redacted]

De mail was van mij..

[redacted] was vanochtend bij ons overleg en het veld waarna hij verwees was een oefenveld van jullie voetbalclub. Overigens gaf hij aan dat het wel akkoord was. Gaarne even intern samen overleggen.

Mijn voorkeur zou dan uitgaan naar de school in Monnickendam.

Uiteraard is het niet handig om steeds van locatie te veranderen.

Gr [redacted]

---

**Van:** [redacted] [mailto:[redacted]@ziggo.nl]  
**Verzonden:** maandag 9 oktober 2017 13:44  
**Aan:** [redacted]; [redacted]; [redacted]@gmail.com; [redacted]; [redacted]@gmail.com;  
 [redacted]@gmail.com; [redacted]  
**Onderwerp:** RE: Heroverwegen Kerk Broek in Waterland

Beste [redacted]

De kerk is zeer geschikt voor dergelijke bijeenkomsten, en heeft daar ene lange historie in.

Er is voldoende parkeergelegenheid op het Nieuwland, en de meeste Broekers komen lopend of per fiets.

Bovendien is er veel moeite gedaan om de kerk beschikbaar te krijgen.

Nu weer een andere locatie is in onze ogen dus onwenselijk.

Geen idee over welk veld jullie het hebben, trouwens..

Dus wat ons betreft: gewoon in de Broeker Kerk,

Met hartelijke groet

[Redacted]

Dorpsraad Broek in Waterland

---

**Van:** [Redacted] ) [mailto:[Redacted]@noord-holland.nl]

**Verzonden:** maandag 9 oktober 2017 12:33

**Aan:** [Redacted]'; [Redacted]@gmail.com; [Redacted]'; [Redacted]@gmail.com;  
[Redacted]@gmail.com; [Redacted]'

**Onderwerp:** FW: Heroverwegen Kerk Broek in Waterland

Gaarne jullie reactie. Ik ben akkoord, maar eerder is aan jullie toegezegd dat we naar Broek in Waterland zouden komen.

---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

---

**Van:** [Redacted] )

**Verzonden:** maandag 9 oktober 2017 12:15

**Aan:** [Redacted] ); [Redacted] [Redacted] )

**CC:** [Redacted]

**Onderwerp:** Heroverwegen Kerk Broek in Waterland

Hallo [Redacted] en [Redacted]

Graag aandacht voor het volgende, ik heb het zojuist gehad met [Redacted] en [Redacted] over parkeren in het dorp. Indien wij voor de inloophijeenkomst uitgaan van uitnodiging op adres en een hoge opkomst verwachten. Zijn de maatregelen die moeten worden genomen, om de route naar het veld te verduidelijken en de impact op de doorstroming in het dorp te beperken, nogal omvangrijk.

-Mogelijk drassige ondergrond van het veld waarop moet worden geparkeerd. Hiervoor hebben wij eventueel platen nodig, ook is uitstappen in een drassig veld niet prettig (moeten wij misschien ook iets mee)

--Het veld is deels belicht maar misschien niet voldoende. Extra verlichting nodig

-Het veld moet eventueel belijnd worden in vakken voor het parkeren

-bebording naar parkeer veld

-verkeersregelaars inzetten 3x

- eventueel bewaken van het parkeerveld

-tekstborden met de aankondiging 2x

Ook rijst de vraag hoe te handelen bij bestemmingsverkeer en hoe maken wij het onderscheid tussen bestemmingsverkeer en bezoekers?

Daarnaast vragen wij ons af of de akoestiek in de Kerk wel geschikt is voor een inloopavond met een hoge opkomst. Geluid van de filmpjes in combinatie met gepraat kan als vervelend worden ervaren

De vraag is; gezien de extra maatregelen die moeten worden genomen voor het accommoderen van de bezoekers wij niet moeten uitwijken naar bijvoorbeeld van der Valk.

Ik hoor graag van jullie.

Vriendelijke groet,

[Redacted signature]

Projectmedewerker



Sector: Directie Brede Ondersteuning

Tel: 06- [Redacted]

E-mail: [Redacted]@noord-holland.nl

Adres: Postbus 3007, 2001DA Haarlem

**Van:** [redacted]@gmail.com>  
**Verzonden:** woensdag 11 oktober 2017 21:20  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]; [redacted]; [redacted]@gmail.com; [redacted]@gmail.com; [redacted]; [redacted]; [redacted]  
**Onderwerp:** Re: Inloopavond en bijpraten direct aanwonenden

Beste [redacted]

Ik kan aanwezig zijn, maar gezien mijn korte geschiedenis bij de dorpsraad aangaande de onderdoorgang, wil ik niet de enige vertegenwoordiger zijn, die aanwezig is. Er moet dus een (kleine) afvaardiging van de dorpsraad aanwezig kunnen zijn.

Ik geef je in overweging om ook de bewoners aan de Eilandweg tussen Zuideinde en de Trambaan uit te nodigen. Ook zij zullen veel overlast ondervinden van o.a. de bouwwerkzaamheden. Volgens mij gaat het om een vijftal woningen.

Natuurlijk heb ik begrip voor jouw beslissing om de bijeenkomst door te laten gaan vanwege de (gescheiden) verantwoordelijkheid, die je/jullie als provincie hebt/hebben.

Met vriendelijke groet,  
[redacted]

Op 11 oktober 2017 om 08:10 schreef [redacted] <[redacted]@noord-holland.nl>:

Beste [redacted] en anderen,

Het idee is ook om het een overleg te laten zijn, dus vanuit PNH zullen we het aantal aanwezige personen minimaal houden. Tevens hebben we dus een terugvaloptie. Wanneer er veel aanwonenden zich aanmelden is het doel toch ook bereikt?

Gr [redacted]

---

**Van:** [redacted] [mailto:[redacted]@gmail.com]  
**Verzonden:** dinsdag 10 oktober 2017 22:17  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]; [redacted]@gmail.com; [redacted]; [redacted]@gmail.com; [redacted]@gmail.com; [redacted]  
**Onderwerp:** Re: Inloopavond en bijpraten direct aanwonenden

Hi [redacted] jammer dat deze koers is gekozen! Ben helaas niet aanwezig in Broek de 28ste oktober, groet  
[redacted]

Op 10 okt. 2017 om 19:25 heeft [redacted] <[redacted]@noord-holland.nl> het volgende geschreven:

Beste dames en heren,

Omdat de tijd aardig begint te dringen en een aantal van ons de komende twee weken (deels) niet aanwezig zijn heb ik zelf de knoop doorgemaakt mbt de inloopavond en bijpraten direct aanwonenden.



De inloopavond blijft staan in de kerk. Verzoek aan [redacted] en iemand van de dorpsraad is om zo spoedig mogelijk samen de locatie te gaan bekijken en na te gaan hoe deze het beste kan worden ingericht op 21 november.

Tevens vind ik het van groot belang dat de direct aanwonenden in ieder geval de mogelijkheid krijgen om als eerste inzicht te krijgen in de ruimtelijke gevolgen bij hen voor de deur. Gezien het atelier op maandag 30 oktober is, is zaterdag 28 oktober het enige alternatief. Omdat veel bewoners misschien afwezig zijn houden we deze bijeenkomst later op de middag, dan zijn er misschien meer in staat om te komen. Dit wordt van 15:30u-17:00u, hopelijk in het Broeker Huis.

De uitnodiging wordt eind deze week door [redacted] verzonden en de strekking is als volgt:

- In eerder stadium heeft de dorpsraad de direct aanwonenden bijgepraat. Men sprak uit het plan te steunen maar wilde graag eerst de directe gevolgen inzichtelijk hebben alvorens een definitieve uitspraak te doen.

- Wij vinden het van belang dat de direct aanwonenden de mogelijkheid krijgen om het als eerste te zien

- Ivm het gereed maken van de stukken en de Herfstvakantie is het niet gelukt dit overleg eerder in te plannen

- Verzoek om aan te melden, indien men echt niet kan dan zullen wij na het atelier een ander moment zoeken. Gevolg is dat men het wel niet als eerste te zien krijgt

- Wij beseffen dat de dag niet ideaal is, maar vragen begrip voor de situatie.

Uitnodigen [redacted] woning [redacted] die weg moet en woningen [redacted] (waar Broekervaart wordt versmald).

Ik reken op jullie begrip. Alvast bedankt!

dhr. [redacted]

*Beleidsadviseur – Mobiliteit*

T (06) [redacted]

[Houtplein 33 2012 DE Haarlem](mailto:Houtplein 33 2012 DE Haarlem)

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)  
[redacted]@noord-holland.nl

<image001.jpg>

---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

**Van:** [redacted] <[redacted]@APPM.nl>  
**Verzonden:** donderdag 12 oktober 2017 11:57  
**Aan:** [redacted]; [redacted]  
**CC:** [redacted]; [redacted]@gmail.com; [redacted]@gmail.com; [redacted]@gmail.com; [redacted]); [redacted]  
**Onderwerp:** juiste versie matrix  
**Bijlagen:** N247-200-C7-Vergelijkingsmatrix.docx  
**Urgentie:** Hoog

Hallo allen,

Versiebeheer was niet helemaal goed gegaan: bijgaand de écht laatste versie van de matrix (versie 7 ipv 6). Heel graag deze beschouwen.

Excuses voor de verwarring!

Groet

**Van:** [REDACTED]  
**Verzonden:** donderdag 12 oktober 2017 10:16  
**Aan:** [REDACTED]'; [REDACTED]@noord-holland.nl>;  
[REDACTED]@gmail.com>  
**CC:** [REDACTED]@ziggo.nl>; [REDACTED]@gmail.com>; [REDACTED]@gmail.com>;  
[REDACTED]@gmail.com>; [REDACTED]@gmail.com>; [REDACTED]@Noord-Holland.nl>;  
[REDACTED]@noord-holland.nl>; [REDACTED]@APPM.nl>; [REDACTED]  
[REDACTED]@appm.nl>  
**Onderwerp:** RE: matrix

Goedemorgen allemaal!

Bijgaand ontvangen jullie de laatste versie van de matrix. Tevens heb ik het format commentaar bijgesloten, waarin is aangegeven wat met ik met de diverse reacties op de matrix heb gedaan.  
Voor de handigheid heb ik heb de excel gefilterd zodat jullie alleen de opmerkingen op de matrix zien, mocht je alvast de andere opmerkingen willen zien moet je het filter uitzetten.

Op een paar onderwerpen wacht ik nog op laatste input van [REDACTED] en Tauw (heb ik in de matrix ook aangegeven), maar om jullie niet langer te laten wachten bijgaand alvast de laatste versie van de matrix, zodat jullie er vast naar kunnen gaan kijken.

De komende week ben ik afwezig ivm vakantie, maar [REDACTED] zal in mijn afwezigheid de honneurs waarnemen. Willen jullie svp laten weten wat jullie ervan vinden?

Dank alvast en hartelijke groet,

PS: aan de overige stukken (ontwerpen/rapportages) wordt door Tauw nog de laatste hand gelegd

**Van:** [redacted] [mailto:[redacted]]  
**Verzonden:** woensdag 11 oktober 2017 09:24  
**Aan:** '[redacted]' <[redacted]@noord-holland.nl>; [redacted]@gmail.com>

CC: '[REDACTED]@ziggo.nl>; [REDACTED]@gmail.com; '[REDACTED]' <[REDACTED]@gmail.com>;  
[REDACTED]@gmail.com; [REDACTED]@gmail.com; [REDACTED])' <[REDACTED]@Noord-Holland.nl>;  
[REDACTED] <[REDACTED]@APPM.nl>; '[REDACTED]' <[REDACTED]@noord-holland.nl>

**Onderwerp:** matrix

Goedemorgen allen,

De herfstvakantie nadert en daarom wil ik vragen wanneer de matrix weer ter review langskomt. We hadden als DR behoorlijk veel suggesties met name over het eenduidig verwoorden van zaken. Omdat deze matrix erg belangrijk zal zijn in het vervolg moeten we het hier echt over eens zijn. Ik wil er daarom namens de DR voor pleiten dat we zo snel mogelijk de nieuwe versie ontvangen, zodat we voor de herfstvakantie nog suggesties kunnen doen. Het zou jammer zijn als dat op het laatste moment moet. Uiteindelijk gaat het om deze vergelijking straks.

Hartelijke groet en fijne dag

[REDACTED]

## N247 Broek in Waterland Vergelijkingsmatrix

Voor de passage van de N247 in het dorp Broek in Waterland zijn verschillende oplossingsvarianten uitgewerkt. In deze vergelijkingsmatrix zijn de (hoofd)kenmerken van de 5 varianten (1 bovengrondse en 4 ondergrondse) samengevat in beeld gebracht. Het huidige uitwerkingsniveau van de varianten is schetsontwerp. De kenmerken zijn beschreven aan de hand van door de betrokkenen gezamenlijk als relevant aangemerkte aspecten. Bij wijze van referentie zijn ook enkele aspecten van de huidige situatie benoemd. De aspecten zijn indien mogelijk kwantitatief uitgedrukt en anders in de vorm van objectief bepaalde kwalificaties of effecten.

Hoofdkenmerken							
Aspecten	Bovengrondse variant (3)	Ondergronds				Huidige situatie	Toelichting en bronnen (nog data def documenten opnemen)
		variant 1	variant 2	variant 3	variant 4		
Snelheidsregime provinciale weg	50 km/uur	50 km/uur	50 km/uur	80 km/uur	80 km/uur	50 km/uur	<ul style="list-style-type: none"> <li>Onder 'snelheidsregime' wordt verstaan: de maximum snelheid.</li> <li>Deze varieert bij de onderdoorgang-varianten.</li> <li>Bronnen: rapportages "Ontwerpnota onderdoorgang Broek in Waterland", Tauw, 8 sep. 2017 + "Ontwerpnota N247 km 29.2 t/m 43.35", Antea, 8 apr. 2016</li> </ul>
Snelheidsregime dorpsplein	n.v.t.	30 km/uur	30 km/uur	30 km/uur	30 km/uur	n.v.t.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Onder 'snelheidsregime' wordt verstaan: de maximum snelheid.</li> <li>Bij de onderdoorgang-varianten wordt het lokale verkeer op/rond het dorpsplein afgewikkeld. Daar is sprake van een zgn. 'shared space' inrichting met 30 km/uur als maximum snelheid.</li> <li>Bron: rapportage "Ontwerpnota onderdoorgang Broek in Waterland", Tauw, 8 sep. 2017</li> </ul>
Aantal rijstroken	2x1	2x1	2x1	2x1	2x2	2x1	<ul style="list-style-type: none"> <li>Voor de bovengrondse situatie is in deze matrix alleen een variant met 2x1 rijstroken in beschouwing genomen. Een variant met meerdere rijstroken is in het verleden al afgefallen, omdat daarvoor fysiek onvoldoende ruimte beschikbaar is.</li> <li>Voor de onderdoorgang zijn zowel enkelstrookse als meerstrookse varianten uitgewerkt. Voor de meerstrookse variant is uitgegaan van een 2x2 oplossing, omdat deze qua ruimtebeslag en verkeersdoorstroming gunstiger bleek dan een 3x1 oplossing met wisselstrook. Hierbij is ervan uitgegaan dat het gehele traject tussen Monnickendam en 't Schouw (niet alleen de onderdoorgang) als 2x2 zal worden uitgevoerd.</li> <li>Bronnen: rapportages "Ontwerpnota onderdoorgang Broek in Waterland", Tauw, 8 sep. 2017 + "Ontwerpnota N247 km 29.2 t/m 43.35", Antea, 8 apr. 2016</li> </ul>
Calamiteitenvoorziening	n.v.t.	zonder vluchtwegen	met vluchtwegen	met vluchtwegen	met vluchtwegen	n.v.t.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Onder 'calamiteitenvoorziening' wordt verstaan: een passeer- en behandelruimte naast de rijbaan in de onderdoorgang. Deze is gewenst door de nood- en hulpdiensten, zodat zij bij de uitoefening van hun werk niet gehinderd worden door ander verkeer in de onderdoorgang. Ontbreken van deze voorzieningen zal leiden tot een negatief advies hulpdiensten bij vergunningverlening: zie onder risico's.</li> <li>Omdat deze calamiteitenvoorziening de onderdoorgang breder maakt, is ter vergelijking ook één variant uitgewerkt zonder deze voorziening (onderdoorgang-variant 1).</li> <li>Bron: rapportage "Ontwerpnota onderdoorgang Broek in Waterland", Tauw, 8 sep. 2017</li> </ul>

Breedte onderdoorgang	n.v.t.	ca. 13,25 meter	ca. 18,80 meter	ca. 18,80 meter	ca. 22,30 meter	n.v.t.	<ul style="list-style-type: none"> <li>De breedte van de onderdoorgang wordt bepaald door: de aan- of afwezigheid van bovengenoemde calamiteitsvoorziening, de aan- of afwezigheid van fysieke scheiding van de rijrichtingen (deze ontbreken beide bij onderdoorgang-variant 1) en het aantal rijstroken.</li> <li>Bronnen: rapportage "Ontwerpnota onderdoorgang Broek in Waterland", Tauw, 8 sep. 2017 + tekeningen dwarsprofielen (4 stuks), Tauw, 1 sep. 2017</li> </ul>
Lengte gehele onderdoorgang	n.v.t.	ca. 639 meter	ca. 696 meter	ca. 867 meter	ca. 917 meter	n.v.t.	<ul style="list-style-type: none"> <li>De lengte van de onderdoorgang wordt bepaald door de maximum rijsnelheid. Hoe hoger de rijsnelheid, hoe minder steil de helling mag zijn (i.v.m. onder andere zicht), en hoe langer dus de onderdoorgang.</li> <li>Bronnen: rapportage "Ontwerpnota onderdoorgang Broek in Waterland", Tauw, 8 sep. 2017 + tekeningen langsdoorsnede (4 stuks), Tauw, 1 sep. 2017</li> </ul>
Lengte gesloten deel onderdoorgang	n.v.t.	ca. 200 meter	ca. 200 meter	ca. 200 meter	ca. 200 meter	n.v.t.	<ul style="list-style-type: none"> <li>De onderdoorgang bestaat uit open delen (uit veiligheids- en vandalisme-oogpunt wel afgeschermd) en een gesloten deel. De lengte van het gesloten deel is bij alle varianten gelijk.</li> <li>Bron: rapportage "Ontwerpnota onderdoorgang Broek in Waterland", Tauw, 8 sep. 2017</li> </ul>
Waterkering	bestaande dijk	coupure	kanteldijk	coupure	kanteldijk	bestaande dijk	<ul style="list-style-type: none"> <li>Omdat de onderdoorgang de bestaande dijk (Broekermeerdijk) doorsnijdt, is een alternatieve waterkering nodig. Hiervoor zijn twee mogelijkheden: het aanbrengen van een kanteldijk (dijkverplaatsing tot aan de in/uitgang van de onderdoorgang aan de zuidwestzijde) of een coupure (mechanisch aangestuurde schuif in de onderdoorgang).</li> <li>Een coupure heeft nadrukkelijk niet de voorkeur van het waterschap, maar is wel vergunbaar, mits t.z.t. ook veiligheid van bijvoorbeeld openen en sluiten kan worden aangetoond. Daarom zijn volledigheidshalve ook varianten met een coupure uitgewerkt, omdat deze minder ruimte vraagt dan een kanteldijk.</li> <li>Zowel de kanteldijk als de coupure kunnen desgewenst bij alle onderdoorgang-varianten worden toegepast.</li> <li>Bronnen: rapportage "Ontwerpnota onderdoorgang Broek in Waterland", Tauw, 8 sep. 2017 + situatietekeningen (4 stuks), Tauw, 1 sep. 2017</li> </ul>

Bereikbaarheid							
Aspecten	Bovengrondse variant (3)	Ondergronds				Huidige situatie	Toelichting
		variant 1	variant 2	variant 3	variant 4		
Doorstroming doorgaand auto-verkeer tussen Edam en Amsterdam	<p>In 2020: 21-25 min. ochtendspits 16-20 min. avondspits</p> <p>In 2030: 31-35 min. ochtendspits 26-30 min. avondspits</p>	<p>In 2020: 16-20 min. ochtendspits 11-15 min. avondspits</p> <p>In 2030: 16-20 min. ochtendspits 16-20 min. avondspits</p>	<p>In 2020: 16-20 min. ochtendspits 11-15 min. avondspits</p> <p>In 2030: 16-20 min. ochtendspits 16-20 min. avondspits</p>	<p>In 2020: 16-20 min. ochtendspits 11-15 min. avondspits</p> <p>In 2030: 16-20 min. ochtendspits 16-20 min. avondspits</p>	<p>In 2020: 16-20 min. ochtendspits 11-15 min. avondspits</p> <p>In 2030: 16-20 min. ochtendspits 11-15 min. avondspits</p>	<p>In 2020: 26-30 min. avondspits</p> <p>In 2030: zeer ernstige toename van de reistijd (blijkend uit vastlopen verkeers-model)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>De doorstroming is (indicatief) uitgerekend met het dynamisch verkeersmodel van Bereikbaarheid Waterland.</li> <li>Gekeken is naar de gemiddelde doorstroming tijdens de ochtend- en avondspits (06:00-10:00 en 15:00-19:00 uur) op de N247 tussen Singelweg in Edam en de A10 bij Amsterdam, in de spitsrichting.</li> <li>De resultaten zijn berekend voor modeljaar 2020, tevens zijn drie varianten doorgerekend voor 2030 (uit plannings- en kostenoverwegingen niet alle vijf, aangezien de onderlinge verschillen in 2020 beperkt bleken).</li> <li>Bij de meerstrookse onderdoorgang-variant (variant 4) is ervan uitgegaan dat het gehele traject tussen Monnickendam en 't Schouw (niet alleen de onderdoorgang) als 2x2 zal worden uitgevoerd.</li> <li>Geconstateerd is dat bij de bovengrondse variant de reistijd in de ochtendspits in 2030 fors oploopt wegens file voor de oprit van/naar de A10. Het is raadzaam daar nieuwe doorstromingsmaatregelen te onderzoeken (zoals ongelijkvloerse opritten naar de A10 voor het linksafslaande verkeer).</li> <li>Bron: rapportage "Bereikbaarheid Waterland, resultaten doorrekenen varianten onderdoorgang Broek in Waterland", RHDHV, 12 juli 2017</li> </ul>
Doorstroming doorgaand auto-verkeer tussen Purmerend en Amsterdam	<p>In 2020: 31-35 min. ochtendspits 11-15 min. avondspits</p> <p>In 2030: 46-50 min. ochtendspits 11-15 min. avondspits</p> <p>zoals besproken heb ik expert judgement voor 2020 verwerkt, maar wat zeggen voor 2030 (want cijfers model kloppen niet)? Als ik afga op de verschillen tussen 2020 en 2030 op N247 (regel hierboven) zou ik denken: bovengrondse variant 10 minuten langer dan in 2020, ondergrondse varianten gelijk aan 2020. Klopt die redeneratie? Graag minuten doorgeven.</p>	<p>In 2020: 36-40 min. ochtendspits 11-15 min. avondspits</p> <p>In 2030: 41-45 min. ochtendspits 11-15 min. avondspits</p> <p>zie opm. bovengrondse</p>	<p>In 2020: 36-40 min. ochtendspits 11-15 min. avondspits</p> <p>In 2030: 41-45 min. ochtendspits 11-15 min. avondspits</p> <p>zie opm. bovengrondse</p>	<p>In 2020: 36-40 min. ochtendspits 11-15 min. avondspits</p> <p>In 2030: 41-45 min. ochtendspits 11-15 min. avondspits</p> <p>zie opm. bovengrondse</p>	<p>In 2020: 36-40 min. ochtendspits 11-15 min. avondspits</p> <p>In 2030: 46-50 min. ochtendspits 11-15 min. avondspits</p> <p>zie opm. bovengrondse</p>	<p>In 2020: 31-35 min. ochtendspits 16-20 min. avondspits</p> <p>In 2030: zeer ernstige toename van de reistijd (blijkend uit vastlopen verkeers-model)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>De doorstroming is (indicatief) uitgerekend met het dynamisch verkeersmodel van Bereikbaarheid Waterland.</li> <li>Gekeken is naar de gemiddelde doorstroming tijdens de ochtend- en avondspits (06:00-10:00 en 15:00-19:00 uur) op de N235 tussen de Gorslaan in Purmerend en de A10 bij Amsterdam, in de spitsrichting.</li> <li>De resultaten zijn berekend voor modeljaar 2020, tevens zijn drie varianten doorgerekend voor 2030 (uit plannings- en kostenoverwegingen niet alle vijf, aangezien de onderlinge verschillen in 2020 beperkt bleken).</li> <li>Bij de meerstrookse onderdoorgang-variant (variant 4) is ervan uitgegaan dat het gehele traject tussen Monnickendam en 't Schouw (niet alleen de onderdoorgang) als 2x2 zal worden uitgevoerd.</li> <li>Geconstateerd is dat bij alle varianten de doorstroming op de N235 tijdens de ochtendspits reeds in 2020 significant afneemt als gevolg van de vlottere 'aanvoer' van het verkeer vanaf de N247. De exacte reistijden bleken echter niet correct wegens een fout in het model tussen Purmerend en IJpendam. Experts van de provincie hebben om die reden een inschatting gemaakt van de reistijden tijdens de ochtendspits, uitgaande van nieuwe afstemming van de verkeerslichten.</li> <li>Bronnen: rapportage "Bereikbaarheid Waterland, resultaten doorrekenen varianten onderdoorgang Broek in Waterland", RHDHV, 12 juli 2017 + Expert judgement Provincie Noord-Holland.</li> </ul>


Doorstroming en haltering bus- sen tussen Edam en Amsterdam	Alle bussen halteren in Broek in Waterland.  In 2020 en 2030: 16-20 min. ochtendspits 16-20 min. avondspits	Uitgangspunt is dat er minder bussen in Broek in Waterland halteren: tijdens de spits 8 bussen per uur per richting, bui- ten de spits 4 per uur per richting. De overige bussen gaan via de on- derdoorgang rijden.  In 2020 en 2030: 16-20 min. ochtendspits 16-20 min. avondspits	Uitgangspunt is dat er minder bussen in Broek in Waterland halteren: tijdens de spits 8 bussen per uur per richting, bui- ten de spits 4 per uur per richting. De overige bussen gaan via de on- derdoorgang rijden.  In 2020 en 2030: 16-20 min. ochtendspits 16-20 min. avondspits	Uitgangspunt is dat er minder bussen in Broek in Waterland halteren: tijdens de spits 8 bussen per uur per richting, bui- ten de spits 4 per uur per richting. De overige bussen gaan via de on- derdoorgang rijden.  In 2020 en 2030: 16-20 min. ochtendspits 16-20 min. avondspits	Uitgangspunt is dat er minder bussen in Broek in Waterland halteren: tijdens de spits 8 bussen per uur per richting, bui- ten de spits 4 per uur per richting. De overige bussen gaan via de on- derdoorgang rijden.  In 2020 en 2030: 16-20 min. ochtendspits 16-20 min. avondspits	Alle bussen halteren in Broek in Waterland.  In 2020 en 2030: 16-20 min. ochtendspits 16-20 min. avondspits	<ul style="list-style-type: none"> <li>De doorstroming voor de bussen is anders dan voor het overige verkeer, omdat de bussen gebruik maken van een busbaan. Daarom zijn met het dynamisch verkeersmodel van Bereikbaarheid Waterland aparte berekeningen gemaakt voor het openbaar vervoer.</li> <li>In de huidige situatie rijden er zeer veel bussen door Broek in Waterland. Bij de bovengrondse variant blijft dit ongewijzigd. Omdat echter het grote aantal bussen negatieve invloed zou hebben op het beoogde verblijfsklimaat op het dorpsplein (aanleiding voor de onderdoorgang-studie), is ervan uitgegaan dat een deel van de bussen via de onderdoorgang zal gaan rijden. Het uitgangspunt qua aantal bussen dat bovengronds blijft rijden is in overleg met de belanghebbenden tot stand gekomen. De bushaltes Broek in Waterland komen op het dorpsplein.</li> <li>De rijtijdwinst van de bussen die via de onderdoorgang rijden compenseert het rijtijdverlies dat de bussen bovengronds oplopen t.o.v. de huidige situatie (volgens het model gemiddeld 1 minuut <b>check antwoord</b> <b>op reviewreactie dat dit wellicht langer is</b>); beide rijtijden vallen daarmee binnen dezelfde marge: vandaar dat in de matrix hierin geen onderscheid is gemaakt).</li> <li>Bronnen: rapportage "Bereikbaarheid Waterland, resultaten doorrekenen varianten onderdoorgang Broek in Waterland", RHDHV, 12 juli 2017</li> </ul>
Doorstroming bussen tussen Purmerend en Amster- dam	In 2020 en 2030: 16-20 min. ochtendspits 16-20 min. avondspits	In 2020 en 2030: 16-20 min. ochtendspits 16-20 min. avondspits	In 2020 en 2030: 16-20 min. ochtendspits 16-20 min. avondspits	In 2020 en 2030: 16-20 min. ochtendspits 16-20 min. avondspits	In 2020 en 2030: 16-20 min. ochtendspits 16-20 min. avondspits	In 2020 en 2030: 16-20 min. ochtendspits 16-20 min. avondspits	<ul style="list-style-type: none"> <li>De doorstroming voor de bussen is anders dan voor het overige verkeer, omdat de bussen gebruik maken van een busbaan. Daarom zijn met het dynamisch verkeersmodel van Bereikbaarheid Waterland aparte berekeningen gemaakt voor het openbaar vervoer.</li> <li>Bronnen: rapportage "Bereikbaarheid Waterland, resultaten doorrekenen varianten onderdoorgang Broek in Waterland", RHDHV, 12 juli 2017</li> </ul>
Lokale bereikbaarheid Broek in Waterland (Eilandweg, Broeker- meerdijk, Parallelweg)	Door de aanpassing van de kruising met de Ei- landweg en de aanleg van ovotondes op de kruisingen met de Broe- kermeerdijk en Parallel- weg zal het in- en uit- voegen van/naar de N247 buiten de dorps- kern in de spits sneller gaan.	Door de scheiding van het doorgaande verkeer (via de onderdoorgang) en het lokale verkeer (bovengronds) verbetert de lokale bereikbaarheid aanzienlijk door de af- name van verkeer in het dorp.  In- en uitvoegen op de N247 zal sneller gaan door de toepassing van in- en uitvoegstroken buiten de dorpskern: ho- gere snelheid dus mak- kelijker invoegen in ove- rig verkeer.	Door de scheiding van het doorgaande verkeer (via de onderdoorgang) en het lokale verkeer (bovengronds) verbetert de lokale bereikbaarheid aanzienlijk door de af- name van verkeer in het dorp.  In- en uitvoegen op de N247 zal sneller gaan door de toepassing van in- en uitvoegstroken buiten de dorpskern: ho- gere snelheid dus mak- kelijker invoegen in ove- rig verkeer.	Door de scheiding van het doorgaande verkeer (via de onderdoorgang) en het lokale verkeer (bovengronds) verbetert de lokale bereikbaarheid aanzienlijk door de af- name van verkeer in het dorp.  In- en uitvoegen op de N247 zal sneller gaan door de toepassing van in- en uitvoegstroken buiten de dorpskern: ho- gere snelheid dus mak- kelijker invoegen in ove- rig verkeer.	Door de scheiding van het doorgaande verkeer (via de onderdoorgang) en het lokale verkeer (bovengronds) verbetert de lokale bereikbaarheid aanzienlijk door de af- name van verkeer in het dorp.  In- en uitvoegen op de N247 zal sneller gaan door de toepassing van in- en uitvoegstroken buiten de dorpskern: ho- gere snelheid dus mak- kelijker invoegen in ove- rig verkeer.  Kruising Overlekergouw moet worden afgeslo- ten. Er komt een paral- lelweg vanaf de Overle- kergouw richting Mon- nickendam.	Met de bestaande ver- keerssituatie zou het nog langer gaan duren om de N247 op of af te rijden. Dit geldt vooral voor verkeer van/naar de Broekermeerdijk en de Parallelweg, omdat linksafslaand verkeer twee (groeiende) ver- keersstromen moet krui- sen. Van/naar de Eiland- weg speelt dit minder doordat hier verkeers- lichten aanwezig zijn.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Om de lokale bereikbaarheid te beoordelen, is ingeschat hoeveel moeite het in 2030 zal kosten om bij de verschillende varianten (en in een situatie zonder maatregelen) vanuit Broek in Waterland op de N247 te komen, en vice versa. Want hoe drukker het is, hoe langer het in- of uitvoegen zal duren en hoe minder dus de bereikbaarheid.</li> <li>Bronnen: rapportage "Bereikbaarheid Waterland, resultaten doorrekenen varianten onderdoorgang Broek in Waterland", RHDHV, 12 juli 2017 + Expert judgement Tauw, Provincie Noord-Holland en Gemeente Waterland.</li> </ul>

Beschikbaarheid weg/onderdoorgang	Afsluitingen bij onderhoudswerkzaamheden en ongevallen, meestal alleen <u>gedeeltelijk</u> (versmalde rijstroken voor beide rijrichtingen). Volledige afsluiting zeer incidenteel en kortdurend.	Afsluitingen bij onderhoudswerkzaamheden, ieder ongeval en storingen aan tunneltechnische installaties, altijd van <u>gehele</u> onderdoorgang. Ter voorkoming van onveilige situaties a.g.v. ontbreken rijbaanscheiding.	Afsluitingen bij onderhoudswerkzaamheden, ongevallen en storingen aan tunneltechnische installaties, meestal alleen <u>in één rijrichting</u> (tegenrichting kan in gebruik blijven omdat fysieke rijbaanscheiding aanwezig is). Volledige afsluiting zeer incidenteel en kortdurend.	Afsluitingen bij onderhoudswerkzaamheden, ongevallen en storingen aan tunneltechnische installaties, meestal alleen <u>in één rijrichting</u> (tegenrichting kan in gebruik blijven omdat fysieke rijbaanscheiding aanwezig is). Volledige afsluiting zeer incidenteel en kortdurend.	Afsluitingen bij onderhoudswerkzaamheden, ongevallen en storingen aan tunneltechnische installaties. In principe geen volledige afsluitingen in beide richtingen: <u>één tunnelbuis</u> kan in gebruik blijven voor twee rijrichtingen.	Afsluitingen bij onderhoudswerkzaamheden en ongevallen, meestal alleen <u>gedeeltelijk</u> (versmalde rijstroken voor beide rijrichtingen). Volledige afsluiting zeer incidenteel en kortdurend.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Met beschikbaarheid wordt bedoeld hoe vaak de N247 in de nieuwe situatie geheel of gedeeltelijk afgesloten zal zijn als gevolg van onderhoudswerkzaamheden, ongevallen of storingen aan de tunneltechnische installaties, zoals camera's en slagbomen.</li> <li>• In een dergelijke situatie zal (een deel van) het doorgaande verkeer omgeleid moeten worden via de N244/N235, hetgeen extra reistijd en een grote belasting op deze wegen met zich meebrengt.</li> <li>• Het z.s.m. inzetten van de omleidingsroute is met name bij (al dan niet tijdelijke) afsluitingen van de onderdoorgang cruciaal, omdat het niet wenselijk is dat het doorgaande verkeer via het dorpsplein gaat rijden. Het dorpsplein is immers niet ingericht op deze grote verkeersaantallen, wat dus verkeersonveilige situaties, een verkeersinfarct en een leefbaarheidsprobleem zou opleveren.</li> <li>• Bron: Expert judgement Tauw, Provincie Noord-Holland en Gemeente Waterland.</li> </ul>
Beschikbaarheid vaarweg	Geen veranderingen aan Broekervaart.	De Broekervaart wordt ter hoogte van de dorpskern met maximaal 5 meter verschoven, maar blijft even breed als in de huidige situatie.  Doorvaart voor het recreatieve vaarverkeer t/m klasse DM12 blijft geborgd.	De Broekervaart wordt ter hoogte van de dorpskern met maximaal 5 meter verschoven, maar blijft even breed als in de huidige situatie.  Doorvaart voor het recreatieve vaarverkeer t/m klasse DM12 blijft geborgd.	De Broekervaart wordt ter hoogte van de dorpskern met maximaal 5 meter verschoven, maar blijft even breed als in de huidige situatie.  Doorvaart voor het recreatieve vaarverkeer t/m klasse DM12 blijft geborgd.	De Broekervaart wordt ter hoogte van de dorpskern met maximaal 5 meter verschoven, maar blijft even breed als in de huidige situatie.  Doorvaart voor het recreatieve vaarverkeer t/m klasse DM12 blijft geborgd.	Geen veranderingen aan Broekervaart.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Met beschikbaarheid wordt bedoeld of de vaarweg in de nieuwe situatie geheel of gedeeltelijk afgesloten zal zijn.</li> <li>• Bron: Expert judgement Tauw en Provincie Noord-Holland.</li> </ul>



Verkeersveiligheid							
Aspecten	Bovengrondse variant (3)	Ondergronds				Huidige situatie	Toelichting
		variant 1	variant 2	variant 3	variant 4		
Weginrichting	De weginrichting is conform de richtlijnen. Snelheden worden gescheiden en kruispunten zijn voorzien van verkeerslichten of rotonde. Snelheid wordt geremd door uitbuigingen naar rotondes.	<p>De weginrichting is niet geheel conform de richtlijnen. Afwijkend is het gebruik van de benodigde in- en uitvoegstroken en de haltekom voor de bus.</p> <p>De shared-space inrichting van het dorpsplein sluit aan bij de principes van de richtlijnen (inrichting ondersteunt functie verblijfsgebied).</p> <p>De rijbaan in de onderdoorgang is ongehinderd en relatief breed, waardoor de maximum snelheid van 50 km/uur niet kan worden afgedwongen.</p> <p>Het ontbreken van fysieke rijbaanscheiding in de onderdoorgang is i.v.m. risico op frontale botsingen niet conform eisen hulpdiensten. Hetzelfde geldt voor het ontbreken van passeer ruimte.</p>	<p>De weginrichting is niet geheel conform de richtlijnen. Afwijkend is het gebruik van de benodigde in- en uitvoegstroken en de haltekom voor de bus.</p> <p>De shared-space inrichting van het dorpsplein sluit aan bij de principes van de richtlijnen (inrichting ondersteunt functie verblijfsgebied).</p> <p>De rijbaan in de onderdoorgang is ongehinderd en relatief breed (in beleving extra breed door de naastgelegen passeerstrook), waardoor het lastig is de maximum snelheid van 50 km/uur af te dwingen. Handhaving is niet haalbaar gebleken.</p>	<p>De weginrichting is niet geheel conform de richtlijnen. Afwijkend is het gebruik van de benodigde in- en uitvoegstroken en de haltekom voor de bus.</p> <p>De shared-space inrichting van het dorpsplein sluit aan bij de principes van de richtlijnen (inrichting ondersteunt functie verblijfsgebied).</p>	<p>De weginrichting is niet geheel conform de richtlijnen. Afwijkend is het gebruik van de benodigde in- en uitvoegstroken en de haltekom voor de bus.</p> <p>De shared-space inrichting van het dorpsplein sluit aan bij de principes van de richtlijnen (inrichting ondersteunt functie verblijfsgebied).</p>	<p>De weginrichting is op vele punten niet conform de richtlijnen. Afwijkend zijn de kruisingen (vergen rotonde of verkeerslichten), de hefbrug (te smal) en de fiets-voettunnel (o.a. te steil).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beoordeeld is of het nodig was om concessies te doen aan de richtlijnen Duurzaam Veilig voor de inrichting van wegen. Deze richtlijnen gaan uit van eenduidigheid en herkenbaarheid, waarmee bij weggebruikers het gewenste verkeersgedrag wordt gestimuleerd. Streven is dus de richtlijnen zoveel mogelijk te volgen. Wegens fysieke lokale omstandigheden is dat in sommige gevallen echter niet altijd mogelijk.</li> <li>Frequente handhaving van de snelheid door politie of met camera's is niet haalbaar gebleken: de weginrichting moet zoveel mogelijk de gewenste rijsnelheid 'afdwingen'. Politie handhaaft sowieso niet in 30 km-gebieden.</li> <li>Opgemerkt moet worden dat onderdoorgang-variant 1 niet voldoet aan de eisen die de hulpdiensten stelt. De eisen van hulpdiensten zijn voor vergunningverleners (in dit geval de gemeente Waterland) doorgaans bepalend voor het al dan niet verlenen van de vergunning. Het is nog niet bekend of de gemeente bereid is af te wijken van de eisen van de hulpdiensten.</li> <li>Bron: Expert judgement Tauw, Provincie Noord-Holland en Gemeente Waterland.</li> </ul>
Oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers	<p>Fietzers en voetgangers kruisen het verkeer op de N247 met een verbeterde fiets-voettunnel op de huidige locatie, en een nieuwe fiets-voettunnel ter hoogte van de Broekerveerweg.</p> <p>De hellingen van de tunnel voldoen aan de richtlijnen, maar zitten wegens ruimtegebrek qua steilheid aan de bovengrens en kunnen daarvoor lastig blijven voor m.n. ouderen.</p>	<p>Door de afname van het gemotoriseerd verkeer bovengronds verbeterd de oversteekbaarheid en verkleint de kans op ongevallen.</p> <p>Fietzers en voetgangers kruisen het overige verkeer en de bussen gelijkvloers: de shared space inrichting is hierbij doorgaans een veilig inrichtingsprincipe doordat verkeersdeelnemers alerter zijn dan in meer 'geregelde' situaties.</p>	<p>Door de afname van het gemotoriseerd verkeer bovengronds verbeterd de oversteekbaarheid en verkleint de kans op ongevallen.</p> <p>Fietzers en voetgangers kruisen het overige verkeer en de bussen gelijkvloers: de shared space inrichting is hierbij doorgaans een veilig inrichtingsprincipe doordat verkeersdeelnemers alerter zijn dan in meer 'geregelde' situaties.</p>	<p>Door de afname van het gemotoriseerd verkeer bovengronds verbeterd de oversteekbaarheid en verkleint de kans op ongevallen.</p> <p>Fietzers en voetgangers kruisen het overige verkeer en de bussen gelijkvloers: de shared space inrichting is hierbij doorgaans een veilig inrichtingsprincipe doordat verkeersdeelnemers alerter zijn dan in meer 'geregelde' situaties.</p>	<p>Door de afname van het gemotoriseerd verkeer bovengronds verbeterd de oversteekbaarheid en verkleint de kans op ongevallen.</p> <p>Fietzers en voetgangers kruisen het overige verkeer en de bussen gelijkvloers: de shared space inrichting is hierbij doorgaans een veilig inrichtingsprincipe doordat verkeersdeelnemers alerter zijn dan in meer 'geregelde' situaties.</p>	<p>Fietzers en voetgangers moeten gebruik maken van de bestaande fiets-voettunnel. Deze voldoet niet aan de richtlijnen (te smal, geen aparte ruimte voor fietsers en voetgangers, hellingen zijn te steil) en is oncomfortabel. Voor het grote aantal gebruikers is één oversteeklocatie bovendien te weinig. Dikwijls steken fietsers en voetgangers daarom bovengronds de N247 over, wat zeer onveilig is.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beoordeeld is in welke mate en op welke wijze het langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) het autoverkeer veilig kan kruisen. Hoe minder kruisende bewegingen en hoe kleiner de snelheidsverschillen, hoe veiliger de situatie.</li> <li>Snelheidsremmers zijn niet mogelijk in verband met de aanwezigheid van bussen.</li> <li>Bron: Expert judgement Tauw, Provincie Noord-Holland en Gemeente Waterland.</li> </ul>

Invoegen voor gemotoriseerd verkeer	<p>Veiligheid van het invoegen van het lokale verkeer naar de N247 verbetert door de aanleg van ovotondes: men hoeft geen twee stromen meer te kruisen en de snelheden zijn lager, waardoor men er makkelijker op komt.</p> <p>De invoegmogelijkheden vanaf de Eilandweg verbeteren door de optimalisatie van verkeerslichten, de aparte opstelstroken per rijrichting en toepassing van bypasses.</p>	<p>Veiligheid van het invoegen van het lokale verkeer naar de N247 verbetert doordat men a.g.v. de invoegstroken makkelijker kan invoegen in het overige verkeer (vergelijkbare snelheid en voldoende hiaten) en dus geen risico's hoeft te nemen.</p>	<p>Veiligheid van het invoegen van het lokale verkeer naar de N247 verbetert doordat men a.g.v. de invoegstroken makkelijker kan invoegen in het overige verkeer (vergelijkbare snelheid en voldoende hiaten) en dus geen risico's hoeft te nemen.</p>	<p>Veiligheid van het invoegen van het lokale verkeer naar de N247 verbetert doordat men a.g.v. de invoegstroken makkelijker kan invoegen in het overige verkeer (vergelijkbare snelheid en voldoende hiaten) en dus geen risico's hoeft te nemen.</p>	<p>Veiligheid van het invoegen van het lokale verkeer naar de N247 verbetert doordat men a.g.v. de invoegstroken makkelijker kan invoegen in het overige verkeer (vergelijkbare snelheid en voldoende hiaten) en dus geen risico's hoeft te nemen.</p>	<p>Wegens de drukte op de N247 is lastig voor het autoverkeer om vanaf de Broekermeerdijk en Parallelweg de N247 op te komen. Het verkeer neemt daarom soms risico's om er tussen te komen. In combinatie met de snelheidsverschillen levert dit onveilige situaties op.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beoordeeld is of het lokale verkeer op een veilige wijze kan invoegen in het autoverkeer op de N247. Hoe meer aaneengesloten de verkeersstroom is en hoe hoger de snelheidsverschillen, hoe moeizamer dat invoegen zal gaan met mogelijke veiligheidsrisico's als gevolg (omdat men "nog snel even ertussen" probeert te komen).</li> <li>• Bron: Expert judgement Tauw, Provincie Noord-Holland en Gemeente Waterland.</li> </ul>
Overzichtelijkheid en aantallen kruisingen	<p>De overzichtelijkheid bij de kruisingen voor het autoverkeer is goed door het scheiden van de rijrichtingen en het aanbrengen van middeneilanden.</p>	<p>De overzichtelijkheid bij de in/uitvoegers voor het autoverkeer is goed door de kruisende aansluiting van de uitvoegers en de kleine hoek van de invoegers met de N247. De overzichtelijkheid bij de rotonde bij de Broekermeerdijk is goed door het scheiden van de rijrichtingen en het aanbrengen van middeneilanden.</p> <p>Op het dorpsplein zijn de verkeersstromen niet geregeld/voorgescreven, wat alertheid oproept en vereist bij de verkeersdeelnemers.</p> <p>Het aantal invoeglocaties/kruispunten (potentiële conflictpunten) is beperkt door de gescheiden afwikkeling van doorgaand en lokaal verkeer.</p>	<p>De overzichtelijkheid bij de in/uitvoegers voor het autoverkeer is goed door de kruisende aansluiting van de uitvoegers en de kleine hoek van de invoegers met de N247. De overzichtelijkheid bij de rotonde bij de Broekermeerdijk is goed door het scheiden van de rijrichtingen en het aanbrengen van middeneilanden.</p> <p>Op het dorpsplein zijn de verkeersstromen niet geregeld/voorgescreven, wat alertheid oproept en vereist bij de verkeersdeelnemers.</p> <p>Het aantal invoeglocaties/kruispunten (potentiële conflictpunten) is beperkt door de gescheiden afwikkeling van doorgaand en lokaal verkeer.</p>	<p>De overzichtelijkheid bij de in/uitvoegers voor het autoverkeer is goed door de kruisende aansluiting van de uitvoegers en de kleine hoek van de invoegers met de N247. De overzichtelijkheid bij de rotonde bij de Broekermeerdijk is goed door het scheiden van de rijrichtingen en het aanbrengen van middeneilanden.</p> <p>Op het dorpsplein zijn de verkeersstromen niet geregeld/voorgescreven, wat alertheid oproept en vereist bij de verkeersdeelnemers.</p> <p>Het aantal invoeglocaties/kruispunten (potentiële conflictpunten) is beperkt door de gescheiden afwikkeling van doorgaand en lokaal verkeer.</p>	<p>De overzichtelijkheid bij de in/uitvoegers voor het autoverkeer is goed door de kruisende aansluiting van de uitvoegers en de kleine hoek van de invoegers met de N247. De overzichtelijkheid bij de rotonde bij de Broekermeerdijk is goed door het scheiden van de rijrichtingen en het aanbrengen van middeneilanden.</p> <p>Op het dorpsplein zijn de verkeersstromen niet geregeld/voorgescreven, wat alertheid oproept en vereist bij de verkeersdeelnemers.</p> <p>Het aantal invoeglocaties/kruispunten (potentiële conflictpunten) is beperkt door de gescheiden afwikkeling van doorgaand en lokaal verkeer.</p>	<p>De kruisingen Broekermeerdijk en Parallelweg zijn beperkt overzichtelijk als gevolg van hoogteverschillen en het moeten doorkruisen van twee richtingen op de N247 voor linksafslaand verkeer. Bij het kruispunt Parallelweg ontmoeten twee naast elkaar opgestelde voertuigen elkaars zicht.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beoordeeld is of verkeersdeelnemers voldoende zicht hebben op het overige verkeer wanneer zij ander verkeer moeten kruisen. Hoe overzichtelijker de situatie, hoe veiliger. Tevens is gekeken naar het aantal kruispunten/invoeglocaties, omdat elke locatie een potentieel conflict oplevert.</li> <li>• Bron: Expert judgement Tauw, Provincie Noord-Holland en Gemeente Waterland.</li> </ul>

Leefbaarheid/milieu							
Aspecten	Bovengrondse variant (3)	Ondergronds				Huidige situatie	Toelichting
		variant 1	variant 2	variant 3	variant 4		
Verkeersgeluid	<p>Bij <b>xx</b> woningen neemt de geluidbelasting af t.o.v. de huidige situatie, maximale afname bedraagt <b>xx</b> dB(A).</p> <p>Bij <b>x</b> woningen neemt de geluidbelasting toe t.o.v. de huidige situatie, toename bedraagt <b>xx</b> dB(A).</p> <p>Afgezet tegen de wettelijke toetswaarde neemt de geluidbelasting bij <b>xx</b> woningen toe, toename bedraagt <b>xx</b> dB(A).</p> <p><b>Input</b> </p>	<p>Bij <b>57</b> woningen neemt de geluidbelasting af t.o.v. de huidige situatie, maximale afname bedraagt <b>26</b> dB(A).</p> <p>Bij <b>1</b> woning neemt de geluidbelasting toe t.o.v. de huidige situatie, toename bedraagt <b>4</b> dB(A).</p> <p>Afgezet tegen de wettelijke toetswaarde neemt de geluidbelasting bij <b>0</b> woningen toe.</p> <p><b>Tauw: cijfers nog updaten na wijzigingen geluidrapport.</b></p>	<p>Bij <b>54</b> woningen neemt de geluidbelasting af t.o.v. de huidige situatie, maximale afname bedraagt <b>25,5</b> dB(A).</p> <p>Bij <b>4</b> woningen neemt de geluidbelasting toe t.o.v. de huidige situatie, toename bedraagt <b>5,6</b> dB(A).</p> <p>Afgezet tegen de wettelijke toetswaarde neemt de geluidbelasting bij <b>1</b> woning toe, toename bedraagt <b>0,3</b> dB(A).</p> <p><b>Tauw: cijfers nog updaten na wijzigingen geluidrapport.</b></p>	<p>Bij <b>53</b> woningen neemt de geluidbelasting af t.o.v. de huidige situatie, maximale afname bedraagt <b>24,2</b> dB(A).</p> <p>Bij <b>5</b> woningen neemt de geluidbelasting toe t.o.v. de huidige situatie, toename bedraagt <b>6,3</b> dB(A).</p> <p>Afgezet tegen de wettelijke toetswaarde neemt de geluidbelasting bij <b>2</b> woningen toe, toename bedraagt <b>1,0</b> dB(A).</p> <p><b>Tauw: cijfers nog updaten na wijzigingen geluidrapport.</b></p>	<p>Bij <b>54</b> woningen neemt de geluidbelasting af t.o.v. de huidige situatie, maximale afname bedraagt <b>25,0</b> dB(A).</p> <p>Bij <b>4</b> woningen neemt de geluidbelasting toe t.o.v. de huidige situatie, toename bedraagt <b>5,8</b> dB(A).</p> <p>Afgezet tegen de wettelijke toetswaarde neemt de geluidbelasting bij <b>1</b> woning toe, toename bedraagt <b>0,3</b> dB(A).</p> <p><b>Tauw: cijfers nog updaten na wijzigingen geluidrapport.</b></p>	<p>Zonder maatregelen zal de geluidbelasting in 2030 naar verwachting vergelijkbaar zijn met de huidige situatie, omdat de verkeersgroei gecompenseerd wordt door de stillere voertuigen en stillere asfaltsoorten.</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>Aan de hand van een akoestisch rekenmodel is onderzocht wat de effecten van de varianten zijn op de geluidbelasting aan de gevels van de woningen ten opzichte van de huidige situatie en de wettelijke norm. Uitgangspunt voor dit onderzoek waren de berekende verkeersintensiteiten in 2030. Bij het genoemde aantal woningen waar de belasting toe- of afneemt is gekeken naar de weg gerichte gevels op 1,5 meter hoogte.</li><li>Er wordt ruim voldaan aan de wettelijke normen. De geluidbelasting mag niet meer dan 1,5 dB toenemen ten opzichte van de toetswaarde: de huidige belasting óf de voorkeurswaarde van 48 dB(A) wanneer de huidige belasting lager is dan de voorkeurswaarde. Wanneer de toename meer bedraagt dan 1,5 dB(A) t.o.v. de toetswaarde zijn maatregelen nodig. In de huidige situatie zijn er relatief veel woningen waar de geluidbelasting hoger is dan de voorkeurswaarde, waar dus de huidige belasting de toetswaarde is.</li><li>Bronnen: rapportage "Akoestisch onderzoek, doorstroming (doorgaand) autoverkeer ochtendspits", Antea, 22 aug. 2016 + rapportage "Akoestisch onderzoek onderdoorgang N247 Broek in Waterland", Tauw, 31 aug. 2017</li></ul>
Luchtkwaliteit	<p>Zowel voor stikstofdioxide als fijn stof blijven de concentraties naar verwachting ruim onder de wettelijke grenswaarden.</p>	<p>Zowel voor stikstofdioxide (NO2) als fijn stof (PM10) blijven de concentraties ruim onder de wettelijke grenswaarden.</p> <p><b>Tauw:</b> zijn de berekende waarden (voor 2030) specifiek te maken: afnames en toenames bij X-aantal woningen? (vgl-baar met geluid)?</p>	<p>Zowel voor stikstofdioxide (NO2) als fijn stof (PM10) blijven de concentraties ruim onder de wettelijke grenswaarden.</p> <p><b>Tauw:</b> zijn de berekende waarden (voor 2030) specifiek te maken: afnames en toenames bij X-aantal woningen? (vgl-baar met geluid)?</p>	<p>Zowel voor stikstofdioxide (NO2) als fijn stof (PM10) blijven de concentraties ruim onder de wettelijke grenswaarden.</p> <p><b>Tauw:</b> zijn de berekende waarden (voor 2030) specifiek te maken: afnames en toenames bij X-aantal woningen? (vgl-baar met geluid)?</p>	<p>Zowel voor stikstofdioxide (NO2) als fijn stof (PM10) blijven de concentraties ruim onder de wettelijke grenswaarden.</p> <p><b>Tauw:</b> zijn de berekende waarden (voor 2030) specifiek te maken: afnames en toenames bij X-aantal woningen? (vgl-baar met geluid)?</p>	<p>Zowel voor stikstofdioxide (NO2) als fijn stof (PM10) blijven de concentraties ruim onder de wettelijke grenswaarden.</p> <p><b>Tauw:</b> zijn de berekende waarden (voor 2030) specifiek te maken: afnames en toenames bij X-aantal woningen? (vgl-baar met geluid)?</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>Aan de hand van een rekenmodel voor luchtkwaliteit is voor de onderdoorgang-varianten berekend wat de effecten zijn op de luchtkwaliteit. Uitgangspunt voor dit onderzoek waren de berekende verkeersintensiteiten in 2030.</li><li>Conform de Wet Milieubeheer zijn de stoffen stikstofdioxide (NO2) en fijn stof (PM10) in beschouwing genomen. De grenswaarden bedragen voor beide stoffen 40 ug/m3 en mogen niet worden overschreden. Ultrafijnstof is niet beschouwd, o.a. omdat hiervoor geen wettelijke normen bestaan.</li><li>Voor stikstofdioxide is voor de onderdoorgangvarianten een waarde berekend van 31,7 ug/m3, voor fijnstof van 20,13 ug/m3: de luchtkwaliteit blijft dus ruim binnen de wettelijke grenswaarden. Voor de situatie in 2030 zonder maatregelen is de concentratie lager: stikstofdioxide 24,7 ug/m3 en fijnstof 18,8 ug/m3: <b>@Tauw, wat is reden dat referentiesituatie lager is? Tauw: is de berekende waarde het gemiddelde over hele traject? zal toch niet op elke plek hetzelfde zijn &gt; kan dat specifiek?</b></li><li>Tijdens de studie naar de bovengrondse variant zijn geen luchtkwaliteitberekeningen uitgevoerd. De omgevingsdienst heeft destijds aangegeven dat dit niet nodig was, omdat wegens de beperkte capaciteitsgroei in Broek in Waterland geen significante veranderingen te verwachten zijn, en het feit dat de luchtkwaliteit op de nabijgelegen ijkpunten ruim binnen de wettelijke normen valt. Voor de bovengrondse variant heeft dus expert judgement plaatsgevonden.</li><li>Bron: rapportage "Luchtkwaliteitonderzoek N247 Broek in Waterland", Tauw, 29 aug. 2017 + Expert judgement Tauw en Provincie Noord-Holland.</li></ul>

Ruimtelijke kwaliteit							
Aspecten	Bovengrondse variant (3)	Ondergronds				Huidige situatie	Toelichting
		variant 1	variant 2	variant 3	variant 4		
Groen in dorps hart	Een groot deel van het bestaande groen verdwijnt door de aanleg van de ovotonde en de fiets/voet-tunnel, in het dorps hart is beperkt ruimte voor nieuw groen (alleen in de brede middenbermen).	Het bestaande groen verdwijnt door de aanleg van de onderdoorgang, maar in het nieuwe dorps hart is volop ruimte voor nieuw groen.	Het bestaande groen verdwijnt door de aanleg van de onderdoorgang, maar in het nieuwe dorps hart is volop ruimte voor nieuw groen.	Het bestaande groen verdwijnt door de aanleg van de onderdoorgang, maar in het nieuwe dorps hart is volop ruimte voor nieuw groen.	Het bestaande groen verdwijnt door de aanleg van de onderdoorgang, maar in het nieuwe dorps hart is volop ruimte voor nieuw groen.	Veel groen ter 'begeleiding' van de weg.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beoordeeld is in welke mate de maatregelen kunnen worden ingepast met behoud van groen in het dorps hart.</li> <li>Bronnen: Expert judgement Bosch Slabbers, Provincie Noord-Holland en Gemeente Waterland + rapportage "BKP Onderdoorgang Broek in Waterland", Bosch Slabbers, sept. 20017</li> </ul>
Groen aan flanken dorp	Het bestaande groen blijft behouden.	Het bestaande groen verdwijnt, maar er is ruimte voor nieuw groen.	Het bestaande groen verdwijnt, en er is beperkt ruimte voor nieuw groen.	Het bestaande groen verdwijnt, en er is beperkt ruimte voor nieuw groen.	Het bestaande groen verdwijnt, en er is nauwelijks ruimte voor nieuw groen.	Veel groen ter 'begeleiding' van de weg.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beoordeeld is in welke mate de maatregelen kunnen worden ingepast met behoud van groen in de flanken van het dorp.</li> <li>Vanuit ruimtelijke kwaliteit is de keuze voor een kanteldijk of een coupure niet relevant. Reeds in de bestaande situatie wordt het zicht op de ringdijk enigszins verstoord. Bij geen van de varianten wordt de verstoring significant groter.</li> <li>Bronnen: Expert judgement Bosch Slabbers, Provincie Noord-Holland en Gemeente Waterland + rapportage "BKP Onderdoorgang Broek in Waterland", Bosch Slabbers, sept. 20017</li> </ul>
Broekervaart	De Broekervaart blijft ongewijzigd. De vaart heeft grotendeels groene oevers en is een watergang op volle breedte.	De Broekervaart verschuift ca. 5 meter, maar wordt niet versmald.  De groene oevers verdwijnen aan de noordzijde ter hoogte van de Eilandweg.  [ ] wel/niet ruimte over voor groenbakken in Broekervaart (nav reactie Tauw over maatvoering)?	De Broekervaart verschuift ca. 12 meter en wordt met 7 meter versmald.  De groene oevers verdwijnen aan weerszijden ter hoogte van de Eilandweg.  [ ] wel/niet ruimte over voor groenbakken in Broekervaart (nav reactie Tauw over maatvoering)?	De Broekervaart verschuift ca. 12 meter en wordt met 7 meter versmald.  De groene oevers verdwijnen aan weerszijden ter hoogte van de Eilandweg.  [ ] wel/niet ruimte over voor groenbakken in Broekervaart (nav reactie Tauw over maatvoering)?	De Broekervaart verschuift ca. 12,5 meter en wordt met 7,5 meter versmald.  De groene oevers verdwijnen aan weerszijden ter hoogte van de Eilandweg.  [ ] wel/niet ruimte over voor groenbakken in Broekervaart (nav reactie Tauw over maatvoering)?	De Broekervaart heeft grotendeels groene oevers en is een watergang op volle breedte.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beoordeeld is in welke mate de maatregelen kunnen worden ingepast met behoud van de Broekervaart (groene oevers, ligging en breedte).</li> <li>Bronnen: Expert judgement Bosch Slabbers, Provincie Noord-Holland en Gemeente Waterland + rapportage "BKP Onderdoorgang Broek in Waterland", Bosch Slabbers, sept. 20017</li> </ul>


Verbinding dorpsheften	<p>De infrastructuurbundel op maaiveld doorsnijdt het dorp. Ook visueel vormen de asfaltweg, fiets-voettunnel en bus-haltes een barrière.</p> <p>De fysieke verbinding tussen de dorpsheften wordt vergroot door de komst van een extra fiets-voettunnel, de bestaande fiets-voet-tunnel wordt verbeterd. Gevoel van sociale (on)veiligheid kan voor sommigen een belemmering blijven hiervan gebruik te maken.</p> <p>De fiets- en wandelroute vanuit Amsterdam (via Broekerveer) loopt in het dorp deels ondergronds via de nieuwe fiets-voettunnel.</p>	<p>De verdiepte ligging van de N247 maakt het dorp één, doordat de bovengrondse herinrichting (m.n. het dorpsplein) onderdeel wordt van de dorpsstructuur.</p> <p>Visueel lopen de logische loop- en zichtlijnen door.</p> <p>De fysieke verbinding tussen de dorpsheften wordt vergroot door de extra fietsoversteek naast de nieuwe rotonde.</p> <p>De fiets- en wandelroute vanuit Amsterdam (via Broekerveer) loopt in het dorp bovengronds.</p>	<p>De verdiepte ligging van de N247 maakt het dorp één, doordat de bovengrondse herinrichting (m.n. het dorpsplein) onderdeel wordt van de dorpsstructuur.</p> <p>Visueel lopen de logische loop- en zichtlijnen door.</p> <p>De fysieke verbinding tussen de dorpsheften wordt vergroot door de extra fietsoversteek naast de nieuwe rotonde.</p> <p>De fiets- en wandelroute vanuit Amsterdam (via Broekerveer) loopt in het dorp bovengronds.</p>	<p>De verdiepte ligging van de N247 maakt het dorp één, doordat de bovengrondse herinrichting (m.n. het dorpsplein) onderdeel wordt van de dorpsstructuur.</p> <p>Visueel lopen de logische loop- en zichtlijnen door.</p> <p>De fysieke verbinding tussen de dorpsheften wordt vergroot door de extra fietsoversteek naast de nieuwe rotonde.</p> <p>De fiets- en wandelroute vanuit Amsterdam (via Broekerveer) loopt in het dorp bovengronds.</p>	<p>De verdiepte ligging van de N247 maakt het dorp één, doordat de bovengrondse herinrichting (m.n. het dorpsplein) onderdeel wordt van de dorpsstructuur.</p> <p>Visueel lopen de logische loop- en zichtlijnen door.</p> <p>De fysieke verbinding tussen de dorpsheften wordt vergroot door de extra fietsoversteek naast de nieuwe rotonde.</p> <p>De fiets- en wandelroute vanuit Amsterdam (via Broekerveer) loopt in het dorp bovengronds.</p>	<p>De infrastructuurbundel op maaiveld doorsnijdt het dorp. Ook visueel vormen de asfaltweg, fiets-voettunnel en bus-haltes een barrière.</p> <p>De bestaande fiets-voet-tunnel is slecht bruikbaar en geeft niet een gevoel van verbinding.</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Beoordeeld is in welke mate Broek Noord en Broek Zuid bij de verschillende varianten in de beleving één worden. Volledigheidshalve is ook gekeken of er sprake wordt van extra (verkeers)verbindingen tussen beide helften van het dorp.</li><li>• Bronnen: Expert judgement Bosch Slabbers, Provincie Noord-Holland, Gemeente Waterland en Tauw + rapportage "BKP Onderdoorgang Broek in Waterland", Bosch Slabbers, sept. 20017</li></ul>	
Cultuurhistorie	<p>De doorgaande provinciale weg met bijbehorende voorzieningen sluit niet aan op het karakter van het beschermd dorpsgezicht (een fijnmazig netwerk van dorpsstructuren en bijbehorende groenstructuren).</p> <p>De historische gebouwen [ ] en brugwachtershuisje kunnen behouden blijven.</p> <p>Datzelfde geldt voor de voormalige trambaan.</p>	<p>De nieuwe bovengrondse situatie (dorpsplein) kan beter worden aangesloten op het karakter van het beschermd dorpsgezicht (een fijnmazig netwerk van dorpsstructuren en bijbehorende groenstructuren). Het op-nieuw één maken van het dorp past bij het historisch beeld.</p> <p>Het monument aan de [ ] niet behouden blijven. Het brugwachtershuisje blijft behouden.</p> <p>De beperkte verschuiving van de Broekerveer werkt beperkt door in de ligging van de voormalige trambaan.</p>	<p>De nieuwe bovengrondse situatie (dorpsplein) kan beter worden aangesloten op het karakter van het beschermd dorpsgezicht (een fijnmazig netwerk van dorpsstructuren en bijbehorende groenstructuren). Het op-nieuw één maken van het dorp past bij het historisch beeld.</p> <p>Het monument aan de [ ] kan niet behouden blijven. Het brugwachtershuisje blijft behouden.</p> <p>Door de forse verschuiving van de Broekerveer vervalt een deel van de voormalige trambaan, deze wordt vervangen door een 'vlonder' constructie.</p>	<p>De nieuwe bovengrondse situatie (dorpsplein) kan beter worden aangesloten op het karakter van het beschermd dorpsgezicht (een fijnmazig netwerk van dorpsstructuren en bijbehorende groenstructuren). Het op-nieuw één maken van het dorp past bij het historisch beeld.</p> <p>Het monument aan de [ ] kan niet behouden blijven. Het brugwachtershuisje blijft behouden.</p> <p>Door de forse verschuiving van de Broekerveer vervalt een deel van de voormalige trambaan, deze wordt vervangen door een 'vlonder' constructie.</p>	<p>De nieuwe bovengrondse situatie (dorpsplein) kan beter worden aangesloten op het karakter van het beschermd dorpsgezicht (een fijnmazig netwerk van dorpsstructuren en bijbehorende groenstructuren). Het op-nieuw één maken van het dorp past bij het historisch beeld.</p> <p>Het monument aan de [ ] kan niet behouden blijven. Het brugwachtershuisje blijft behouden.</p> <p>Door de forse verschuiving van de Broekerveer vervalt een deel van de voormalige trambaan, deze wordt vervangen door een 'vlonder' constructie.</p>	<p>De nieuwe bovengrondse situatie (dorpsplein) kan beter worden aangesloten op het karakter van het beschermd dorpsgezicht (een fijnmazig netwerk van dorpsstructuren en bijbehorende groenstructuren). Het op-nieuw één maken van het dorp past bij het historisch beeld.</p> <p>Het monument aan de [ ] kan niet behouden blijven. Het brugwachtershuisje blijft behouden.</p> <p>Door de forse verschuiving van de Broekerveer vervalt een deel van de voormalige trambaan, deze wordt vervangen door een 'vlonder' constructie.</p>	<p>De doorgaande provinciale weg met bijbehorende voorzieningen sluit niet aan op het karakter van het beschermd dorpsgezicht (een fijnmazig netwerk van dorpsstructuren en bijbehorende groenstructuren).</p> <p>Geen veranderingen t.a.v. historische gebouwen en voormalige trambaan.</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Een deel van Broek in Waterland is aangewezen als 'beschermd dorpsgezicht'. Hoewel de aanpassingen buiten dit beschermd dorpsgezicht vallen, is wel beoordeeld in welke mate de eindsituatie bij de verschillende varianten kwalitatief aansluit bij dit beschermd dorpsgezicht.</li><li>• Tevens is beoordeeld in welke mate de voormalige trambaan en de historische panden ( [ ] brugwachtershuisje) behouden blijven. Indien haalbaar (nog onzeker) is het de wens van o.a. de Dorpsraad om het pand van [ ] te herplaatsen op het dorpsplein.</li><li>• Bronnen: Expert judgement Bosch Slabbers, Provincie Noord-Holland, Gemeente Waterland en Tauw + rapportage "BKP Onderdoorgang Broek in Waterland", Bosch Slabbers, sept. 20017</li></ul>

Panden	<p>De drie panden aan [redacted] en de brandweerkazerne kunnen behouden blijven, wel komen ze meer tussen het verkeer te liggen.</p>	<p>De twee panden aan [redacted] kunnen niet behouden blijven. Het is nog onzeker of de brandweerkazerne behouden kan blijven.</p> <p>Situatie voor woningen aan Eilandweg (tussen Salonrijtuigstraat en Motorrijtuigstraat) wijzigt aanzienlijk door o.a. verschuiving Broekervaart en daardoor verplaatsing straat naar andere zijde woningen.</p>	<p>De drie panden aan [redacted] en de brandweerkazerne kunnen niet behouden blijven.</p> <p>Situatie voor woningen aan Eilandweg (tussen Salonrijtuigstraat en Motorrijtuigstraat) wijzigt aanzienlijk door o.a. verschuiving Broekervaart en daardoor verplaatsing straat naar andere zijde woningen.</p>	<p>De drie panden aan [redacted] en de brandweerkazerne kunnen niet behouden blijven.</p> <p>Situatie voor woningen aan Eilandweg (tussen Salonrijtuigstraat en Motorrijtuigstraat) wijzigt aanzienlijk door o.a. verschuiving Broekervaart en daardoor verplaatsing straat naar andere zijde woningen.</p>	<p>De drie panden aan [redacted] en de brandweerkazerne kunnen niet behouden blijven.</p> <p>Situatie voor woningen aan Eilandweg (tussen Salonrijtuigstraat en Motorrijtuigstraat) wijzigt aanzienlijk door o.a. verschuiving Broekervaart en daardoor verplaatsing straat naar andere zijde woningen.</p>	<p>Geen veranderingen t.a.v. bestaande panden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beoordeeld is of bestaande panden als gevolg van de inpassing al dan niet behouden kunnen blijven en wat eventuele andere grote consequenties voor bestaande panden er zijn.</li> <li>• Indien haalbaar (nog onzeker) is het de wens van o.a. de Dorpsraad om het pand van [redacted] te herplaatsen op het dorpsplein.</li> <li>• Bronnen: rapportage "Ontwerpnota onderdoorgang Broek in Waterland", Tauw, 8 sep. 2017 + tekeningen "Te verwerven gronden", Tauw, 6 sep. 2017</li> </ul>
--------	--	--	---	---	---	--	---

Bouwhinder							
Aspecten	Bovengrondse variant (3)	Ondergronds				Huidige situatie	Toelichting
		variant 1	variant 2	variant 3	variant 4		
Duur bouwhinder	Ca. 1 jaar	Ca. 3,25 tot 4,25 jaar	Ca. 4 tot 5,25 jaar	Ca. 3,5 tot 4,75 jaar	Ca. 4 tot 5,25 jaar	n.v.t.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Onder 'duur bouwhinder' wordt verstaan: de totale duur van de bouwwerkzaamheden, omdat gedurende deze periode altijd in meer of mindere mate sprake van hinder zal zijn.</li> <li>De grote marge in bouwtijd bij de onderdoorgangvarianten (3 tot 4 jaar) wordt veroorzaakt doordat nu nog niet bekend is hoeveel materieel en personeel de aannemer t.z.t. inzet (en hoeveel werk er dus gelijktijdig kan worden uitgevoerd).</li> <li>Daarnaast duren de varianten met kanteldijk ongeveer een half-jaar langer dan de andere varianten omdat de weg over een langere lengte gereconstrueerd wordt.</li> <li>Bronnen: rapportages "Onderdoorgang Broek in Waterland, faseringsplan", Tauw, 14 aug. 2017 + "Faseringsplan N247", Antea, 29 feb. 2016</li> </ul>
Hinder voor het wegverkeer	<p>Het verkeer kan via versmalde rijstroken langs de werkzaamheden rijden. In combinatie met de daarbij horende snelheidsverlaging en de aanwezigheid van bouwverkeer zal dit wel tot vertragingen leiden.</p> <p>Tijdens de vervanging van de hefbrug is een tijdelijke brug beschikbaar. Slechts ca. 3 dagen zal een volledige stremming nodig zijn. Aansluiting noodbrug op bestaande weg vergt kortdurende stremming (nachten/weekend: n.t.b.).</p> <p>Tijdens de werkzaamheden zal het regionale doorgaande verkeer zoveel mogelijk worden omgeleid via de N244/N235.</p>	<p>Werkzaamheden vinden naast de bestaande weg plaats. Toch zullen er enkele wegversmallingen nodig zijn, wat door de daarbij horende snelheidsverlaging en de aanwezigheid van bouwverkeer tot vertraging zal leiden.</p> <p>Tijdens de werkzaamheden aan de toerit aan de noordzijde van Broek zal het doorgaande (vracht)verkeer zoveel mogelijk omgeleid moeten worden via de N244/N235 (ca. 1 jaar). Het overige verkeer zal in deze periode over de parallelweg rijden.</p>	<p>Werkzaamheden vinden zoveel mogelijk naast de bestaande weg plaats. Echter door de brede constructie van de onderdoorgang zullen er in de dorpskern meerdere wegversmallingen nodig zijn, wat door de daarbij horende snelheidsverlaging en de aanwezigheid van bouwverkeer tot vertraging zal leiden.</p> <p>Tijdens de werkzaamheden aan de toerit aan de noordzijde van Broek zal het doorgaande (vracht)verkeer zoveel mogelijk omgeleid moeten worden via de N244/N235 (ca. 1 jaar). Het overige verkeer zal in deze periode over de parallelweg rijden die daarmee drukker wordt.</p>	<p>Werkzaamheden vinden zoveel mogelijk naast de bestaande weg plaats. Echter door de brede constructie van de onderdoorgang zullen er in de dorpskern meerdere wegversmallingen nodig zijn, wat door de daarbij horende snelheidsverlaging en de aanwezigheid van bouwverkeer tot vertraging zal leiden.</p> <p>Tijdens de werkzaamheden aan de toerit aan de noordzijde van Broek zal het doorgaande (vracht)verkeer zoveel mogelijk omgeleid moeten worden via de N244/N235 (ca. 1 jaar). Het overige verkeer zal in deze periode over de parallelweg rijden die daarmee drukker wordt.</p>	<p>Werkzaamheden vinden zoveel mogelijk naast de bestaande weg plaats. Echter door de brede constructie van de onderdoorgang zullen er in de dorpskern meerdere wegversmallingen nodig zijn, wat door de daarbij horende snelheidsverlaging en de aanwezigheid van bouwverkeer tot vertraging zal leiden.</p> <p>Tijdens de werkzaamheden aan de toerit aan de noordzijde van Broek zal het doorgaande (vracht)verkeer zoveel mogelijk omgeleid moeten worden via de N244/N235 (ca. 1 jaar). Het overige verkeer zal in deze periode over de parallelweg rijden die daarmee drukker wordt.</p>	n.v.t.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beoordeeld is in welke mate het wegverkeer hinder zal onderkennen van de bouwwerkzaamheden, als gevolg van stremmingen, snelheidsbeperkingen en/of omleidingen.</li> <li>Bij de onderdoorgang-varianten met kanteldijk geldt dat een tijdelijke weg moet worden aangelegd (ca. 1,5 jaar), omdat de kanteldijk in het wegprofiel van de huidige N247 komt te liggen.</li> <li>Bronnen: rapportages "Onderdoorgang Broek in Waterland, faseringsplan", Tauw, 14 aug. 2017 + "Faseringsplan N247", Antea, 29 feb. 2016</li> </ul>

Hinder voor het vaarwegverkeer	Tijdens vervanging van de hefbrug (ca. 1 jaar) is de Broekervaart gestremd wegens ligging van een tijdelijke brug.	Gedurende de hele bouwperiode zullen diverse stremmingen van de vaart nodig zijn, ook tijdens de zomerperiode.  De kruising bij de hefbrug is ca. 1 jaar volledig afgesloten, waarna nog een periode van 3 jaar volgt met diverse langdurige afsluitingen van de vaart (naar verwachting ca. 75% van de bouwtijd).	Gedurende de hele bouwperiode zullen diverse stremmingen van de vaart nodig zijn, ook tijdens de zomerperiode.  De kruising bij de hefbrug is ca. 1 jaar volledig afgesloten, waarna nog een periode van 3 jaar volgt met diverse langdurige afsluitingen van de vaart (naar verwachting ca. 75% van de bouwtijd).	Gedurende de hele bouwperiode zullen diverse stremmingen van de vaart nodig zijn, ook tijdens de zomerperiode.  De kruising bij de hefbrug is ca. 1 jaar volledig afgesloten, waarna nog een periode van 3 jaar volgt met diverse langdurige afsluitingen van de vaart (naar verwachting ca. 75% van de bouwtijd).	Gedurende de hele bouwperiode zullen diverse stremmingen van de vaart nodig zijn, ook tijdens de zomerperiode.  De kruising bij de hefbrug is ca. 1 jaar volledig afgesloten, waarna nog een periode van 3 jaar volgt met diverse langdurige afsluitingen van de vaart (naar verwachting ca. 75% van de bouwtijd).	n.v.t.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beoordeeld is in welke mate het vaarverkeer op de Broekervaart hinder zal ondervinden van de bouwwerkzaamheden, als gevolg van stremmingen en snelheidsbeperkingen.</li> <li>Voor de onderdoorgangvarianten worden de stremmingen veroorzaakt doordat de aannemer met pontons zal werken voor opslag of uitvoeren van werkzaamheden.</li> <li>Bronnen: rapportages "Onderdoorgang Broek in Waterland, faseringsplan", Tauw, 14 aug. 2017 + "Faseringsplan N247", Antea, 29 feb. 2016</li> </ul>
Aard en impact overige bouw-hinder	De overige bouw-hinder omvat met name trillingen van bouwverkeer, geluid en stof. Het onderheien van de nieuwe hefbrug kan nagenoeg trillingvrij worden uitgevoerd.	De overige bouw-hinder omvat met name trillingen van bouwverkeer, geluid en stof. De damwanden voor de onderdoorgang kunnen nagenoeg trillingvrij worden aangebracht.	De overige bouw-hinder omvat met name trillingen van bouwverkeer, geluid en stof. De damwanden voor de onderdoorgang kunnen nagenoeg trillingvrij worden aangebracht.  De bouw van met name het open deel aan de noordoostzijde van Broek is zeer merkbaar voor de omringende woningen omdat deze dichtbij liggen.  Omdat de parallelweg tijdens de bouw gebruikt wordt als ontsluitingsroute, kan men in de aanliggende woningen geluid en trillingsoverlast ervaren.	De overige bouw-hinder omvat met name trillingen van bouwverkeer, geluid en stof. De damwanden voor de onderdoorgang kunnen nagenoeg trillingvrij worden aangebracht.  De bouw van met name het open deel aan de noordoostzijde van Broek is zeer merkbaar voor de omringende woningen omdat deze dichtbij liggen.  Omdat de parallelweg tijdens de bouw gebruikt wordt als ontsluitingsroute, kan men in de aanliggende woningen geluid en trillingsoverlast ervaren.	De overige bouw-hinder omvat met name trillingen van bouwverkeer, geluid en stof. De damwanden voor de onderdoorgang kunnen nagenoeg trillingvrij worden aangebracht.  De bouw van met name het open deel aan de noordoostzijde van Broek is zeer merkbaar voor de omringende woningen omdat deze dichtbij liggen.  Omdat de parallelweg tijdens de bouw gebruikt wordt als ontsluitingsroute, kan men in de aanliggende woningen geluid en trillingsoverlast ervaren.	n.v.t.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beoordeeld is in welke mate en op welke wijze de directe omgeving overlast ondervindt van de bouwwerkzaamheden, anders dan (vaar)weghinder.</li> <li>Hierbij moet opgemerkt worden dat wegens de slappe ondergrond en op staal gefundeerde huizen trillingen als gevolg van bouwtransporten zeer merkbaar zullen zijn.</li> <li>Bronnen: rapportages "Onderdoorgang Broek in Waterland, faseringsplan", Tauw, 14 aug. 2017 + "Faseringsplan N247", Antea, 29 feb. 2016</li> </ul>



Kosten							
Aspecten	Bovengrondse variant (3)	Ondergronds				Huidige situatie	Toelichting
		variant 1	variant 2	variant 3	variant 4		
Investeringskosten	circa € 26 miljoen	circa € 67 miljoen	circa € 84 miljoen	circa € 91 miljoen	circa € 116 miljoen	n.v.t.	<ul style="list-style-type: none"><li>De investeringsramingen zijn allen bepaald voor het gehele traject tussen 't Schouw en Monnickendam.</li><li>Ze zijn opgesteld o.b.v. de SSK-systematiek (Standaard Systematiek Kostenramingen). Deze methode om investeringskosten in infrastructuurprojecten te ramen is ontworpen door de CROW en wordt door veel organisaties, waaronder de provincie Noord-Holland, gebruikt.</li><li>De investeringskosten omvatten bouwkosten, vastgoedkosten, engineeringkosten, overige kosten (kosten voor bijvoorbeeld leges, vergunningen, heffingen, buitendienststellingen, vervangend vervoer, precario, rentekosten, grondonderzoeken en het maken van bestemmingsplannen) en een % onvoorziene kosten (i.v.m. de schetsontwerpstatus van het ontwerp). Beheer- en onderhoudskosten zijn separaat begroot (zie hieronder).</li><li>Genoemde kosten zijn exclusief BTW, omdat de provincie de BTW van het Rijk terugkrijgt.</li><li>Bronnen (niet openbaar): rapportage "Kostenrapport planstudie onderdoorgang Broek in Waterland", Tauw, 8 sep. 2017  <a href="#">Bronvermelding begroting bovengrond</a></li></ul>
Beheer- en onderhoudskosten	gemiddeld € 350.000 per jaar	gemiddeld € 1,2 miljoen per jaar	gemiddeld € 1,3 miljoen per jaar	gemiddeld € 1,4 miljoen per jaar	gemiddeld € 1,7 miljoen per jaar	gemiddeld € 320.000 per jaar	<ul style="list-style-type: none"><li>De beheer- en onderhoudsramingen zijn allen bepaald voor het gehele traject tussen 't Schouw en Monnickendam.</li><li>Ze zijn opgesteld o.b.v. de LCC-systematiek (Life Cycle Costs). Deze methode om beheer- en onderhoudskosten te ramen is ontworpen door Rijkswaterstaat en wordt door veel organisaties gebruikt.</li><li>De raming omvat de kosten die optreden gedurende de hele levenscyclus van een project. Buiten de investeringskosten zijn immers ook toekomstige kosten voor beheer en onderhoud en vervanging van de infrastructuur van belang. Gerekend is met een levensduur van 100 jaar.</li><li>Genoemde kosten zijn exclusief BTW, omdat de provincie de BTW van het Rijk terugkrijgt.</li><li>Bronnen (niet openbaar): rapportage "Kostenrapport planstudie onderdoorgang Broek in Waterland", Tauw, 8 sep. 2017 + Expert judgement Provincie Noord-Holland voor bovengrondse variant</li></ul>

Risico's							
Aspecten	Bovengrondse variant (3)	Ondergronds				Huidige situatie	Toelichting
		variant 1	variant 2	variant 3	variant 4		
Vorbereidingsfase	Gebrek aan draagvlak voor deze variant, en daarmee continue procesverstoringen.	<p>Onzekerheid vergunning vanuit gemeente, wegens negatief advies hulpdiensten (dat meestal door overheden wordt overgenomen).</p> <p>Verandering wet- en regelgeving voor tunnels/onderdoorgangen, of afwijkende interpretatie Bouwbesluit door vergunningverlener, waardoor alsnog ontwerpaanpassingen nodig zijn.</p>	<p>Prognose zettingsgedrag voor voorbelasting kanteldijk valt tegen, waardoor maatregelen nodig zijn (meerkosten).</p> <p>Onzekerheid of doorstroomprofiel Broekervaart toereikend is, mogelijk technische oplossing nodig of andere afvoer richting gemaal.</p> <p>Onzekerheid of alternatieve locatie voor brandweer beschikbaar is waarmee zorgnorm gehaald wordt.</p> <p>Verandering wet- en regelgeving voor tunnels/onderdoorgangen, of afwijkende interpretatie Bouwbesluit door vergunningverlener, waardoor alsnog ontwerpaanpassingen nodig zijn.</p>	<p>Onzekerheid of doorstroomprofiel Broekervaart toereikend is, mogelijk technische oplossing nodig of andere afvoer richting gemaal.</p> <p>Onzekerheid of alternatieve locatie voor brandweer beschikbaar is waarmee zorgnorm gehaald wordt.</p> <p>Verandering wet- en regelgeving voor tunnels/onderdoorgangen, of afwijkende interpretatie Bouwbesluit door vergunningverlener, waardoor alsnog ontwerpaanpassingen nodig zijn.</p>	<p>Geen zekerheid over juridische haalbaarheid: variant is (als enige) MER-beoordelingsplichtig, mogelijk MER-procedure nodig waarvan uitkomsten nog onbekend zijn.</p> <p>Prognose zettingsgedrag voor voorbelasting kanteldijk valt tegen, waardoor maatregelen nodig zijn (meerkosten).</p> <p>Onzekerheid of doorstroomprofiel Broekervaart toereikend is, mogelijk technische oplossing nodig of andere afvoer richting gemaal.</p> <p>Onzekerheid of alternatieve locatie voor brandweer beschikbaar is waarmee zorgnorm gehaald wordt.</p> <p>Verandering wet- en regelgeving voor tunnels/onderdoorgangen, of afwijkende interpretatie Bouwbesluit door vergunningverlener, waardoor alsnog ontwerpaanpassingen nodig zijn.</p>	n.v.t.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hier zijn de grootste variantspecifieke risico's in het kader van de voorbereidingen benoemd. Risico's die voor alle varianten spelen zijn niet relevant voor de variantenvergelijking, maar terug te vinden in de ontwerpnota (zie bronnen).</li> <li>Eén risico heeft betrekking op de keuze voor een kanteldijk. Afhankelijk van de keuze voor een coupure of kanteldijk zijn dan die specifieke risico's bij de onderdoorgangvariant van toepassing.</li> <li>Bronnen: rapportage "Ontwerpnota onderdoorgang Broek in Waterland", Tauw, 8 sep. 2017 + Expert judgement Provincie Noord-Holland voor bovengrondse variant</li> </ul>
Bouwfase	Schade aan woningen of objecten tijdens uitvoering (relatief <u>klein</u> in-vloedsgebied).	Schade aan woningen of objecten tijdens uitvoering (relatief <u>groot</u> in-vloedsgebied).	Schade aan woningen of objecten tijdens uitvoering (relatief <u>groot</u> in-vloedsgebied).	Schade aan woningen of objecten tijdens uitvoering (relatief <u>groot</u> in-vloedsgebied).	Schade aan woningen of objecten tijdens uitvoering (relatief <u>groot</u> in-vloedsgebied).	n.v.t.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hier zijn de grootste variantspecifieke risico's tijdens de uitvoeringsfase benoemd. Risico's die voor alle varianten spelen zijn niet relevant voor de variantenvergelijking, maar terug te vinden in de ontwerpnota (zie bronnen).</li> <li>Bronnen: rapportage "Ontwerpnota onderdoorgang Broek in Waterland", Tauw, 8 sep. 2017 + Expert judgement Provincie Noord-Holland voor bovengrondse variant</li> </ul>

Gebruiksfas	Geen bijzonderheden.	<p>Storing in systemen coupure met afsluiting onderdoorgang als gevolg.</p> <p>Hinder en onveilige situaties door ontbreken van ruimte om sneeuw (bij hevige sneeuwval) in smalle onderdoorgang op te ruimen.</p> <p>Sluipverkeer bovengronds bij langzaam rijdend verkeer of filevorming in de onderdoorgang.</p>	<p>Sluipverkeer bovengronds bij langzaam rijdend verkeer of filevorming in de onderdoorgang.</p>	<p>Storing in systemen coupure met afsluiting onderdoorgang als gevolg.</p> <p>Sluipverkeer bovengronds bij langzaam rijdend verkeer of filevorming in de onderdoorgang.</p>	Geen bijzonderheden.	n.v.t.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hier zijn de grootste variantspecifieke risico's tijdens de gebruik- en beheerfase benoemd. Risico's die voor alle varianten spelen zijn niet relevant voor de variantenvergelijking, maar terug te vinden in de ontwerpnota (zie bronnen).</li> <li>• Eén risico heeft te maken met de mogelijke keuze voor een coupure: afhankelijk van de keuze voor een coupure of kanteldijk is dan dat specifieke risico bij de onderdoorgangvariant van toepassing.</li> <li>• Bronnen: rapportage "Ontwerpnota onderdoorgang Broek in Waterland", Tauw, 8 sep. 2017 + Expert judgement Provincie Noord-Holland voor bovengrondse variant</li> </ul>
-------------	----------------------	--	--	--	----------------------	--------	--

**Van:** [redacted] <[redacted]@gmail.com>  
**Verzonden:** donderdag 12 oktober 2017 12:40  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]; [redacted]@gmail.com; [redacted]@gmail.com; [redacted]@gmail.com; [redacted]; [redacted]  
**Onderwerp:** Re: Besluitvormingsproces

Dank [redacted] voor dit overzicht, nu wel beschikbaar. Groet [redacted]

Op 11 okt. 2017 om 16:59 heeft [redacted] <[redacted]@noord-holland.nl> het volgende geschreven:

Weet je het zeker? Ik heb het gecheckt maar als het goed is zie je het onderstaande overzicht:  
 <image001.png>

---

**Van:** [redacted] [mailto:[redacted]@gmail.com]  
**Verzonden:** dinsdag 10 oktober 2017 22:14  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]; [redacted]@gmail.com; [redacted]@gmail.com; [redacted]; [redacted]@gmail.com; [redacted]  
**Onderwerp:** Re: Besluitvormingsproces  
 Goedenavond [redacted] leuk zo'n volledig blanco bijlage. :-0 :-)

Op 10 okt. 2017 om 19:40 heeft [redacted] <[redacted]@noord-holland.nl> het volgende geschreven:

Beste dames en heren,  
 Ik heb de eerste voorgestelde planning afgelopen maandag met [redacted] besproken. Bijgevoegd is het proces dat het op dit moment lijkt te gaan worden. Ik hoop deze week nog definitief akkoord te krijgen. Ze heeft vandaag in GS hiervoor akkoord gevraagd, terugkoppeling volgt later.  
 Over de transparantie tijdens het ambtelijk proces voorafgaand aan besluitvorming in GS is nog discussie. Daarover praat ik jullie na de vakantie bij. Hierover vinden ook nog intern gesprekken plaats waarvan ik nu niet kan inschatten wat daar de uitkomst van zal zijn.  
 [redacted] kun jij dit in de presentatie verwerken? Denk dat het wel iets duidelijker kan worden vormgegeven.

**dhr.** [redacted]  
*Beleidsadviseur – Mobiliteit*

T (06) [redacted]  
 Houtplein 33 2012 DE Haarlem  
[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)  
[\[redacted\]@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)  
 <image001.jpg>

---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
 Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

<Proces BiW 10-10-2017.xlsx>

**Van:** [redacted] <[redacted]@APPM.nl>  
**Verzonden:** donderdag 12 oktober 2017 10:16  
**Aan:** [redacted]; [redacted]; [redacted]  
**CC:** [redacted]@gmail.com; [redacted]; [redacted]@gmail.com; [redacted]@gmail.com; [redacted]; [redacted]; [redacted]  
**Onderwerp:** RE: matrix  
**Bijlagen:** N247-200-C6-Vergelijkingsmatrix.docx; N247-commentaar review 3\_WERKVERSIE (002).XLSX

Goedemorgen allemaal!

Bijgaand ontvangen jullie de laatste versie van de matrix. Tevens heb ik het format commentaar bijgesloten, waarin is aangegeven wat met ik met de diverse reacties op de matrix heb gedaan. Voor de handigheid heb ik heb de excel gefilterd zodat jullie alleen de opmerkingen op de matrix zien, mocht je alvast de andere opmerkingen willen zien moet je het filter uitzetten.

Op een paar onderwerpen wacht ik nog op laatste input van [redacted] en Tauw (heb ik in de matrix ook aangegeven), maar om jullie niet langer te laten wachten bijgaand alvast de laatste versie van de matrix, zodat jullie er vast naar kunnen gaan kijken.

De komende week ben ik afwezig ivm vakantie, maar [redacted] zal in mijn afwezigheid de honneurs waarnemen. Willen jullie svp laten weten wat jullie ervan vinden?

Dank alvast en hartelijke groet,

[redacted]

PS: aan de overige stukken (ontwerpen/rapportages) wordt door Tauw nog de laatste hand gelegd

---

**Van:** [redacted] [mailto:[redacted].nl]  
**Verzonden:** woensdag 11 oktober 2017 09:24  
**Aan:** [redacted] <[redacted]@noord-holland.nl>; [redacted] <[redacted]@gmail.com>  
**CC:** [redacted] <[redacted]@ziggo.nl>; [redacted]@gmail.com; [redacted] <[redacted]@gmail.com>; [redacted]@gmail.com; [redacted]@gmail.com; [redacted] <[redacted]@Noord-Holland.nl>; [redacted] <[redacted]@APPM.nl>; [redacted] <[redacted]@noord-holland.nl>  
**Onderwerp:** matrix

Goedemorgen allen,

De herfstvakantie nadert en daarom wil ik vragen wanneer de matrix weer ter review langskomt. We hadden als DR behoorlijk veel suggesties met name over het eenduidig verwoorden van zaken. Omdat deze matrix erg belangrijk zal zijn in het vervolg moeten we het hier echt over eens zijn. Ik wil er daarom namens de DR voor pleiten dat we zo snel mogelijk de nieuwe versie ontvangen, zodat we voor de herfstvakantie nog suggesties kunnen doen. Het zou jammer zijn als dat op het laatste moment moet. Uiteindelijk gaat het om deze vergelijking straks.

Hartelijke groet en fijne dag

[redacted]



## N247 Broek in Waterland Vergelijkingsmatrix

Voor de passage van de N247 in het dorp Broek in Waterland zijn verschillende oplossingsvarianten uitgewerkt. In deze vergelijkingsmatrix zijn de (hoofd)kenmerken van de 5 varianten (1 bovengrondse en 4 ondergrondse) samengevat in beeld gebracht. Het huidige uitwerkingsniveau van de varianten is schetsontwerp. De kenmerken zijn beschreven aan de hand van door de betrokkenen gezamenlijk als relevant aangemerkte aspecten. Bij wijze van referentie zijn ook enkele aspecten van de huidige situatie benoemd. De aspecten zijn indien mogelijk kwantitatief uitgedrukt en anders in de vorm van objectief bepaalde kwalificaties of effecten.

Hoofdkenmerken							
Aspecten	Bovengrondse variant (3)	Ondergronds				Huidige situatie	Toelichting en bronnen (nog data def documenten opnemen)
		variant 1	variant 2	variant 3	variant 4		
Snelheidsregime provinciale weg	50 km/uur	50 km/uur	50 km/uur	80 km/uur	80 km/uur	50 km/uur	<ul style="list-style-type: none"> <li>Onder 'snelheidsregime' wordt verstaan: de maximum snelheid.</li> <li>Deze varieert bij de onderdoorgang-varianten.</li> <li>Bronnen: rapportages "Ontwerpnota onderdoorgang Broek in Waterland", Tauw, 8 sep. 2017 + "Ontwerpnota N247 km 29.2 t/m 43.35", Antea, 8 apr. 2016</li> </ul>
Snelheidsregime dorpsplein	n.v.t.	30 km/uur	30 km/uur	30 km/uur	30 km/uur	n.v.t.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Onder 'snelheidsregime' wordt verstaan: de maximum snelheid.</li> <li>Bij de onderdoorgang-varianten wordt het lokale verkeer op/rond het dorpsplein afgewikkeld. Daar is sprake van een zgn. 'shared space' inrichting met 30 km/uur als maximum snelheid.</li> <li>Bron: rapportage "Ontwerpnota onderdoorgang Broek in Waterland", Tauw, 8 sep. 2017</li> </ul>
Aantal rijstroken	2x1	2x1	2x1	2x1	2x2	2x1	<ul style="list-style-type: none"> <li>Voor de bovengrondse situatie is in deze matrix alleen een variant met 2x1 rijstroken in beschouwing genomen. Een variant met meerdere rijstroken is in het verleden al afgefallen, omdat daarvoor fysiek onvoldoende ruimte beschikbaar is.</li> <li>Voor de onderdoorgang zijn zowel enkelstrookse als meerstrookse varianten uitgewerkt. Voor de meerstrookse variant is uitgegaan van een 2x2 oplossing, omdat deze qua ruimtebeslag en verkeersdoorstroming gunstiger bleek dan een 3x1 oplossing met wisselstrook. Hierbij is ervan uitgegaan dat het gehele traject tussen Monnickendam en 't Schouw (niet alleen de onderdoorgang) als 2x2 zal worden uitgevoerd.</li> <li>Bronnen: rapportages "Ontwerpnota onderdoorgang Broek in Waterland", Tauw, 8 sep. 2017 + "Ontwerp-nota N247 km 29.2 t/m 43.35", Antea, 8 apr. 2016</li> </ul>
Calamiteitenvoorziening	n.v.t.	zonder vluchtwegen	met vluchtwegen	met vluchtwegen	met vluchtwegen	n.v.t.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Onder 'calamiteitenvoorziening' wordt verstaan: een passeer- en behandelruimte naast de rijbaan in de onderdoorgang. Deze is gewenst door de nood- en hulpdiensten, zodat zij bij de uitoefening van hun werk niet gehinderd worden door ander verkeer in de onderdoorgang. Ontbreken van deze voorzieningen zal leiden tot een negatief advies hulpdiensten bij vergunningverlening: zie onder risico's.</li> <li>Omdat deze calamiteitenvoorziening de onderdoorgang breder maakt, is ter vergelijking ook één variant uitgewerkt zonder deze voorziening (onderdoorgang-variant 1).</li> <li>Bron: rapportage "Ontwerpnota onderdoorgang Broek in Waterland", Tauw, 8 sep. 2017</li> </ul>

Breedte onderdoorgang	n.v.t.	ca. 13,25 meter	ca. 18,80 meter	ca. 18,80 meter	ca. 22,30 meter	n.v.t.	<ul style="list-style-type: none"> <li>De breedte van de onderdoorgang wordt bepaald door: de aan- of afwezigheid van bovengenoemde calamiteitsvoorziening, de aan- of afwezigheid van fysieke scheiding van de rijrichtingen (deze ontbreken beide bij onderdoorgang-variant 1) en het aantal rijstroken.</li> <li>Bronnen: rapportage "Ontwerpnota onderdoorgang Broek in Waterland", Tauw, 8 sep. 2017 + tekeningen dwarsprofielen (4 stuks), Tauw, 1 sep. 2017</li> </ul>
Lengte gehele onderdoorgang	n.v.t.	ca. 639 meter	ca. 696 meter	ca. 867 meter	ca. 917 meter	n.v.t.	<ul style="list-style-type: none"> <li>De lengte van de onderdoorgang wordt bepaald door de maximum rijsnelheid. Hoe hoger de rijsnelheid, hoe minder steil de helling mag zijn (i.v.m. onder andere zicht), en hoe langer dus de onderdoorgang.</li> <li>Bronnen: rapportage "Ontwerpnota onderdoorgang Broek in Waterland", Tauw, 8 sep. 2017 + tekeningen langsdoorsnede (4 stuks), Tauw, 1 sep. 2017</li> </ul>
Lengte gesloten deel onderdoorgang	n.v.t.	ca. 200 meter	ca. 200 meter	ca. 200 meter	ca. 200 meter	n.v.t.	<ul style="list-style-type: none"> <li>De onderdoorgang bestaat uit open delen (uit veiligheids- en vandalisme-oogpunt wel afgeschermd) en een gesloten deel. De lengte van het gesloten deel is bij alle varianten gelijk.</li> <li>Bron: rapportage "Ontwerpnota onderdoorgang Broek in Waterland", Tauw, 8 sep. 2017</li> </ul>
Waterkering	bestaande dijk	coupure	kanteldijk	coupure	kanteldijk	bestaande dijk	<ul style="list-style-type: none"> <li>Omdat de onderdoorgang de bestaande dijk (Broekermeerdijk) doorsnijdt, is een alternatieve waterkering nodig. Hiervoor zijn twee mogelijkheden: het aanbrengen van een kanteldijk (dijk-verplaatsing tot aan de in/uitgang van de onderdoorgang aan de zuidwest-zijde) of een coupure (mechanisch aangestuurde schuif in de onderdoorgang).</li> <li>Een coupure heeft nadrukkelijk niet de voorkeur van het waterschap, maar is wel vergunbaar, mits t.z.t. ook veiligheid van bijvoorbeeld openen en sluiten kan worden aangetoond. Daarom zijn volledigheidshalve ook varianten met een coupure uitgewerkt, omdat deze minder ruimte vraagt dan een kanteldijk.</li> <li>Zowel de kanteldijk als de coupure kunnen desgewenst bij alle onderdoorgang-varianten worden toegepast.</li> <li>Bronnen: rapportage "Ontwerpnota onderdoorgang Broek in Waterland", Tauw, 8 sep. 2017 + situatietekeningen (4 stuks), Tauw, 1 sep. 2017</li> </ul>



Bereikbaarheid							
Aspecten	Bovengrondse variant (3)	Ondergronds				Huidige situatie	Toelichting
		variant 1	variant 2	variant 3	variant 4		
Doorstroming doorgaand auto-verkeer tussen Edam en Amsterdam	<p>In 2020: 21-25 min. ochtendspits 16-20 min. avondspsits</p> <p>In 2030: 31-35 min. ochtendspits 26-30 min. avondspsits</p>	<p>In 2020: 16-20 min. ochtendspits 11-15 min. avondspsits</p> <p>In 2030: 16-20 min. ochtendspits 16-20 min. avondspsits</p>	<p>In 2020: 16-20 min. ochtendspits 11-15 min. avondspsits</p> <p>In 2030: 16-20 min. ochtendspits 16-20 min. avondspsits</p>	<p>In 2020: 16-20 min. ochtendspits 11-15 min. avondspsits</p> <p>In 2030: 16-20 min. ochtendspits 16-20 min. avondspsits</p>	<p>In 2020: 16-20 min. ochtendspits 11-15 min. avondspsits</p> <p>In 2030: 16-20 min. ochtendspits 11-15 min. avondspsits</p>	<p>In 2020: 26-30 min. ochtendspits 26-30 min. avondspsits</p> <p>In 2030: zeer ernstige toename van de reistijd (blijkend uit vastlopen verkeers-model)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>De doorstroming is (indicatief) uitgerekend met het dynamisch verkeersmodel van Bereikbaarheid Waterland.</li> <li>Gekeken is naar de gemiddelde doorstroming tijdens de ochtend- en avondspsits (06:00-10:00 en 15:00-19:00 uur) op de N247 tussen Singelweg in Edam en de A10 bij Amsterdam, in de spitsrichting.</li> <li>De resultaten zijn berekend voor modeljaar 2020, tevens zijn drie varianten doorgerekend voor 2030 (uit plannings- en kostenoverwegingen niet alle vijf, aangezien de onderlinge verschillen in 2020 beperkt bleken).</li> <li>Bij de meerstrookse onderdoorgang-variant (variant 4) is ervan uitgegaan dat het gehele traject tussen Monnickendam en 't Schouw (niet alleen de onderdoorgang) als 2x2 zal worden uitgevoerd.</li> <li>Geconstateerd is dat bij de bovengrondse variant de reistijd in de ochtendspits in 2030 fors oploopt wegens file voor de oprit van/naar de A10. Het is raadzaam daar nieuwe doorstromingsmaatregelen te onderzoeken (zoals ongelijkvloerse opritten naar de A10 voor het linksafslaande verkeer).</li> <li>Bron: rapportage "Bereikbaarheid Waterland, resultaten doorrekenen varianten onderdoorgang Broek in Waterland", RHDHV, 12 juli 2017</li> </ul>
Doorstroming doorgaand auto-verkeer tussen Purmerend en Amsterdam	<p>In 2020: 31-35 min. ochtendspits 11-15 min. avondspsits</p> <p>In 2030: 46-50 min. ochtendspits 11-15 min. avondspsits</p> <p>zoals besproken heb ik expert judgement voor 2020 verwerkt, maar wat zeggen voor 2030 (want cijfers model kloppen niet)? Als ik afa op de verschillen tussen 2020 en 2030 op N247 (regel hierboven) zou ik denken: bovengrondse variant 10 minuten langer dan in 2020, ondergrondse varianten gelijk aan 2020. Klopt die redenatie?</p>	<p>In 2020: 36-40 min. ochtendspits 11-15 min. avondspsits</p> <p>In 2030: 41-45 min. ochtendspits 11-15 min. avondspsits</p> <p>zie opm. bovengronds</p>	<p>In 2020: 36-40 min. ochtendspits 11-15 min. avondspsits</p> <p>In 2030: 41-45 min. ochtendspits 11-15 min. avondspsits</p> <p>zie opm. bovengronds</p>	<p>In 2020: 36-40 min. ochtendspits 11-15 min. avondspsits</p> <p>In 2030: 41-45 min. ochtendspits 11-15 min. avondspsits</p> <p>zie opm. bovengronds</p>	<p>In 2020: 36-40 min. ochtendspits 11-15 min. avondspsits</p> <p>In 2030: 46-50 min. ochtendspits 11-15 min. avondspsits</p> <p>zie opm. bovengronds</p>	<p>In 2020: 31-35 min. ochtendspits 16-20 min. avondspsits</p> <p>In 2030: zeer ernstige toename van de reistijd (blijkend uit vastlopen verkeers-model)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>De doorstroming is (indicatief) uitgerekend met het dynamisch verkeersmodel van Bereikbaarheid Waterland.</li> <li>Gekeken is naar de gemiddelde doorstroming tijdens de ochtend- en avondspsits (06:00-10:00 en 15:00-19:00 uur) op de N235 tussen de Gorslaan in Purmerend en de A10 bij Amsterdam, in de spitsrichting.</li> <li>De resultaten zijn berekend voor modeljaar 2020, tevens zijn drie varianten doorgerekend voor 2030 (uit plannings- en kostenoverwegingen niet alle vijf, aangezien de onderlinge verschillen in 2020 beperkt bleken).</li> <li>Bij de meerstrookse onderdoorgang-variant (variant 4) is ervan uitgegaan dat het gehele traject tussen Monnickendam en 't Schouw (niet alleen de onderdoorgang) als 2x2 zal worden uitgevoerd.</li> <li>Geconstateerd is dat bij alle varianten de doorstroming op de N235 tijdens de ochtendspits reeds in 2020 significant afneemt als gevolg van de vlottere 'aanvoer' van het verkeer vanaf de N247. De exacte reistijden bleken echter niet correct wegens een fout in het model tussen Purmerend en IJpendam. Experts van de provincie hebben om die reden een inschatting gemaakt van de reistijden tijdens de ochtendspits, uitgaande van nieuwe afstemming van de verkeerslichten.</li> <li>Bronnen: rapportage "Bereikbaarheid Waterland, resultaten doorrekenen varianten onderdoorgang Broek in Waterland", RHDHV, 12 juli 2017 + Expert judgement Provincie Noord-Holland.</li> </ul>

Doorstroming en haltering bus- sen tussen Edam en Amsterdam	Alle bussen halteren in Broek in Waterland.  In 2020 en 2030: 16-20 min. ochtendspits 16-20 min. avondspits	Uitgangspunt is dat er minder bussen in Broek in Waterland halteren: tijdens de spits 8 bussen per uur per richting, bui- ten de spits 4 per uur per richting. De overige bussen gaan via de on- derdoorgang rijden.  In 2020 en 2030: 16-20 min. ochtendspits 16-20 min. avondspits	Uitgangspunt is dat er minder bussen in Broek in Waterland halteren: tijdens de spits 8 bussen per uur per richting, bui- ten de spits 4 per uur per richting. De overige bussen gaan via de on- derdoorgang rijden.  In 2020 en 2030: 16-20 min. ochtendspits 16-20 min. avondspits	Uitgangspunt is dat er minder bussen in Broek in Waterland halteren: tijdens de spits 8 bussen per uur per richting, bui- ten de spits 4 per uur per richting. De overige bussen gaan via de on- derdoorgang rijden.  In 2020 en 2030: 16-20 min. ochtendspits 16-20 min. avondspits	Uitgangspunt is dat er minder bussen in Broek in Waterland halteren: tijdens de spits 8 bussen per uur per richting, bui- ten de spits 4 per uur per richting. De overige bussen gaan via de on- derdoorgang rijden.  In 2020 en 2030: 16-20 min. ochtendspits 16-20 min. avondspits	Alle bussen halteren in Broek in Waterland.  In 2020 en 2030: 16-20 min. ochtendspits 16-20 min. avondspits	<ul style="list-style-type: none"> <li>De doorstroming voor de bussen is anders dan voor het overige verkeer, omdat de bussen gebruik maken van een busbaan. Daarom zijn met het dynamisch verkeersmodel van Bereikbaarheid Waterland aparte berekeningen gemaakt voor het openbaar vervoer.</li> <li>In de huidige situatie rijden er zeer veel bussen door Broek in Waterland. Bij de bovengrondse variant blijft dit ongewijzigd. Omdat echter het grote aantal bussen negatieve invloed zou hebben op het beoogde verblijfsklimaat op het dorpsplein (aanleiding voor de onderdoorgang-studie), is ervan uitgegaan dat een deel van de bussen via de onderdoorgang zal gaan rijden. Het uitgangspunt qua aantal bussen dat bovengronds blijft rijden is in overleg met de belanghebbenden tot stand gekomen. De bushaltes Broek in Waterland komen op het dorpsplein.</li> <li>De rijtijdwinst van de bussen die via de onderdoorgang rijden compenseert het rijtijdverlies dat de bussen bovengronds oplopen t.o.v. de huidige situatie (volgens het model gemiddeld 1 minuut <b>check reactie</b> beide rijtijden vallen daarmee binnen dezelfde marge: vandaar dat in de matrix hierin geen onderscheid is gemaakt).</li> <li>Bronnen: rapportage "Bereikbaarheid Waterland, resultaten doorrekenen varianten onderdoorgang Broek in Waterland", RHDHV, 12 juli 2017</li> </ul>
Doorstroming bussen tussen Purmerend en Amster- dam	In 2020 en 2030: 16-20 min. ochtendspits 16-20 min. avondspits	In 2020 en 2030: 16-20 min. ochtendspits 16-20 min. avondspits	In 2020 en 2030: 16-20 min. ochtendspits 16-20 min. avondspits	In 2020 en 2030: 16-20 min. ochtendspits 16-20 min. avondspits	In 2020 en 2030: 16-20 min. ochtendspits 16-20 min. avondspits	In 2020 en 2030: 16-20 min. ochtendspits 16-20 min. avondspits	<ul style="list-style-type: none"> <li>De doorstroming voor de bussen is anders dan voor het overige verkeer, omdat de bussen gebruik maken van een busbaan. Daarom zijn met het dynamisch verkeersmodel van Bereikbaarheid Waterland aparte berekeningen gemaakt voor het openbaar vervoer.</li> <li>Bronnen: rapportage "Bereikbaarheid Waterland, resultaten doorrekenen varianten onderdoorgang Broek in Waterland", RHDHV, 12 juli 2017</li> </ul>
Lokale bereikbaarheid Broek in Waterland (Eilandweg, Broeker- meerdijk, Parallelweg)	Door de aanpassing van de kruising met de Ei- landweg en de aanleg van ovotondes op de kruisingen met de Broe- kermeerdijk en Parallel- weg zal het in- en uit- voegen van/naar de N247 buiten de dorps- kern in de spits sneller gaan.	Door de scheiding van het doorgaande verkeer (via de onderdoorgang) en het lokale verkeer (bovengronds) verbetert de lokale bereikbaarheid aanzienlijk door de af- name van verkeer in het dorp.  In- en uitvoegen op de N247 zal sneller gaan door de toepassing van in- en uitvoegstroken buiten de dorpskern: ho- gere snelheid dus mak- kelijker invoegen in ove- rig verkeer.	Door de scheiding van het doorgaande verkeer (via de onderdoorgang) en het lokale verkeer (bovengronds) verbetert de lokale bereikbaarheid aanzienlijk door de af- name van verkeer in het dorp.  In- en uitvoegen op de N247 zal sneller gaan door de toepassing van in- en uitvoegstroken buiten de dorpskern: ho- gere snelheid dus mak- kelijker invoegen in ove- rig verkeer.	Door de scheiding van het doorgaande verkeer (via de onderdoorgang) en het lokale verkeer (bovengronds) verbetert de lokale bereikbaarheid aanzienlijk door de af- name van verkeer in het dorp.  In- en uitvoegen op de N247 zal sneller gaan door de toepassing van in- en uitvoegstroken buiten de dorpskern: ho- gere snelheid dus mak- kelijker invoegen in ove- rig verkeer.	Door de scheiding van het doorgaande verkeer (via de onderdoorgang) en het lokale verkeer (bovengronds) verbetert de lokale bereikbaarheid aanzienlijk door de af- name van verkeer in het dorp.  In- en uitvoegen op de N247 zal sneller gaan door de toepassing van in- en uitvoegstroken buiten de dorpskern: ho- gere snelheid dus mak- kelijker invoegen in ove- rig verkeer.	Met de bestaande ver- keerssituatie zou het nog langer gaan duren om de N247 op of af te rijden. Dit geldt vooral voor verkeer van/naar de Broekermeerdijk en de Parallelweg, omdat linksafslaand verkeer twee (groeierende) ver- keersstromen moet krui- sen. Van/naar de Eiland- weg speelt dit minder doordat hier verkeers- lichten aanwezig zijn.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Om de lokale bereikbaarheid te beoordelen, is ingeschat hoe- veel moeite het in 2030 zal kosten om bij de verschillende vari- anten (en in een situatie zonder maatregelen) vanuit Broek in Waterland op de N247 te komen, en vice versa. Want hoe druk- ker het is, hoe langer het in- of uitvoegen zal duren en hoe min- der dus de bereikbaarheid.</li> <li>Bronnen: rapportage "Bereikbaarheid Waterland, resultaten doorrekenen varianten onderdoorgang Broek in Waterland", RHDHV, 12 juli 2017 + Expert judgement Tauw, Provincie Noord- Holland en Gemeente Waterland.</li> </ul>

Beschikbaarheid weg/onderdoorgang	Afsluitingen bij onderhoudswerkzaamheden en ongevallen, meestal alleen <u>gedeeltelijk</u> (versmalde rijstroken voor beide rijrichtingen). Volledige afsluiting zeer incidenteel en kortdurend.	Afsluitingen bij onderhoudswerkzaamheden, ieder ongeval en storingen aan tunneltechnische installaties, altijd van <u>gehele</u> onderdoorgang. Ter voorkoming van onveilige situaties a.g.v. ontbreken rijbaanscheiding.	Afsluitingen bij onderhoudswerkzaamheden, ongevallen en storingen aan tunneltechnische installaties, meestal alleen <u>in één rijrichting</u> (tegenrichting kan in gebruik blijven omdat fysieke rijbaanscheiding aanwezig is). Volledige afsluiting zeer incidenteel en kortdurend.	Afsluitingen bij onderhoudswerkzaamheden, ongevallen en storingen aan tunneltechnische installaties, meestal alleen <u>in één rijrichting</u> (tegenrichting kan in gebruik blijven omdat fysieke rijbaanscheiding aanwezig is). Volledige afsluiting zeer incidenteel en kortdurend.	Afsluitingen bij onderhoudswerkzaamheden, ongevallen en storingen aan tunneltechnische installaties. In principe geen volledige afsluitingen in beide richtingen: <u>één tunnelbuis</u> kan in gebruik blijven voor twee rijrichtingen.	Afsluitingen bij onderhoudswerkzaamheden en ongevallen, meestal alleen <u>gedeeltelijk</u> (versmalde rijstroken voor beide rijrichtingen). Volledige afsluiting zeer incidenteel en kortdurend.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Met beschikbaarheid wordt bedoeld hoe vaak de N247 in de nieuwe situatie geheel of gedeeltelijk afgesloten zal zijn als gevolg van onderhoudswerkzaamheden, ongevallen of storingen aan de tunneltechnische installaties, zoals camera's en slagbomen.</li> <li>In een dergelijke situatie zal (een deel van) het doorgaande verkeer omgeleid moeten worden via de N244/N235, hetgeen extra reistijd en een grote belasting op deze wegen met zich meebrengt.</li> <li>Het z.s.m. inzetten van de omleidingsroute is met name bij (al dan niet tijdelijke) afsluitingen van de onderdoorgang cruciaal, omdat het niet wenselijk is dat het doorgaande verkeer via het dorpsplein gaat rijden. Het dorpsplein is immers niet ingericht op deze grote verkeersaantallen, wat dus verkeersonveilige situaties, een verkeersinfarct en een leefbaarheidsprobleem zou opleveren.</li> <li>Bron: Expert judgement Tauw, Provincie Noord-Holland en Gemeente Waterland.</li> </ul>
Beschikbaarheid vaarweg	Geen veranderingen aan Broekervaart.	De Broekervaart wordt ter hoogte van de dorpskern met maximaal 5 meter verschoven, maar blijft even breed als in de huidige situatie. <b>Tauw:</b> ook hier combi parallelweg/uitvoeger M'dam? Blijft versmaling/vergraving Broekervaart dan actueel?	De Broekervaart wordt ter hoogte van de dorpskern met maximaal 7 meter versmald tot een minimale breedte van circa 9 meter. <b>Tauw:</b> ook hier combi parallelweg/uitvoeger M'dam? Blijft versmaling/vergraving Broekervaart dan actueel?  Doorvaart voor het recreatieve vaarverkeer t/m klasse DM12 blijft geborgd.	De Broekervaart wordt ter hoogte van de dorpskern met maximaal 7 meter versmald tot een minimale breedte van circa 9 meter. <b>Tauw:</b> ook hier combi parallelweg/uitvoeger M'dam? Blijft versmaling/vergraving Broekervaart dan actueel?  Doorvaart voor het recreatieve vaarverkeer t/m klasse DM12 blijft geborgd.	De Broekervaart wordt ter hoogte van de dorpskern met maximaal 7,5 meter versmald tot een minimale breedte van circa 8,5 meter. <b>Tauw:</b> hier zat combi parallelweg/uitvoeger M-dam al in toch? Dus tekst klopt nog?  Doorvaart voor het recreatieve vaarverkeer t/m klasse DM12 blijft geborgd.	Geen veranderingen aan Broekervaart.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Met beschikbaarheid wordt bedoeld of de vaarweg in de nieuwe situatie geheel of gedeeltelijk afgesloten zal zijn.</li> <li>Bron: Expert judgement Tauw en Provincie Noord-Holland.</li> </ul>

Verkeersveiligheid							
Aspecten	Bovengrondse variant (3)	Ondergronds				Huidige situatie	Toelichting
		variant 1	variant 2	variant 3	variant 4		
Weginrichting	De weginrichting is conform de richtlijnen. Snelheden worden gescheiden en kruispunten zijn voorzien van verkeerslichten of rotonde. Snelheid wordt geremd door uitbuigingen naar rotondes.	<p>De weginrichting is niet geheel conform de richtlijnen. Afwijkend is het gebruik van de benodigde in- en uitvoegstroken en de <b>haltekom</b> voor de bus.</p> <p><b>@Tauw: nog andere zaken nav shared space of combi parallelweg met uitvoeger? Is bus/agrarisch verkeer via shared-space concessie? lig iets over zeggen.</b></p> <p>De rijbaan in de onderdoorgang is ongehindert en relatief breed, waardoor de maximum snelheid van 50 km/uur niet kan worden afgedwongen.</p> <p>Het ontbreken van fysieke rijbaanscheiding in de onderdoorgang is i.v.m. risico op frontale botsingen niet conform eisen hulpdiensten. Hetzelfde geldt voor het ontbreken van passeer ruimte.</p>	<p>De weginrichting is niet geheel conform de richtlijnen. Afwijkend is het gebruik van de benodigde in- en uitvoegstroken en de <b>haltekom</b> voor de bus.</p> <p><b>zie opm var1</b></p> <p>De rijbaan in de onderdoorgang is ongehindert en relatief breed (in beleving extra breed door de naastgelegen passeerstrook), waardoor het lastig is de maximum snelheid van 50 km/uur af te dwingen. Handhaving is niet haalbaar gebleken.</p>	<p>De weginrichting is niet geheel conform de richtlijnen. Afwijkend is het gebruik van de benodigde in- en uitvoegstroken en de <b>haltekom</b> voor de bus.</p> <p><b>zie opm var1</b></p>	<p>De weginrichting is niet geheel conform de richtlijnen. Afwijkend is het gebruik van de benodigde in- en uitvoegstroken en de <b>haltekom</b> voor de bus.</p> <p><b>zie opm var1</b></p>	<p>De weginrichting is op vele punten niet conform de richtlijnen. Afwijkend zijn de kruisingen (vergen rotonde of verkeerslichten), de hefbrug (te smal) en de fiets-voettunnel (o.a. te steil).</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Beoordeeld is of het nodig was om concessies te doen aan de richtlijnen Duurzaam-Veilig voor de inrichting van wegen. Deze richtlijnen gaan uit van eenduidigheid en herkenbaarheid, waarmee bij weggebruikers het gewenste verkeersgedrag wordt gestimuleerd. Streven is dus de richtlijnen zoveel mogelijk te volgen. Wegens fysieke lokale omstandigheden is het in sommige gevallen echter niet altijd mogelijk.</li><li>• Frequente handhaving van de snelheid door politie of met camera's is niet haalbaar gebleken: de weginrichting moet zoveel mogelijk de gewenste rijsnelheid 'afdwingen'. Politie handhaaft sowieso niet in 30 km-gebieden.</li><li>• Opgemerkt moet worden dat onderdoorgang-variant 1 niet voldoet aan de eisen die de hulpdiensten stelt. De eisen van hulpdiensten zijn voor vergunningverleners (in dit geval de gemeente Waterland) doorgaans bepalend voor het al dan niet verlenen van de vergunning. Het is nog niet bekend of de gemeente bereid is af te wijken van de eisen van de hulpdiensten.</li><li>• Bron: Expert judgement Tauw, Provincie Noord-Holland en Gemeente Waterland.</li></ul>

Oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers	<p>Fietsers en voetgangers kruisen het verkeer op de N247 met een verbeterde fiets-voettunnel op de huidige locatie, en een nieuwe fiets-voettunnel ter hoogte van de Broekermeerdijk.</p> <p>De hellingen van de tunnel voldoen aan de richtlijnen, maar zitten wegens ruimtegebrek qua steilheid aan de bovengrens en kunnen daardoor lastig blijven voor m.n. ouderen.</p>	<p>Door de forse afname van het gemotoriseerd verkeer bovengronds verkleint de kans op ongevallen. Fietsers en voetgangers kruisen het overige verkeer en de bussen gelijkvloers: <b>de shared space inrichting is doorgaans zeer veilig doordat men alerter is dan in andere situaties. @Tauw: in hoeverre is (beperkte) landbouwverkeer bovengronds knelpunt?</b></p> <p>De uitvoegstrook uit Monnickendam is relatief lang waardoor mogelijk hard wordt gereden. <b>@Tauw: Geldt dat nog bij combi? Snelheidsremmers zijn niet mogelijk.</b></p>	<p>Door de forse afname van het gemotoriseerd verkeer bovengronds verkleint de kans op ongevallen. Fietsers en voetgangers kruisen het overige verkeer en de bussen gelijkvloers: de shared space inrichting is doorgaans zeer veilig doordat men alerter is dan in andere situaties. <b>@Tauw: in hoeverre is (beperkte) landbouwverkeer bovengronds knelpunt?</b></p> <p>De uitvoegstrook uit Monnickendam is relatief lang waardoor mogelijk hard wordt gereden. <b>@Tauw: Geldt dat nog bij combi? Snelheidsremmers zijn niet mogelijk.</b></p>	<p>Door de forse afname van het gemotoriseerd verkeer bovengronds verkleint de kans op ongevallen. Fietsers en voetgangers kruisen het overige verkeer en de bussen gelijkvloers: de shared space inrichting is doorgaans zeer veilig doordat men alerter is dan in andere situaties. <b>@Tauw: in hoeverre is (beperkte) landbouwverkeer bovengronds knelpunt?</b></p> <p>De uitvoegstrook uit Monnickendam is relatief lang waardoor mogelijk hard wordt gereden. <b>@Tauw: Geldt dat nog bij combi? Snelheidsremmers zijn niet mogelijk.</b></p>	<p>Door de forse afname van het gemotoriseerd verkeer bovengronds verkleint de kans op ongevallen. Fietsers en voetgangers kruisen het overige verkeer en de bussen gelijkvloers: de shared space inrichting is doorgaans zeer veilig doordat men alerter is dan in andere situaties. <b>@Tauw: in hoeverre is (beperkte) landbouwverkeer bovengronds knelpunt?</b></p> <p>De uitvoegstrook uit Monnickendam is relatief lang waardoor mogelijk hard wordt gereden. <b>@Tauw: Geldt dat nog bij combi? Snelheidsremmers zijn niet mogelijk.</b></p>	<p>Fietsers en voetgangers moeten gebruik maken van de bestaande fiets-voettunnel. Deze voldoet niet aan de richtlijnen (te smal, geen aparte ruimte voor fietsers en voetgangers, hellingen zijn te steil) en is oncomfortabel. Voor het grote aantal gebruikers is één oversteeklocatie bovendien te weinig. Dikwijls steken fietsers en voethangers daarom bovengronds de N247 over, wat zeer onveilig is.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beoordeeld is in welke mate en op welke wijze het langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) het autoverkeer veilig kan kruisen. Hoe minder kruisende bewegingen en hoe kleiner de snelheidsverschillen, hoe veiliger de situatie. <b>@Tauw: hoe liever formuleren? want bij shared space wel kruisende bewegingen.</b></li> <li>• Snelheidsremmers zijn niet mogelijk in verband met de aanwezigheid van bussen.</li> <li>• Bron: Expert judgement Tauw, Provincie Noord-Holland en Gemeente Waterland.</li> </ul> <p><b>check Tauw: veiligheidservaringen shared space in ontwerpnota? positief advies?</b></p>
Invoegen voor gemotoriseerd verkeer	<p>Veiligheid van het invoegen van het lokale verkeer naar de N247 verbetert door de aanleg van ovotondes: men hoeft geen twee stromen meer te kruisen en de snelheden zijn lager, waardoor men er makkelijker op komt. De invoegmogelijkheden vanaf de Eilandweg verbeteren door de optimalisatie van verkeerslichten, de aparte opstelstroken per rijrichting en toepassing van bypasses.</p>	<p>Veiligheid van het invoegen van het lokale verkeer naar de N247 verbetert doordat men a.g.v. de invoegstroken makkelijker kan invoegen in het overige verkeer (vergelijkbare snelheid en voldoende hiaten) en dus geen risico's hoeft te nemen.</p>	<p>Veiligheid van het invoegen van het lokale verkeer naar de N247 verbetert doordat men a.g.v. de invoegstroken makkelijker kan invoegen in het overige verkeer (vergelijkbare snelheid en voldoende hiaten) en dus geen risico's hoeft te nemen.</p>	<p>Veiligheid van het invoegen van het lokale verkeer naar de N247 verbetert doordat men a.g.v. de invoegstroken makkelijker kan invoegen in het overige verkeer (vergelijkbare snelheid en voldoende hiaten) en dus geen risico's hoeft te nemen.</p>	<p>Veiligheid van het invoegen van het lokale verkeer naar de N247 verbetert doordat men a.g.v. de invoegstroken makkelijker kan invoegen in het overige verkeer (vergelijkbare snelheid en voldoende hiaten) en dus geen risico's hoeft te nemen.</p>	<p>Wegens de drukte op de N247 is lastig voor het autoverkeer om vanaf de Broekermeerdijk en Parallelweg de N247 op te komen. Het verkeer neemt daarom soms risico's om er tussen te komen. In combinatie met de snelheidsverschillen levert dit onveilige situaties op.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beoordeeld is of het lokale verkeer op een veilige wijze kan invoegen in het autoverkeer op de N247. Hoe meer aaneengesloten de verkeersstroom is en hoe hoger de snelheidsverschillen, hoe moeizamer dat invoegen zal gaan met mogelijke veiligheidsrisico's als gevolg (omdat men "nog snel even ertussen" probeert te komen).</li> <li>• Bron: Expert judgement Tauw, Provincie Noord-Holland en Gemeente Waterland.</li> </ul>

Overzichtelijkheid en aantallen kruisingen	De overzichtelijkheid bij de kruisingen voor het autoverkeer is goed door het scheiden van de rijrichtingen en het aanbrengen van middeneilanden.	De overzichtelijkheid bij de in/uitvoegers voor het autoverkeer is goed door de kruisende aansluiting van de uitvoegers en de kleine hoek van de invoegers met de N247. De overzichtelijkheid bij de rotonde bij de Broekerveermeerdijk is goed door het scheiden van de rijrichtingen en het aanbrengen van middeneilanden.  <b>@Tauf:</b> svp beoordelen overzichtelijkheid shared space dorpsplein in beide varianten. O.a. parkmodel meer opstelruimte en overzicht voor fietsers en voetgangers?  Het aantal invoeglocaties/kruispunten (potentiële conflictpunten) is beperkt door de gescheiden afwikkeling van doorgaand en lokaal verkeer.	De overzichtelijkheid bij de in/uitvoegers voor het autoverkeer is goed door de kruisende aansluiting van de uitvoegers en de kleine hoek van de invoegers met de N247. De overzichtelijkheid bij de rotonde bij de Broekerveermeerdijk is goed door het scheiden van de rijrichtingen en het aanbrengen van middeneilanden.  <b>@Tauf:</b> svp beoordelen overzichtelijkheid shared space dorpsplein in beide varianten. O.a. parkmodel meer opstelruimte en overzicht voor fietsers en voetgangers?  Het aantal invoeglocaties/kruispunten (potentiële conflictpunten) is beperkt door de gescheiden afwikkeling van doorgaand en lokaal verkeer.	De overzichtelijkheid bij de in/uitvoegers voor het autoverkeer is goed door de kruisende aansluiting van de uitvoegers en de kleine hoek van de invoegers met de N247. De overzichtelijkheid bij de rotonde bij de Broekerveermeerdijk is goed door het scheiden van de rijrichtingen en het aanbrengen van middeneilanden.  <b>@Tauf:</b> svp beoordelen overzichtelijkheid shared space dorpsplein in beide varianten. O.a. parkmodel meer opstelruimte en overzicht voor fietsers en voetgangers?  Het aantal invoeglocaties/kruispunten (potentiële conflictpunten) is beperkt door de gescheiden afwikkeling van doorgaand en lokaal verkeer.	De overzichtelijkheid bij de in/uitvoegers voor het autoverkeer is goed door de kruisende aansluiting van de uitvoegers en de kleine hoek van de invoegers met de N247. De overzichtelijkheid bij de rotonde bij de Broekerveermeerdijk is goed door het scheiden van de rijrichtingen en het aanbrengen van middeneilanden.  <b>@Tauf:</b> svp beoordelen overzichtelijkheid shared space dorpsplein in beide varianten. O.a. parkmodel meer opstelruimte en overzicht voor fietsers en voetgangers?  Het aantal invoeglocaties/kruispunten (potentiële conflictpunten) is beperkt door de gescheiden afwikkeling van doorgaand en lokaal verkeer.	De kruisingen Broekerveermeerdijk en Parallelweg zijn beperkt overzichtelijk als gevolg van hoogteverschillen en het moeten doorkruisen van twee richtingen op de N247 voor linkafslaand verkeer. Bij het kruispunt Parallelweg ontnemen twee naast elkaar opgestelde voertuigen elkaars zicht.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beoordeeld is of verkeersdeelnemers voldoende zicht hebben op het overige verkeer wanneer zij ander verkeer moeten kruisen. Hoe overzichtelijker de situatie, hoe veiliger. Tevens is gekeken naar het aantal kruispunten/invoeglocaties, omdat elke locatie een potentieel conflict oplevert.</li> <li>Bron: Expert judgement Tauf, Provincie Noord-Holland en Gemeente Waterland.</li> </ul>
--	---	---	---	---	---	---	---

## Leefbaarheid/milieu

Aspecten	Bovengrondse variant (3)	Ondergronds				Huidige situatie	Toelichting
		variant 1	variant 2	variant 3	variant 4		
Verkeersgeluid	<p>Bij <b>XX</b> woningen neemt de geluidbelasting af, <b>wel/niet waarneembaar</b>. (input <input type="text"/>)</p> <p>Bij <b>XX</b> woningen neemt de geluidbelasting toe, echter niet waarneembaar en binnen de wettelijke normen. (input <input type="text"/>)</p>	<p>Bij <b>XX</b> woningen neemt de geluidbelasting af, <b>wel/niet waarneembaar</b>. (input <b>Tauw</b>)</p> <p>Bij <b>XX</b> woningen neemt de geluidbelasting toe, echter niet waarneembaar en binnen de wettelijke normen. (input <b>Tauw</b>)</p>	<p>Bij <b>XX</b> woningen neemt de geluidbelasting af, <b>wel/niet waarneembaar</b>. (input <b>Tauw</b>)</p> <p>Bij <b>XX</b> woningen neemt de geluidbelasting toe, echter niet waarneembaar en binnen de wettelijke normen. (input <b>Tauw</b>)</p>	<p>Bij <b>XX</b> woningen neemt de geluidbelasting af, <b>wel/niet waarneembaar</b>. (input <b>Tauw</b>)</p> <p>Bij <b>XX</b> woningen neemt de geluidbelasting toe, echter niet waarneembaar en binnen de wettelijke normen. (input <b>Tauw</b>)</p>	<p>Bij <b>XX</b> woningen neemt de geluidbelasting af, <b>wel/niet waarneembaar</b>. (input <b>Tauw</b>)</p> <p>Bij <b>XX</b> woningen neemt de geluidbelasting toe, echter niet waarneembaar en binnen de wettelijke normen. (input <b>Tauw</b>)</p>	<p>Zonder maatregelen zal de geluidbelasting in 2030 naar verwachting vergelijkbaar zijn met de huidige situatie, omdat de verkeersgroei gecompenseerd wordt door de stillere voertuigen en stillere asfaltsoorten.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aan de hand van een akoestisch rekenmodel is onderzocht wat de effecten van de varianten zijn op de geluidbelasting aan de gevels van de woningen. Uitgangspunt voor dit onderzoek waren de berekende verkeersintensiteiten in 2030. Bij het genoemde aantal woningen waar de belasting toe- of afneemt is gekeken naar de weg gerichte gevels op 1,5 meter hoogte.</li> <li>De toenames van de geluidbelasting (waar van toepassing) variëren van 0,35 dB(A) tot 0,94 dB(A); deze beperkte toenames zijn in de praktijk niet hoorbaar. De afnames van de geluidbelasting variëren van ////////////// en zijn daarmee <b>wel/niet</b> waarneembaar (input <input type="text"/> en <b>tauw</b>).</li> <li>Er wordt ruim voldaan aan de wettelijke normen. In het verleden is voor meerdere woningen een grenswaarde vastgesteld van 68 dB(A), wat boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB(A) ligt. Bij alle varianten blijft de geluidbelasting onder de grenswaarden. Volgens de Wet Geluidhinder mag de geluidbelasting bovendien niet met meer dan 1,5 dB(A) toenemen. Omdat de geluidbelastingen allen ruim binnen deze norm blijven zijn geen maatregelen nodig.</li> <li>Bronnen: rapportage "Akoestisch onderzoek, doorstroming (doorgaand) autoverkeer ochtendspits", Antea, 22 aug. 2016 + rapportage "Akoestisch onderzoek onderdoorgang N247 Broek in Waterland", Tauw, 31 aug. 2017</li> </ul>
Luchtkwaliteit	<p>Zowel voor stikstof-dioxide als fijn stof blijven de concentraties naar verwachting ruim onder de wettelijke grenswaarden.</p>	<p>Zowel voor stikstof-dioxide (NO2) als fijn stof (PM10) blijven de concentraties ruim onder de wettelijke grenswaarden.</p> <p><b>Tauw:</b> zijn de berekende waarden (voor 2030) specifiek te maken: afnames en toenames bij X-aantal woningen? (vgl-baar met geluid)?</p>	<p>Zowel voor stikstof-dioxide (NO2) als fijn stof (PM10) blijven de concentraties ruim onder de wettelijke grenswaarden.</p> <p><b>Tauw:</b> zijn de berekende waarden (voor 2030) specifiek te maken: afnames en toenames bij X-aantal woningen? (vgl-baar met geluid)?</p>	<p>Zowel voor stikstof-dioxide (NO2) als fijn stof (PM10) blijven de concentraties ruim onder de wettelijke grenswaarden.</p> <p><b>Tauw:</b> zijn de berekende waarden (voor 2030) specifiek te maken: afnames en toenames bij X-aantal woningen? (vgl-baar met geluid)?</p>	<p>Zowel voor stikstof-dioxide (NO2) als fijn stof (PM10) blijven de concentraties ruim onder de wettelijke grenswaarden.</p> <p><b>Tauw:</b> zijn de berekende waarden (voor 2030) specifiek te maken: afnames en toenames bij X-aantal woningen? (vgl-baar met geluid)?</p>	<p>Zowel voor stikstof-dioxide (NO2) als fijn stof (PM10) blijven de concentraties ruim onder de wettelijke grenswaarden.</p> <p><b>Tauw:</b> zijn de berekende waarden (voor 2030) specifiek te maken: afnames en toenames bij X-aantal woningen? (vgl-baar met geluid)?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aan de hand van een rekenmodel voor luchtkwaliteit is voor de onderdoorgang-varianten berekend wat de effecten zijn op de luchtkwaliteit. Uitgangspunt voor dit onderzoek waren de berekende verkeersintensiteiten in 2030.</li> <li>Conform de Wet Milieubeheer zijn de stoffen stikstofdioxide (NO2) en fijn stof (PM10) in beschouwing genomen. De grenswaarden bedragen voor beide stoffen 40 ug/m3 en mogen niet worden overschreden. Ultrafijnstof is niet beschouwd, o.a. omdat hiervoor geen wettelijke normen bestaan.</li> <li>Voor stikstofdioxide is voor de onderdoorgangvarianten een waarde berekend van 31,7 ug/m3, voor fijnstof van 20,13 ug/m3: de luchtkwaliteit blijft dus ruim binnen de wettelijke grenswaarden. Voor de situatie in 2030 zonder maatregelen is de concentratie lager: stikstofdioxide 24,7 ug/m3 en fijnstof 18,8 ug/m3: <b>@Tauw</b>, wat is reden dat referentiesituatie lager is? <b>Tauw:</b> is de berekende waarde het gemiddelde over hele traject? zal toch niet op elke plek hetzelfde zijn &gt; kan dat specifiek? <b>Tauw:</b> hoe komt het dat de waarden voor alle varianten gelijk zijn?</li> <li>Tijdens de studie naar de bovengrondse variant zijn geen luchtkwaliteitsberekeningen uitgevoerd. De omgevingsdienst heeft destijds aangegeven dat dit niet nodig was, omdat wegens de beperkte capaciteitsgroei in Broek in Waterland geen significante veranderingen te verwachten zijn, en het feit dat de luchtkwaliteit op de nabijgelegen ijkpunten ruim binnen de wettelijke normen valt. Voor de bovengrondse variant heeft dus expert judgement plaatsgevonden.</li> <li>Bron: rapportage "Luchtkwaliteitonderzoek N247 Broek in Waterland", Tauw, 29 aug. 2017 + Expert judgement Tauw en Provincie Noord-Holland.</li> </ul>

Ruimtelijke kwaliteit							
Aspecten	Bovengrondse variant (3)	Ondergronds				Huidige situatie	Toelichting
		variant 1	variant 2	variant 3	variant 4		
Groen in dorpshart	Een groot deel van het bestaande groen verdwijnt door de aanleg van de ovotonde en de fiets/voet-tunnel, in het dorpshart is beperkt ruimte voor nieuw groen (alleen in de brede middenbermen).	Het bestaande groen verdwijnt door de aanleg van de onderdoorgang, maar in het nieuwe dorpshart is volop ruimte voor nieuw groen.	Het bestaande groen verdwijnt door de aanleg van de onderdoorgang, maar in het nieuwe dorpshart is volop ruimte voor nieuw groen.	Het bestaande groen verdwijnt door de aanleg van de onderdoorgang, maar in het nieuwe dorpshart is volop ruimte voor nieuw groen.	Het bestaande groen verdwijnt door de aanleg van de onderdoorgang, maar in het nieuwe dorpshart is volop ruimte voor nieuw groen.	Veel groen ter 'begeleiding' van de weg.	<ul style="list-style-type: none"><li>Beoordeeld is in welke mate de maatregelen kunnen worden ingepast met behoud van groen.</li><li>Bronnen: Expert judgement Bosch Slabbers, Provincie Noord-Holland en Gemeente Waterland + rapportage "BKP Onderdoorgang Broek in Waterland", Bosch Slabbers, sept. 20017</li></ul>
Groen aan flanken dorp	Het bestaande groen blijft behouden.	Het bestaande groen verdwijnt, maar er is ruimte voor nieuw groen.	Het bestaande groen verdwijnt, en er is beperkt ruimte voor nieuw groen.	Het bestaande groen verdwijnt, en er is beperkt ruimte voor nieuw groen.	Het bestaande groen verdwijnt, en er is nauwelijks ruimte voor nieuw groen.	Veel groen ter 'begeleiding' van de weg.	<ul style="list-style-type: none"><li>Beoordeeld is in welke mate de maatregelen kunnen worden ingepast met behoud van groen.</li><li>Vanuit ruimtelijke kwaliteit is de keuze voor een kanteldijk of een coupure niet relevant. Reeds in de bestaande situatie wordt het zicht op de ringdijk enigszins verstoord. Bij geen van de varianten wordt de verstoring significant groter.</li><li>Bronnen: Expert judgement Bosch Slabbers, Provincie Noord-Holland en Gemeente Waterland + rapportage "BKP Onderdoorgang Broek in Waterland", Bosch Slabbers, sept. 20017</li></ul>
Broekervaart	De Broekervaart blijft ongewijzigd. De vaart heeft grotendeels groene oevers en is een watergang op volle breedte.	De Broekervaart verschuift ca. 5 meter, maar wordt niet versmald. <b>Tauw:</b> ook hier combi parallelweg/uitvoeger M'dam? Blijft versmaling/vergraving Broekervaart dan actueel?  De groene oevers verdwijnen aan de noordzijde ter hoogte van de Eilandweg.	De Broekervaart verschuift ca. 12 meter en wordt met 7 meter versmald. <b>Tauw:</b> ook hier combi parallelweg/uitvoeger M'dam? Blijft versmaling/vergraving Broekervaart dan actueel?  De groene oevers verdwijnen aan weerszijden ter hoogte van de Eilandweg.	De Broekervaart verschuift ca. 12 meter en wordt met 7 meter versmald. <b>Tauw:</b> ook hier combi parallelweg/uitvoeger M'dam? Blijft versmaling/vergraving Broekervaart dan actueel?  De groene oevers verdwijnen aan weerszijden ter hoogte van de Eilandweg.	De Broekervaart verschuift ca. 12,5 meter en wordt met 7,5 meter versmald. <b>Tauw:</b> hier zat combi parallelweg/uitvoeger M'dam al in tocht? Dus tekst klopt nog?  De groene oevers verdwijnen aan weerszijden ter hoogte van de Eilandweg.	De Broekervaart heeft grotendeels groene oevers en is een watergang op volle breedte.	<ul style="list-style-type: none"><li>Beoordeeld is in welke mate de maatregelen kunnen worden ingepast met behoud van de Broekervaart (groene oevers, ligging en breedte).</li><li>Bronnen: Expert judgement Bosch Slabbers, Provincie Noord-Holland en Gemeente Waterland + rapportage "BKP Onderdoorgang Broek in Waterland", Bosch Slabbers, sept. 20017</li></ul>




Verbinding dorpsdelen	<p>De infrastructuurbundel op maaiveld doorsnijdt het dorp. Ook visueel vormen de asfaltweg, fiets-voettunnel en bus-haltes een barrière.</p> <p>De fysieke verbinding tussen de dorpsdelen wordt vergroot door de komst van een extra fiets-voettunnel, de bestaande fiets-voet-tunnel wordt verbeterd. Gevoel van sociale (on)veiligheid kan voor sommigen een belemmering blijven hiervan gebruik te maken.</p> <p>De fiets- en wandelroute vanuit Amsterdam (via Broekerveer) loopt in het dorp deels ondergronds via de nieuwe fiets-voettunnel.</p>	<p>De verdiepte ligging van de N247 maakt het dorp één, doordat de bovengrondse herinrichting (m.n. het dorpsplein) onderdeel wordt van de dorpsstructuur.</p> <p>Visueel lopen de logische loop- en zichtlijnen door.</p> <p>De fysieke verbinding tussen de dorpsdelen wordt vergroot door de extra fietsoversteek naast de nieuwe rotonde.</p> <p>De fiets- en wandelroute vanuit Amsterdam (via Broekerveer) loopt in het dorp bovengronds.</p>	<p>De verdiepte ligging van de N247 maakt het dorp één, doordat de bovengrondse herinrichting (m.n. het dorpsplein) onderdeel wordt van de dorpsstructuur.</p> <p>Visueel lopen de logische loop- en zichtlijnen door.</p> <p>De fysieke verbinding tussen de dorpsdelen wordt vergroot door de extra fietsoversteek naast de nieuwe rotonde.</p> <p>De fiets- en wandelroute vanuit Amsterdam (via Broekerveer) loopt in het dorp bovengronds.</p>	<p>De verdiepte ligging van de N247 maakt het dorp één, doordat de bovengrondse herinrichting (m.n. het dorpsplein) onderdeel wordt van de dorpsstructuur.</p> <p>Visueel lopen de logische loop- en zichtlijnen door.</p> <p>De fysieke verbinding tussen de dorpsdelen wordt vergroot door de extra fietsoversteek naast de nieuwe rotonde.</p> <p>De fiets- en wandelroute vanuit Amsterdam (via Broekerveer) loopt in het dorp bovengronds.</p>	<p>De verdiepte ligging van de N247 maakt het dorp één, doordat de bovengrondse herinrichting (m.n. het dorpsplein) onderdeel wordt van de dorpsstructuur.</p> <p>Visueel lopen de logische loop- en zichtlijnen door.</p> <p>De fysieke verbinding tussen de dorpsdelen wordt vergroot door de extra fietsoversteek naast de nieuwe rotonde.</p> <p>De fiets- en wandelroute vanuit Amsterdam (via Broekerveer) loopt in het dorp bovengronds.</p>	<p>De infrastructuurbundel op maaiveld doorsnijdt het dorp. Ook visueel vormen de asfaltweg, fiets-voettunnel en bus-haltes een barrière.</p> <p>De bestaande fiets-voet-tunnel is slecht bruikbaar en geeft niet een gevoel van verbinding.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beoordeeld is in welke mate Broek Noord en Broek Zuid bij de verschillende varianten in de beleving één worden. Volledigheidshalve is ook gekeken of er sprake wordt van extra (verkeers)verbindingen tussen beide helften van het dorp.</li> <li>• Bronnen: Expert judgement Bosch Slabbers, Provincie Noord-Holland, Gemeente Waterland en Tauw + rapportage "BKP Onderdoorgang Broek in Waterland", Bosch Slabbers, sept. 20017</li> </ul>
Cultuurhistorie	<p>De doorgaande provinciale weg met bijbehorende voorzieningen sluit niet aan op het karakter van het beschermd dorpsgezicht (een fijnmazig netwerk van dorpsstructuren en bijbehorende groenstructuren).</p> <p>De historische gebouwen ( ) en brugwachtershuisje) kunnen behouden blijven.</p> <p>Datzelfde geldt voor de voormalige trambaan.</p>	<p>De nieuwe bovengrondse situatie (dorpsplein) kan beter worden aangesloten op het karakter van het beschermd dorpsgezicht (een fijnmazig netwerk van dorpsstructuren en bijbehorende groenstructuren). Het op nieuw één maken van het dorp past bij het historisch beeld.</p> <p>Het monument aan de ( ) kan niet behouden blijven. Het brugwachtershuisje blijft behouden.</p> <p>De beperkte verschuiving van de Broekerveer werkt beperkt door in de ligging van de voormalige trambaan.</p>	<p>De nieuwe bovengrondse situatie (dorpsplein) kan beter worden aangesloten op het karakter van het beschermd dorpsgezicht (een fijnmazig netwerk van dorpsstructuren en bijbehorende groenstructuren). Het op nieuw één maken van het dorp past bij het historisch beeld.</p> <p>Het monument aan de ( ) kan niet behouden blijven. Het brugwachtershuisje blijft behouden.</p> <p>Door de forse verschuiving van de Broekerveer vervalt een deel van de voormalige trambaan, deze wordt vervangen door een 'vlonder' constructie. <b>Tauw: hier niet toch??</b></p>	<p>De nieuwe bovengrondse situatie (dorpsplein) kan beter worden aangesloten op het karakter van het beschermd dorpsgezicht (een fijnmazig netwerk van dorpsstructuren en bijbehorende groenstructuren). Het op nieuw één maken van het dorp past bij het historisch beeld.</p> <p>Het monument aan de ( ) kan niet behouden blijven. Het brugwachtershuisje blijft behouden.</p> <p>Door de forse verschuiving van de Broekerveer vervalt een deel van de voormalige trambaan, deze wordt vervangen door een 'vlonder' constructie. <b>Tauw: hier niet toch?</b></p>	<p>De nieuwe bovengrondse situatie (dorpsplein) kan beter worden aangesloten op het karakter van het beschermd dorpsgezicht (een fijnmazig netwerk van dorpsstructuren en bijbehorende groenstructuren). Het op nieuw één maken van het dorp past bij het historisch beeld.</p> <p>Het monument aan de ( ) kan niet behouden blijven. Het brugwachtershuisje blijft behouden.</p> <p>Door de forse verschuiving van de Broekerveer vervalt een deel van de voormalige trambaan, deze wordt vervangen door een 'vlonder' constructie. <b>Tauw, klopt dit nog? Impact groter dan bij andere varianten?</b></p>	<p>De doorgaande provinciale weg met bijbehorende voorzieningen sluit niet aan op het karakter van het beschermd dorpsgezicht (een fijnmazig netwerk van dorpsstructuren en bijbehorende groenstructuren).</p> <p>Geen veranderingen t.a.v. historische gebouwen en voormalige trambaan.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Een deel van Broek in Waterland is aangewezen als 'beschermd dorpsgezicht'. Hoewel de aanpassingen buiten dit beschermd dorpsgezicht vallen, is wel beoordeeld in welke mate de eindsituatie bij de verschillende varianten kwalitatief aansluit bij dit beschermd dorpsgezicht.</li> <li>• Tevens is beoordeeld in welke mate de voormalige trambaan en de historische panden ( ), brugwachtershuisje) behouden blijven. Indien haalbaar (nog onzeker) is het de wens van o.a. de Dorpsraad om het pand van ( ) te herplaatsen op het dorpsplein.</li> <li>• Bronnen: Expert judgement Bosch Slabbers, Provincie Noord-Holland, Gemeente Waterland en Tauw + rapportage "BKP Onderdoorgang Broek in Waterland", Bosch Slabbers, sept. 20017</li> </ul>

Panden	De drie panden aan [redacted] en de brandweer-kazerne kunnen behouden blijven, wel komen ze meer tussen het verkeer te liggen.	De twee panden aan [redacted] en [redacted] kunnen niet behouden blijven. Het is nog onzeker of de brandweerkazerne behouden kan blijven.  <b>Tauw:</b> Hier ook noemen woningen Eilandweg of hier niet van toepassing?	De drie panden aan [redacted] en de brandweer-kazerne kunnen niet behouden blijven.  Situatie voor woningen aan Eilandweg (tussen Salonrijtuigstraat en Motorrijtuigstraat) wijzigt aanzienlijk door o.a. verschuiving Broekervaart en daardoor verplaatsing straat naar andere zijde woningen.	De drie panden aan [redacted] en de brandweer-kazerne kunnen niet behouden blijven.  Situatie voor woningen aan Eilandweg (tussen Salonrijtuigstraat en Motorrijtuigstraat) wijzigt aanzienlijk door o.a. verschuiving Broekervaart en daardoor verplaatsing straat naar andere zijde woningen.	De drie panden aan [redacted] en de brandweer-kazerne kunnen niet behouden blijven.  Situatie voor woningen aan Eilandweg (tussen Salonrijtuigstraat en Motorrijtuigstraat) wijzigt aanzienlijk door o.a. verschuiving Broekervaart en daardoor verplaatsing straat naar andere zijde woningen.	Geen veranderingen t.a.v. bestaande panden.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beoordeeld is of bestaande panden als gevolg van de inpassing al dan niet behouden kunnen blijven en wat eventuele andere grote consequenties voor bestaande panden er zijn.</li> <li>• Indien haalbaar (nog onzeker) is het de wens van o.a. de Dorpsraad om het pand van [redacted] te herplaatsen op het dorpsplein.</li> <li>• Bronnen: rapportage "Ontwerpnota onderdoorgang Broek in Waterland", Tauw, 8 sep. 2017 + tekeningen "Te verwerven gronden", Tauw, 6 sep. 2017</li> </ul>
--------	--	---	---	---	---	---	---

Bouwhinder							
Aspecten	Bovengrondse variant (3)	Ondergronds				Huidige situatie	Toelichting
		variant 1	variant 2	variant 3	variant 4		
Duur bouwhinder	Ca. 1 jaar	Ca. 3,25 tot 4,25 jaar	Ca. 4 tot 5,25 jaar	Ca. 3,5 tot 4,75 jaar	Ca. 4 tot 5,25 jaar  <b>dubbelcheck Tauw: hinder 2x2 zelfde aard, alleen langduriger?</b>	n.v.t.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Onder 'duur bouwhinder' wordt verstaan: de totale duur van de bouwwerkzaamheden, omdat gedurende deze periode altijd in meer of mindere mate sprake van hinder zal zijn.</li> <li>De grote marge in bouwtijd bij de onderdoorgangvarianten (3 tot 4 jaar) wordt veroorzaakt doordat nu nog niet bekend is hoeveel materieel en personeel de aannemer t.z.t. inzet (en hoeveel werk er dus gelijktijdig kan worden uitgevoerd).</li> <li>Daarnaast duren de varianten met kanteldijk ongeveer een half-jaar langer dan de andere varianten omdat de weg over een langere lengte gereconstrueerd wordt.</li> <li>Bronnen: rapportages "Onderdoorgang Broek in Waterland, faseringsplan", Tauw, 14 aug. 2017 + "Faseringsplan N247", Antea, 29 feb. 2016</li> </ul>
Hinder voor het wegverkeer	<p>Het verkeer kan via versmalde rijstroken langs de werkzaamheden rijden. In combinatie met de daarbij horende snelheidsverlaging en de aanwezigheid van bouwverkeer zal dit wel tot vertragingen leiden.</p> <p>Tijdens de vervanging van de hefbrug is een tijdelijke brug beschikbaar. Slechts ca. 3 dagen zal een volledige stremming nodig zijn. Aansluiting noodbrug op bestaande weg vergt kortdurende stremming (nachten/weekend: ntb).</p> <p>Tijdens de werkzaamheden zal het regionale doorgaande verkeer zoveel mogelijk worden omgeleid via de N244/N235.</p>	<p>Werkzaamheden vinden naast de bestaande weg plaats. Toch zullen er enkele wegversmallingen nodig zijn, wat door de daarbij horende snelheidsverlaging en de aanwezigheid van bouwverkeer tot vertraging zal leiden.</p> <p>Tijdens de werkzaamheden aan de toerit aan de noordzijde van Broek zal het doorgaande (vracht)verkeer zoveel mogelijk omgeleid moeten worden via de N244/N235 (ca. 1 jaar). Het overige verkeer zal in deze periode over de parallelweg rijden.</p>	<p>Werkzaamheden vinden zoveel mogelijk naast de bestaande weg plaats. Echter door de brede constructie van de onderdoorgang zullen er in de dorpskern meerdere wegversmallingen nodig zijn, wat door de daarbij horende snelheidsverlaging en de aanwezigheid van bouwverkeer tot vertraging zal leiden.</p> <p>Tijdens de werkzaamheden aan de toerit aan de noordzijde van Broek zal het doorgaande (vracht)verkeer zoveel mogelijk omgeleid moeten worden via de N244/N235 (ca. 1 jaar). Het overige verkeer zal in deze periode over de parallelweg rijden die daarmee drukker wordt.</p>	<p>Werkzaamheden vinden zoveel mogelijk naast de bestaande weg plaats. Echter door de brede constructie van de onderdoorgang zullen er in de dorpskern meerdere wegversmallingen nodig zijn, wat door de daarbij horende snelheidsverlaging en de aanwezigheid van bouwverkeer tot vertraging zal leiden.</p> <p>Tijdens de werkzaamheden aan de toerit aan de noordzijde van Broek zal het doorgaande (vracht)verkeer zoveel mogelijk omgeleid moeten worden via de N244/N235 (ca. 1 jaar). Het overige verkeer zal in deze periode over de parallelweg rijden die daarmee drukker wordt.</p>	<p>Werkzaamheden vinden zoveel mogelijk naast de bestaande weg plaats. Echter door de brede constructie van de onderdoorgang zullen er in de dorpskern meerdere wegversmallingen nodig zijn, wat door de daarbij horende snelheidsverlaging en de aanwezigheid van bouwverkeer tot vertraging zal leiden.</p> <p>Tijdens de werkzaamheden aan de toerit aan de noordzijde van Broek zal het doorgaande (vracht)verkeer zoveel mogelijk omgeleid moeten worden via de N244/N235 (ca. 1 jaar). Het overige verkeer zal in deze periode over de parallelweg rijden die daarmee drukker wordt.</p>	n.v.t.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beoordeeld is in welke mate het wegverkeer hinder zal onderkennen van de bouwwerkzaamheden, als gevolg van stremmingen, snelheidsbeperkingen en/of omleidingen.</li> <li>Bij de onderdoorgang-varianten met kanteldijk geldt dat een tijdelijke weg moet worden aangelegd (ca. 1,5 jaar), omdat de kanteldijk in het wegprofiel van de huidige N247 komt te liggen.</li> <li>Bronnen: rapportages "Onderdoorgang Broek in Waterland, faseringsplan", Tauw, 14 aug. 2017 + "Faseringsplan N247", Antea, 29 feb. 2016</li> </ul>

Hinder voor het vaarwegverkeer	Tijdens vervanging van de hefbrug (ca. 1 jaar) is de Broekervaart gestremd wegens ligging van een tijdelijke brug.	Gedurende de hele bouwperiode zullen diverse stremmingen van de vaart nodig zijn, ook tijdens de zomerperiode.  De kruising bij de hefbrug is ca. 1 jaar volledig afgesloten, waarna nog een periode van 3 jaar volgt met diverse langdurige afsluitingen van de vaart (naar verwachting ca. 75% van de bouwtijd).	Gedurende de hele bouwperiode zullen diverse stremmingen van de vaart nodig zijn, ook tijdens de zomerperiode.  De kruising bij de hefbrug is ca. 1 jaar volledig afgesloten, waarna nog een periode van 3 jaar volgt met diverse langdurige afsluitingen van de vaart (naar verwachting ca. 75% van de bouwtijd).	Gedurende de hele bouwperiode zullen diverse stremmingen van de vaart nodig zijn, ook tijdens de zomerperiode.  De kruising bij de hefbrug is ca. 1 jaar volledig afgesloten, waarna nog een periode van 3 jaar volgt met diverse langdurige afsluitingen van de vaart (naar verwachting ca. 75% van de bouwtijd).	Gedurende de hele bouwperiode zullen diverse stremmingen van de vaart nodig zijn, ook tijdens de zomerperiode.  De kruising bij de hefbrug is ca. 1 jaar volledig afgesloten, waarna nog een periode van 3 jaar volgt met diverse langdurige afsluitingen van de vaart (naar verwachting ca. 75% van de bouwtijd).	n.v.t.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beoordeeld is in welke mate het vaarverkeer op de Broekervaart hinder zal ondervinden van de bouwwerkzaamheden, als gevolg van stremmingen en snelheidsbeperkingen.</li> <li>Voor de onderdoorgangvarianten worden de stremmingen veroorzaakt doordat de aannemer met pontons zal werken voor opslag of uitvoeren van werkzaamheden.</li> <li>Bronnen: rapportages "Onderdoorgang Broek in Waterland, faseringsplan", Tauw, 14 aug. 2017 + "Faseringsplan N247", Antea, 29 feb. 2016</li> </ul>
Aard en impact overige bouwhinder	De overige bouwhinder omvat met name trillingen van bouwverkeer, geluid en stof. Het onderheien van de nieuwe hefbrug kan nagenoeg trillingsvrij worden uitgevoerd.	De overige bouwhinder omvat met name trillingen van bouwverkeer, geluid en stof. De damwanden voor de onderdoorgang kunnen nagenoeg trillingsvrij worden aangebracht.	De overige bouwhinder omvat met name trillingen van bouwverkeer, geluid en stof. De damwanden voor de onderdoorgang kunnen nagenoeg trillingsvrij worden aangebracht.  De bouw van met name het open deel aan de noordoostzijde van Broek is zeer merkbaar voor de omringende woningen omdat deze dichtbij liggen.  Omdat de parallelweg tijdens de bouw gebruikt wordt als ontsluitingsroute, kan men in de aanliggende woningen geluid en trillingsoverlast ervaren.	De overige bouwhinder omvat met name trillingen van bouwverkeer, geluid en stof. De damwanden voor de onderdoorgang kunnen nagenoeg trillingsvrij worden aangebracht.  De bouw van met name het open deel aan de noordoostzijde van Broek is zeer merkbaar voor de omringende woningen omdat deze dichtbij liggen.  Omdat de parallelweg tijdens de bouw gebruikt wordt als ontsluitingsroute, kan men in de aanliggende woningen geluid en trillingsoverlast ervaren.	De overige bouwhinder omvat met name trillingen van bouwverkeer, geluid en stof. De damwanden voor de onderdoorgang kunnen nagenoeg trillingsvrij worden aangebracht.  De bouw van met name het open deel aan de noordoostzijde van Broek is zeer merkbaar voor de omringende woningen omdat deze dichtbij liggen.  Omdat de parallelweg tijdens de bouw gebruikt wordt als ontsluitingsroute, kan men in de aanliggende woningen geluid en trillingsoverlast ervaren.	n.v.t.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beoordeeld is in welke mate en op welke wijze de directe omgeving overlast ondervindt van de bouwwerkzaamheden, anders dan (vaar)weghinder.</li> <li>Hierbij moet opgemerkt worden dat wegens de slappe ondergrond en op staal gefundeerde huizen trillingen als gevolg van bouwtransporten zeer merkbaar zullen zijn.</li> <li>Bronnen: rapportages "Onderdoorgang Broek in Waterland, faseringsplan", Tauw, 14 aug. 2017 + "Faseringsplan N247", Antea, 29 feb. 2016</li> </ul>

Kosten							
Aspecten	Bovengrondse variant (3)	Ondergronds				Huidige situatie	Toelichting
		variant 1	variant 2	variant 3	variant 4		
Investeringskosten	circa € 26 miljoen	circa € 67 miljoen	circa € 84 miljoen	circa € 91 miljoen	circa € 116 miljoen	n.v.t.	<ul style="list-style-type: none"><li>De investeringsramingen zijn allen bepaald voor het gehele traject tussen 't Schouw en Monnickendam.</li><li>Ze zijn opgesteld o.b.v. de SSK-systematiek (Standaard Systematiek Kostenramingen). Deze methode om investeringskosten in infrastructuurprojecten te ramen is ontworpen door de CROW en wordt door veel organisaties, waaronder de provincie Noord-Holland, gebruikt.</li><li>De investeringskosten omvatten bouwkosten, vastgoedkosten, engineeringkosten, overige kosten (kosten voor bijvoorbeeld leges, vergunningen, heffingen, buitendienststellingen, vervangend vervoer, precario, rentekosten, grondonderzoeken en het maken van bestemmingsplannen) en een % onvoorziene kosten (i.v.m. de schetsontwerpstatus van het ontwerp). Beheer- en onderhoudskosten zijn separaat begroot (zie hieronder).</li><li>Genoemde kosten zijn exclusief BTW, omdat de provincie de BTW van het Rijk terugkrijgt. <b>@Tauw: is er iets te zeggen over de kosten indien alleen voorlopig de tunnelbak 2x2 wordt uitgevoerd?</b></li><li>Bronnen (niet openbaar): rapportage "Kostenrapport planstudie onderdoorgang Broek in Waterland", Tauw, 8 sep. 2017 +  <b>bronvermelding begroting bovengronds</b></li></ul>
Beheer- en onderhoudskosten	gemiddeld € 350.000 per jaar	gemiddeld € 1,2 miljoen per jaar	gemiddeld € 1,3 miljoen per jaar	gemiddeld € 1,4 miljoen per jaar	gemiddeld € 1,7 miljoen per jaar	gemiddeld € 320.000 per jaar	<ul style="list-style-type: none"><li>De beheer- en onderhoudsramingen zijn allen bepaald voor het gehele traject tussen 't Schouw en Monnickendam.</li><li>Ze zijn opgesteld o.b.v. de LCC-systematiek (Life Cycle Costs). Deze methode om beheer- en onderhoudskosten te ramen is ontworpen door Rijkswaterstaat en wordt door veel organisaties gebruikt.</li><li>De raming omvat de kosten die optreden gedurende de hele levenscyclus van een project. Buiten de investeringskosten zijn immers ook toekomstige kosten voor beheer en onderhoud en vervanging van de infrastructuur van belang. Gerekend is met een levensduur van 100 jaar.</li><li>Genoemde kosten zijn exclusief BTW, omdat de provincie de BTW van het Rijk terugkrijgt.</li><li>Bronnen (niet openbaar): rapportage "Kostenrapport planstudie onderdoorgang Broek in Waterland", Tauw, 8 sep. 2017 + Expert judgement Provincie Noord-Holland voor bovengrondse variant</li></ul>

## Risico's matchen met gereviewde ontwerpnota Tauw!

Aspecten	Bovengrondse variant (3)	Ondergronds				Huidige situatie	Toelichting
		variant 1	variant 2	variant 3	variant 4		
Vorbereidingsfase	<p>Gebrek aan draagvlak voor deze variant, en daarmee continue procesverstoringen.</p> <p><del>Bezwaar van bewoners tijdens RO- en vergunningprocedures.</del></p>	<p>Onzekerheid vergunning vanuit gemeente, wegens negatief advies hulpdiensten (dat meestal door overheden wordt overgenomen).</p> <p><b>Tauw:</b> Hier doorstroomprofiel niet relevant? INDIEN WEL: BIJ ANDERE VARIANTEN OOK WEG-LATEN WANT NIET VARIANTSPECIFIEK</p> <p><del>Bezwaar van bewoners tijdens RO- en vergunningprocedures.</del></p> <p>Verandering wet- en regelgeving voor tunnels/onderdoorgangen, of afwijkende interpretatie Bouwbesluit door vergunningverlener, waardoor alsnog ontwerpaanpassingen nodig zijn.</p>	<p>Grondverzakkingen a.g.v. aanleg kanteldijk, waardoor maatregelen nodig zijn (meerkosten).</p> <p>Onzekerheid of doorstroomprofiel Broekervaart toereikend is, mogelijk technische oplossing nodig of andere afvoer richting gemaal.</p> <p>Onzekerheid of alternatieve locatie voor brandweer beschikbaar is waarmee zorgnorm gehaald wordt.</p> <p>Beperkte concurrentie tijdens aanbestedingsprocedure door complexiteit (krappe) inpassing in omgeving.</p> <p><del>Bezwaar van bewoners tijdens RO- en vergunningprocedures.</del></p> <p>Verandering wet- en regelgeving voor tunnels/onderdoorgangen, of afwijkende interpretatie Bouwbesluit door vergunningverlener, waardoor alsnog ontwerpaanpassingen nodig zijn.</p>	<p>Onzekerheid of doorstroomprofiel Broekervaart toereikend is, mogelijk technische oplossing nodig of andere afvoer richting gemaal.</p> <p>Onzekerheid of alternatieve locatie voor brandweer beschikbaar is waarmee zorgnorm gehaald wordt.</p> <p>Beperkte concurrentie tijdens aanbestedingsprocedure door complexiteit (krappe) inpassing in omgeving.</p> <p><del>Bezwaar van bewoners tijdens RO- en vergunningprocedures.</del></p> <p>Verandering wet- en regelgeving voor tunnels/onderdoorgangen, of afwijkende interpretatie Bouwbesluit door vergunningverlener, waardoor alsnog ontwerpaanpassingen nodig zijn.</p>	<p>Onzekerheid of doorstroomprofiel Broekervaart toereikend is, mogelijk technische oplossing nodig of andere afvoer richting gemaal.</p> <p>Onzekerheid of alternatieve locatie voor brandweer beschikbaar is waarmee zorgnorm gehaald wordt.</p> <p>Beperkte concurrentie tijdens aanbestedingsprocedure door complexiteit (krappe) inpassing in omgeving.</p> <p>Bezwaar van bewoners tijdens RO- en vergunningprocedures: in het bijzonder wegens gewijzigde situatie voor woningen t.h.v. Motorrijtuigstraat. <b>Tauw: ook bij andere varianten?</b></p> <p>Verandering wet- en regelgeving voor tunnels/onderdoorgangen, of afwijkende interpretatie Bouwbesluit door vergunningverlener, waardoor alsnog ontwerpaanpassingen nodig zijn.</p>	n.v.t.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hier zijn de grootste <b>variantspecifieke</b> risico's in het kader van de voorbereidingen benoemd. Risico's die voor alle varianten spelen zijn niet relevant voor de variantenvergelijking, maar terug te vinden in de ontwerpnota (zie bronnen).</li> <li>Eén risico heeft betrekking op de keuze voor een kanteldijk. Afhankelijk van de keuze voor een coupure of kanteldijk zijn dan die specifieke risico's bij de onderdoorgangvariant van toepassing.</li> <li>Bronnen: rapportage "Ontwerpnota onderdoorgang Broek in Waterland", Tauw, 8 sep. 2017 + Expert judgement Provincie Noord-Holland voor bovengrondse variant</li> </ul>

Bouwfase	<p>Schade aan woningen of objecten tijdens uitvoering (relatief <u>klein</u> in-vloedsgebied).</p> <p><del>Vertraging door onbekende verontreiniging of obstakels in de ondergrond.</del></p>	<p>Schade aan woningen of objecten tijdens uitvoering (relatief <u>groot</u> in-vloedsgebied).</p> <p>Ongevalssituatie door versmalde en minder overzichtelijke situatie tijdens uitvoering en verminderde bereikbaarheid hulpdiensten daarbij.</p> <p><b>OOK BIJ BOVEN-GRONDS!? DAN NIET ONDERSCHIEDEND</b></p> <p><del>Vertraging door onbekende verontreiniging of obstakels in de ondergrond.</del></p>	<p>Schade aan woningen of objecten tijdens uitvoering (relatief <u>groot</u> in-vloedsgebied).</p> <p>Ongevalssituatie door versmalde en minder overzichtelijke situatie tijdens uitvoering en verminderde bereikbaarheid hulpdiensten daarbij.</p> <p><b>OOK BIJ BOVEN-GRONDS!? DAN NIET ONDERSCHIEDEND</b></p> <p><del>Vertraging door onbekende verontreiniging of obstakels in de ondergrond.</del></p> <p>Vertraging door verlegging kabels en leidingen voor kanteldijk.</p>	<p>Schade aan woningen of objecten tijdens uitvoering (relatief <u>groot</u> in-vloedsgebied).</p> <p>Ongevalssituatie door versmalde en minder overzichtelijke situatie tijdens uitvoering en verminderde bereikbaarheid hulpdiensten daarbij.</p> <p><b>OOK BIJ BOVEN-GRONDS!? DAN NIET ONDERSCHIEDEND</b></p> <p><del>Vertraging door onbekende verontreiniging of obstakels in de ondergrond.</del></p>	<p>Schade aan woningen of objecten tijdens uitvoering (relatief <u>groot</u> in-vloedsgebied).</p> <p>Ongevalssituatie door versmalde en minder overzichtelijke situatie tijdens uitvoering en verminderde bereikbaarheid hulpdiensten daarbij.</p> <p><b>OOK BIJ BOVEN-GRONDS!? DAN NIET ONDERSCHIEDEND</b></p> <p><del>Vertraging door onbekende verontreiniging of obstakels in de ondergrond.</del></p> <p>Vertraging door verlegging kabels en leidingen voor kanteldijk.</p>	n.v.t.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hier zijn de grootste <b>variantspecifieke</b> risico's tijdens de uitvoeringsfase benoemd. Risico's die voor alle varianten spelen zijn niet relevant voor de variantenvergelijking, maar terug te vinden in de ontwerpnota (zie bronnen).</li> <li>Bronnen: rapportage "Ontwerpnota onderdoorgang Broek in Waterland", Tauw, 8 sep. 2017 + Expert judgement Provincie Noord-Holland voor bovengrondse variant</li> </ul>
Gebruiksfas	Geen bijzonderheden.	<p>Storing in systemen coupure met afsluiting onderdoorgang als gevolg.</p> <p>Hinder en onveilige situaties door ontbreken van ruimte om sneeuw (bij hevige sneeuwval) in smalle onderdoorgang op te ruimen. <b>INCIDENTEEL, RELEVANTIE?</b></p> <p>Sluipverkeer bovengronds bij langzaamrijdend verkeer of filevorming in de onderdoorgang.</p>	<p>Snelheid van 50 km/u in de onderdoorgang niet te handhaven: door relatief brede weginrichting risico op aanrijding. <b>&gt; HOORT DAT WEL HIER? BIJ VEILIGHEID AL BENOEMD</b></p> <p>Sluipverkeer bovengronds bij langzaamrijdend verkeer of filevorming in de onderdoorgang.</p>	<p>Storing in systemen coupure met afsluiting onderdoorgang als gevolg.</p> <p>Sluipverkeer bovengronds bij langzaamrijdend verkeer of filevorming in de onderdoorgang.</p>	Geen bijzonderheden.	n.v.t.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hier zijn de grootste <b>variantspecifieke</b> risico's tijdens de gebruik- en beheerfase benoemd. Risico's die voor alle varianten spelen zijn niet relevant voor de variantenvergelijking, maar terug te vinden in de ontwerpnota (zie bronnen).</li> <li>Eén risico heeft te maken met de mogelijke keuze voor een coupure: afhankelijk van de keuze voor een coupure of kanteldijk is dan dat specifieke risico bij de onderdoorgangvariant van toepassing.</li> <li>Bronnen: rapportage "Ontwerpnota onderdoorgang Broek in Waterland", Tauw, 8 sep. 2017 + Expert judgement Provincie Noord-Holland voor bovengrondse variant</li> </ul>

FORMAT REVIEW-COMMENTAAR

In te vullen door reviewer						In te vullen door APPM/Tauw			Akkoord
<u>Nummer opmerking</u>	<u>Documentnaam</u>	<u>Organisatie</u>	<u>Door</u>	<u>Pagina/paragraafnummer</u>	<u>Opmerking</u>	<u>Opmerking verwerken (ja/nee)</u>	<u>Wijze van verwerken/motivatie</u>	<u>Check: opmerking verwerkt (ja/nee)</u>	
86	Vergelijkingsmatrix	EBS			Wij verwachten dat de route bovengronds wat vertraging zal geven, 1 a 2 minuten, afhankelijk van de inrichting.	nee	Dat klopt. Uit modelberekening volgt (theoretisch) 1 minuut verschil in rijtijd. In de vergelijkingsmatrix zijn de tijdsblokken aangehouden waardoor dit verschil niet zichtbaar is. Zie ook opmerking 1		
99	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		algemeen	Alle vakken invullen, nergens 'idem als ...	ja	Verwerkt cf opmerking	ja	
100	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		Hoofdkenmerken - waterkering	toevoegen bij coupure : in bestaande dijk	deels	Niet verwerkt, want technisch gezien bevindt coupure zich niet in de dijk maar in de onderdoorgang. Tekst in de toelichting (laatste kolom matrix) hierop wel iets verduidelijkt.	ja	
101	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		Bereikb.h - P'end-Ams	uitleggen waarom er niet bepaald kon worden (model liep vast)	ja	Verwerkt cf opmerking	ja	
102	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		Bereik . lokale bereikb heid	toevoegen in en uitvoegen <i>buiten de dorpskern</i>	ja	Verwerkt cf opmerking	ja	
103	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		Bereikbaarheid: lokale bereikb heid	Bovengronds: zegt niets over hoelang het duurt en of de bereikbaarheid verbetert. Bovendien komt het invoegen later in de matrix aan de orde! Dit is misleidend Verder: waaruit blijkt dat bij een ovotonde lokaal verkeer er wel tussenkomt ?	deels	Reactie in principe vanuit PNH: Ad 1: het invoegen is op twee plaatsen beoordeeld omdat het om 2 verschillende redenen relevant is: enerzijds bij bereikbaarheid (want hoe drukker, hoe langer het duurt en hoe minder bereikbaar) en anderzijds bij verkeersveiligheid omdat aaneengesloten verkeersstromen (en evt verschillende snelheden) betekenen dat invoegen lastiger wordt waardoor men veiligheidsrisico's gaat nemen ("nog snel even ertussen"). Blijft dus overeind, maar nav opmerking is wel deze verduidelijking opgenomen. Ad 2: verduidelijkt in de tekst.	ja	
104	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		Bereikbaarheid: doorstroming bussen	Bij bovengronds: halteren ook alle bussen? Bij ondergronds : 8 bussen per uur in de spits halteren, daarbuiten 4 bussen.	ja	Reactie in principe vanuit PNH:  Bij bovengrondse variant halteren inderdaad alle bussen: zie cel bij bovengrondse variant. Aantallen bussen bij ondergrondse variant: deze stonden genoemd in de toelichting. Viel kennelijk onvoldoende op: daarom overgeheveld naar de varianten-cellen.	ja	
105	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		beschikbaarheid weg/onderdoorgang	in de toelichting tunnel techn. Installaties met kans op storing expliciet uitleggen welke installaties	ja	Verwerkt cf opmerking (in toelichtende kolom)	ja	
106	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		beschikbaarheid weg/onderdoorgang	ondergronds - er kan bovenlangs worden gegaan, doorgang blijft mogelijk	deels	Dit is niet in alle situaties mogelijk. De hulpdiensten hebben aangegeven dat het verkeer bij een (groot) ongeval in de onderdoorgang bij t Schouw al wordt omgeleid via N234/N244. Doorgaand verkeer bovenlangs is zeer onwenselijk omdat het dorpsplein niet is ingericht op deze grote verkeersaantallen, wat dus verkeersonveilige situaties, een verkeersinfarct en een leefbaarheidsprobleem zou opleveren. Het is dus geen reeel alternatief. Daarom is het zsm actief inzetten van de omleidingsroute essentieel. Is verder verduidelijkt in de toelichtende kolom van de matrix.	ja	
107	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		verkeersveiligheid-weginrichting	Variant 4 te cryptisch beschreven - graag herschrijven ("echter veiliger dan fietsers. Etc. ??? - niet te begrijpen")	ja	Opmerking is gebaseerd op een oude versie van de matrix. Was in de laatste versie al aangepast.	ja	
108	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		verkeersveiligheid-weginrichting	ondergrondse variant - kans op ongelukken met autoverkeer in dorpskern drastisch verminderd	ja	Verwerkt cf opmerking	ja	
109	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		verkeersveiligheid-weginrichting	Bij de bovengrondse variant: grote kansen dat mensen bovenlangs blijven oversteken: het tunneltje wordt langer en door ovotonde lijkt het makkelijker oversteken dan nu. Verder kan ook bij de bovengronds niet gegarandeerd worden dat de max snelheid wordt gehandhaafd. Dus of overal of niet	deels	Ad 1: niet toegevoegd (kans bestaat altijd want gedrag niet te sturen, niet eens met 'grote kans'), echter aangezien gevoeligheid zat bij suggestie dat onderdoorgang niet veilig zou zijn is daar de term Duurzaam Veilig weggehaald Ad 2: gedeeltelijk overgenomen, want met de duurzaam-veilig-weginrichting bovengronds met ovotonde is de verwachting dat de juiste verkeerssnelheid wordt afgedwongen. Bij de onderdoorgang is dat anders, omdat de rijbaan ongehinderd is en (cf alle eisen en richtlijnen) even breed als bij de 80-km-varianten, dus de gewenste rijsnelheid minder goed afgedwongen kan worden. Heb dit verduidelijkt bij de 50-km-onderdoorgangvarianten.	ja	
110	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		Verkeersveiligheid: langzaam verkeer	bovengronds :landbouwverkeer is ook gemotoriseerd verkeer en kruist wel	ja	Dit punt was bedoeld als oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers > nu ook zo benoemd. Landbouwverkeer was idd ten onrechte nog niet benoemd > nu alsnog meegenomen (onder weginrichting), zie ook reactie bij volgende opmerking.	ja	
111	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		Verkeersveiligheid: langzaam verkeer	Afgesproken is om landbouwverkeer als apart aspect in de matrix op te nemen	nee	Deze afspraak is ons niet bekend Past ook niet omdat 'landbouwverkeer' an sich geen criterium is en pas relevant wordt als dit bijvoorbeeld niet past binnen duurzaam veilig of gevolgen heeft voor een veilige oversteekbaarheid (de bestaande subcriteria). Echter: de (beperkte) aantallen landbouwverkeer via het dorpsplein zijn inderdaad wel het benoemen waard bij de beoordeling duurzaam-veilig ("past dat wel bij shared space"), dus toegevoegd aan criterium weginrichting.		



FORMAT REVIEW-COMMENTAAR

In te vullen door reviewer						In te vullen door APPM/Tauw			Akkoord
<u>Nummer opmerking</u>	<u>Documentnaam</u>	<u>Organisatie</u>	<u>Door</u>	<u>Pagina/paragraafnummer</u>	<u>Opmerking</u>	<u>Opmerking verwerken (ja/nee)</u>	<u>Wijze van verwerken/motivatie</u>	<u>Check: opmerking verwerkt (ja/nee)</u>	
112	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		Verkeersveiligheid: langzaam verkeer	Bij ondergrondse varianten toevoegen dat er nog maar 2-3% van het verkeer bovenlangs gaat	nee	Volgens onze informatie is het percentage hoger. Verwijzing naar de tellingen van PNH. In de matrix alleen gesproken over een significante afname.		
113	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		Verkeersveiligheid: Invoegbaarheid gemotoriseerd	bij bovengrondse variant zijn er meer in- en uitvoegers , omdat de verkeersstromen niet zijn gescheiden	ja	Verwerkt onder kruisingen (titel ook aangepast naar "overzichtelijkheid en aantallen kruisingen")	ja	
114	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		Verkeersveiligheid- overzicht kruisingen	bovengronds zijn er meer kruisingen dan bij ondergrondse variant	ja	Verwerkt (titel ook aangepast naar "overzichtelijkheid en aantallen kruisingen")	ja	
115	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		uitvoegend vanuit M'dam	Er zijn wel maatregelen nodig om snelheid te laten minderen (ivm samenvoeging Parallelweg en uitvoegstrook), zij het minder dwingend. Strepen op de weg of andere markeringen?	nee	Dit is een gevolg van te maken keuzes in het BKP. Door aanpassing van het wegbeeld (elementenverharding, bomen langs de weg) zal de snelheid ook verminderd worden. Wel een aandachtspunt voor de vervolgfase		
116	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		leefbaarheid /milieu	luchtkwaliteit en geluid bij tunnelmonden zijn niet gespecificeerd, indien mogelijk graag toevoegen	ja	zie rapportages lucht en geluid (kaartjes worden ook gepresenteerd tijdens atelier en inloop), voor matrix is dit teveel detail		
117	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		Leefbaarheid -verkeersgeluid	wettelijke grenswaarde geven in toelichting en hier ook. Met kleuren werken.	ja	Ad 1: wettelijke grenswaarde opgenomen in toelichtende kolom (niet nogmaals bij varianten want overal gelijk) Ad 2: in matrix is -hoewel het overzichtelijker zou zijn- uit oogpunt van objectiviteit en draagvlak bewust niet met kleuren gewerkt, want: - We willen en moeten draagvlak/overeenstemming krijgen voor het eindresultaat (matrix). Overeenstemming krijgen over de feiten is al uitdaging op zich, maar haalbaar zolang de matrix neutraal is. Het gebruik van kleuren leiden altijd tot discussies, waar we naar verwachting niet uitkomen: al was het maar wegens de strategische en uiteenlopende belangen van stakeholders (bv: ik vind dit wel acceptabel dus waarom is dit rood, of: deze variant doet het beter dus moet groen worden terwijl de ander zegt dat ze allebei oranje moeten zijn omdat de verschillen te klein zijn, etc). - Draagvlak voor de matrix ontstaat alleen als duidelijk is dat deze objectief/neutraal is. Het gebruik van kleuren is alleen objectief wanneer er een officiële norm is waaraan getoetst kan worden (groen = voldoet wel, rood = voldoet niet). Wanneer dat niet zo is (en dat geldt voor de meeste criteria) is het gebruik van kleuren per definitie subjectief en daarmee voer voor discussie. - Juist die overzichtelijkheid die door kleuren ontstaat is gevaarlijk: het gebruik van kleuren leidt tot automatische optelling "deze heeft de meeste groen dus is het best", en die conclusie is onwenselijk omdat dat ene criterium dat rood of oranje scoort misschien wel wel zwaarder meegewogen wordt/zou moeten worden.	ja	
118	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		Leefbaarheid -verkeersgeluid	Graag de geluidsafname vermelden bij ondergronds	nee	Is opgenomen in de matrix. Zie rapportage geluid voor de gedetailleerde toe- en afnames		
119	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		Leefbaarheid -verkeersgeluid	Dat de wettelijke norm niet wordt overtreden bij bovengronds betekent niet dat er geen stijging is. Ten opzichte waarvan? Hier ook melden of er toename is en hoeveel.	ja	ad 1: Meer specifiek gemaakt/cijfers toegevoegd. Norm wel relevant als toetsingskader. Ad 2: Ten opzichte waarvan > zie kolom 'huidige situatie'		
120	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		Leefbaarheid - luchtkwaliteit	wettelijke grenswaarde geven in toelichting en hier ook	ja	Wettelijke grenswaarde opgenomen in toelichtende kolom (niet nogmaals bij varianten want overal gelijk)	ja	
121	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		Leefbaarheid - luchtkwaliteit	Graag de toename in luchtkwaliteit bij ondergronds aangeven.	ja	In matrix opgenomen: bij hoeveel woningen beter, bij hoeveel slechter (vgl- baar met geluid)		
122	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		Leefbaarheid - luchtkwaliteit	bij de BG wordt gesproken over 'naar verwachting' maar bij de OG varianten is het zeker. Ontbreekt de duidelijkheid voor bovengronds?	ja	Er staat 'naar verwachting' omdat voor de bovengrondse variant alleen expert judgement heeft plaatsgevonden (geen onderzoek). Verduidelijkt in toelichtende kolom van de matrix.	ja	
123	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		Leefbaarheid - luchtkwaliteit	Kan ultrafijnstof alsnog worden meegenomen, ook al zijn er momenteel geen wettelijke normen	nee	Valt buiten de opdracht en is ook niet meer in te passen in de planning,  @ : MISSCHIEN SIMPEL EXPERT JUDGEMENT MOGELIJK?		
124	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		Leefbaarheid - landschappelijke inpassing	Bij ondergrondse variant: herbouwen is een wens van de DR	ja	Wens is toegevoegd in de tekst.	ja	
125	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		Leefbaarheid - landschappelijke inpassing	met kunstgrepen is oever Eilandweg toch groen te maken	nee	Dat klopt maar mogelijkheden worden beperkter naarmate de onderdoorgang breder wordt. Groene taluds verdwijnen grotendeels en ruimte voor nieuw groen is beperkt, en haalbaarheid kunstgreep met groenbak in vaart is niet 100% zeker (doorstroomprofiel) dus zal in vervolgfase onderzocht moeten worden. Daarom niet als zodanig in de matrix benoemd. Daarbij moet de gekozen oplossing ook onderhoudbaar zijn.	nvt	

FORMAT REVIEW-COMMENTAAR

In te vullen door reviewer						In te vullen door APPM/Tauw			
Nummer opmerking	Documentnaam	Organisatie	Door	Pagina/paragraafnummer	Opmerking	Opmerking verwerken (ja/nee)	Wijze van verwerken/motivatie	Check: opmerking verwerkt (ja/nee)	Akkoord
126	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		Leefbaarheid - landsch inpassing dorpshart	toevoeging bovengronds: in het dorpshart is GEEN ruimte voor groen. Dit moet zorgvuldiger worden geformuleerd. Alle panden kunnen worden behouden maar liggen midden tussen het verkeer	ja	ad 1: verwerkt cf opmerking ad 2: verwerkt cf opmerking (apart kopje 'panden')	ja	
127	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		:eefbaarheid - verbinding dorpshelften	benoemen: ondergrondse variant heeft ook een fiets+wandelverbinding bij de brug komende van Amsterdam/Bmeerdijk	ja	Aangepast in de tekst: bij de onderdoorgang-varianten gaat deze route bovenlangs, bij de maaiveldvariant via de nieuwe fiets-voettunnel.	ja	
128	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		:eefbaarheid - verbinding dorpshelften	de fietstunnel verbetert maar de sociale veiligheid verbetert niet! Ook is door de langere lengte grotere kans dat mensen de weg oversteken.	ja	reactie vanuit PNH ad 1: toegevoegd: Gevoel van sociale (on)veiligheid kan voor sommigen een belemmering blijven hiervan gebruik te maken. Ad 2: zie reactie bij opmerking 109	ja	
129	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		Leefbaarheid - behoud historie	Het is DR niet duidelijk waarom haalbaarheid van terugbouwen onzeker is. Hoe kan bij Bovengronds bij een nieuwe brug het huidige brugwachtershuisje kunnen blijven staan?	ja	ad 1: dat hebben bewoners zelf aangegeven. Onzekerheid begrijpelijk gezien de technische complexiteit. Ad 2: het brugwachtershuisje wordt 'opgepakt' en na uitvoering teruggeplaatst.	nvt	
130	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		Leefbaarheid - behoud historie	tekst staat dubbel bij ondergronds 1. meer nadruk op positief effect op het cultuur historisch aspect	ja	ad 1: verwijderd (was nog in oude versie) ad 2: aangepast	ja	
131	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		Leefbaarheid - behoud historie	toevoegen bij ondergronds dat eenwording van dorpshelften impuls geeft aan herstel van het monumentaal karakter	ja	Toegevoegd: Het opnieuw één maken van het dorp past bij het historisch beeld.	ja	
132	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		Leefbaarheid - behoud historie	Bj ondergronds -Door de inrichting van het dorpsplein wordt de historische lijn hersteld	ja	toevoeging gedaan dmv opmerking hierboven	ja	
133	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		bouwhinder wegverkeer ondergronds	o.i. moet variant 4 meer hinder geven dan 2 en 3.	nee	hinder is voor de brede varianten grotendeels gelijk. Tijdens de werkzaamheden blijft de N247 bij alle varianten open.	nvt	
134	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		bouwhinder wegverkeer - bovengronds	zal bovengronds echt alleen maar 3 dagen volledige stremming zijn? Er dient voor de tijd van de vervanging van de brug een noodbrug te worden aangelegd. Graag ook hier duur van hinder expliciet vermelden net als bij ondergrondse varianten. En de wegversmalling is over het hele traject door het dorp. i.t.t. tot de ondergrondse varianten.	deels	Reactie vanuit PNH. Ad 1: noodbrug wordt buiten wegprofiel aangelegd dus nagenoeg hindervrij (hooguit wegversmalling), afsluiting alleen kort nodig bij aansluiten op bestaande weg (tijdens nachten/weekenden, nader te bepalen). Toegevoegd aan tekst. Ad 2: verwachting dat bij alle varianten in hele dorp versmalling/snelheidsbeperking zal krijgen.	ja	
135	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		bouwhinder wegverkeer - bovengronds	Woordkeus : bij bovengronds <i>kan</i> het tot vertraging leiden en bij ondergrons <i>zal</i> het .... Gebruik zelfde woord bij alle varianten	ja	verwerkt cf opmerking	ja	
136	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		bouwhinder vaarweg- ondergronds	geef tijdsindicatie ipv 'langdurige stremmingen'?	ja	Is beschreven in het faseringsplan. In deze fase niet exact aan te geven maar naar verwachting 75% van de bouwtijd. Toegevoegd aan matrix	ja	
137	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		kosten	De ondergrondse varianten graag ook excl BTW	ja	verwerkt cf opmerkingen	ja	
138	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		kosten	DR denkt dat de raming van de bouwkosten (67 mio ex BTW) klopt bij het luxe ontwerp dat gemaakt is. DR denktdat het verschil tussen de brede en smalle variant niet klopt, dat de brede variant nog meer moet kosten. De grote bandbreedte van 40 mio lijkt niet te passen bij een uitgewerkt ontwerp als dit.	nee	Het genoemde bedrag is het gehele wegvak tussen 't Schouw en Monnickendam inclusief de onderdoorgang.		
139	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		kosten	De beheerskosten tijdens de levensduur lijken veel en veel te hoog is. 1,4 miljoen aan beheer en onderhoud per jaar is een gigantisch bedrag. Het verschil tussen variant 1 en de andere varianten is gevoelsmatig veel te klein. Er zit al 88 miljoen aan asfaltonderhoud in, gigantisch.	nee	De genoemde onderhoudskosten zijn inclusief 100 jaar onderhoud van het gehele wegvak tussen 't Schouw en Monnickendam. Deze onderhoudskosten zitten ook in de bovengrondse variant (ca 350k EUR per jaar). Het verschil in onderhoudskosten tussen boven- en ondergronds komt dus door het onderhoud van de onderdoorgang		
140	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		risico's voorbereiding	bij bovengronds: gebrek aan draagvlak. Algeheel moet er uit, suggestief.	ja	verwerkt cf opmerking	ja	
141	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		risico's bouwfase	kans ongevallen e.d. bereikbaarheid voor hulpdiensten- dit geldt ook voor de bovengrondse en moet wel genoemd	ja	stond nog in oude versie, niet de laatste. Is weggelaten want niet onderscheidend want geldt idd voor alle varianten en bij elk project.	nvt	
142	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		risico gebruiksfase	storing bij coupure - wel aangeven dat dit in een uitzonderlijk geval is.want hoe groot is die kans.?	nee	Die kans is reeel, zeker de eerste jaren. Storing betreft niet alleen het functioneren, maar ook elektronische storingen.	nvt	
143	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		risico gebruiksfase	is het reëel om frontale botsing en ophopende sneeuw te noemen als risico. Bij ovotonde dan ook kans op ongevallen omdat daar te hard kan worden gereden.		Ad 1: Frontale boting stond alleen in oude versie, niet de laatste (want al benoemd bij veiligheidsbeoordeling). Ad 2 sneeuw: check Tauw: is risico idd niet te klein om hier te noemen, komt niet vaak voor		
144	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		aard en impact	bij ondergronds is de operatie <i>zeer</i> merkbaar. En bij bovengronds is dan de hele operatie ook <i>heel</i> merkbaar. Ook hier dezelfde termen gebruiken	nee	De werkzaamheden voor de bovengrondse variant zullen hinder geven tijdens de uitvoering, maar dit is niet vergelijkbaar met de hinder van de ondergrondse varianten omdat hinder hier veel dichter bij de woningen komt. Daarom alleen bij ondergrondse varianten genoemd.	nvt	
145	Toelichting vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		algemeen	Lastig te lezen in combinatie met de vergelijkingsmatrix. Kunnen beide documenten niet worden geïntegreerd?	ja	Is inmiddels samengevoegd	ja	

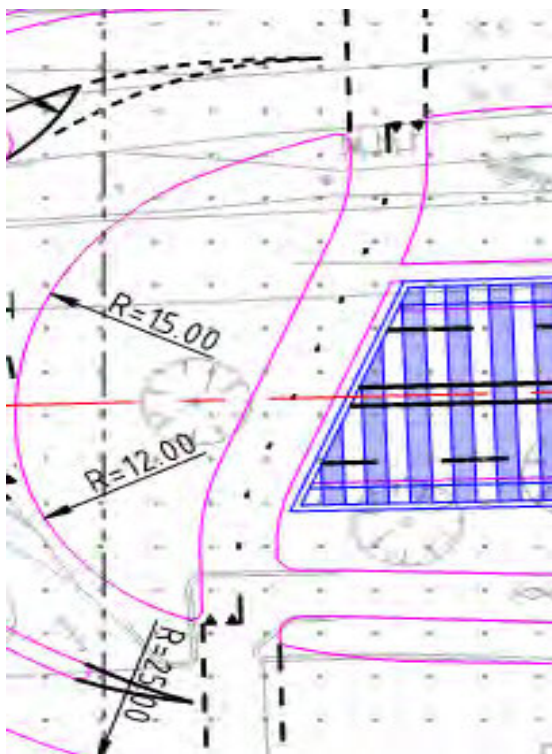
FORMAT REVIEW-COMMENTAAR

In te vullen door reviewer						In te vullen door APPM/Tauw			
<u>Nummer opmerking</u>	<u>Documentnaam</u>	<u>Organisatie</u>	<u>Door</u>	<u>Pagina/paragraafnummer</u>	<u>Opmerking</u>	<u>Opmerking verwerken (ja/nee)</u>	<u>Wijze van verwerken/motivatatie</u>	<u>Check: opmerking verwerkt (ja/nee)</u>	<u>Akkoord</u>
146	Toelichting vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		snelheidsregime	verkeersregelsvrije ruimte toevoegen aan dit item	nee	Nagaan of dit ook zo wordt ingevuld Shared space aan de toelichting toegevoegd. Echter maximum snelheid van 30 is van toepassing en algemene verkeersregels gelden natuurlijk wel (er wordt alleen niets 'geregeld' met verkeersborden, haaiantanden etc)		
147	Toelichting vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		lengte gesloten deel	exacte lengte gegevens toevoegen	nee	Voor alle aangegeven lengtes (ook totale lengtes tunnel) is wegens schetsontwerpstadium bewust "circa" aangegeven omdat het bij vervolgfase (verdere uitwerking ontwerp) nog beperkt korter of langer kan worden. Geen schijnnaauwkeurigheid geven. Voor onderdoorgangvarianten is gesloten deel overal gelijk, namelijk 200 meter.	nvt	
148	Toelichting vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		waterkering	HHNK geeft nu aan dat kanteldijk of coupure niet uitmaakt, zolang de coupure aan de regelgeving voldoet. En wat kosten die verschillende oplossingen. Voor -en nadelen.	nee	Voor de kosten zie de raming. Beheer en onderhoud verschilt wezenlijk en ook het eigenaarschap is anders. Tekst aangepast: coupure vergunbaar mits tzt veiligheid van oa openen en sluiten kan worden aangetoond. Verschillen coupure en kanteldijk zijn voor zover relevant benoemd in de matrix (voor kostendetails zie ook achterliggende kostenramingen)	ja	
149	Toelichting vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		doorstroming Edam -Ams	uitleggen waarop model vastliep. Over welke kruising gaat het hier?	ja	Verwerkt cf opmerking. Als een model vastloopt is niet te zien op welke kruising het misgaat.	ja	
150	Toelichting vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		doorstroming P,end -Ams	ter afweging : eerlijk benoemen dat een onderdoorgang extra effect heeft op de doorstroming uit Purmerend	nee	Is niet nodig hier extra de nadruk op te leggen; blijkt uit de cijfers. Matrix blijft zo feitelijk mogelijk.	nvt	
151	Toelichting vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		doorstroming bussen	hoeveel bussen stoppen er nu per uur? Aantallen geven	ja	uitgangspunt is 8 bussen per richting per uur. Stond genoemd in toelichtende kolom, nu overgezet naar varianten.	ja	
152	Toelichting vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		beschikbaarheid wegopnderdoorgang	Breng dit met een nuance want de weg gaat ook dicht bovengronds bij een groot ongeluk.	deels	Bij een ondergrondse is de kans op volledige wegafsluiting wel groter dan bij bovengronds. In verband met bereikbaarheid hulpdiensten. Daarom staat er ook als laatste zin "Volledige afsluiting zeer incidenteel en kortdurend" en dat er normaal alleen gedeelelijke afsluiting nodig is. Wel in de toelichtende kolom beter uitgelegd dat dan de omleiding in gang wordt gezet, en dat deze voor de onderdoorgang-varianten extra belangrijk is om niet al het doorgaande verkeer via je dorpsplein te krijgen.	ja	
153	Toelichting vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		verkeersgeluid	beter duidelijk de varianten nummeren en wat betekent (A) en wat zijn de huidige waarden waarmee de nieuwe situatie vergeleken wordt	nee	ad 1: varianten zijn genummerd, met nieuwe omschrijvingen in cellen zou e.e.a. duidelijk moeten zijn ad 2: A staat voor A-weging: De reden dat de dB(A) in plaats van een gewone decibel bij geluidsmetingen en geluidsberekeningen wordt toegepast heeft te maken met de gevoeligheid van het (menselijk) oor, die voor de verschillende frequenties van het geluid niet gelijk is. Is wettelijk voorgeschreven dat met dB(A)'s gerekend wordt. ad 3: vergelijking vindt plaats met 'huidige situatie' (zie betreffende kolom)	nvt	
185	Toelichting vergelijkingsmatrix	PNH		Expert judgements	Ook gemeente Waterland daarbij betrekken	ja	Waterland is hierbij ook betrokken dmv bespreking en review van de matrix. Voor de voor gemeente relevante aspecten waarop gemeente expertise heeft is dit bij expert judgement toegevoegd.	ja	
186	Vergelijkingsmatrix	PNH		Algemeen	Goed leesbaar, met name als de knopen doorgehakt zijn.	-	-		
187	Vergelijkingsmatrix	PNH		Landschappelijke inpassing	Het geconstateerde knelpunt aan de noordkant van de onderdoorgang (infra structuur en Broekervaart schuiven op naar woningen) komt niet in de tabel terug. Dat is m.i.wel nodig.	ja	Het effect op woningen was niet expliciet benoemd maar af te leiden uit criteria "broekervaart" en "groen". Dit omdat andere gevolgen voor andere woningen ook niet expliciet benoemd zijn (uitgezonderd natuurlijk als ze niet ehouden kunnen blijven). Omdat impact echter groot is alsnog ervoor gekozen om dit te benoemen bij criterium "panden".	ja	
188	Vergelijkingsmatrix	PNH		Behoud historie	Bij de 2X2 variant is de ingreep groter dan de andere meer smalle varianten. Dat komt nu niet in de tabel terug.	ja	Effect qua cultuurhistorie komt terug bij 3e alinea (trambaan). Tekst aangepast. Het grotere effect qua groen/water is onder de desbetreffende kopjes beschreven.	ja	
189	Vergelijkingsmatrix	PNH		Overige bouwhinder	bij de 2X2 variant is de ingreep groter dan de andere meer smalle varianten. Dat komt nu niet in de tabel terug.	nee	Zal voor de brede varianten in principe niet veel verschillen. De N247 blijft in alle varianten in dezelfde mate beschikbaar met een gelijke afstand tot de woningen	nvt	
190	Vergelijkingsmatrix	PNH		Algemeen	Als er vanuit HHNK geen toestemming is voor belangrijke onderdelen, dan moet dat uit de tabel blijken: coupure, kanteldijk, versmalling Broekervaart	ja	De relevante aandachtspunten staan beschreven onder risico's. Coupure is volgens HHNK wel gewoon vergunbaar, al heeft het niet hun voorkeur. Meest relevant is onzekerheid over doorstroomprofiel Broekervaart. Matrix is geactualiseerd nav laatste overleg HHNK.	ja	
191	Vergelijkingsmatrix	PNH		Algemeen	Als er vanuit de hulpdiensten een variant niet akkoord is dan moet dat uit de tabel blijken.	ja	'Dat is ook het geval: zie onder risico's. Verduidelijkt bij algemene toelichting.	ja	



FORMAT REVIEW-COMMENTAAR

In te vullen door reviewer						In te vullen door APPM/Tauw			
<u>Nummer opmerking</u>	<u>Documentnaam</u>	<u>Organisatie</u>	<u>Door</u>	<u>Pagina/paragraafnummer</u>	<u>Opmerking</u>	<u>Opmerking verwerken (ja/nee)</u>	<u>Wijze van verwerken/motivatie</u>	<u>Check: opmerking verwerkt (ja/nee)</u>	<u>Akkoord</u>
227	Toelichting vergelijkmatrix	PNH		2	in de tekst staat: "voorrang voor bussen in de 30 km-zone" bij variant 4 onder "weginrichting": wordt deze weg van de gemeente of PNH?	-	De weg bovengronds wordt van de gemeente		
236	Vergelijkmatrix	PNH		RISICO'S	In de Vergelijkmatrix zijn niet alle risico's terug te vinden die genoemd worden in de Ontwerpnota, par. 5.5. De Toelichting bij de vergelijkmatrix meldt in de laatste 3 regels: "Hier zijn de grootste (variantspecifieke) risico's..... ". Dit suggereert dat dit zowel de variantspecifieke als de niet-variantspecifieke risico's betreft.	nee	in de ontwerpnota is aangegeven welke varianten dit betreft. Er zijn veel meer algemene risico's te beschrijven, maar deze zijn niet onderscheidend bij de afweging.		



Figuur behorende bij opmerking

36

Omdat in de historische kern resten vanaf onder de bouwvoor aanwezig kunnen zijn en de bodem voor de verdiepte N247 dieper wordt ontgraven, wordt waar het geplande tracé de historische kern doorsnijdt (zie bijlage 9 voor de historische kern) een vervolgonderzoek geadviseerd. Dit gaat om een tracé lengte van ongeveer 300 m. Dit vervolgonderzoek kan het beste worden uitgevoerd als een verkennend booronderzoek. Het doel van het verkennende booronderzoek is de opbouw van de bodem en de mate van intactheid van de bodem te bepalen. Aan de hand van die informatie kan het archeologische verwachtingsmodel worden getoetst en waar mogelijk worden bijgesteld. Voor het overige deel van het tracé wordt geen vervolgonderzoek geadviseerd.

Figuur behorende bij opmerking

283



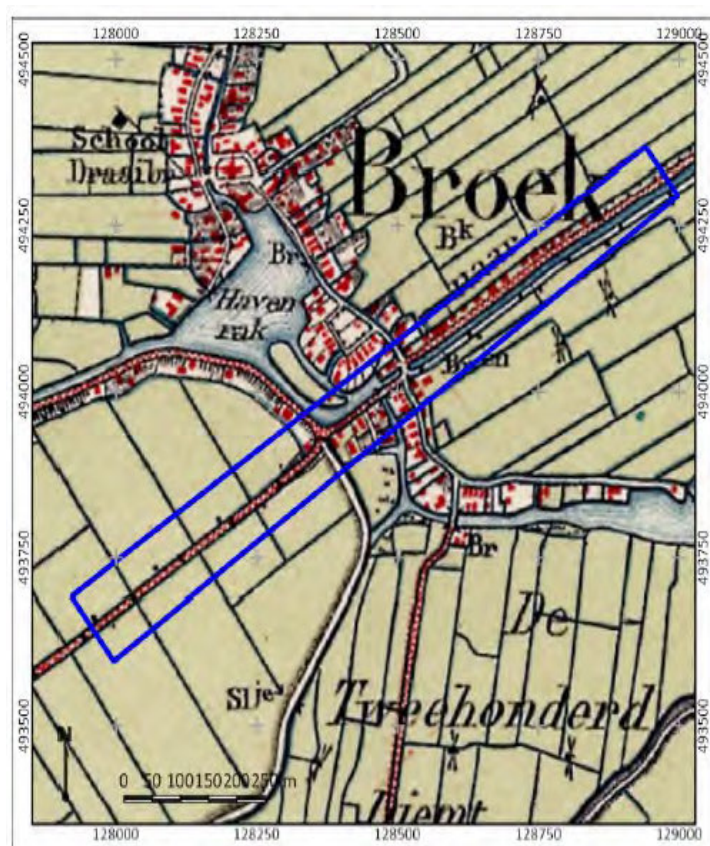


Figuur behorende bij opmerking

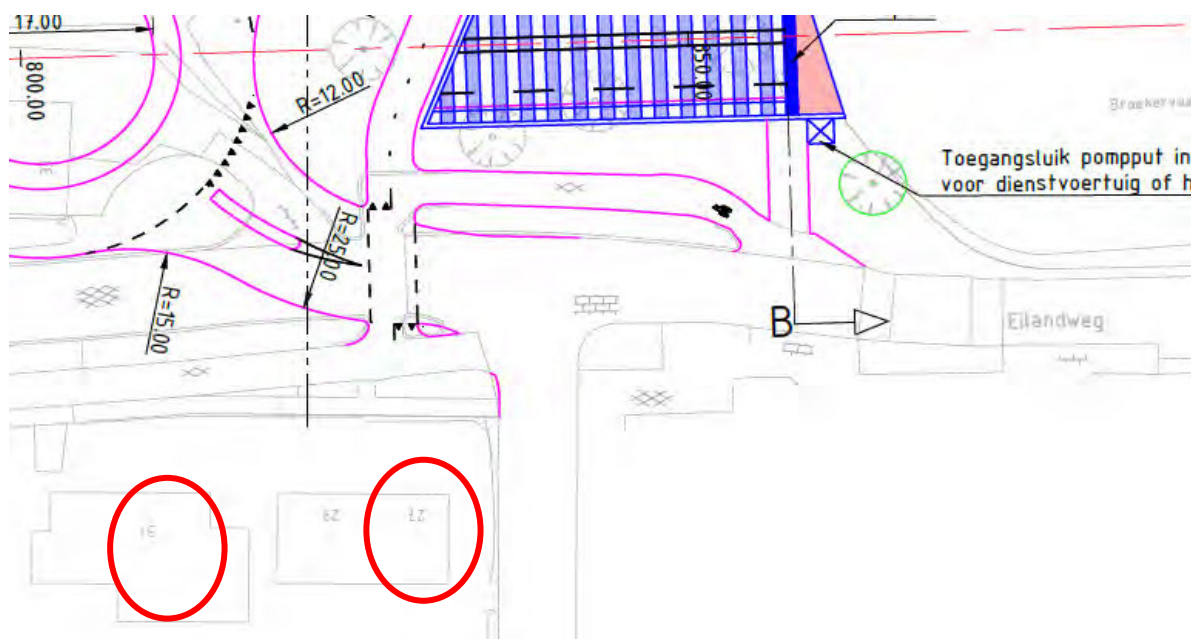


Figuur behorende bij opmerking

43



Figuur 6. Het plangebied (blauw omlijnd) op een historische kaart uit 1900.  
Bron: [www.topotijdreis.nl](http://www.topotijdreis.nl).







cl. opste  
ulpdiens!



**Van:** [redacted] <[redacted]@APPM.nl>  
**Verzonden:** maandag 28 augustus 2017 15:07  
**Aan:** [redacted]; [redacted]@gmail.com; [redacted]@gmail.com; [redacted];  
 [redacted]@waterland.nl; [redacted];  
 [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted];  
**CC:** [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted];  
 [redacted]@gmail.com; [redacted];  
**Onderwerp:** Verslag eerste workshop BKP onderdoorgang Broek  
**Bijlagen:** N247 - 203 - Verslag BKP sessie 23 augustus.docx

Hallo allemaal,  
 Bijgaand stuur ik jullie het verslag dat [redacted] van Bosch Slabbers gemaakt heeft van de plezierige workshop van vorige week over het BKP voor de onderdoorgang.  
 Mochten jullie dingen missen, graag dan zsm even bericht zodat [redacted] daarmee rekening kan houden.  
 Hartelijke groet,  
 [redacted]

-----Oorspronkelijke afspraak-----

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** woensdag 26 juli 2017 10:27  
**Aan:** [redacted]; [redacted]; [redacted]@gmail.com; [redacted]; [redacted];  
 [redacted]@waterland.nl; [redacted]; [redacted]; [redacted]@noord-holland.nl; [redacted]@noord-holland.nl; [redacted];

**Onderwerp:** N247 - Eerste workshop BKP

**Tijd:** woensdag 23 augustus 2017 13:30-15:30 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.

**Locatie:** Gemeentehuis Waterland, Pierebaan 3, Monnickendam

Beste allemaal,

Namens [redacted] stuur ik jullie hierbij het vergaderverzoek voor de eerste workshop met betrekking tot het BKP voor de Onderdoorgang N247 te Broek in Waterland.

De workshop staat gepland op 23 augustus van 13:30 uur tot 15:30 uur. De locatie betreft het gemeentehuis van Waterland aan de Pierebaan 3 te Monnickendam.

Zoals ook in het PvA van Bosch Slabbers beschreven staat, willen ze graag in samenwerking met PNH (ruimtelijk specialisten), DR en Gemeente (en APPM/Tauw) tot het BKP komen. In de eerste workshop gaan we trechteren naar een aantal hoofdprincipes voor herinrichting van de ontstane ruimte op de verdiepte ligging, met een mogelijke verbeelding van hoe het kan worden (de potenties in beeld brengen).

Ik hoop jullie zo voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijk groet,

[redacted]  
 APPM **Nederland mooier maken**

+31 6 [redacted] | [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)

Op zoek naar de beste contractvorm voor uw projecten? De APPM methodiek helpt u daarbij. [Contractkeuze.nl](http://Contractkeuze.nl)

## Verslag 1<sup>e</sup> werksessie BKP

23 augustus 2017

### Gemeentehuis Waterland

Aanwezig:

- [redacted] - dorpsraad
- [redacted] - dorpsraad
- [redacted] - dorpsraad
- [redacted] – gemeente Waterland
- [redacted] – gemeente Waterland
- [redacted] – gemeente Waterland
- [redacted] – provincie Noord-Holland
- [redacted] – provincie Noord-Holland
- [redacted] – provincie Noord-Holland
- [redacted] - Tauw
- [redacted] - APPM
- [redacted] – Bosch Slabbers

**Verslag/ conclusies van de workshop die de basis vormen voor verdere uitwerking in het BKP.**

#### Wat is het BKP ?

De definitie van het BKP zal bij deze opgave breder zijn dan normaal gebruikelijk. Het inpassingsvraagstuk zal nadrukkelijk een rol spelen en bouwstenen voor bewijslast leveren om de maatschappelijke investering te legitimeren.

De huidige (evt met kleine aanpassingen, bv rotonde) technische ontwerpen vormen de onderlegger voor het BKP. Deze ontwerpen worden ingepast en in onderdelen beschreven in een BKP.

**Niet:** het BKP gaat geen oordeel geven over de wenselijkheid van een verdiepte ligging.

**Niet:** een DO inrichtingsplan, het zal een richtinggevend document zijn, dat in de volgende fase in de aanbesteding meegaat als vormgevingsdocument of wat dies meer zij. Het geeft daarbij wel een beeld van de mogelijke en gewenste inrichting van het maaiveld.

#### Identiteit Broek in Waterland

Vooraf beelden van oud-broek, historische beelden. Klopt, maar in het gesprek is dat ook logisch. De nieuwe wijken zijn obligaat van karakter, weinig specifiek en bieden daarmee weinig aanleiding voor vormgeving.

Herkenning in de voorgestelde bouwstenen, zeker het groene karakter wordt veel genoemd.

De brug zou theoretisch versmald kunnen worden, bv door de fietsers op suggestiestroken op de weg te zetten. Maar wat doe je dan met de overmaat?

De impact van de groene bomen en het groen wordt nog eens benadrukt.

Behoud/ herbouw van het Stöwehuis, met bv horeca erin.

### Inhoud de weg zelf

Horende de discussie lijkt de meerderheid voor een tunnel die iets van het dorp laat zien (iets lokaals), niet te overdadig maar wel verzorgd. Voorbeeld van Hilversum wordt daarmee veel aangehaald. Let hierbij erg op de functionaliteit => verkeersveiligheid, geluid, etc mag er niet minder van worden.

**Monden:** de tunnelmonden moeten een zo geleidelijk mogelijke overgang van landschap het dorp in maken, met zicht op het groen. Bomen op de mond, landschap en groen dat zichtbaar is, wordt sterk gewaardeerd. Over rond op recht is geen specifieke uitspraak gedaan, de rondes voorbeelden werden wel vaker aangehaald. Verschil in beide zijden is heel wel denkbaar.

**Randen:** hier ook goed nadenken vanuit geluid en fijnstof, en uiteraard verkeersveiligheid en voertuigkerendheid. Dus liever een gedeeltelijke muur als rand om meer geluid te weren en geen zicht te bieden in de tunnel. Wel nadenken over het zicht vanuit de woningen aan de parallelweg. Materiaal “zachtere” materialen, baksteen, groen, hout? Geen RVS bv dat is te trendy. In het BKP inzichtelijk maken waar de wanden hoger moeten zijn en waar niet, ivm ingooigevaar.

**Binnenkant:** iets laten zien van het dorp op een abstracte manier heeft de voorkeur. Horizontale belijning maakt de tunnel minder hoog. Wellicht t.h.v. de historische route “iets” in de wand/ plafond. Suggestie om met een horizontale gelaagdheid te werken, met horizontale lijnen onderin en verticale lijnen bovenin, als knipoog naar het houtwerk van typisch Broekse architectuur. Specifiek aandachtspunt is het licht, zie het voorbeeld van Hilversum, verlichting in de zijkant => geeft een bijna interieur kwaliteit.

### Inhoud de omgeving van de ingreep

Het **plein** ligt behoorlijk centraal in het dorp, laten zien op een kaartje. Het is een schakel in het dorp en mag als zodanig functioneren. Nu worden er veel events op het parkeerterrein gehouden, misschien is dit een betere plek, horeca en water zijn echt kansen. Het is een nieuwe plek die er vanuit de historie niet lag, dat besef biedt ook kansen. Herbouw wordt wel aanbevolen, bv Stöwehuis.

Wat zijn belangrijke uitgangspunten voor het plein:

- De historische route herkenbaar doortrekken/ herstellen;
- Groen voor de weg, maw geen zicht vanaf plein over de provinciale weg/ verdiepte ligging;
- Geen verbinding tussen Nieuwland en Cornelis Roelestraat middels een nieuwe brug;
- Groen en rood gemengd, sowieso een groene uitstraling, maar vooral rood op plek te maken en functies te faciliteren;
- Continuïteit van bebouwing;
- Nadenken over de plek van de “doorgaande” weg bovenlangs (met bus), 4 opties: huidige locatie, langs de 3 noten, langs het water of opsplitsen in twee rijbanen in éénrichtingsverkeer (soort hele grote rotonde);
- De functies zoals genoemd in atelier 2, zijn een prima basis om de plek verder in te richten.

De **randen**: de profielen laten zien hoe krap het is...delen van een probleem.... De ambitie is een groen en waterrijk profiel en hoe kan je dat hier behouden? De voorstellen zullen altijd een zekere mate van “cosmetische” ingreep hebben. Op systeemniveau is hier weinig ruimte, zeker bij de 80 km variant. In de verdere uitwerking zullen we een aantal voorstellen doen en deze verbeelden, en hiermee het eerlijk in beeld brengen. De cultuurhistorische waarde van de Broekervaart staat onder grote spanning bij de inpassing.

Het doorstroomprofiel moet gelijk blijven, dat is voorlopig uitgangspunt voor het ontwerp.

### **Gemist/ nog aanvullen:**

- De impact van met en zonder kanteldijk;
- Het beeld komende vanuit het zuiden, inclusief het “gat” thv de Hellingweg.

### **Proces**

- Volgende workshop: 13 september.
  - >> [redacted] afwezig maar de 16e terug en zal die week reviewen
  - >> [redacted] ook 13e afwezig maar zal voorbespreken met [redacted]
- Concept BKP: afronding door BS obv 2e workshop, oplevering ma 18/9. Gaat dan alsnog mee in lopende review die op 22 september eindigt. Hier is dus minder tijd voor, maar omdat eenieder al nauw betrokken is geweest via de workshops van Bosch Slabbers wordt dat niet als probleem ervaren. Afgesproken dat iedereen in de betreffende periode tijd reserveert.
- Toelichting concept-BKP in Welstand ook 18 sep: (ca kwartier presentatie en aansluitend vragen), bij voorkeur voorafgaand aan het laatste atelier.
  - Vergelijkbaar met de workshop van 13 september, iets gefinetuned nav de resultaten daarvan. Welstand keuzemogelijkheden laten zien, geen 'voldongen feiten'.
  - Reacties Welstand kunnen dan nog verwerkt worden in de animaties en de producten voor het atelier van 16 oktober)

[redacted]

Bosch Slabbers 24 augustus 2017

[REDACTED]

---

**Van:** [REDACTED]@tauw.com>  
**Verzonden:** zaterdag 21 oktober 2017 13:17  
**Aan:** [REDACTED]; [REDACTED]; [REDACTED]; [REDACTED]  
[REDACTED]@gmail.com; [REDACTED]@gmail.com; [REDACTED]; [REDACTED]  
**CC:** [REDACTED]; [REDACTED]; [REDACTED]; Broek in  
Waterland N247  
**Onderwerp:** presentatietekening atelier  
**Bijlagen:** 2017-10-23\_N247-842510-21-16-01.pdf

Allen,

Hierbij ontvangen jullie de presentatietekening van de smalle 50km/u variant. Het inpassen van het ontwerp uit het BKP koste iets meer tijd dan verwacht, maar de overige varianten worden op dezelfde wijze uitgewerkt. In de 2 80km/u varianten wordt het andere ontwerp uit het BKP ingepast. De onderliggende technische tekeningen zijn aangepast naar het reviewcommentaar, zie onder andere de rotonde en het samenvoegen van de parallelweg en uitvoegstrook aan de noordzijde.

Ter overweging:  
Moeten de woningen [REDACTED] en [REDACTED] nog worden weergegeven als te amoveren object, of laten we alleen de nieuwe situatie zien?

De tekeningen moeten donderdag einde van de dag naar de repro zodat deze zaterdag de 28<sup>e</sup> meegenomen kunnen worden. Eventuele opmerkingen hoor ik graag aan het begin van de week zodat we dit nog kunnen verwerken. De opmerkingen worden uiteraard voor alle 4 de varianten verwerkt.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]  
constructeur

**Tauw bv**  
Australiëlaan 5  
Postbus 3015  
3502 GA Utrecht

M +31 [REDACTED]  
T +31 30 [REDACTED]



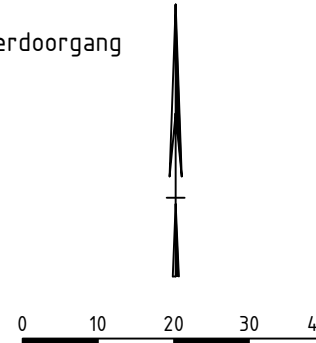


LEGENDA

- |                          |                       |
|--------------------------|-----------------------|
| Te behouden Broekervaat  | Weg                   |
| Te dempen Broekervaat    | Dorpsplein            |
| Te ontgraven Broekervaat | Fietspad              |
| Te behouden objecten     | Groen/berm            |
| Te amoveren objecten     | Rooster onderdoorgang |

OPMERKINGEN:

Maten in meters, tenzij anders vermeld  
Materiaalmaten in mm, tenzij anders vermeld  
Peilmaten in meters t.o.v. N.A.P., tenzij anders vermeld



**Tauf**

Voor Overzicht zie blad  
Behorend bij: 842510

CONCEPT

**N247**  
ONDERDOORGANG BROEK IN WATERLAND  
50km/u 2x1, smalle variant met coupe  
Km. 34,1 - 35,1  
Gemeente: WATERLAND  
PRESENTATIE TEKENING



ontworpen	LUX	dat 23-10-2017	schaal	1:1000
gecontroleerd	EKT	dat 23-10-2017	in	1
gezien	RKL	dat 23-10-2017	bladen	blad nr. 1
Provincie Noord-Holland Dienst Infrastructuur en Uitvoering Postbus 3001				N247-842510-21-16-01



1

**OPZET BIJEENKOMST AANWONENDEN N247**


Doel bijeenkomst:




1. Gezien het grote belang dat de direct aanwonenden bij dit project hebben willen wij hen de mogelijkheid bieden om als eerste inzicht te krijgen in de ruimtelijke gevolgen van een mogelijke onderdoorgang bij hen voor de deur.
2. Draagvlak voor technisch ontwerp en inpassing onderdoorgang:
  - Transparantie: laten zien hoe het ontwerp tot stand is gekomen.
  - Inzoomen op de situatie van de direct aanwonenden: hoe gaat het er voor hen uitzien.
3. Draagvlak voor vergelijkingsmatrix:
  - Toelichting (op hoofdlijnen) hoe varianten scoren in matrix (objectieve feiten)
  - Op specifieke punten inzoomen op hun situatie, te weten:
    - Ruimtelijke kwaliteit volgend op 2;
    - Ontsluiting verkeer tijdens bouwwerkzaamheden;
    - Fasering tijdens bouwwerkzaamheden;
    - Overlast tijdens de bouwwerkzaamheden (duur, hinder voor wegverkeer, aard en impact overige hinder);
    - Luchtkwaliteit nieuwe situatie;
    - Geluidshinder nieuwe situatie;
    - Panden
    - Risico's
4. Helderheid scheppen over besluitvormingsproces (buiten scope APPM,
  - Proces schetsen (hoe komen tot advies SG, via stuurgroep etc)
  - Mogelijke inbreng stakeholders in besluitvormingsproces
  - Wanneer helderheid (en wanneer verdere uitwerking en realisatie)


Draaiboek:

13:30-14.30	Zaalindeling controleren en klaarzetten materialen	APPM+Tauw+
14.30-15.00	Briefing, in het bijzonder aandacht voor: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Doel</li> <li>- Wat waar</li> <li>- Toelichtingen</li> </ul>	
Vanaf ca. 15.00	Inloop. Bij entree: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Persoonlijk welkom!</li> <li>• Verzoek presentielijst te tekenen (zonodig aan te vullen). Lijst in principe al ingevuld obv aanmeldingen.</li> </ul> Koffie en thee met koekje  Tijdens inloop-halfuur filmpjes laten draaien op grote scherm in plenaire zaal (van bovengrondse en ondergrondse varianten) <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Liefst allemaal laten draaien om neutraliteit te borgen &amp; ook alle varianten zichtbaar te laten zijn</li> </ul>	

		staat erbij en vertelt welke varianten draaien
<b>15.30 – 15.35</b>	<b>Opening</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Welkom</li> <li>• Doel van de middag</li> <li>• Programma</li> </ul>	
<b>15.35 – 15.40</b>	<b>Proces toelichting</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bovengrondse variant al op de plank (na afweging meerdere varianten)</li> <li>• Doel project onderdoorgang</li> <li>• Proces onderdoorgang tot nu toe</li> <li>• Ontwerpdilemma's (alléén aanstippen dat ze er waren en voorbeeld noemen)</li> <li>• 1 bovengrondse en 4 ondergrondse varianten: nu gereed &amp; voorstel voor inpassing</li> <li>• Duidelijk maken schetsontwerp-status: vervolgitwerking pas na besluitvorming. Eventuele reacties worden op flipover genoteerd en - afhankelijk van variantkeuze- in vervolgtraject meegenomen.</li> </ul> <p>Discussie/inhoudelijke vragen: stellen na plenaire deel</p>	
<b>15.40 – 15.55</b>	<b>Ontwerp onderdoorgang</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Korte toelichting op het proces tot nu toe: hoe is het ontwerp tot stand gekomen -&gt; ateliers, stakeholders, eisen en wensen zijn verwerkt in het ontwerp zoals het er nu ligt.</li> <li>• Inzoomen op de situatie van de omwonenden aan de hand van tekeningen (bovenaanzicht, dwarsprofielen, stills). Neem hun mee in de toekomstige situatie. Hoe gaat het er voor hen uitzien.</li> <li>• Eventuele vragen en opmerkingen kunnen na het plenaire deel worden gesteld.</li> </ul>	
<b>15.55 – 16.05</b>	<b>Pauze (koffie/thee met koekje) &gt; in plenaire zaal</b> <p>Tijdens pauze filmpjes laten draaien op grote scherm in plenaire zaal (van bovengrondse en ondergrondse varianten)</p>	

	<ul style="list-style-type: none"> <li>Liefst allemaal laten draaien om neutraliteit te borgen &amp; ook alle varianten zichtbaar te laten zijn</li> </ul>	 staat erbij en vertelt welke varianten draaien
--	--	--

<b>16.05 – 16.20</b>	<b>Toelichting vergelijkingsmatrix varianten</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Toelichting op het de matrix tot stand is gekomen.</li> <li>Beoordelingsaspecten zoals eerder overeengekomen (1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> atelier)</li> <li>Beoordeeld voor 5 varianten</li> <li>Beoordeling op hoofdlijnen (i.v.m. beperkte tijd en uiteenlopende interesses):               <ul style="list-style-type: none"> <li>Bereikbaarheid: kort highlights noemen.</li> <li>Verkeersveiligheid: uitgangspunt is allemaal veilig, kleine verschillen, benoemen afweging shared space (ipv voorrang en 50 km/uur)</li> <li>Milieu (geluid en lucht): inzoomen op geluid en luchtkwaliteit in de uiteindelijke situatie.</li> <li>Ruimtelijke kwaliteit: hebben we het voor de pauze over gehad. highlights noemen uit beoordeling BS.</li> <li>Bouwhinder: Benoemen uitgangspunt altijd woning te bereiken en geen langdurige afsluitingen. Daarnaast meer inzoomen op bouwtijd, geluid en trillingen.</li> <li>Kosten: noemen, zit onzekerheidsmarge in, achterliggende ramingen niet openbaar ivm toekomstige aanbestedingen.</li> <li>Risico's: enkele aanstippen, o.a. dat grond- en woningaankopen nodig zijn (vervolgstadium)</li> </ul> </li> </ul> <p>NB: op sommige punten zal men zich al een eerste mening hebben gevormd o.b.v. de toelichting voor de pauze en de animaties.</p>	
<b>16.20 – 16.50</b>	<b>Plenaire vragenronde / nadere uitleg</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mensen hebben waarschijnlijk (specifieke) vragen.</li> <li>Gezien de (verwachte) beperkte omvang van de groep geven we de mogelijkheid tot het stellen van verduidelijkingsvragen.</li> <li>Het gaat om inhoudelijke vragen zonder waardeoordeel.</li> </ul>	 en 

<b>16.50 – 17.00</b>	<b>Toelichting besluitvorming (en daarna)</b>	
----------------------	---	---

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Proces schetsen (hoe komen tot advies SG, via stuurgroep etc)</li> <li>• Mogelijke inbreng stakeholders in besluitvormingsproces</li> <li>• Tijdslijn: wanneer advies, wanneer besluitvorming, en wanneer verdere uitwerking en realisatie</li> </ul>	
<b>17.00</b>	<b>Afsluiting &amp; uitnodiging voor drankje</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Desgewenst is het mogelijk om <b>opmerkingen</b> te plaatsen als men het niet eens mocht zijn met beoordelingen uit de matrix. Relevante reacties worden dan onder begeleiding van [redacted] genoteerd</li> </ul>	[redacted]  [redacted] bij flipovers

Verwacht aantal aanwezigen: ????

- Onbekend aantal stakeholders?
- 6 organisatie excl dorpsraad:

- Voorzitter: niet aanwezig

- Provincie Noord-Holland: [redacted], [redacted], [redacted]

- APPM: [redacted]

- Tauw: [redacted] en evt. [redacted]

- Dorpsraad: onbekend

Vastlegging resultaten

- Verslag van de middag maken (om opmerkingen in plenaire discussie te bundelen).
- D.m.v. flipovers
- Digitale verwerking uitkomsten flipovers door [redacted]
  - Reacties op matrix > daags na bijeenkomst tbv eventuele verwerking in definitieve matrix
  - Overige reacties op ontwerpen > verwerken/bewaren voor vervolgfase

**Acties:**

Verzenden uitnodigingen	[redacted] / [redacted]	gereed
Reminder uitnodigingen	[redacted] / [redacted]	z.s.m.
Benodigdheden afstemmen met Broekerhuis: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Grote zaal??? Zaal moet groot genoeg zijn om ook de panelen neer te zetten.</li> <li>○ U-opstelling rond scherm met in het midden een tafel.</li> <li>○ Beamer, scherm, microfoon</li> <li>○ Catering (bij inloop, in pauze, achteraf): koffie, thee en fris (geen alcohol)</li> </ul>	[redacted]	z.s.m.
<del>Panelen reserveren: zijn al gereserveerd voor atelier. Vragen of ze vrijdag kunnen worden geleverd, een weekend kunnen blijven staan en dinsdag weer kunnen worden opgehaald.</del>	[redacted]	<del>z.s.m.</del>

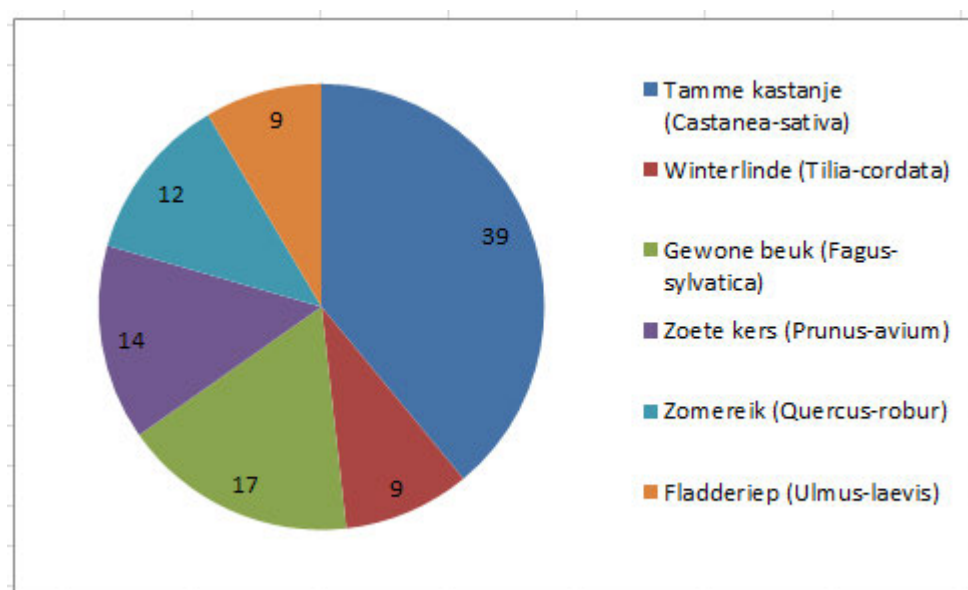
Opstellen presentatie	(input	We maken gebruik van de presentatie voor het atelier
<p>Tbv stand Technisch ontwerp onderdoorgang (4 varianten):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Toelichting voorbereiden hoe het ontwerp tot stand is gekomen (ateliers, stakeholder gesprekken, eisen en wensen, concept ontwerp, definitief ontwerp, verificatie en validatie)</li> <li>○ Toelichting voorbereiden (hoofdkenmerken ontwerpen, belangrijkste aandachtspunten, inzoomen op de direct aanwonenden, hoe gaat de situatie er voor hen uit zien, neem ze mee, praat ze door het ontwerp heen)</li> <li>○ Materialen gereedmaken/meenemen: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ ontwerptekeningen (luchtfoto-bovenaanzichten op A0 + maatgevend dwarsprofiel op A3 ophangen, overige tekeningen alleen bij de hand houden op A1) + stills</li> <li>○ kaarten met impact op woningen (geluid en lucht), onderzoeksrapportages</li> </ul> </li> </ul>	/	We maken gebruik van de presentatie voor het atelier
<p>Materialen voor ontvangst/entree van 13.30 uur voorbereiden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Presentielijst (al ingevuld o.b.v. aanmeldingen): naam, namens wie aanwezig, adres, mail, telefoon &gt; zie presentielijst vorige keer</li> <li>• USB-stick met filmpjes van bovengrondse en ondergrondse varianten (om bij inloop op scherm in plenaire zaal te laten zien)</li> </ul>		27 oktober
<p>Overige materialen voorbereiden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Voor briefing: draaiboeken afdrukken tbv briefing, ca 7x</li> <li>• Pennen</li> <li>• Punaises mee</li> <li>• Naambadges voor DR, PNH, APPM, Tauw, voorzitter (voor namen zie def. draaiboek)</li> </ul>		27 oktober
Verwerken flipovers in format commentaar		31 okt

**Van:** [redacted] <[redacted]@gmail.com>  
**Verzonden:** maandag 23 oktober 2017 10:17  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** Re: Boom BiW, Tamme Kastanje

Mooi!

Op 23 okt. 2017 09:38 schreef "[redacted]" <[redacted]@noord-holland.nl>:

Bijna 150 enquêtes zijn ingevuld, 39% koos voor Tamme Kastanje.



dhr. [redacted]

*Beleidsadviseur – Mobiliteit*

T (06) [redacted]

[Houtplein 33 2012 DE Haarlem](#)

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)

[\[redacted\]@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)



Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
 Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

**Van:** [redacted] <[redacted]>  
**Verzonden:** maandag 23 oktober 2017 21:21  
**Aan:** [redacted]; [redacted]@gmail.com; [redacted];  
 [redacted]; [redacted]; [redacted];  
 [redacted]@gmail.com;  
**CC:** Broek in Waterland N247; [redacted]; [redacted];  
 [redacted]@tauw.com  
**Onderwerp:** RE: N247 - Concept draaiboek bijeenkomst direct aanwonenden op 28 oktober

Beste [redacted]

Namens de Dorpsraad: we zijn het eens met [redacted], zo informeel mogelijk.

met hartelijke groet

Op 23 oktober 2017 om 15:50 schreef "[redacted]" <[redacted]@noord-holland.nl>:

Beste allemaal,

Ik ben een voorstander van een zeer informeel overleg met tekeningen op de tafel. De opzet is erg formeel en mijns inziens te uitgebreid. Het doornemen van de matrix vind ik niet nodig, dat kan men op 30 okt of 21 nov tot zich nemen.

Mijn voorkeur gaat uit naar de volgende opzet:

- Informele ontvangst
- Korte toelichting stand van zaken
- Twee opties voor plein zijn uitgewerkt (om mogelijke invulling aan te geven)
- Dan tekeningen op tafel en men kan kijken naar de situatie voor zijn/haar deur en daar plenair vragen over stellen.
- Vervolgens kort gevolgen aangeven geluid, fijnstof en overlast tijdens bouw.
- Afsluiting.

Namens PNH zijn [redacted] en [redacted] aanwezig, namens APPM [redacted] en TAUW of [redacted] of [redacted]. Verder niemand, anders is de verhouding zoek en is het niet meer informeel. Mocht het nodig zijn dan kan [redacted] evt gespreksleider zijn.

Gr [redacted]



---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

---

**Van:** [redacted] [mailto:[redacted]@appm.nl]  
**Verzonden:** maandag 23 oktober 2017 15:31  
**Aan:** [redacted]; [redacted]; [redacted];  
[redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted];  
[redacted]@gmail.com; [redacted]@gmail.com  
**CC:** [redacted]; [redacted]@tauw.com; [redacted]; Broek in Waterland N247; [redacted]  
**Onderwerp:** N247 - Concept draaiboek bijeenkomst direct aanwonenden op 28 oktober

Goedemiddag allemaal,

Hierbij ontvangen jullie het concept draaiboek voor de bijeenkomst die op 28 oktober a.s. gepland staat met de direct aanwonenden. De bijeenkomst is in het Broekerhuis en zal van 15:30 uur tot 17:00 uur plaatsvinden.

Gezien de beperkte tijd zijn wij al druk bezig met de voorbereidingen van deze bijeenkomst. Mochten jullie op basis van het concept draaiboek nog vragen, opmerkingen of aanvullingen hebben, zouden jullie dit dan zo spoedig mogelijk door kunnen geven.

Ik hoop jullie zo voldoende te hebben geïnformeerd en zie jullie reactie graag tegemoet.

Met vriendelijk groet,

[redacted]

APPM **Nederland mooier maken**

+31 6 [redacted] | [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)

Op zoek naar de beste contractvorm voor uw projecten? De APPM methodiek helpt u daarbij.  
[Contractkeuze.nl](http://Contractkeuze.nl)



**Van:** [redacted] <[redacted]@ziggo.nl>  
**Verzonden:** maandag 23 oktober 2017 07:11  
**Aan:** [redacted]; [redacted]@gmail.com; [redacted]@gmail.com;  
 [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted];  
 [redacted]@gmail.com;  
**CC:** Broek in Waterland N247; [redacted]; [redacted];  
 [redacted]@tauw.com  
**Onderwerp:** Re: N247 - Statusupdate diverse onderwerpen  
**Bijlagen:** N247-commentaar review 3\_WERKVERSIE (002)\_reactie DR 221017.xlsx

Beste [redacted]

Hierbij de reactie van de Dorpsraad op de verwerking van de commentaren van de DR op de vergelijkingsmatrix, vanwege vakanties en buitenland werk op de valreep,

met groet van [redacted]

Op 21 oktober 2017 om 13:40 schreef [redacted] <[redacted]@appm.nl>:

Goedemiddag allen,

Zo voor het begin van de herfstvakantie en het naderende atelier wil ik jullie via deze weg graag een update geven van de verschillende onderwerpen die spelen. Zo vlak voor de bijeenkomsten gebeurd er veel want het venijn zit in de staart 😊.

### Beeldkwaliteitsplan

Bijgaand vinden jullie de downloadlink naar het BKP (<https://we.tl/BkGo6gp9Sj>) dat door Bosch Slabbers is opgesteld. Het betreft de definitieve versie inclusief reactieformulieren waarop staat aangegeven hoe de opmerkingen op het concept zijn verwerkt. Daarnaast is de eerste versie van de posters voor het atelier en de inloop toegevoegd. Mochten jullie op dit laatste (de posters voor het atelier) nog aanvullingen, vragen en/of opmerkingen hebben dan horen we dat natuurlijk graag. Het liefst wel uiterlijk dinsdag 24 oktober zodat dit nog voor het atelier verwerkt kan worden en er nog voldoende tijd is om de posters naar de repro te sturen.

### Ontwerp

Volgens de laatste versie van de planning zou het ontwerp eigenlijk eind vorige week zijn opgeleverd. Zoals jullie hebben kunnen zien (of eigenlijk niet hebben gezien), is dit nog niet gebeurd. Reden daarvoor is dat het afstemmen van het BKP en het technisch ontwerp langer heeft geduurd dan voorzien. Echter, omdat we het belangrijk vinden dat beiden goed op elkaar aansluiten en geen tegenstrijdige signalen uitzenden hebben we ervoor gekozen hier extra aan te geven en daarmee de oplevering van het ontwerp iets uit te stellen. Jullie hebben zojuist via [redacted] de definitieve versie van het ontwerp ontvangen. Mochten jullie nog aanvullingen, vragen en/of opmerkingen hebben dan horen we dat natuurlijk graag. Het liefst wel uiterlijk dinsdag 24 oktober zodat dit nog voor het atelier verwerkt kan worden en er nog voldoende tijd is om de posters naar de repro te sturen.

### Visualisaties en animaties

Eveneens vanwege de benodigde afstemming tussen het BKP en het technisch ontwerp zijn de visualisaties en animaties nog niet opgeleverd. Tauw is druk bezig met het uitwerken van de filmpjes voor het aankomende atelier. Deze week houden we jullie hiervan op de hoogte. Hoewel we weten dat het last minute is (geeft ook aan dat het venijn inderdaad in de staart zit), hopen we toch dat jullie komende week snel kunnen/willen reageren op de zaken die we hierover naar jullie toe sturen.

## Vergelijkingsmatrix

De laatste versie van de vergelijkingsmatrix heeft [redacted] eind vorige week naar eenieder rond gestuurd. In deze versie moesten nog een aantal zaken worden gecontroleerd en aangevuld op basis van de definitieve documenten. Deze informatie is deze week binnen komen druppelen en zullen we begin volgende week verwerken zodat de matrix is vastgesteld. [redacted] had in haar mail het verzoek gedaan om deze week te laten weten wat jullie van de matrix vonden. We hebben tot op heden geen reactie van de dorpsraad ontvangen. Mochten er nog vragen of opmerkingen zijn dan wil ik jullie vragen dit z.s.m. (bij voorkeur dit weekend nog) kenbaar te maken. Maandag beginnen we namelijk met het vaststellen van de matrix.

## Infographics

Door persoonlijke omstandigheden van zowel [redacted] als de grafische vormgever is er later gestart met het uitwerken van de infographics. Ik heb gisteren pas de eerste ruwe opzet gekregen en moet deze nog beoordelen. Maandag hebben [redacted] en ik een belafsprak met de vormgever om verdere details door te spreken. Deze week houden we jullie hiervan op de hoogte. Hoewel we ook hierbij weten dat het last minute is, hopen we toch dat jullie komende week snel kunnen/willen reageren op de zaken die we hierover naar jullie toe sturen.

Ik hoop jullie zo voldoende te hebben geïnformeerd en wil jullie een heel fijn weekend wensen.

Met vriendelijk groet,

[redacted]

APPM **Nederland mooier maken**

+31 6 [redacted] | [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)

Op zoek naar de beste contractvorm voor uw projecten? De APPM methodiek helpt u daarbij.  
[Contractkeuze.nl](http://Contractkeuze.nl)

Reactie DR op werkversie FORMAT REVIEW-COMMENTAAR  
22-okt-17

nummer    reactie Dorpsraad

- 109 Toelichting blijft onbevredigend. Er gaan geen mensen de onderdoorgang oversteken, d
- 111 Deze afspraak is ons inziens op een van de workshops in september bepaald.
- 112 De 2-3 % is het cijfer dat we in 2016 van de provincie hebben gekregen, voor lokaal verl
- 117 De Dorpsraad blijft voorstander van het gebruik van kleuren. Wat er nu staat in de matr
- 123 DR dringt aan om ultrafijnstof mee te nemen, zijn het eens met opmerking [REDACTED] over e
- 125 Oneens dat deze opmerking niet is opgenomen. Je kan stellen dat hier in het BKP specif
- 134 Toevoegen dat de kosten voor het maken van een tijdelijke noodbrug niet worden gedr
- 142 Graag nog toevoegen hoe reeel deze kans is!
- 144 DR is het niet eens met het niet opnemen van onze opmerking.

lat is fysiek nauwelijks mogelijk en niet reeel. Handhaving van max snelheid is iets anders.

ceer en OV

ix is onvoldoende duidelijk. Het gebruik van kleuren impliceert ons inziens geen afspraak aan objectiviteit.  
xpert judgement. Het niet noemen is een enorme omissie

iek naar moet worden gekeken

agen door PNH, maar door gem Waterland en Edam/Volendam (uitspraak mevr Post)

Re: N247 - Statusupdate diverse onderwerpen

1

Volgens de laatste versie van de planning zou het ontwerp eigenlijk eind vorige week zijn opgeleverd. Zoals jullie hebben kunnen zien (of eigenlijk niet hebben gezien), is dit nog niet gebeurd. Reden daarvoor is dat het afstemmen van het BKP en het technisch ontwerp langer heeft geduurd dan voorzien. Echter, omdat we het belangrijk vinden dat beiden goed op elkaar aansluiten en geen tegenstrijdige signalen uitzenden hebben we ervoor gekozen hier extra aan te geven en daarmee de oplevering van het ontwerp iets uit te stellen. Jullie hebben zojuist via [REDACTED] de definitieve versie van het ontwerp ontvangen. Mochten jullie nog aanvullingen, vragen en/of opmerkingen hebben dan horen we dat natuurlijk graag. Het liefst wel uiterlijk dinsdag 24 oktober zodat dit nog voor het atelier verwerkt kan worden en er nog voldoende tijd is om de posters naar de repro te sturen.

## Visualisaties en animaties

Eveneens vanwege de benodigde afstemming tussen het BKP en het technisch ontwerp zijn de visualisaties en animaties nog niet opgeleverd. Tauw is druk bezig met het uitwerken van de filmpjes voor het aankomende atelier. Deze week houden we jullie hiervan op de hoogte. Hoewel we weten dat het last minute is (geeft ook aan dat het venijn inderdaad in de staart zit), hopen we toch dat jullie komende week snel kunnen/willen reageren op de zaken die we hierover naar jullie toe sturen.

## Vergelijkingsmatrix

De laatste versie van de vergelijkingsmatrix heeft [REDACTED] eind vorige week naar eenieder rond gestuurd. In deze versie moesten nog een aantal zaken worden gecontroleerd en aangevuld op basis van de definitieve documenten. Deze informatie is deze week binnen komen druppelen en zullen we begin volgende week verwerken zodat de matrix is vastgesteld. [REDACTED] had in haar mail het verzoek gedaan om deze week te laten weten wat jullie van de matrix vonden. We hebben tot op heden geen reactie van de dorpsraad ontvangen. Mochten er nog vragen of opmerkingen zijn dan wil ik jullie vragen dit z.s.m. (bij voorkeur dit weekend nog) kenbaar te maken. Maandag beginnen we namelijk met het vaststellen van de matrix.

## Infographics

Door persoonlijke omstandigheden van zowel [REDACTED] als de grafische vormgever is er later gestart met het uitwerken van de infographics. Ik heb gisteren pas de eerste ruwe opzet gekregen en moet deze nog beoordelen. Maandag hebben [REDACTED] en ik een belafsprak met de vormgever om verdere details door te spreken. Deze week houden we jullie hiervan op de hoogte. Hoewel we ook hierbij weten dat het last minute is, hopen we toch dat jullie komende week snel kunnen/willen reageren op de zaken die we hierover naar jullie toe sturen.

Ik hoop jullie zo voldoende te hebben geïnformeerd en wil jullie een heel fijn weekend wensen.

Met vriendelijk groet,

[REDACTED]

APPM **Nederland mooier maken**

+31 6 [REDACTED] | [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)

Op zoek naar de beste contractvorm voor uw projecten? De APPM methodiek helpt u daarbij. [Contractkeuze.nl](http://Contractkeuze.nl)



bedankt voor het toesturen van het draaiboek.

en

Met vriendelijk groet,



APPM **Nederland mooier maken**

+31 6 [redacted] | [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)

Op zoek naar de beste contractvorm voor uw projecten? De APPM methodiek helpt u daarbij. [Contractkeuze.nl](http://Contractkeuze.nl)

Aan de inhoud van dit e-mailbericht kunnen geen rechten worden ontleend, tenzij dit expliciet in dit bericht is verwoord.

Klik [hier](#) voor informatie over onze digitale dienstverlening en voor onze proclaimer.

**Van:** [redacted]@bosch-slabbers.nl>  
**Verzonden:** dinsdag 24 oktober 2017 09:23  
**Aan:** [redacted] ( [redacted]@APPM.nl); [redacted]@gmail.com  
**CC:** [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted]@ziqqo.nl; [redacted].nl; [redacted]@gmail.com; [redacted]@gmail.com; [redacted]@gmail.com; [redacted]@gmail.com; [redacted]@tauw.com; [redacted]@tauw.com; [redacted]@tauw.com  
**Onderwerp:** RE: reactie dorpsraad op panelen

Beste dames en heren,

Namens [REDACTED] dank voor jullie reactie. De punten 2 en 3 zijn helder en worden verwerkt in de posters. Voor het eerste punt denk ik dat het meer op de posters over verkeer en doorstroming zal staan. BKP gaat over het beeld en doet in principe geen uitspraken over doorstroming. In mijn mondelinge toelichting zal ik daar verder aandacht aan besteden. In verband met het reproduceren van de posters gaan deze vanochtend richting de drukker (hij heeft het blijkbaar druk...).

Tot volgende week!

Groet,

## Bosch Slabbers tuin- en landschapsarchitecten

1<sup>e</sup> Sweelinckstraat 30  
2517 GD Den Haag

t: +31 (0)70  
f: +31 (0)70  
m: +31 (0)6

vestiging Middelburg: 0118

[www.bosch-slabbers.nl](http://www.bosch-slabbers.nl)

*De inhoud van dit e-mailbericht en van de eventueel meegezonden bestanden is strikt vertrouwelijk en uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Gebruik van deze inhoud door anderen zonder toestemming van de afzender of de geadresseerde is onrechtmatig.*

**Van:** [redacted] [mailto:[redacted]@APPM.nl]  
**Verzonden:** dinsdag 24 oktober 2017 08:41  
**Aan:** [redacted] [redacted]@bosch-slabbers.nl>  
**CC:** [redacted] ) <[redacted]@noord-holland.nl>; [redacted] <[redacted]@appm.nl>  
**Onderwerp:** reactie dorpsraad op panelen  
**Urgentie:** Hoog

Ff rechtstreeks aan je door ivm kortste klap

**Van:** [mailto: [redacted]@gmail.com]  
**Verzonden:** maandag 23 oktober 2017 21:54  
**Aan:** [redacted] <[redacted]@appm.nl>  
**CC:** [redacted] <[redacted]@noord-holland.nl>; [redacted] <[redacted]@noord-holland.nl>; [redacted] <[redacted]@ziggo.nl>; [redacted] <[redacted]@noord-holland.nl>; [redacted] <[redacted]@gmail.com>; [redacted] <[redacted]@gmail.com>; [redacted] <[redacted]@gmail.com>; [redacted] <[redacted]@APPM.nl>; [redacted] <[redacted]@APPM.nl>; [redacted] <[redacted]@tauw.com>;

[redacted]@tauw.com>; Broek in Waterland N247 <biwN247@tauw.com>

**Onderwerp:** Re: N247 - Statusupdate diverse onderwerpen

Goedenavond iedereen,

Hierbij de opmerkingen van de dorpsraad::

- Door de opbouw van de posters blijkt te weinig de grote betekenis voor de doorstroming van het regionale verkeer. Door deze eerste poster lijkt het of het vooral en alleen een Broeker belang is.  
Door de opzet en de volgorde van de posters lijkt het dorpsplein en de verbinding van het dorp belangrijker dan de verkeersdoorstroming.  
Het lijkt ons duidelijker als poster 3 (laatste) wordt verwisseld met poster 4(derde). Qua uitvoering en inhoud vinden we het mooi.
- Wat is cultuurlijke? Ons onbekend. Andere formulering: bijv. in Waterland veel voorkomende bomen, zoals knotwilgen
- Toevoegen tussen extra en ontsluiting: *openbare*. Om te voorkomen dat er (nog meer) wildgroei ontstaat door particuliere steiger(tjes) met al dan niet vaste ligplaatsen.

Met vriendelijke groet, namens de dorpsraad,

Op 21 oktober 2017 om 13:40 schreef [redacted] <[redacted]@appm.nl>:

Goedemiddag allen,

Zo voor het begin van de herfstvakantie en het naderende atelier wil ik jullie via deze weg graag een update geven van de verschillende onderwerpen die spelen. Zo vlak voor de bijeenkomsten gebeurd er veel want het venijn zit in de staart ☺.

### Beeldkwaliteitsplan

Bijgaand vinden jullie de downloadlink naar het BKP (<https://we.tl/BkGo6gp9Sj>) dat door Bosch Slabbers is opgesteld. Het betreft de definitieve versie inclusief reactieformulieren waarop staat aangegeven hoe de opmerkingen op het concept zijn verwerkt. Daarnaast is de eerste versie van de posters voor het atelier en de inloop toegevoegd. Mochten jullie op dit laatste (de posters voor het atelier) nog aanvullingen, vragen en/of opmerkingen hebben dan horen we dat natuurlijk graag. Het liefst wel uiterlijk dinsdag 24 oktober zodat dit nog voor het atelier verwerkt kan worden en er nog voldoende tijd is om de posters naar de repro te sturen.

### Ontwerp

Volgens de laatste versie van de planning zou het ontwerp eigenlijk eind vorige week zijn opgeleverd. Zoals jullie hebben kunnen zien (of eigenlijk niet hebben gezien), is dit nog niet gebeurd. Reden daarvoor is dat het afstemmen van het BKP en het technisch ontwerp langer heeft geduurd dan voorzien. Echter, omdat we het belangrijk vinden dat beiden goed op elkaar aansluiten en geen tegenstrijdige signalen uitzenden hebben we ervoor gekozen hier extra aan te geven en daarmee de oplevering van het ontwerp iets uit te stellen. Jullie hebben zojuist via [redacted] de definitieve versie van het ontwerp ontvangen. Mochten jullie nog aanvullingen, vragen en/of opmerkingen hebben

dan horen we dat natuurlijk graag. Het liefst wel uiterlijk dinsdag 24 oktober zodat dit nog voor het atelier verwerkt kan worden en er nog voldoende tijd is om de posters naar de repro te sturen.

## Visualisaties en animaties

Eveneens vanwege de benodigde afstemming tussen het BKP en het technisch ontwerp zijn de visualisaties en animaties nog niet opgeleverd. Tauw is druk bezig met het uitwerken van de filmpjes voor het aankomende atelier. Deze week houden we jullie hiervan op de hoogte. Hoewel we weten dat het last minute is (geeft ook aan dat het venijn inderdaad in de staart zit), hopen we toch dat jullie komende week snel kunnen/willen reageren op de zaken die we hierover naar jullie toe sturen.

## Vergelijkingsmatrix

De laatste versie van de vergelijkingsmatrix heeft [REDACTED] eind vorige week naar eenieder rond gestuurd. In deze versie moesten nog een aantal zaken worden gecontroleerd en aangevuld op basis van de definitieve documenten. Deze informatie is deze week binnen komen druppelen en zullen we begin volgende week verwerken zodat de matrix is vastgesteld. [REDACTED] had in haar mail het verzoek gedaan om deze week te laten weten wat jullie van de matrix vonden. We hebben tot op heden geen reactie van de dorpsraad ontvangen. Mochten er nog vragen of opmerkingen zijn dan wil ik jullie vragen dit z.s.m. (bij voorkeur dit weekend nog) kenbaar te maken. Maandag beginnen we namelijk met het vaststellen van de matrix.

## Infographics

Door persoonlijke omstandigheden van zowel [REDACTED] als de grafische vormgever is er later gestart met het uitwerken van de infographics. Ik heb gisteren pas de eerste ruwe opzet gekregen en moet deze nog beoordelen. Maandag hebben [REDACTED] en ik een belafsprake met de vormgever om verdere details door te spreken. Deze week houden we jullie hiervan op de hoogte. Hoewel we ook hierbij weten dat het last minute is, hopen we toch dat jullie komende week snel kunnen/willen reageren op de zaken die we hierover naar jullie toe sturen.

Ik hoop jullie zo voldoende te hebben geïnformeerd en wil jullie een heel fijn weekend wensen.

Met vriendelijk groet,

[REDACTED]

APPM **Nederland mooier maken**

+31 6 [REDACTED] | [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)

Op zoek naar de beste contractvorm voor uw projecten? De APPM methodiek helpt u daarbij. [Contractkeuze.nl](http://Contractkeuze.nl)



**Van:** [redacted] <[redacted]@APPM.nl>  
**Verzonden:** donderdag 26 oktober 2017 16:32  
**Aan:** [redacted]; [redacted]; [redacted]@gmail.com; [redacted];  
 [redacted]; [redacted]; [redacted]@gmail.com; [redacted]@; [redacted].nl;  
 [redacted]; [redacted]; [redacted] ( [redacted]@inproas.nl);  
 [redacted]; 'Broek in Waterland N247'; [redacted];  
 [redacted]@AnteaGroup.com; [redacted]; [redacted], mw.  
 [redacted])  
**CC:** [redacted]; [redacted]; [redacted]@waterland.nl; [redacted];  
 [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted];  
**Onderwerp:** atelier maandag  
**Bijlagen:** N247-200-V1-Vergelijkingsmatrix.pdf; N247-204-V1-draaiboek atelier 3.pdf;  
 N247-204-V1-Presentatie atelier 3.pdf

Hallo allen,

Bijgaand vinden jullie voor het atelier van maandagavond:

- Het definitieve draaiboek. Geen inhoudelijke wijzigingen tov hetgeen we eerder met elkaar bespraken, paar kleine dingen.  
 @ [redacted] wil je dit draaiboek reproduceren voor de briefing zoals afgesproken?  
 @allen, graag het draaiboek vooraf nog even goed doorlezen, zodat we maandag tijdens de briefing allemaal goed voorbereid zijn en mee hebben wat er meegenomen moet worden. Met degenen die iets moeten voorbereiden/meenemen zijn de lijntjes kort geweest, dus als het goed is herkennen jullie alles al.  
 @dorsraad, spreken jullie onderling af wie bij welke stand staat?
- De presentatie.  
 @ [redacted] zoals afgesproken heb ik voor jouw sheet over besluitvorming geen tijdspad opgenomen omdat er zoals je aangaf waarschijnlijk een MKBA-tussenstep komt. Licht jij dat maandag nader toe? Aandachtspunt voor je toelichting is natuurlijk ook wat er met de peilingresultaten gebeurt en hoe transparantie richting dorpsraad en andere stakeholders (over hoe belangen gewogen worden etc) geborgd wordt.
- De matrix.  
 Definitief gemaakt nav de laatste ontvangen reacties, ook telefonisch besproken met [redacted] in Kazachstan.  
 @ [redacted] reproduceer jij deze zoals besproken voor maandagavond zodat de deelnemers elk een exemplaar kunnen krijgen?

De tekeningen etc worden aanstaande maandag door o.a. Antea (bovengronds) en Tauw (ondergronds) meegenomen.

Bijzonderheden:

- [redacted] kan om persoonlijke redenen maandagavond helaas niet aanwezig zijn. [redacted] neemt die avond haar rol over.
- Infographics: deze zijn helaas niet beschikbaar als gevolg van de persoonlijke omstandigheden bij [redacted] en ook van degene die de infographics zou maken. Na maandag kijken of eea voor inloop wel mogelijk is.
- Filmpjes: wordt nog hard aan gewerkt, [redacted] en [redacted] hebben hierover lijntjes lopen.
- Aantal aanmeldingen viel vorige week nog wat tegen, inmiddels loopt het gelukkig op. @ [redacted] wil je de laatste stand doorgeven?

Tot slot: voorafgaand aan de briefing is er om 17.30 uur eten. Als je niet mee mocht eten, laat je dat dan aan [redacted] weten? Houd s.v.p. rekening met file richting Broek.


Groet [redacted]





## N247 Broek in Waterland Vergelijkingsmatrix

Voor de passage van de N247 in het dorp Broek in Waterland zijn verschillende oplossingsvarianten uitgewerkt. In deze vergelijkingsmatrix zijn de (hoofd)kenmerken van de 5 varianten (1 bovengrondse en 4 ondergrondse) samengevat in beeld gebracht. Het huidige uitwerkingsniveau van de varianten is schetsontwerp. De kenmerken zijn beschreven even aan de hand van door de betrokkenen gezamenlijk als relevant aangemerkte aspecten. Bij wijze van referentie zijn ook enkele aspecten van de huidige situatie benoemd. De aspecten zijn indien mogelijk kwantitatief uitgedrukt en anders in de vorm van objectief bepaalde kwalificaties of effecten.

 <b>Hoofdkenmerken</b>							
Aspecten	Bovengrondse variant (3)	Ondergronds				Huidige situatie	Toelichting en bronnen
		variant 1	variant 2	variant 3	variant 4		
Snelheidsregime provinciale weg	50 km/uur	50 km/uur	50 km/uur	80 km/uur	80 km/uur	50 km/uur	<ul style="list-style-type: none"> <li>Onder 'snelheidsregime' wordt verstaan: de maximum snelheid.</li> <li>Deze varieert bij de onderdoorgang-varianten.</li> <li>Bronnen: rapportages "Ontwerpnota onderdoorgang Broek in Waterland", Tauw, 8 sep. 2017 + "Ontwerpnota N247 km 29.2 t/m 43.35", Antea, 8 apr. 2016</li> </ul>
Snelheidsregime dorpsplein	n.v.t.	30 km/uur	30 km/uur	30 km/uur	30 km/uur	n.v.t.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Onder 'snelheidsregime' wordt verstaan: de maximum snelheid.</li> <li>Bij de onderdoorgang-varianten wordt het lokale verkeer op/rond het dorpsplein afgewikkeld. Daar is sprake van een zgn. 'shared space' inrichting met 30 km/uur als maximum snelheid.</li> <li>Bron: rapportage "Ontwerpnota onderdoorgang Broek in Waterland", Tauw, 8 sep. 2017</li> </ul>
Aantal rijstroken	2x1	2x1	2x1	2x1	2x2	2x1	<ul style="list-style-type: none"> <li>Voor de bovengrondse situatie is in deze matrix alleen een variant met 2x1 rijstroken in beschouwing genomen. Een variant met meerdere rijstroken is in het verleden al afgefallen, omdat daarvoor fysiek onvoldoende ruimte beschikbaar is.</li> <li>Voor de onderdoorgang zijn zowel enkelstrookse als meerstrookse varianten uitgewerkt. Voor de meerstrookse variant is uitgegaan van een 2x2 oplossing, omdat deze qua ruimtebeslag en verkeersdoorstroming gunstiger bleek dan een 3x1 oplossing met wisselstrook. Hierbij is ervan uitgegaan dat het gehele traject tussen Monnickendam en 't Schouw (niet alleen de onderdoorgang) als 2x2 zal worden uitgevoerd.</li> <li>Bronnen: rapportages "Ontwerpnota onderdoorgang Broek in Waterland", Tauw, 8 sep. 2017 + "Ontwerpnota N247 km 29.2 t/m 43.35", Antea, 8 apr. 2016</li> </ul>
Calamiteitenvoorziening	n.v.t.	zonder vluchtwegen	met vluchtwegen	met vluchtwegen	met vluchtwegen	n.v.t.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Onder 'calamiteitenvoorziening' wordt verstaan: een passeer- en behandelruimte naast de rijbaan in de onderdoorgang. Deze is gewenst door de nood- en hulpdiensten, zodat zij bij de uitoefening van hun werk niet gehinderd worden door ander verkeer in de onderdoorgang. Ontbreken van deze voorzieningen zal leiden tot een negatief advies hulpdiensten bij vergunningverlening: zie onder risico's.</li> <li>Omdat deze calamiteitenvoorziening de onderdoorgang breder maakt, is ter vergelijking ook één variant uitgewerkt zonder deze voorziening (onderdoorgang-variant 1).</li> <li>Bron: rapportage "Ontwerpnota onderdoorgang Broek in Waterland", Tauw, 8 sep. 2017</li> </ul>

Breedte onderdoorgang	n.v.t.	ca. 13,25 meter	ca. 18,80 meter	ca. 18,80 meter	ca. 22,30 meter	n.v.t.	<ul style="list-style-type: none"> <li>De breedte van de onderdoorgang wordt bepaald door: de aan- of afwezigheid van bovengenoemde calamiteitsvoorziening, de aan- of afwezigheid van fysieke scheiding van de rijrichtingen (deze ontbreken beide bij onderdoorgang-variant 1) en het aantal rijstroken.</li> <li>Bronnen: rapportage "Ontwerpnota onderdoorgang Broek in Waterland", Tauw, 8 sep. 2017 + tekeningen dwarsprofielen (4 stuks), Tauw, 1 sep. 2017</li> </ul>
Lengte gehele onderdoorgang	n.v.t.	ca. 639 meter	ca. 696 meter	ca. 867 meter	ca. 917 meter	n.v.t.	<ul style="list-style-type: none"> <li>De lengte van de onderdoorgang wordt bepaald door de maximum rijsnelheid. Hoe hoger de rijsnelheid, hoe minder steil de helling mag zijn (i.v.m. onder andere zicht), en hoe langer dus de onderdoorgang.</li> <li>Bronnen: rapportage "Ontwerpnota onderdoorgang Broek in Waterland", Tauw, 8 sep. 2017 + tekeningen langsdoorsnede (4 stuks), Tauw, 1 sep. 2017</li> </ul>
Lengte gesloten deel onderdoorgang	n.v.t.	ca. 200 meter	ca. 200 meter	ca. 200 meter	ca. 200 meter	n.v.t.	<ul style="list-style-type: none"> <li>De onderdoorgang bestaat uit open delen (uit veiligheids- en vandalisme-oogpunt wel afgeschermd) en een gesloten deel. De lengte van het gesloten deel is bij alle varianten gelijk.</li> <li>Bron: rapportage "Ontwerpnota onderdoorgang Broek in Waterland", Tauw, 8 sep. 2017</li> </ul>
Waterkering	bestaande dijk	coupure	kanteldijk	coupure	kanteldijk	bestaande dijk	<ul style="list-style-type: none"> <li>Omdat de onderdoorgang de bestaande dijk (Broekermeerdijk) doorsnijdt, is een alternatieve waterkering nodig. Hiervoor zijn twee mogelijkheden: het aanbrengen van een kanteldijk (dijkverplaatsing tot aan de in/uitgang van de onderdoorgang aan de zuidwestzijde) of een coupure (mechanisch aangestuurde schuif in de onderdoorgang).</li> <li>Een coupure heeft nadrukkelijk niet de voorkeur van het waterschap, maar is wel vergunbaar, mits t.z.t. ook veiligheid van bijvoorbeeld openen en sluiten kan worden aangetoond. Daarom zijn volledigheidshalve ook varianten met een coupure uitgewerkt, omdat deze minder ruimte vraagt dan een kanteldijk.</li> <li>Zowel de kanteldijk als de coupure kunnen desgewenst bij alle onderdoorgang-varianten worden toegepast.</li> <li>Bronnen: rapportage "Ontwerpnota onderdoorgang Broek in Waterland", Tauw, 8 sep. 2017 + situatietekeningen (4 stuks), Tauw, 1 sep. 2017</li> </ul>



## Bereikbaarheid

Aspecten	Bovengrondse variant (3)	Ondergronds				Huidige situatie	Toelichting
		variant 1	variant 2	variant 3	variant 4		
Doorstroming doorgaand auto-verkeer tussen Edam en Amsterdam	<p>In 2020: 21-25 min. ochtendspits 16-20 min. avondspits</p> <p>In 2030: 31-35 min. ochtendspits 26-30 min. avondspits</p>	<p>In 2020: 16-20 min. ochtendspits 11-15 min. avondspits</p> <p>In 2030: 16-20 min. ochtendspits 16-20 min. avondspits</p>	<p>In 2020: 16-20 min. ochtendspits 11-15 min. avondspits</p> <p>In 2030: 16-20 min. ochtendspits 16-20 min. avondspits</p>	<p>In 2020: 16-20 min. ochtendspits 11-15 min. avondspits</p> <p>In 2030: 16-20 min. ochtendspits 16-20 min. avondspits</p>	<p>In 2020: 16-20 min. ochtendspits 11-15 min. avondspits</p> <p>In 2030: 16-20 min. ochtendspits 11-15 min. avondspits</p>	<p>In 2020: 26-30 min. ochtendspits 26-30 min. avondspits</p> <p>In 2030: zeer ernstige toename van de reistijd (blijkend uit vastlopen verkeers-model)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>De doorstroming is (indicatief) uitgerekend met het dynamisch verkeersmodel van Bereikbaarheid Waterland.</li> <li>Gekeken is naar de gemiddelde doorstroming tijdens de ochtend- en avondspits (06:00-10:00 en 15:00-19:00 uur) op de N247 tussen Singelweg in Edam en de A10 bij Amsterdam, in de spitsrichting.</li> <li>De resultaten zijn berekend voor modeljaar 2020, tevens zijn drie varianten doorgerekend voor 2030 (uit plannings- en kostenoverwegingen niet alle vijf, aangezien de onderlinge verschillen in 2020 beperkt bleken).</li> <li>Bij de meerstrookse onderdoorgang-variant (variant 4) is ervan uitgegaan dat het gehele traject tussen Monnickendam en 't Schouw (niet alleen de onderdoorgang) als 2x2 zal worden uitgevoerd.</li> <li>Geconstateerd is dat bij de bovengrondse variant de reistijd in de ochtendspits in 2030 fors oploopt wegens file voor de oprit van/naar de A10. Het is raadzaam daar nieuwe doorstromingsmaatregelen te onderzoeken (zoals ongelijkvloerse opritten naar de A10 voor het linksafslaande verkeer).</li> <li>Bron: rapportage "Bereikbaarheid Waterland, resultaten doorrekenen varianten onderdoorgang Broek in Waterland", RHDHV, 12 juli 2017</li> </ul>
Doorstroming doorgaand auto-verkeer tussen Purmerend en Amsterdam	<p>In 2020: 31-35 min. ochtendspits 11-15 min. avondspits</p> <p>In 2030: 46-50 min. ochtendspits 11-15 min. avondspits</p>	<p>In 2020: 36-40 min. ochtendspits 11-15 min. avondspits</p> <p>In 2030: 41-45 min. ochtendspits 11-15 min. avondspits</p>	<p>In 2020: 36-40 min. ochtendspits 11-15 min. avondspits</p> <p>In 2030: 41-45 min. ochtendspits 11-15 min. avondspits</p>	<p>In 2020: 36-40 min. ochtendspits 11-15 min. avondspits</p> <p>In 2030: 41-45 min. ochtendspits 11-15 min. avondspits</p>	<p>In 2020: 36-40 min. ochtendspits 11-15 min. avondspits</p> <p>In 2030: 46-50 min. ochtendspits 11-15 min. avondspits</p>	<p>In 2020: 31-35 min. ochtendspits 16-20 min. avondspits</p> <p>In 2030: zeer ernstige toename van de reistijd (blijkend uit vastlopen verkeers-model)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>De doorstroming is (indicatief) uitgerekend met het dynamisch verkeersmodel van Bereikbaarheid Waterland.</li> <li>Gekeken is naar de gemiddelde doorstroming tijdens de ochtend- en avondspits (06:00-10:00 en 15:00-19:00 uur) op de N235 tussen de Gorslaan in Purmerend en de A10 bij Amsterdam, in de spitsrichting.</li> <li>De resultaten zijn berekend voor modeljaar 2020, tevens zijn drie varianten doorgerekend voor 2030 (uit plannings- en kostenoverwegingen niet alle vijf, aangezien de onderlinge verschillen in 2020 beperkt bleken).</li> <li>Bij de meerstrookse onderdoorgang-variant (variant 4) is ervan uitgegaan dat het gehele traject tussen Monnickendam en 't Schouw (niet alleen de onderdoorgang) als 2x2 zal worden uitgevoerd.</li> <li>Geconstateerd is dat bij de bovengrondse variant de reistijd in de ochtendspits in 2030 fors oploopt wegens file voor de oprit van/naar de A10. Het is raadzaam daar nieuwe doorstromingsmaatregelen te onderzoeken (zoals ongelijkvloerse opritten naar de A10 voor het linksafslaande verkeer).</li> <li>Geconstateerd is dat bij alle varianten de doorstroming op de N235 tijdens de ochtendspits reeds in 2020 significant afneemt als gevolg van de vlottere 'aanvoer' van het verkeer vanaf de N247. De exacte reistijden bleken echter niet correct wegens een fout in het model tussen Purmerend en IJpendam. Experts van de provincie hebben om die reden een inschatting gemaakt van de reistijden tijdens de ochtendspits, uitgaande van nieuwe afstemming van de verkeerslichten.</li> <li>Bronnen: rapportage "Bereikbaarheid Waterland, resultaten doorrekenen varianten onderdoorgang Broek in Waterland", RHDHV, 12 juli 2017 + Expert judgement Provincie Noord-Holland.</li> </ul>

Doorstroming en haltering bus- sen tussen Edam en Amsterdam	Alle bussen halteren in Broek in Waterland.  In 2020 en 2030: 16-20 min. ochtendspits 16-20 min. avondspits	Uitgangspunt is dat er minder bussen in Broek in Waterland halteren: tijdens de spits 8 bussen per uur per richting, bui- ten de spits 4 per uur per richting. De overige bussen gaan via de on- derdoorgang rijden.  In 2020 en 2030: 16-20 min. ochtendspits 16-20 min. avondspits	Uitgangspunt is dat er minder bussen in Broek in Waterland halteren: tijdens de spits 8 bussen per uur per richting, bui- ten de spits 4 per uur per richting. De overige bussen gaan via de on- derdoorgang rijden.  In 2020 en 2030: 16-20 min. ochtendspits 16-20 min. avondspits	Uitgangspunt is dat er minder bussen in Broek in Waterland halteren: tijdens de spits 8 bussen per uur per richting, bui- ten de spits 4 per uur per richting. De overige bussen gaan via de on- derdoorgang rijden.  In 2020 en 2030: 16-20 min. ochtendspits 16-20 min. avondspits	Uitgangspunt is dat er minder bussen in Broek in Waterland halteren: tijdens de spits 8 bussen per uur per richting, bui- ten de spits 4 per uur per richting. De overige bussen gaan via de on- derdoorgang rijden.  In 2020 en 2030: 16-20 min. ochtendspits 16-20 min. avondspits	Alle bussen halteren in Broek in Waterland.  In 2020 en 2030: 16-20 min. ochtendspits 16-20 min. avondspits	<ul style="list-style-type: none"> <li>De doorstroming voor de bussen is anders dan voor het overige verkeer, omdat de bussen gebruik maken van een busbaan. Daarom zijn met het dynamisch verkeersmodel van Bereikbaarheid Waterland aparte berekeningen gemaakt voor het openbaar vervoer.</li> <li>In de huidige situatie rijden er zeer veel bussen door Broek in Waterland. Bij de bovengrondse variant blijft dit ongewijzigd. Omdat echter het grote aantal bussen negatieve invloed zou hebben op het beoogde verblijfsklimaat op het dorpsplein (aanleiding voor de onderdoorgang-studie), is ervan uitgegaan dat een deel van de bussen via de onderdoorgang zal gaan rijden. Het uitgangspunt qua aantal bussen dat bovengronds blijft rijden is in overleg met de belanghebbenden tot stand gekomen. De bushaltes Broek in Waterland komen op het dorpsplein.</li> <li>De rijtijdwinst van de bussen die via de onderdoorgang rijden compenseert het rijtijdverlies dat de bussen bovengronds oplopen t.o.v. de huidige situatie: beide rijtijden vallen daarmee binnen dezelfde marge: vandaar dat in de matrix hierin geen onderscheid is gemaakt).</li> <li>Bronnen: rapportage "Bereikbaarheid Waterland, resultaten doorrekenen varianten onderdoorgang Broek in Waterland", RHDHV, 12 juli 2017</li> </ul>
Doorstroming bussen tussen Purmerend en Amster- dam	In 2020 en 2030: 16-20 min. ochtendspits 16-20 min. avondspits	In 2020 en 2030: 16-20 min. ochtendspits 16-20 min. avondspits	In 2020 en 2030: 16-20 min. ochtendspits 16-20 min. avondspits	In 2020 en 2030: 16-20 min. ochtendspits 16-20 min. avondspits	In 2020 en 2030: 16-20 min. ochtendspits 16-20 min. avondspits	In 2020 en 2030: 16-20 min. ochtendspits 16-20 min. avondspits	<ul style="list-style-type: none"> <li>De doorstroming voor de bussen is anders dan voor het overige verkeer, omdat de bussen gebruik maken van een busbaan. Daarom zijn met het dynamisch verkeersmodel van Bereikbaarheid Waterland aparte berekeningen gemaakt voor het openbaar vervoer.</li> <li>Bronnen: rapportage "Bereikbaarheid Waterland, resultaten doorrekenen varianten onderdoorgang Broek in Waterland", RHDHV, 12 juli 2017</li> </ul>
Lokale bereikbaarheid Broek in Waterland (Eilandweg, Broeker- meerdijk, Parallelweg)	Door de aanpassing van de kruising met de Ei- landweg en de aanleg van ovotondes op de kruisingen met de Broe- kermeerdijk en Parallel- weg zal het in- en uit- voegen van/naar de N247 buiten de dorps- kern in de spits sneller gaan.	Door de scheiding van het doorgaande verkeer (via de onderdoorgang) en het lokale verkeer (bovengronds) verbetert de lokale bereikbaarheid aanzienlijk door de af- name van verkeer in het dorp.  In- en uitvoegen op de N247 zal sneller gaan door de toepassing van in- en uitvoegstroken buiten de dorpskern: ho- gere snelheid dus mak- kelijker invoegen in ove- rig verkeer.	Door de scheiding van het doorgaande verkeer (via de onderdoorgang) en het lokale verkeer (bovengronds) verbetert de lokale bereikbaarheid aanzienlijk door de af- name van verkeer in het dorp.  In- en uitvoegen op de N247 zal sneller gaan door de toepassing van in- en uitvoegstroken buiten de dorpskern: ho- gere snelheid dus mak- kelijker invoegen in ove- rig verkeer.	Door de scheiding van het doorgaande verkeer (via de onderdoorgang) en het lokale verkeer (bovengronds) verbetert de lokale bereikbaarheid aanzienlijk door de af- name van verkeer in het dorp.  In- en uitvoegen op de N247 zal sneller gaan door de toepassing van in- en uitvoegstroken buiten de dorpskern: ho- gere snelheid dus mak- kelijker invoegen in ove- rig verkeer.	Door de scheiding van het doorgaande verkeer (via de onderdoorgang) en het lokale verkeer (bovengronds) verbetert de lokale bereikbaarheid aanzienlijk door de af- name van verkeer in het dorp.  In- en uitvoegen op de N247 zal sneller gaan door de toepassing van in- en uitvoegstroken buiten de dorpskern: ho- gere snelheid dus mak- kelijker invoegen in ove- rig verkeer.	Met de bestaande ver- keerssituatie zou het nog langer gaan duren om de N247 op of af te rijden. Dit geldt vooral voor verkeer van/naar de Broekermeerdijk en de Parallelweg, omdat linksafslaand verkeer twee (groeiende) ver- keersstromen moet krui- sen. Van/naar de Eiland- weg speelt dit minder doordat hier verkeers- lichten aanwezig zijn.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Om de lokale bereikbaarheid te beoordelen, is ingeschat hoeveel moeite het in 2030 zal kosten om bij de verschillende varianten (en in een situatie zonder maatregelen) vanuit Broek in Waterland op de N247 te komen, en vice versa. Want hoe drukker het is, hoe langer het in- of uitvoegen zal duren en hoe minder dus de bereikbaarheid.</li> <li>Bronnen: rapportage "Bereikbaarheid Waterland, resultaten doorrekenen varianten onderdoorgang Broek in Waterland", RHDHV, 12 juli 2017 + Expert judgement Tauw, Provincie Noord-Holland en Gemeente Waterland.</li> </ul>

Beschikbaarheid weg/onderdoorgang	Afsluitingen bij onderhoudswerkzaamheden en ongevallen, meestal alleen <u>gedeeltelijk</u> (versmalde rijstroken voor beide rijrichtingen). Volledige afsluiting zeer incidenteel en kortdurend.	Afsluitingen bij onderhoudswerkzaamheden, ieder ongeval en storingen aan tunneltechnische installaties, altijd van <u>gehele</u> onderdoorgang. Ter voorkoming van onveilige situaties a.g.v. ontbreken rijbaanscheiding.	Afsluitingen bij onderhoudswerkzaamheden, ongevallen en storingen aan tunneltechnische installaties, meestal alleen <u>in één rijrichting</u> (tegenrichting kan in gebruik blijven omdat fysieke rijbaanscheiding aanwezig is). Volledige afsluiting zeer incidenteel en kortdurend.	Afsluitingen bij onderhoudswerkzaamheden, ongevallen en storingen aan tunneltechnische installaties, meestal alleen <u>in één rijrichting</u> (tegenrichting kan in gebruik blijven omdat fysieke rijbaanscheiding aanwezig is). Volledige afsluiting zeer incidenteel en kortdurend.	Afsluitingen bij onderhoudswerkzaamheden, ongevallen en storingen aan tunneltechnische installaties. In principe geen volledige afsluitingen in beide richtingen: <u>één tunnelbuis</u> kan in gebruik blijven voor twee rijrichtingen.	Afsluitingen bij onderhoudswerkzaamheden en ongevallen, meestal alleen <u>gedeeltelijk</u> (versmalde rijstroken voor beide rijrichtingen). Volledige afsluiting zeer incidenteel en kortdurend.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Met beschikbaarheid wordt bedoeld hoe vaak de N247 in de nieuwe situatie geheel of gedeeltelijk afgesloten zal zijn als gevolg van onderhoudswerkzaamheden, ongevallen of storingen aan de tunneltechnische installaties, zoals camera's en slagbomen.</li> <li>In een dergelijke situatie zal (een deel van) het doorgaande verkeer omgeleid moeten worden via de N244/N235, hetgeen extra reistijd en een grote belasting op deze wegen met zich meebrengt.</li> <li>Het z.s.m. inzetten van de omleidingsroute is met name bij (al dan niet tijdelijke) afsluitingen van de onderdoorgang cruciaal, omdat het niet wenselijk is dat het doorgaande verkeer via het dorpsplein gaat rijden. Het dorpsplein is immers niet ingericht op deze grote verkeersaantallen, wat dus verkeersonveilige situaties, een verkeersinfarct en een leefbaarheidsprobleem zou opleveren.</li> <li>Bron: Expert judgement Tauw, Provincie Noord-Holland en Gemeente Waterland.</li> </ul>
Beschikbaarheid vaarweg	Geen veranderingen aan Broekervaart.	De Broekervaart wordt ter hoogte van de dorpskern met maximaal 5 meter verschoven, maar blijft even breed als in de huidige situatie.  Doorvaart voor het recreatieve vaarverkeer t/m klasse DM12 blijft geborgd.	De Broekervaart wordt ter hoogte van de dorpskern met maximaal 5 meter verschoven, maar blijft even breed als in de huidige situatie.  Doorvaart voor het recreatieve vaarverkeer t/m klasse DM12 blijft geborgd.	De Broekervaart wordt ter hoogte van de dorpskern met maximaal 5 meter verschoven, maar blijft even breed als in de huidige situatie.  Doorvaart voor het recreatieve vaarverkeer t/m klasse DM12 blijft geborgd.	De Broekervaart wordt ter hoogte van de dorpskern met maximaal 5 meter verschoven, maar blijft even breed als in de huidige situatie.  Doorvaart voor het recreatieve vaarverkeer t/m klasse DM12 blijft geborgd.	Geen veranderingen aan Broekervaart.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Met beschikbaarheid wordt bedoeld of de vaarweg in de nieuwe situatie geheel of gedeeltelijk afgesloten zal zijn.</li> <li>Bron: Expert judgement Tauw en Provincie Noord-Holland.</li> </ul>



## Verkeersveiligheid

Aspecten	Bovengrondse variant (3)	Ondergronds				Huidige situatie	Toelichting
		variant 1	variant 2	variant 3	variant 4		
Weginrichting	De weginrichting is conform de richtlijnen. Snelheden worden gescheiden en kruispunten zijn voorzien van verkeerslichten of rotonde. Snelheid wordt geremd door uitbuigingen naar rotondes.	De weginrichting is niet geheel conform de richtlijnen. Afwijkend is het gebruik van de benodigde in- en uitvoegstroken en de haltekom voor de bus.  De shared-space inrichting van het dorpsplein sluit aan bij de principes van de richtlijnen (inrichting ondersteunt functie verblijfsgebied).  De rijbaan in de onderdoorgang is ongehinderd en relatief breed, waardoor de maximum snelheid van 50 km/uur niet kan worden afgedwongen.  Het ontbreken van fysieke rijbaanscheiding in de onderdoorgang is i.v.m. risico op frontale botsingen niet conform eisen hulpdiensten. Hetzelfde geldt voor het ontbreken van passeer-ruimte.	De weginrichting is niet geheel conform de richtlijnen. Afwijkend is het gebruik van de benodigde in- en uitvoegstroken en de haltekom voor de bus.  De shared-space inrichting van het dorpsplein sluit aan bij de principes van de richtlijnen (inrichting ondersteunt functie verblijfsgebied).  De rijbaan in de onderdoorgang is ongehinderd en relatief breed (in beleving extra breed door de naastgelegen passeerstrook), waardoor het lastig is de maximum snelheid van 50 km/uur af te dwingen. Handhaving is niet haalbaar gebleken.	De weginrichting is niet geheel conform de richtlijnen. Afwijkend is het gebruik van de benodigde in- en uitvoegstroken en de haltekom voor de bus.  De shared-space inrichting van het dorpsplein sluit aan bij de principes van de richtlijnen (inrichting ondersteunt functie verblijfsgebied).	De weginrichting is niet geheel conform de richtlijnen. Afwijkend is het gebruik van de benodigde in- en uitvoegstroken en de haltekom voor de bus.  De shared-space inrichting van het dorpsplein sluit aan bij de principes van de richtlijnen (inrichting ondersteunt functie verblijfsgebied).	De weginrichting is op vele punten niet conform de richtlijnen. Afwijkend zijn de kruisingen (vergen rotonde of verkeerslichten), de hefbrug (te smal) en de fiets-voettunnel (o.a. te steil).	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beoordeeld is of het nodig was om concessies te doen aan de richtlijnen Duurzaam Veilig voor de inrichting van wegen. Deze richtlijnen gaan uit van eenduidigheid en herkenbaarheid, waarmee bij weggebruikers het gewenste verkeersgedrag wordt gestimuleerd. Streven is dus de richtlijnen zoveel mogelijk te volgen. Wegens fysieke lokale omstandigheden is dat in sommige gevallen echter niet altijd mogelijk.</li> <li>Frequente handhaving van de snelheid door politie of met camera's is niet haalbaar gebleken: de weginrichting moet zoveel mogelijk de gewenste rijsnelheid 'afdwingen'. Politie handhaaft sowieso niet in 30 km-gebieden.</li> <li>Opgemerkt moet worden dat onderdoorgang-variant 1 niet voldoet aan de eisen die de hulpdiensten stelt. De eisen van hulpdiensten zijn voor vergunningverleners (in dit geval de gemeente Waterland) doorgaans bepalend voor het al dan niet verlenen van de vergunning. Het is nog niet bekend of de gemeente bereid is af te wijken van de eisen van de hulpdiensten.</li> <li>Bron: Expert judgement Tauw, Provincie Noord-Holland en Gemeente Waterland.</li> </ul>
Oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers	Fietsers en voetgangers kruisen het verkeer op de N247 met een verbeterde fiets-voettunnel op de huidige locatie, en een nieuwe fiets-voettunnel ter hoogte van de Broekerveerweg.  De hellingen van de tunnel voldoen aan de richtlijnen, maar zitten wegens ruimtegebrek qua steilheid aan de bovengrens en kunnen daarvoor lastig blijven voor m.n. ouderen.	Door de afname van het gemotoriseerd verkeer bovengronds verbetert de oversteekbaarheid en verkleint de kans op ongevallen.  Fietsers en voetgangers kruisen het overige verkeer en de bussen gelijkvloers: de shared space inrichting is hierbij doorgaans een veilig inrichtingsprincipe doordat verkeersdeelnemers alerter zijn dan in meer 'geregelde' situaties.	Door de afname van het gemotoriseerd verkeer bovengronds verbetert de oversteekbaarheid en verkleint de kans op ongevallen.  Fietsers en voetgangers kruisen het overige verkeer en de bussen gelijkvloers: de shared space inrichting is hierbij doorgaans een veilig inrichtingsprincipe doordat verkeersdeelnemers alerter zijn dan in meer 'geregelde' situaties.	Door de afname van het gemotoriseerd verkeer bovengronds verbetert de oversteekbaarheid en verkleint de kans op ongevallen.  Fietsers en voetgangers kruisen het overige verkeer en de bussen gelijkvloers: de shared space inrichting is hierbij doorgaans een veilig inrichtingsprincipe doordat verkeersdeelnemers alerter zijn dan in meer 'geregelde' situaties.	Door de afname van het gemotoriseerd verkeer bovengronds verbetert de oversteekbaarheid en verkleint de kans op ongevallen.  Fietsers en voetgangers kruisen het overige verkeer en de bussen gelijkvloers: de shared space inrichting is hierbij doorgaans een veilig inrichtingsprincipe doordat verkeersdeelnemers alerter zijn dan in meer 'geregelde' situaties.	Fietsers en voetgangers moeten gebruik maken van de bestaande fiets-voettunnel. Deze voldoet niet aan de richtlijnen (te smal, geen aparte ruimte voor fietsers en voetgangers, hellingen zijn te steil) en is oncomfortabel. Voor het grote aantal gebruikers is één oversteeklocatie bovendien te weinig. Dikwijls steken fietsers en voetgangers daarom bovengronds de N247 over, wat zeer onveilig is.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beoordeeld is in welke mate en op welke wijze het langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) het autoverkeer veilig kan kruisen. Hoe minder kruisende bewegingen en hoe kleiner de snelheidsverschillen, hoe veiliger de situatie.</li> <li>Snelheidsremmers zijn niet mogelijk in verband met de aanwezigheid van bussen.</li> <li>Bron: Expert judgement Tauw, Provincie Noord-Holland en Gemeente Waterland.</li> </ul>



Invoegen voor gemotoriseerd verkeer	Veiligheid van het invoegen van het lokale verkeer naar de N247 verbetert door de aanleg van ovotondes: men hoeft geen twee stromen meer te kruisen en de snelheden zijn lager, waardoor men er makkelijker op komt. De invoegmogelijkheden vanaf de Eilandweg verbeteren door de optimalisatie van verkeerslichten, de aparte opstelstroken per rijrichting en toepassing van bypasses.	Veiligheid van het invoegen van het lokale verkeer naar de N247 verbetert doordat men a.g.v. de invoegstroken makkelijker kan invoegen in het overige verkeer (vergelijkbare snelheid en voldoende hiaten) en dus geen risico's hoeft te nemen.	Veiligheid van het invoegen van het lokale verkeer naar de N247 verbetert doordat men a.g.v. de invoegstroken makkelijker kan invoegen in het overige verkeer (vergelijkbare snelheid en voldoende hiaten) en dus geen risico's hoeft te nemen.	Veiligheid van het invoegen van het lokale verkeer naar de N247 verbetert doordat men a.g.v. de invoegstroken makkelijker kan invoegen in het overige verkeer (vergelijkbare snelheid en voldoende hiaten) en dus geen risico's hoeft te nemen.	Veiligheid van het invoegen van het lokale verkeer naar de N247 verbetert doordat men a.g.v. de invoegstroken makkelijker kan invoegen in het overige verkeer (vergelijkbare snelheid en voldoende hiaten) en dus geen risico's hoeft te nemen.	Wegens de drukte op de N247 is lastig voor het autoverkeer om vanaf de Broekermeerdijk en Parallelweg de N247 op te komen. Het verkeer neemt daarom soms risico's om er tussen te komen. In combinatie met de snelheidsverschillen levert dit onveilige situaties op.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Beoordeeld is of het lokale verkeer op een veilige wijze kan invoegen in het autoverkeer op de N247. Hoe meer aaneengesloten de verkeersstroom is en hoe hoger de snelheidsverschillen, hoe moeizamer dat invoegen zal gaan met mogelijke veiligheidsrisico's als gevolg (omdat men "nog snel even ertussen" probeert te komen).</li><li>• Bron: Expert judgement Tauw, Provincie Noord-Holland en Gemeente Waterland.</li></ul>
Overzichtelijkheid kruisingen	<p>De overzichtelijkheid bij de ovotondes is goed door het scheiden van de rijrichtingen en het aanbrengen van middeneilanden.</p> <p>De overzichtelijkheid bij de kruising met de Eilandweg is goed door o.a. de aparte opstelstroken bij de verkeerslichten.</p>	<p>De overzichtelijkheid bij de in/uitvoegers voor het autoverkeer is goed door de kruisende aansluiting van de uitvoegers en de kleine hoek van de invoegers met de N247. De overzichtelijkheid bij de rotonde bij de Broekermeerdijk is goed door het scheiden van de rijrichtingen en het aanbrengen van middeneilanden.</p> <p>Op het dorpsplein zijn de kruisende verkeersstromen wel zichtbaar in o.a. de bestrating, maar wordt de verkeerssituatie verder zo min mogelijk geregeld/voorgeschreven, wat alertheid oproept en vereist bij de verkeersdeelnemers.</p> <p>Het aantal invoeglocaties/kruispunten (potentiële conflictpunten) is beperkt door de scheiden afwikkeling van doorgaand en lokaal verkeer.</p>	<p>De overzichtelijkheid bij de in/uitvoegers voor het autoverkeer is goed door de kruisende aansluiting van de uitvoegers en de kleine hoek van de invoegers met de N247. De overzichtelijkheid bij de rotonde bij de Broekermeerdijk is goed door het scheiden van de rijrichtingen en het aanbrengen van middeneilanden.</p> <p>Op het dorpsplein zijn de kruisende verkeersstromen wel zichtbaar in o.a. de bestrating, maar wordt de verkeerssituatie verder zo min mogelijk geregeld/voorgeschreven, wat alertheid oproept en vereist bij de verkeersdeelnemers.</p> <p>Het aantal invoeglocaties/kruispunten (potentiële conflictpunten) is beperkt door de scheiden afwikkeling van doorgaand en lokaal verkeer.</p>	<p>De overzichtelijkheid bij de in/uitvoegers voor het autoverkeer is goed door de kruisende aansluiting van de uitvoegers en de kleine hoek van de invoegers met de N247. De overzichtelijkheid bij de rotonde bij de Broekermeerdijk is goed door het scheiden van de rijrichtingen en het aanbrengen van middeneilanden.</p> <p>Op het dorpsplein zijn de kruisende verkeersstromen wel zichtbaar in o.a. de bestrating, maar wordt de verkeerssituatie verder zo min mogelijk geregeld/voorgeschreven, wat alertheid oproept en vereist bij de verkeersdeelnemers.</p> <p>Het aantal invoeglocaties/kruispunten (potentiële conflictpunten) is beperkt door de scheiden afwikkeling van doorgaand en lokaal verkeer.</p>	<p>De overzichtelijkheid bij de in/uitvoegers voor het autoverkeer is goed door de kruisende aansluiting van de uitvoegers en de kleine hoek van de invoegers met de N247. De overzichtelijkheid bij de rotonde bij de Broekermeerdijk is goed door het scheiden van de rijrichtingen en het aanbrengen van middeneilanden.</p> <p>Op het dorpsplein zijn de kruisende verkeersstromen wel zichtbaar in o.a. de bestrating, maar wordt de verkeerssituatie verder zo min mogelijk geregeld/voorgeschreven, wat alertheid oproept en vereist bij de verkeersdeelnemers.</p> <p>Het aantal invoeglocaties/kruispunten (potentiële conflictpunten) is beperkt door de scheiden afwikkeling van doorgaand en lokaal verkeer.</p>	<p>De kruisingen Broekermeerdijk en Parallelweg zijn beperkt overzichtelijk als gevolg van hoogteverschillen en het moeten doorkruisen van twee richtingen op de N247 voor linksafslaand verkeer. Bij het kruispunt Parallelweg ontnemen twee naast elkaar opgestelde voertuigen elkaars zicht.</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Beoordeeld is of verkeersdeelnemers voldoende zicht hebben op het overige verkeer wanneer zij ander verkeer moeten kruisen. Hoe overzichtelijker de situatie, hoe veiliger.</li><li>• Bron: Expert judgement Tauw, Provincie Noord-Holland en Gemeente Waterland.</li></ul>



## Leefbaarheid/milieu

Aspecten	Bovengrondse variant (3)	Ondergronds				Huidige situatie	Toelichting
		variant 1	variant 2	variant 3	variant 4		
Verkeersgeluid	<p>Bij 16 woningen neemt de geluidbelasting af t.o.v. de huidige situatie, maximale afname bedraagt 0,5 dB(A).</p> <p>Bij 41 woningen neemt de geluidbelasting toe t.o.v. de huidige situatie, toename bedraagt 0,75 dB(A).</p> <p>Afgezet tegen de wettelijke toetswaarde neemt de geluidbelasting bij 1 woning toe, toename bedraagt 0,9 dB(A).</p>	<p>Bij 57 woningen neemt de geluidbelasting af t.o.v. de huidige situatie, maximale afname bedraagt 26 dB.</p> <p>Bij 1 woning neemt de geluidbelasting toe t.o.v. de huidige situatie, toename bedraagt 4 dB.</p> <p>Afgezet tegen de wettelijke toetswaarde neemt de geluidbelasting bij 0 woningen toe.</p>	<p>Bij 50 woningen neemt de geluidbelasting af t.o.v. de huidige situatie, maximale afname bedraagt 26 dB.</p> <p>Bij 8 woningen neemt de geluidbelasting toe t.o.v. de huidige situatie, toename bedraagt 6 dB.</p> <p>Afgezet tegen de wettelijke toetswaarde neemt de geluidbelasting bij 2 woningen toe, toename bedraagt 1 dB.</p>	<p>Bij 49 woningen neemt de geluidbelasting af t.o.v. de huidige situatie, maximale afname bedraagt 24 dB.</p> <p>Bij 9 woningen neemt de geluidbelasting toe t.o.v. de huidige situatie, toename bedraagt 6 dB.</p> <p>Afgezet tegen de wettelijke toetswaarde neemt de geluidbelasting bij 3 woningen toe, toename bedraagt 1 dB.</p>	<p>Bij 50 woningen neemt de geluidbelasting af t.o.v. de huidige situatie, maximale afname bedraagt 25 dB.</p> <p>Bij 8 woningen neemt de geluidbelasting toe t.o.v. de huidige situatie, toename bedraagt 6 dB.</p> <p>Afgezet tegen de wettelijke toetswaarde neemt de geluidbelasting bij 2 woningen toe, toename bedraagt 1 dB.</p>	<p>Zonder maatregelen zal de geluidbelasting in 2030 naar verwachting vergelijkbaar zijn met de huidige situatie, omdat de verkeersgroei gecompenseerd wordt door de stillere voertuigen en stillere asfaltsoorten.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aan de hand van een akoestisch rekenmodel is onderzocht wat de effecten van de varianten zijn op de geluidbelasting aan de gevels van de woningen ten opzichte van de huidige situatie en de wettelijke norm. Uitgangspunt voor dit onderzoek waren de berekende verkeersintensiteiten in 2030. Bij het genoemde aantal woningen waar de belasting toe- of afneemt is gekeken naar de weg gerichte gevels op 1,5 meter hoogte.</li> <li>Er wordt ruim voldaan aan de wettelijke normen. De geluidbelasting mag niet meer dan 1,5 dB toenemen ten opzichte van de toetswaarde: de huidige belasting of de voorkeurswaarde van 48 dB(A) wanneer de huidige belasting lager is dan de voorkeurswaarde. Wanneer de toename meer bedraagt dan 1,5 dB(A) t.o.v. de toetswaarde zijn maatregelen nodig. In de huidige situatie zijn er relatief veel woningen waar de geluidbelasting hoger is dan de voorkeurswaarde, waar dus de huidige belasting de toetswaarde is.</li> <li>Bronnen: rapportage "Akoestisch onderzoek, doorstroming (doorgaand) autoverkeer ochtendspits", Antea, 22 aug. 2016 + rapportage "Akoestisch onderzoek onderdoorgang N247 Broek in Waterland", Tauw, 31 aug. 2017</li> </ul>
Luchtkwaliteit	<p>Zowel voor stikstofdioxide als fijn stof blijven de concentraties naar verwachting ruim onder de wettelijke grenswaarden.</p>	<p>Zowel voor stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) als fijn stof (PM<sub>10</sub>) blijven de concentraties ruim onder de wettelijke grenswaarden van 40 µg/m<sup>3</sup>.</p> <p>De hoogste concentraties bedragen 31,7 µg/m<sup>3</sup> voor stikstofdioxide en 20,13 µg/m<sup>3</sup> voor fijnstof.</p>	<p>Zowel voor stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) als fijn stof (PM<sub>10</sub>) blijven de concentraties ruim onder de wettelijke grenswaarden van 40 µg/m<sup>3</sup>.</p> <p>De hoogste concentraties bedragen 31,7 µg/m<sup>3</sup> voor stikstofdioxide en 20,13 µg/m<sup>3</sup> voor fijnstof.</p>	<p>Zowel voor stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) als fijn stof (PM<sub>10</sub>) blijven de concentraties ruim onder de wettelijke grenswaarden van 40 µg/m<sup>3</sup>.</p> <p>De hoogste concentraties bedragen 31,7 µg/m<sup>3</sup> voor stikstofdioxide en 20,13 µg/m<sup>3</sup> voor fijnstof.</p>	<p>Zowel voor stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) als fijn stof (PM<sub>10</sub>) blijven de concentraties ruim onder de wettelijke grenswaarden van 40 µg/m<sup>3</sup>.</p> <p>De hoogste concentraties bedragen 31,7 µg/m<sup>3</sup> voor stikstofdioxide en 20,13 µg/m<sup>3</sup> voor fijnstof.</p>	<p>Zonder maatregelen zullen in 2030 de concentraties voor zowel stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) als fijn stof (PM<sub>10</sub>) ruim onder de wettelijke grenswaarden van 40 µg/m<sup>3</sup> blijven.</p> <p>De hoogste concentraties bedragen 24,7 µg/m<sup>3</sup> voor stikstofdioxide en 18,8 µg/m<sup>3</sup> voor fijnstof.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aan de hand van een rekenmodel voor luchtkwaliteit is voor de onderdoorgang-varianten berekend wat de effecten zijn op de luchtkwaliteit. Uitgangspunt voor dit onderzoek waren de berekende verkeersintensiteiten in 2030.</li> <li>Conform de Wet Milieubeheer zijn de stoffen stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>) in beschouwing genomen. De grenswaarden bedragen voor beide stoffen 40 µg/m<sup>3</sup> en mogen niet worden overschreden. Ultrafijnstof is niet beschouwd, o.a. omdat hiervoor geen wettelijke normen bestaan.</li> <li>De luchtkwaliteit is berekend voor zones. De in de matrix aangegeven cijfers betreffen de luchtkwaliteit nabij de 'mond' van de onderdoorgang (de 'worst case' situatie dus).</li> <li>Voor alle varianten blijft de luchtkwaliteit ruim binnen de wettelijke normen.</li> <li>Tijdens de studie naar de bovengrondse variant zijn geen luchtkwaliteitsberekeningen uitgevoerd. De omgevingsdienst heeft destijds aangegeven dat dit niet nodig was, omdat wegens de beperkte capaciteitsgroei in Broek in Waterland geen significante veranderingen te verwachten zijn, en het feit dat de luchtkwaliteit op de nabijgelegen ijkpunten ruim binnen de wettelijke normen valt. Voor de bovengrondse variant heeft dus expert judgement plaatsgevonden.</li> <li>Bron: rapportage "Luchtkwaliteitonderzoek N247 Broek in Waterland", Tauw, 29 aug. 2017 + Expert judgement Tauw en Provincie Noord-Holland.</li> </ul>



## Ruimtelijke kwaliteit

Aspecten	Bovengrondse variant (3)	Ondergronds				Huidige situatie	Toelichting
		variant 1	variant 2	variant 3	variant 4		
Groen in dorps hart	Een groot deel van het bestaande groen verdwijnt door de aanleg van de ovotonde en de fiets/voet-tunnel, in het dorps hart is beperkt ruimte voor nieuw groen (alleen in de brede middenbermen).	Het bestaande groen verdwijnt door de aanleg van de onderdoorgang, maar in het nieuwe dorps hart is volop ruimte voor nieuw groen.	Het bestaande groen verdwijnt door de aanleg van de onderdoorgang, maar in het nieuwe dorps hart is volop ruimte voor nieuw groen.	Het bestaande groen verdwijnt door de aanleg van de onderdoorgang, maar in het nieuwe dorps hart is volop ruimte voor nieuw groen.	Het bestaande groen verdwijnt door de aanleg van de onderdoorgang, maar in het nieuwe dorps hart is volop ruimte voor nieuw groen.	Veel groen ter 'begeleiding' van de weg.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beoordeeld is in welke mate de maatregelen kunnen worden ingepast met behoud van groen in het dorps hart.</li> <li>Bronnen: Expert judgement Bosch Slabbers, Provincie Noord-Holland en Gemeente Waterland + rapportage "BKP Onderdoorgang Broek in Waterland", Bosch Slabbers, sept. 20017</li> </ul>
Groen aan flanken dorp	Het bestaande groen blijft behouden.	Het bestaande groen verdwijnt, maar er is ruimte voor nieuw groen.	Het bestaande groen verdwijnt, en er is beperkt ruimte voor nieuw groen.	Het bestaande groen verdwijnt, en er is beperkt ruimte voor nieuw groen.	Het bestaande groen verdwijnt, en er is nauwelijks ruimte voor nieuw groen.	Veel groen ter 'begeleiding' van de weg.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beoordeeld is in welke mate de maatregelen kunnen worden ingepast met behoud van groen in de flanken van het dorp.</li> <li>Vanuit ruimtelijke kwaliteit is de keuze voor een kanteldijk of een coupure niet relevant. Reeds in de bestaande situatie wordt het zicht op de ringdijk enigszins verstoord. Bij geen van de varianten wordt de verstoring significant groter.</li> <li>Bronnen: Expert judgement Bosch Slabbers, Provincie Noord-Holland en Gemeente Waterland + rapportage "BKP Onderdoorgang Broek in Waterland", Bosch Slabbers, sept. 20017</li> </ul>
Broekervaart	De Broekervaart blijft ongewijzigd. De vaart heeft grotendeels groene oevers en is een watergang op volle breedte.	De Broekervaart verschuift ca. 5 meter, maar wordt niet versmald.  De groene oever ter hoogte van de Eilandweg verdwijnt aan de woning-zijde. De groene oever aan de N247-zijde kan waarschijnlijk behouden blijven.	De Broekervaart verschuift ca. 12 meter en wordt met 7 meter versmald.  De groene oevers aan weerszijden ter hoogte van de Eilandweg verdwijnen. Indien haalbaar wordt aan de N247-zijde wel groen teruggebracht d.m.v. een 'groenbak'.	De Broekervaart verschuift ca. 12 meter en wordt met 7 meter versmald.  De groene oevers aan weerszijden ter hoogte van de Eilandweg verdwijnen. Indien haalbaar wordt aan de N247-zijde wel groen teruggebracht d.m.v. een 'groenbak'.	De Broekervaart verschuift ca. 12,5 meter en wordt met 7,5 meter versmald.  De groene oevers aan weerszijden ter hoogte van de Eilandweg verdwijnen. Indien haalbaar wordt aan de N247-zijde wel groen teruggebracht d.m.v. een 'groenbak'.	De Broekervaart heeft grotendeels groene oevers en is een watergang op volle breedte.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beoordeeld is in welke mate de maatregelen kunnen worden ingepast met behoud van de Broekervaart (groene oevers, ligging en breedte).</li> <li>Bronnen: Expert judgement Bosch Slabbers, Provincie Noord-Holland en Gemeente Waterland + rapportage "BKP Onderdoorgang Broek in Waterland", Bosch Slabbers, sept. 20017</li> </ul>

Verbinding dorpsheften	<p>De infrastructuurbundel op maaiveld doorsnijdt het dorp. Ook visueel vormen de asfaltweg, fiets-voettunnel en bus-haltes een barrière.</p> <p>De fysieke verbinding tussen de dorpsheften wordt vergroot door de komst van een extra fiets-voettunnel, de bestaande fiets-voet-tunnel wordt verbeterd. Gevoel van sociale (on)veiligheid kan voor sommigen een belemmering blijven hiervan gebruik te maken.</p> <p>De fiets- en wandelroute vanuit Amsterdam (via Broekerveer) loopt in het dorp deels ondergronds via de nieuwe fiets-voettunnel.</p>	<p>De verdiepte ligging van de N247 maakt het dorp één, doordat de bovengrondse herinrichting (m.n. het dorpsplein) onderdeel wordt van de dorpsstructuur.</p> <p>Visueel lopen de logische loop- en zichtlijnen door.</p> <p>De fysieke verbinding tussen de dorpsheften wordt vergroot door de extra fietsoversteek naast de nieuwe rotonde.</p> <p>De fiets- en wandelroute vanuit Amsterdam (via Broekerveer) loopt in het dorp bovengronds.</p>	<p>De verdiepte ligging van de N247 maakt het dorp één, doordat de bovengrondse herinrichting (m.n. het dorpsplein) onderdeel wordt van de dorpsstructuur.</p> <p>Visueel lopen de logische loop- en zichtlijnen door.</p> <p>De fysieke verbinding tussen de dorpsheften wordt vergroot door de extra fietsoversteek naast de nieuwe rotonde.</p> <p>De fiets- en wandelroute vanuit Amsterdam (via Broekerveer) loopt in het dorp bovengronds.</p>	<p>De verdiepte ligging van de N247 maakt het dorp één, doordat de bovengrondse herinrichting (m.n. het dorpsplein) onderdeel wordt van de dorpsstructuur.</p> <p>Visueel lopen de logische loop- en zichtlijnen door.</p> <p>De fysieke verbinding tussen de dorpsheften wordt vergroot door de extra fietsoversteek naast de nieuwe rotonde.</p> <p>De fiets- en wandelroute vanuit Amsterdam (via Broekerveer) loopt in het dorp bovengronds.</p>	<p>De verdiepte ligging van de N247 maakt het dorp één, doordat de bovengrondse herinrichting (m.n. het dorpsplein) onderdeel wordt van de dorpsstructuur.</p> <p>Visueel lopen de logische loop- en zichtlijnen door.</p> <p>De fysieke verbinding tussen de dorpsheften wordt vergroot door de extra fietsoversteek naast de nieuwe rotonde.</p> <p>De fiets- en wandelroute vanuit Amsterdam (via Broekerveer) loopt in het dorp bovengronds.</p>	<p>De infrastructuurbundel op maaiveld doorsnijdt het dorp. Ook visueel vormen de asfaltweg, fiets-voettunnel en bus-haltes een barrière.</p> <p>De bestaande fiets-voet-tunnel is slecht bruikbaar en geeft niet een gevoel van verbinding.</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>Beoordeeld is in welke mate Broek Noord en Broek Zuid bij de verschillende varianten in de beleving één worden. Volledigheidshalve is ook gekeken of er sprake wordt van extra (verkeers)verbindingen tussen beide helften van het dorp.</li><li>Bronnen: Expert judgement Bosch Slabbers, Provincie Noord-Holland, Gemeente Waterland en Tauw + rapportage "BKP Onderdoorgang Broek in Waterland", Bosch Slabbers, sept. 20017</li></ul>	
Cultuurhistorie	<p>De doorgaande provinciale weg met bijbehorende voorzieningen sluit niet aan op het karakter van het beschermd dorpsgezicht (een fijnmazig netwerk van dorpsstructuren en bijbehorende groenstructuren).</p> <p>De historische gebouwen ( ) en brugwachtershuisje kunnen behouden blijven.</p> <p>Datzelfde geldt voor de voormalige trambaan.</p>	<p>De nieuwe bovengrondse situatie (dorpsplein) kan beter worden aangesloten op het karakter van het beschermd dorpsgezicht (een fijnmazig netwerk van dorpsstructuren en bijbehorende groenstructuren). Het op nieuw één maken van het dorp past bij het historisch beeld.</p> <p>Het monument aan de ( ) kan niet behouden blijven. Het brugwachtershuisje blijft behouden.</p> <p>De beperkte verschuiving van de Broekerveer werkt beperkt door in de ligging van de voormalige trambaan.</p>	<p>De nieuwe bovengrondse situatie (dorpsplein) kan beter worden aangesloten op het karakter van het beschermd dorpsgezicht (een fijnmazig netwerk van dorpsstructuren en bijbehorende groenstructuren). Het op nieuw één maken van het dorp past bij het historisch beeld.</p> <p>Het monument aan de ( ) kan niet behouden blijven. Het brugwachtershuisje blijft behouden.</p> <p>Door de forse verschuiving van de Broekerveer vervalt een deel van de voormalige trambaan, deze wordt vervangen door een 'vlonder'constructie.</p>	<p>De nieuwe bovengrondse situatie (dorpsplein) kan beter worden aangesloten op het karakter van het beschermd dorpsgezicht (een fijnmazig netwerk van dorpsstructuren en bijbehorende groenstructuren). Het op nieuw één maken van het dorp past bij het historisch beeld.</p> <p>Het monument aan de ( ) kan niet behouden blijven. Het brugwachtershuisje blijft behouden.</p> <p>Door de forse verschuiving van de Broekerveer vervalt een deel van de voormalige trambaan, deze wordt vervangen door een 'vlonder'constructie.</p>	<p>De nieuwe bovengrondse situatie (dorpsplein) kan beter worden aangesloten op het karakter van het beschermd dorpsgezicht (een fijnmazig netwerk van dorpsstructuren en bijbehorende groenstructuren). Het op nieuw één maken van het dorp past bij het historisch beeld.</p> <p>Het monument aan de ( ) kan niet behouden blijven. Het brugwachtershuisje blijft behouden.</p> <p>Door de forse verschuiving van de Broekerveer vervalt een deel van de voormalige trambaan, deze wordt vervangen door een 'vlonder'constructie.</p>	<p>De nieuwe bovengrondse situatie (dorpsplein) kan beter worden aangesloten op het karakter van het beschermd dorpsgezicht (een fijnmazig netwerk van dorpsstructuren en bijbehorende groenstructuren). Het op nieuw één maken van het dorp past bij het historisch beeld.</p> <p>Het monument aan de ( ) kan niet behouden blijven. Het brugwachtershuisje blijft behouden.</p> <p>Door de forse verschuiving van de Broekerveer vervalt een deel van de voormalige trambaan, deze wordt vervangen door een 'vlonder'constructie.</p>	<p>De doorgaande provinciale weg met bijbehorende voorzieningen sluit niet aan op het karakter van het beschermd dorpsgezicht (een fijnmazig netwerk van dorpsstructuren en bijbehorende groenstructuren).</p> <p>Geen veranderingen t.a.v. historische gebouwen en voormalige trambaan.</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>Een deel van Broek in Waterland is aangewezen als 'beschermd dorpsgezicht'. Hoewel de aanpassingen buiten dit beschermd dorpsgezicht vallen, is wel beoordeeld in welke mate de eindsituatie bij de verschillende varianten kwalitatief aansluit bij dit beschermd dorpsgezicht.</li><li>Tevens is beoordeeld in welke mate de voormalige trambaan en de historische panden ( ) brugwachtershuisje behouden blijven. Indien haalbaar (nog onzeker) is het de wens van o.a. de Dorpsraad om het pand van ( ) te herplaatsen op het dorpsplein.</li><li>Bronnen: Expert judgement Bosch Slabbers, Provincie Noord-Holland, Gemeente Waterland en Tauw + rapportage "BKP Onderdoorgang Broek in Waterland", Bosch Slabbers, sept. 20017</li></ul>

Behoud panden	De drie panden aan [redacted] en de brandweerkazerne kunnen behouden blijven, wel komen ze meer tussen het verkeer te liggen.	De twee panden aan [redacted] kunnen niet behouden blijven. Het is nog onzeker of de brandweerkazerne behouden kan blijven.	De drie panden aan [redacted] en de brandweerkazerne kunnen niet behouden blijven.	De drie panden aan [redacted] en de brandweerkazerne kunnen niet behouden blijven.	De drie panden aan [redacted] en de brandweerkazerne kunnen niet behouden blijven.	Geen veranderingen t.a.v. bestaande panden.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beoordeeld is of bestaande panden als gevolg van de inpassing al dan niet behouden kunnen blijven.</li> <li>• Indien haalbaar (nog onzeker) is het de wens van o.a. de Dorpsraad om het pand van [redacted] te herplaatsen op het dorpsplein.</li> <li>• Bronnen: rapportage "Ontwerpnota onderdoorgang Broek in Waterland", Tauw, 8 sep. 2017 + tekeningen "Te verwerven gronden", Tauw, 6 sep. 2017</li> </ul>
---------------	---	---	--	--	--	---	---



## Bouwhinder

Aspecten	Bovengrondse variant (3)	Ondergronds				Huidige situatie	Toelichting
		variant 1	variant 2	variant 3	variant 4		
Duur bouwhinder	Ca. 1 jaar	Ca. 3¼ tot 4¼ jaar	Ca. 4 tot 5¼ jaar	Ca. 3¼ tot 4¼ jaar	Ca. 4 tot 5¼ jaar	n.v.t.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Onder 'duur bouwhinder' wordt verstaan: de totale duur van de bouwwerkzaamheden, omdat gedurende deze periode altijd in meer of mindere mate sprake van hinder zal zijn.</li> <li>De grote marge in bouwtijd bij de onderdoorgangvarianten wordt veroorzaakt doordat nu nog niet bekend is hoeveel materieel en personeel de aannemer t.z.t. inzet (en hoeveel werk er dus gelijktijdig kan worden uitgevoerd).</li> <li>Daarnaast duren de varianten met kanteldijk ongeveer een half-jaar langer dan de andere varianten omdat de weg over een langere lengte gereconstrueerd wordt.</li> <li>Bronnen: rapportages "Onderdoorgang Broek in Waterland, faseringsplan", Tauw, 14 aug. 2017 + "Faseringsplan N247", Antea, 29 feb. 2016</li> </ul>
Hinder voor het wegverkeer	<p>Het verkeer kan via versmalde rijstroken langs de werkzaamheden rijden. In combinatie met de daarbij horende snelheidsverlaging en de aanwezigheid van bouwverkeer zal dit wel tot vertragingen leiden.</p> <p>Tijdens de vervanging van de hefbrug is een tijdelijke brug beschikbaar. Slechts ca. 3 dagen zal een volledige stremming nodig zijn. Aansluiting noodbrug op bestaande weg vergt kortdurende stremming (nachten/weekend: n.t.b.).</p> <p>Tijdens de werkzaamheden zal het regionale doorgaande verkeer zoveel mogelijk worden omgeleid via de N244/N235.</p>	<p>Werkzaamheden vinden naast de bestaande weg plaats. Toch zullen er enkele wegversmallingen nodig zijn, wat door de daarbij horende snelheidsverlaging en de aanwezigheid van bouwverkeer tot vertraging zal leiden.</p> <p>Tijdens de werkzaamheden aan de 'bak' van de onderdoorgang aan de noordzijde van Broek zal het doorgaande (vracht)verkeer zoveel mogelijk omgeleid moeten worden via de N244/N235 (ca. 1 jaar). Het overige verkeer zal in deze periode over de parallelweg rijden die daarmee drukker wordt.</p>	<p>Werkzaamheden vinden zoveel mogelijk naast de bestaande weg plaats. Echter door de brede constructie van de onderdoorgang zullen er in de dorpskern meerdere wegversmallingen nodig zijn, wat door de daarbij horende snelheidsverlaging en de aanwezigheid van bouwverkeer tot vertraging zal leiden.</p> <p>Tijdens de werkzaamheden aan de 'bak' van de onderdoorgang aan de noordzijde van Broek zal het doorgaande (vracht)verkeer zoveel mogelijk omgeleid moeten worden via de N244/N235 (ca. 1 jaar). Het overige verkeer zal in deze periode over de parallelweg rijden die daarmee drukker wordt.</p>	<p>Werkzaamheden vinden zoveel mogelijk naast de bestaande weg plaats. Echter door de brede constructie van de onderdoorgang zullen er in de dorpskern meerdere wegversmallingen nodig zijn, wat door de daarbij horende snelheidsverlaging en de aanwezigheid van bouwverkeer tot vertraging zal leiden.</p> <p>Tijdens de werkzaamheden aan de 'bak' van de onderdoorgang aan de noordzijde van Broek zal het doorgaande (vracht)verkeer zoveel mogelijk omgeleid moeten worden via de N244/N235 (ca. 1 jaar). Het overige verkeer zal in deze periode over de parallelweg rijden die daarmee drukker wordt.</p>	<p>Werkzaamheden vinden zoveel mogelijk naast de bestaande weg plaats. Echter door de brede constructie van de onderdoorgang zullen er in de dorpskern meerdere wegversmallingen nodig zijn, wat door de daarbij horende snelheidsverlaging en de aanwezigheid van bouwverkeer tot vertraging zal leiden.</p> <p>Tijdens de werkzaamheden aan de 'bak' van de onderdoorgang aan de noordzijde van Broek zal het doorgaande (vracht)verkeer zoveel mogelijk omgeleid moeten worden via de N244/N235 (ca. 1 jaar). Het overige verkeer zal in deze periode over de parallelweg rijden die daarmee drukker wordt.</p>	n.v.t.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beoordeeld is in welke mate het wegverkeer hinder zal onderkennen van de bouwwerkzaamheden, als gevolg van stremmingen, snelheidsbeperkingen en/of omleidingen.</li> <li>Bij de onderdoorgang-varianten met kanteldijk geldt dat een tijdelijke weg moet worden aangelegd (ca. 1,5 jaar), omdat de kanteldijk in het wegprofiel van de huidige N247 komt te liggen.</li> <li>Bronnen: rapportages "Onderdoorgang Broek in Waterland, faseringsplan", Tauw, 14 aug. 2017 + "Faseringsplan N247", Antea, 29 feb. 2016</li> </ul>

Hinder voor het vaarwegverkeer	Tijdens vervanging van de hefbrug (ca. 1 jaar) is de Broekervaart gestremd wegens ligging van een tijdelijke brug.	Gedurende de hele bouwperiode zullen diverse stremmingen van de vaart nodig zijn, ook tijdens de zomerperiode.  De kruising bij de hefbrug is ca. 1 jaar volledig afgesloten, waarna nog een periode van 3 jaar volgt met diverse langdurige afsluitingen van de vaart (naar verwachting ca. 75% van de bouwtijd).	Gedurende de hele bouwperiode zullen diverse stremmingen van de vaart nodig zijn, ook tijdens de zomerperiode.  De kruising bij de hefbrug is ca. 1 jaar volledig afgesloten, waarna nog een periode van 3 jaar volgt met diverse langdurige afsluitingen van de vaart (naar verwachting ca. 75% van de bouwtijd).	Gedurende de hele bouwperiode zullen diverse stremmingen van de vaart nodig zijn, ook tijdens de zomerperiode.  De kruising bij de hefbrug is ca. 1 jaar volledig afgesloten, waarna nog een periode van 3 jaar volgt met diverse langdurige afsluitingen van de vaart (naar verwachting ca. 75% van de bouwtijd).	Gedurende de hele bouwperiode zullen diverse stremmingen van de vaart nodig zijn, ook tijdens de zomerperiode.  De kruising bij de hefbrug is ca. 1 jaar volledig afgesloten, waarna nog een periode van 3 jaar volgt met diverse langdurige afsluitingen van de vaart (naar verwachting ca. 75% van de bouwtijd).	n.v.t.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beoordeeld is in welke mate het vaarverkeer op de Broekervaart hinder zal ondervinden van de bouwwerkzaamheden, als gevolg van stremmingen en snelheidsbeperkingen.</li> <li>Voor de onderdoorgangvarianten worden de stremmingen veroorzaakt doordat de aannemer met pontons zal werken voor opslag of uitvoeren van werkzaamheden.</li> <li>Bronnen: rapportages "Onderdoorgang Broek in Waterland, faseringsplan", Tauw, 14 aug. 2017 + "Faseringsplan N247", Antea, 29 feb. 2016</li> </ul>
Aard en impact overige bouw-hinder	De overige bouw-hinder omvat met name trillingen van bouwverkeer, geluid en stof. Het onderheien van de nieuwe hefbrug kan nagenoeg trillingvrij worden uitgevoerd.	De overige bouw-hinder omvat met name trillingen van bouwverkeer, geluid en stof. De damwanden voor de onderdoorgang kunnen nagenoeg trillingvrij worden aangebracht.	De overige bouw-hinder omvat met name trillingen van bouwverkeer, geluid en stof. De damwanden voor de onderdoorgang kunnen nagenoeg trillingvrij worden aangebracht.  Omdat de parallelweg tijdens de bouw gebruikt wordt als ontsluitingsroute, kan men in de aanliggende woningen geluid en trillingsoverlast ervaren.  De bouw van met name het open deel aan de noordoostzijde van Broek vindt dichtbij de woningen plaats.	De overige bouw-hinder omvat met name trillingen van bouwverkeer, geluid en stof. De damwanden voor de onderdoorgang kunnen nagenoeg trillingvrij worden aangebracht.  Omdat de parallelweg tijdens de bouw gebruikt wordt als ontsluitingsroute, kan men in de aanliggende woningen geluid en trillingsoverlast ervaren.  De bouw van met name het open deel aan de noordoostzijde van Broek vindt dichtbij de woningen plaats.	De overige bouw-hinder omvat met name trillingen van bouwverkeer, geluid en stof. De damwanden voor de onderdoorgang kunnen nagenoeg trillingvrij worden aangebracht.  Omdat de parallelweg tijdens de bouw gebruikt wordt als ontsluitingsroute, kan men in de aanliggende woningen geluid en trillingsoverlast ervaren.  De werkzaamheden vinden bij deze variant het dichtst bij de woningen plaats, waardoor de impact van geluid/trillingen relatief groot zal zijn.	n.v.t.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beoordeeld is in welke mate en op welke wijze de directe omgeving overlast ondervindt van de bouwwerkzaamheden, anders dan (vaar)weghinder.</li> <li>Hierbij moet opgemerkt worden dat wegens de slappe ondergrond en op staal gefundeerde huizen trillingen als gevolg van bouwtransporten zeer merkbaar zullen zijn.</li> <li>Bronnen: rapportages "Onderdoorgang Broek in Waterland, faseringsplan", Tauw, 14 aug. 2017 + "Faseringsplan N247", Antea, 29 feb. 2016</li> </ul>





## Kosten

Aspecten	Bovengrondse variant (3)	Ondergronds				Huidige situatie	Toelichting
		variant 1	variant 2	variant 3	variant 4		
Investeringskosten	circa € 26 miljoen	circa € 67 miljoen	circa € 84 miljoen	circa € 91 miljoen	circa € 116 miljoen	n.v.t.	<ul style="list-style-type: none"> <li>De investeringsramingen zijn allen bepaald voor het gehele traject tussen 't Schouw en Monnickendam.</li> <li>Ze zijn opgesteld o.b.v. de SSK-systematiek (Standaard Systematiek Kostenramingen). Deze methode om investeringskosten in infrastructuurprojecten te ramen is ontworpen door de CROW en wordt door veel organisaties, waaronder de provincie Noord-Holland, gebruikt.</li> <li>De investeringskosten omvatten bouwkosten, vastgoedkosten, engineeringkosten, overige kosten (kosten voor bijvoorbeeld leges, vergunningen, heffingen, buitendienststellingen, vervangend vervoer, precario, rentekosten, grondonderzoeken en het maken van bestemmingsplannen) en een % onvoorzien kosten (i.v.m. de schetsontwerpstatus van het ontwerp). Beheer- en onderhoudskosten zijn separaat begroot (zie hieronder).</li> <li>Genoemde kosten zijn exclusief BTW, omdat de provincie de BTW van het Rijk terugkrijgt.</li> <li>Bronnen (niet openbaar): rapportage "Kostenrapport planstudie onderdoorgang Broek in Waterland", Tauw, 8 sep. 2017 + Financiële bijlage bij adviesnota stuurgroep 19 mei 2017 en onderliggende ramingen (Kostennota SO d.d. 8 april 2016 Antea Group en Kostenraming SO N247 Noord d.d. 9 september 2016 Antea Group)</li> </ul>
Beheer- en onderhoudskosten	gemiddeld € 350.000 per jaar	gemiddeld € 1,2 miljoen per jaar	gemiddeld € 1,3 miljoen per jaar	gemiddeld € 1,4 miljoen per jaar	gemiddeld € 1,7 miljoen per jaar	gemiddeld € 320.000 per jaar	<ul style="list-style-type: none"> <li>De beheer- en onderhoudsramingen zijn allen bepaald voor het gehele traject tussen 't Schouw en Monnickendam.</li> <li>Ze zijn opgesteld o.b.v. de LCC-systematiek (Life Cycle Costs). Deze methode om beheer- en onderhoudskosten te ramen is ontworpen door Rijkswaterstaat en wordt door veel organisaties gebruikt.</li> <li>De raming omvat de kosten die optreden gedurende de hele levenscyclus van een project. Buiten de investeringskosten zijn immers ook toekomstige kosten voor beheer en onderhoud en vervanging van de infrastructuur van belang. Gerekend is met een levensduur van 100 jaar.</li> <li>Genoemde kosten zijn exclusief BTW, omdat de provincie de BTW van het Rijk terugkrijgt.</li> <li>Bronnen (niet openbaar): rapportage "Kostenrapport planstudie onderdoorgang Broek in Waterland", Tauw, 8 sep. 2017 + Expert judgement Provincie Noord-Holland voor bovengrondse variant</li> </ul>



## Risico's

Aspecten	Bovengrondse variant (3)	Ondergronds				Huidige situatie	Toelichting
		variant 1	variant 2	variant 3	variant 4		
Vorbereidingsfase	Gebrek aan draagvlak voor deze variant, en daarmee continue procesverstoringen.	<p>Onzekerheid vergunning vanuit gemeente, wegens negatief advies hulpdiensten (dat meestal door overheden wordt overgenomen).</p> <p>Verandering wet- en regelgeving voor tunnels/onderdoorgangen, of afwijkende interpretatie Bouwbesluit door vergunningverlener, waardoor alsnog ontwerpaanpassingen nodig zijn.</p>	<p>Prognose zettingsgedrag voor voorbelasting kanteldijk valt tegen, waardoor maatregelen nodig zijn (meerkosten).</p> <p>Onzekerheid of doorstroomprofiel Broekervaart toereikend is, mogelijk technische oplossing nodig of andere afvoer richting gemaal.</p> <p>Onzekerheid of alternatieve locatie voor brandweer beschikbaar is waarmee zorgnorm gehaald wordt.</p> <p>Verandering wet- en regelgeving voor tunnels/onderdoorgangen, of afwijkende interpretatie Bouwbesluit door vergunningverlener, waardoor alsnog ontwerpaanpassingen nodig zijn.</p>	<p>Onzekerheid of doorstroomprofiel Broekervaart toereikend is, mogelijk technische oplossing nodig of andere afvoer richting gemaal.</p> <p>Onzekerheid of alternatieve locatie voor brandweer beschikbaar is waarmee zorgnorm gehaald wordt.</p> <p>Verandering wet- en regelgeving voor tunnels/onderdoorgangen, of afwijkende interpretatie Bouwbesluit door vergunningverlener, waardoor alsnog ontwerpaanpassingen nodig zijn.</p>	<p>Geen zekerheid over juridische haalbaarheid: variant is (als enige) MER-beoordelingsplichtig, mogelijk MER-procedure nodig waarvan uitkomsten nog onbekend zijn.</p> <p>Prognose zettingsgedrag voor voorbelasting kanteldijk valt tegen, waardoor maatregelen nodig zijn (meerkosten).</p> <p>Onzekerheid of doorstroomprofiel Broekervaart toereikend is, mogelijk technische oplossing nodig of andere afvoer richting gemaal.</p> <p>Onzekerheid of alternatieve locatie voor brandweer beschikbaar is waarmee zorgnorm gehaald wordt.</p> <p>Verandering wet- en regelgeving voor tunnels/onderdoorgangen, of afwijkende interpretatie Bouwbesluit door vergunningverlener, waardoor alsnog ontwerpaanpassingen nodig zijn.</p>	n.v.t.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hier zijn de grootste variantspecifieke risico's in het kader van de voorbereidingen benoemd. Risico's die voor alle varianten spelen zijn niet relevant voor de variantenvergelijking, maar terug te vinden in de ontwerpnota (zie bronnen).</li> <li>Eén risico heeft betrekking op de keuze voor een kanteldijk. Afhankelijk van de keuze voor een coupure of kanteldijk zijn dan die specifieke risico's bij de onderdoorgangvariant van toepassing.</li> <li>Bronnen: rapportage "Ontwerpnota onderdoorgang Broek in Waterland", Tauw, 8 sep. 2017 + Expert judgement Provincie Noord-Holland voor bovengrondse variant</li> </ul>
Bouwfase	Schade aan woningen of objecten tijdens uitvoering (relatief <u>klein</u> invloedsgebied).	Schade aan woningen of objecten tijdens uitvoering (relatief <u>groot</u> invloedsgebied).	Schade aan woningen of objecten tijdens uitvoering (relatief <u>groot</u> invloedsgebied).	Schade aan woningen of objecten tijdens uitvoering (relatief <u>groot</u> invloedsgebied).	Schade aan woningen of objecten tijdens uitvoering (relatief <u>groot</u> invloedsgebied).	n.v.t.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hier zijn de grootste variantspecifieke risico's tijdens de uitvoeringsfase benoemd. Risico's die voor alle varianten spelen zijn niet relevant voor de variantenvergelijking, maar terug te vinden in de ontwerpnota (zie bronnen).</li> <li>Bronnen: rapportage "Ontwerpnota onderdoorgang Broek in Waterland", Tauw, 8 sep. 2017 + Expert judgement Provincie Noord-Holland voor bovengrondse variant</li> </ul>

Gebruiksfas	Geen bijzonderheden.	<p>Storing in systemen coupure met afsluiting onderdoorgang als gevolg. Die kans is reëel, zeker de eerste jaren; storing betreft niet alleen het functioneren, maar ook elektronische storingen.</p> <p>Hinder en onveilige situaties door ontbreken van ruimte om sneeuw (bij hevige sneeuwval) in smalle onderdoorgang op te ruimen.</p> <p>Sluipverkeer bovengronds bij langzaam rijdend verkeer of filevorming in de onderdoorgang.</p>	Sluipverkeer bovengronds bij langzaam rijdend verkeer of filevorming in de onderdoorgang.	<p>Storing in systemen coupure met afsluiting onderdoorgang als gevolg. Die kans is reëel, zeker de eerste jaren; storing betreft niet alleen het functioneren, maar ook elektronische storingen.</p> <p>Sluipverkeer bovengronds bij langzaam rijdend verkeer of filevorming in de onderdoorgang.</p>	Geen bijzonderheden.	n.v.t.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hier zijn de grootste variantspecifieke risico's tijdens de gebruik- en beheerfase benoemd. Risico's die voor alle varianten spelen zijn niet relevant voor de variantenvergelijking, maar terug te vinden in de ontwerpnota (zie bronnen).</li> <li>• Eén risico heeft te maken met de mogelijke keuze voor een coupure: afhankelijk van de keuze voor een coupure of kanteldijk is dan dat specifieke risico bij de onderdoorgangvariant van toepassing.</li> <li>• Bronnen: rapportage "Ontwerpnota onderdoorgang Broek in Waterland", Tauw, 8 sep. 2017 + Expert judgement Provincie Noord-Holland voor bovengrondse variant</li> </ul>
-------------	----------------------	--	---	--	----------------------	--------	--

## OPZET 3<sup>E</sup> ATELIER

Doel atelier:

1. Draagvlak voor technisch ontwerp onderdoorgang:
  - Transparantie: laten zien welke wijzigingen we hebben doorgevoerd t.o.v. vorige keer (mede obv hun feedback)
  - Geen verrassingen meer: hooguit leidend tot finaal puntje op de i.
2. Draagvlak voor inpassing onderdoorgang, met bijzondere aandacht voor dorpsplein en 30 km-zone (want belangrijk voor stakeholders en nog 'nieuw')
  - Transparantie: laten zien wat gemaakt is en obv welke uitgangspunten (mede hun input)
  - Terugkoppelen Welstand
  - Duidelijk maken schetsstatus: nadere uitwerking/detaillering en evt. optimalisatie in vervolgfase (na besluitvorming): vanavond desgewenst tips meegeven
3. Draagvlak voor vergelijkingsmatrix:
  - Toelichting hoe varianten scoren in matrix (objectieve feiten)
  - Daarna kans om voorkeur uit te spreken, want mensen willen nu hun mening geven!  
Aandachtspunt: dat daar vervolgens ook echt iets mee gebeurt, zie punt 4.
4. Helderheid scheppen over besluitvormingsproces (buiten scope APPM,
  - Proces schetsen (hoe komen tot advies SG, via stuurgroep etc) = black box voor stakeholders >> zsm proces bepalen!!
  - Mogelijke inbreng stakeholders in besluitvormingsproces >> als onderdeel van te bepalen proces
  - Wanneer helderheid (en wanneer verdere uitwerking en realisatie)

Draaiboek:

16.00-17.30	Zaalindeling controleren en klaarzetten materialen	APPM+  + 
17.30-18.00	Eten	allen
18.00-18.30	Briefing, in het bijzonder aandacht voor: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Wat waar</li> <li>- Toelichtingen</li> <li>- Verbouwing tijdens pauze (wie-wat-waar)</li> </ul>	
Vanaf ca. 18.30	Inloop. Bij entree: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Persoonlijk welkom!</li> <li>• Verzoek presentielijst te tekenen (zonodig aan te vullen). Lijst in principe al ingevuld obv aanmeldingen.</li> <li>• Uitdelen (alleen aan stakeholders, niet aan politici):               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Groepsletter A, B of C</li> <li>○ <u>Post-it (geel voor Broekers, blauw voor Regio, roze voor belangengroepen)</u></li> <li>&gt; <u>post-it stempelen ('waarmerk')!!</u></li> </ul> </li> </ul> Koffie en thee met koekje	  

	<p>Tijdens inloop-halfuur filmpjes laten draaien op grote scherm in plenaire zaal (van bovengrondse en ondergrondse varianten)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Liefst allemaal laten draaien om neutraliteit van de avond te borgen &amp; ook alle varianten zichtbaar te laten zijn</li> </ul>	<p>█ staat erbij en vertelt welke varianten draaien.</p> <p><u>Kanttkening</u> <u>haalbaarheid</u> <u>groene kades</u> <u>benoemen!</u></p>
--	--	---

Wederom krap in de tijd want veel onderwerpen:

<b>19.00 – 19.05</b>	<p><b>Opening</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Welkom (ook zichzelf introduceren)</li> <li>• Doel avond</li> <li>• Programma</li> <li>• Rol staten/raadsleden (alleen toehoren, spreken zich nog niet uit)</li> <li>• Rol voorzitter: onafhankelijke centrale spil, sturen op tijden en naleving spelregels, samenvatten succesvolle spelregels vorige keer</li> </ul>	█
<b>19.05 – 19.10</b>	<p><b>Geheugen opfrissen</b></p> <p>Zie powerpoint:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bovengrondse variant al op de plank (na afweging meerdere varianten)</li> <li>• Doel project onderdoorgang</li> <li>• Proces onderdoorgang tot nu toe</li> <li>• Ontwerpdilemma's (alléén aanstippen en verwijzen naar vorige keer, niet herhalen, evt vragen hierover in groepsrondes)</li> <li>• 1 bovengrondse en 4 ondergrondse varianten: nu gereed &amp; voorstel voor inpassing</li> <li>• Duidelijk maken schetsontwerp-status: vervolgitwerking pas na besluitvorming. Eventuele reacties worden vanavond op flipover genoteerd en -afhankelijk van variantkeuze- in vervolgtraject meegenomen.</li> </ul> <p>Discussie/inhoudelijke vragen: stellen in ontwerprondes.</p>	█






19.10 – 19.15	<b>Ontwerp onderdoorgang: laatste wijzigingen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Belangrijkste wijzigingen in technisch ontwerp tov vorige atelier, o.a. rotonde, shared space, combi uitvoeger en parallelweg (en waarom, mede obv output atelier en inloop)</li> <li>• Melden: tekeningen zijn in ontwerprondes te zien en dan is er ook ruimte voor vragen.</li> </ul>	
19.15 – 19.20	<b>Inpassing onderdoorgang en ontwerp dorpsplein</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Welke uitgangspunten gehanteerd voor inpassing onderdoorgang en dorpsplein) én de dilemma's daarbij (dorpshart versus flanken)</li> <li>• Melden: inrichtingsplan is in ontwerprondes te zien en dan is er ook ruimte voor vragen.</li> </ul>	
19.20 – 19.25	<b>Uitleg verdieplingsrondes ontwerp</b> <p><u>Drie stands:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Technisch ontwerp onderdoorgang (4 varianten) &gt; in tuinzaal via binnentuin</li> <li>2. Inrichtingsschets onderdoorgang (plein en inpassing) &gt; in tuinzaal via binnentuin</li> <li>3. Technisch ontwerp en inpassing bovengrondse variant &gt; in kleine zaal achter grote zaal</li> </ol> <p>Drie groepen A-B-C van elk ca. 15 deelnemers. <i>Stand aanmeldingen?</i></p> <p>Volgorde groepen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Groep A: stand 1 &gt; stand 2 &gt; stand 3</li> <li>• Groep B: stand 2 &gt; stand 3 &gt; stand 1</li> <li>• Groep C: stand 3 &gt; stand 1 &gt; stand 2</li> </ul> <p>Zaalindeling staat op A4 met uw groepsletter.</p> <p>In elke stand tekeningen en stills beschikbaar.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 10 min toelichting op ontwerp (ca 10 min): hoofdkenmerken ontwerp(en) <ul style="list-style-type: none"> <li>○ belangrijkste aandachtspunten</li> <li>○ omgang met ontwerpdilemma's</li> <li>○ welke wensen zijn niet doorgevoerd en waarom</li> </ul> (voor toelichten 4 onderdoorgang-varianten is 10 min. kort, maar deze zijn niet nieuw meer, dus focus op ontwerp-verschillen tussen de varianten en wijzigingen tov vorige keer) </li> <li>• 10 min vragen stellen: relevante opmerkingen worden door groepsbegeleiders op flipover genoteerd</li> <li>• bel! Daarna 5 min om door te schuiven</li> </ul> <p>Na derde ontwerpronde: koffiepauze in plenaire zaal.</p>	

19.25 – 19.30	Looptijd (naar de zalen)	
<b>1: 19.30 – 19.50</b> Bel 19.50-19.55  <b>2: 19.55 – 20.15</b> Bel 20.15-20.20  <b>3: 20.20 – 20.40</b> Bel 20.40-20.45	<b>Drie verdiepingprondes (ontwerp)</b>  <u>Stand 1: Technisch ontwerp onderdoorgang (4 var!)</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Toelichters: [ ] en [ ] (Tauw)</li> <li>• Bewaking tijd/iedereen zegje: [ ] + lid Dorpsraad</li> <li>• Materialen: ontwerptekeningen (luchtfoto-bovenaanzichten op A0 + maatgevend dwarsprofiel op A3 ophangen, overige tekeningen alleen bij de hand houden) + stills</li> <li>• Locatie: tuinzaal (te bereiken via binnentuin)</li> </ul> <u>Stand 2: Inrichtingsschets onderdoorgang (plein en inpassing)</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Toelichter: [ ] (Bosch Slabbers)</li> <li>• Bewaking tijd/iedereen zegje: [ ] + lid Dorpsraad</li> <li>• Materialen: BKP en inrichtingsschets (2 varianten dorpsplein + plaatjes inpassing op maatgevende dwarsprofielen)</li> <li>• Locatie: tuinzaal (te bereiken via binnentuin)</li> </ul> <u>Stand 3: Technisch ontwerp en inpassing bovengrondse variant</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Toelichter: [ ] (Antea) + [ ] (PNH)</li> <li>• Bewaking tijd/iedereen zegje: [ ] + lid Dorpsraad</li> <li>• Materialen: ontwerptekening, stills met daarin ook inrichting</li> <li>• Locatie: kleine zaal (achter plenaire zaal)</li> </ul> Aandachtspunten: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Beoogde toelichtingen (voor te bereiden door de toelichters) betreffen: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ hoofdkenmerken ontwerp(en)</li> <li>○ belangrijkste aandachtspunten</li> <li>○ omgang met ontwerpdilemma's</li> <li>○ welke wensen zijn niet doorgevoerd en waarom</li> </ul> </li> <li>• <u>Relevante opmerkingen van aanwezigen worden door groepsbegeleiders op flipover genoteerd</u> (ter eventuele verwerking nadat voor de betreffende variant is gekozen)</li> </ul>	[ ] belt bij elke ronde  Bemensing stands: zie kolom hiernaast  ( [ ] [ ] en [ ] lopen 'vrij' rond om stemming te peilen)





	[NB: daarmee redelijk grote groepen, maar twee extra rondes inbouwen vroeg om extra specialisten die er voor bereikbaarheid niet zijn.	
<b>21.25 – 21.30</b>	<b>Looptijd (naar de zalen)</b>	
<b>1: 21.30 – 21.45</b> Bel 21.45-21.50  <b>2: 21.50 – 22.05</b> Bel 22.05-22.10	<b>Twee verdiepingrondes (bereikbaarheid en leefbaarheid/milieu)</b>  <u>Stand 1: presentatie bereikbaarheid</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Toelichter: [ ]</li> <li>• Bewaking tijd/iedereen zegje: [ ] + lid Dorpsraad</li> <li>• Materialen: verkeersmodel draaiend op laptop + rapportage RHDHV ter inzage</li> <li>• Locatie: kleine zaal (achter plenaire zaal)</li> </ul> <u>Stand 2: informatiekraam geluid en lucht</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Toelichters: [ ] en [ ] (ondergronds) + [ ] en [ ] (bovengronds) &gt; vragen beantwoorden mbt opzet/uitgangspunten/resultaten onderzoeken en de reden waarom voor bovengrondse variant geen luchtonderzoek is gedaan)</li> <li>• Bewaking tijd/iedereen zegje: [ ] + lid dorpsraad</li> <li>• Materialen: ophangen kaarten met woningen (geluid en lucht) + onderzoeksrapportages</li> <li>• Locatie: tuinzaal (te bereiken via binnentuin)</li> </ul> Aandachtspunten: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stand 1: beoogde presentatie [ ] betreft: opzet, uitgangspunten en uitkomsten onderzoeken.</li> <li>• Stand 2: anticiperen op vragen over opzet/uitgangspunten/resultaten onderzoeken en de reden waarom voor bovengrondse variant geen luchtonderzoek is gedaan</li> <li>• <u>Deelnemers kunnen reactie geven als ze anders aankijken tegen beoordeling in matrix: dan genoteerd op flipover.</u></li> <li>• Voor Bouwhinder, Kosten en Risico's geen aparte ronde: hier is geen tijd voor (en interesse zal vermoedelijk ook kleiner zijn), wordt wel aangestipt tijdens plenaire toelichting. Voor ruimtelijke kwaliteit ook een aparte stand want is in ontwerpronde al behandeld. <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Om mensen toch de kans te geven om het kenbaar te maken als ze het niet eens zijn met bepaalde beoordelingen op deze andere onderwerpen: <u>dan kan dat na afloop van de bijeenkomst op flipovers (die bemensd worden door [ ] en [ ]; zodat filtering op relevantie mogelijk is)</u></li> </ul> </li> </ul>	[ ] belt bij elke ronde  Bemensing stands: zie kolom hiernaast  ([ ] en [ ] lopen 'vrij' rond om stemming te peilen)

<p><b>22.10 – 22.20</b></p> <p>@ [ ] let op dat hier ook echt voldoende tijd voor is en geen ondergeschoven kindje in de agenda wordt. Is essentiële informatie voor stakeholders!</p>	<p><b>Toelichting besluitvorming (en daarna)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Proces schetsen (hoe komen tot advies SG, via stuurgroep etc)</li> <li>• Mogelijke inbreng stakeholders in besluitvormingsproces</li> <li>• Tijdslijn: wanneer advies, wanneer besluitvorming, en wanneer verdere uitwerking en realisatie</li> <li>• <u>Melden wat er gebeurt met peiling voorkeuren (laatste agendablok)</u></li> </ul>	
<p><b>22.20 – 22.30</b></p>	<p><b>Peiling voorkeuren</b></p> <p>Want deelnemers hebben naar verwachting sterke behoefte om hun mening/voorkeur kenbaar te maken.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 5 varianten: grote A0 met 5 vakken (1 per variant)</li> <li>• Iedereen post-it ophangen op voorkeursvariant + svp op post-it noteren waarom deze voorkeur</li> <li>• Aan kleur post-it is herkomst zichtbaar</li> <li>• En met redenen erbij ontstaat beeld van belangrijkste argumenten om voor varianten te kiezen.</li> <li>• <u>Benoemen:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <u>Peiling zal niet representatief zijn!</u> Is ook niet het doel. Gaat om achterhalen van welke stakeholdergroepen (vanuit hun belangen) welke voorkeursvariant hebben</li> </ul> </li> <li>• Tevens benoemen: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Voorkeursvariant dorpsraad</li> <li>○ Voorkeursvariant provincie: nog niet bekend want politieke keuze, ambtelijk advies mede afhankelijk van voorkeuren/belangen (echter smalste onderdoorgangvariant zal ambtelijk niet geadviseerd worden)</li> </ul> </li> <li>• Herhalen wat er gebeurt met peilingsresultaten</li> </ul>	
<p><b>22.30</b></p>	<p><b>Afsluiting &amp; uitnodiging voor drankje</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Desgewenst is het mogelijk om in de tuinzaal of de kleine zaal nog <b>opmerkingen</b> te plaatsen als men het niet eens mocht zijn met beoordelingen uit de matrix. Relevante reacties worden dan onder begeleiding van [ ] (tuinzaal) en [ ] (kleine zaal) op flipover genoteerd.</li> </ul> <p>NB: geen evaluatie vanavond: ligt te gevoelig ivm wisselende voorkeuren &amp; vooral de transparantie van</p>	   +  bij flipovers

	het besluitvormingsproces zal bepalend zijn voor de beleving van het participatieproces.	
--	--	--

Verwacht aantal aanwezigen: ca. 75

- 45 stakeholders? *Hoeveel aanmeldingen na reminder uitnodiging?*
- 10 politici?
- 20 organisatie incl dorpsraad:
  - Voorzitter: [redacted]
  - Provincie Noord-Holland: [redacted]
  - APPM: [redacted]
  - Tauw: [redacted]
  - Antea: [redacted]
  - Dorpsraad: [redacted], [redacted]

Vastlegging resultaten

- D.m.v. flipovers en A0 met peilingsresultaten
- Digitale verwerking uitkomsten flipovers door [redacted]
  - Reacties op matrix > daags na bijeenkomst tbv eventuele verwerking in definitieve matrix
  - Reacties op BKP > daags na bijeenkomst tbv eventuele verwerking in definitieve BKP & afhankelijk van detailniveau verwerken/bewaren voor vervolgfase
  - Overige reacties op ontwerpen > verwerken/bewaren voor vervolgfase

**Acties:**

Verzenden uitnodigingen (ook Statenleden en Gedeputeerde)	[redacted]	gereed
Reminder uitnodigingen	[redacted]	z.s.m.
Indien mogelijk: infographics van de matrix laten maken	[redacted]	Niet haalbaar
Aanwezigheid [redacted] (Antea) organiseren	[redacted]	z.s.m.
Benodigheden afstemmen met Broekerhuis: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Zalen</li> <li>○ Presentatie opstelling in grote zaal</li> <li>○ Beamer, scherm, microfoon</li> <li>○ Enkele statafels in andere zalen (om te kunnen schrijven)</li> <li>○ Catering (bij inloop, in pauze, achteraf): koffie, thee en fris (geen alcohol)</li> <li>○ Eten?</li> </ul>	[redacted]	gereed
Flipovers regelen, tenminste 3 stuks	[redacted]	z.s.m.
Panelen reserveren (bezorgen voor 16 uur en ophalen volgende dag): totaal 14 stuks (uitgaand van: 6 voor stand technisch ontwerp (voor 4 tekeningen + stills) + 4 voor stand BKP (voor dorpspleintekeningen + dwarsprofielen/stills) + 4 voor stand bovengrondse variant (2 voor grote tekening, 2 voor stills))	[redacted]	gereed
Opstellen presentatie	[redacted] (input [redacted])	gereed

<p>Tbv stand Technisch ontwerp onderdoorgang (4 varianten):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Toelichting voorbereiden (hoofdkenmerken ontwerpen, belangrijkste aandachtspunten, omgang met ontwerpdilemma's, welke wensen zijn niet doorgevoerd en waarom)</li> <li>○ Materialen voor stand gereedmaken/meenemen: ontwerptekeningen (luchtfoto-bovenaanzichten op A0 + maatgevend dwarsprofiel op A3 ophangen, overige tekeningen alleen bij de hand houden op A1) + stills</li> </ul>		30 oktober meenemen
<p>Tbv stand Inrichtingsschets onderdoorgang (plein en inpassing):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Toelichting voorbereiden (hoofdkenmerken ontwerpen, belangrijkste aandachtspunten, omgang met ontwerpdilemma's, welke wensen zijn niet doorgevoerd en waarom)</li> <li>○ Materialen voor stand gereedmaken/meenemen: BKP en inrichtingsschets (2 varianten dorpsplein + plaatjes inpassing op maatgevende dwarsprofielen)</li> </ul>		Gereed, 30 oktober meenemen
<p>Tbv stand Technisch ontwerp en inpassing bovengrondse variant:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Toelichting voorbereiden (hoofdkenmerken ontwerpen, belangrijkste aandachtspunten, omgang met ontwerpdilemma's, welke wensen zijn niet doorgevoerd en waarom)</li> <li>○ Materialen voor stand gereedmaken/meenemen: ontwerptekening, stills met daarin ook inrichting</li> </ul>	/	Nagenoeg gereed, 30 okt meenemen
<p>Tbv stand Bereikbaarheid</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Presentatie voorbereiden (opzet, uitgangspunten en uitkomsten onderzoeken)</li> <li>○ Materialen voor stand gereedmaken/meenemen: laptop+verkeersmodel + rapportage RHDHV ter inzage )</li> </ul>		30 okt meenemen
<p>Tbv stand Geluid en lucht:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Anticiperen op vragen over opzet/uitgangspunten/ resultaten van de onderzoeken (en de reden waarom voor bovengrondse variant geen luchtonderzoek is gedaan)</li> <li>○ Materialen voor stand gereedmaken/meenemen: kaarten met impact op woningen (geluid en lucht), [uitgangspunt: gevels die meest op weg gericht zijn op 1,5 meter hoogte] + onderzoeksrapportages</li> </ul>	<p>en (ondergronds) + en (bovengronds)</p>	Nagenoeg gereed, 30 oktober meenemen

Materialen voor ontvangst/entree van 18.30 uur voorbereiden:		30 oktober
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Presentielijst (al ingevuld o.b.v. aanmeldingen): naam, namens wie aanwezig, adres, mail, telefoon &gt; zie presentielijst vorige keer</li> <li>• Groepsletters A, B en C</li> <li>• Post-its (geel voor Broekers, blauw voor Regio, roze voor belangengroepen)</li> <li>• Stempels tbv waarmerk post-its</li> <li>• USB-stick met filmpjes van bovengrondse en ondergrondse varianten (om bij inloop op scherm in plenaire zaal te laten zien)</li> </ul>		
Overige materialen voorbereiden:		30 oktober
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Voor stands: A3 met titels van stand (zie draaiboek) &gt; om op te hangen, zodat helder is welke stand waar is (2 afdrukken per stand)</li> <li>• Om uit te delen: prints matrix (voor alle deelnemers, ca 70?) &gt; o.b.v. definitieve versie matrix</li> <li>• Voor briefing: draaiboeken afdrukken tbv briefing, ca 21x</li> <li>• Pennen (tbv invullen post-its, minimaal 50)</li> <li>• Punaises mee</li> <li>• Naambadges voor DR, PNH, APPM, Tauw, Antea voorzitter (voor namen zie def. draaiboek) én voor aangemelde raads- en statenleden zodat ze herkenbaar zijn</li> <li>• Scherm voor aan laptop verkeersmodel</li> </ul>		
Ouderwetse losse bel meenemen		30 oktober
Printen peiling-A0		30 oktober
Verwerken flipovers en peiling-A0 in format commentaar		31 okt

**Van:** [redacted] <[redacted]@appm.nl>  
**Verzonden:** donderdag 26 oktober 2017 12:16  
**Aan:** [redacted]; [redacted];  
 [redacted]; [redacted]  
 ([redacted]); [redacted]; [redacted]; [redacted]  
 [redacted]@gmail.com; [redacted]@gmail.com  
**CC:** [redacted]; [redacted]@tauw.com; [redacted] Broek in Waterland  
 N247; [redacted]  
**Onderwerp:** N247 - Draaiboek bijeenkomst direct aanwonenden op 28 oktober  
**Bijlagen:** N247-204-D1-draaiboek bijeenkomst aanwonenden.docx; handout  
 bewonersbijeenkomst 29 okt.pptx

Beste allemaal,

Dank voor jullie reacties en input. Ik begrijp dat het beeld was ontstaan dat de bijeenkomst groot zou worden opgetuigd en een formele sfeer zou hebben. Gelukkig is niets minder waar maar ik begrijp dat het met een dergelijk draaiboek zo over kan komen. We willen de bijeenkomst juist klein en informeel houden. We gaan geen presentaties op het grote scherm doen maar werken met hand-outs en gaan rond de panelen met tekeningen staan. Daarnaast is er genoeg ruimte voor vragen en het voeren van gesprekken.

In de bijlage vinden jullie het aangepaste draaiboek. Daarnaast heb ik de toelichting die [REDACTED] gaat geven (via hand-outs die worden uitgedraaid) eveneens toegevoegd.

Ik hoop jullie zo voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijk groet,

APPM Nederland mooier maken  
+31 6 1234 5678 | [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)

Op zoek naar de beste contractvorm voor uw projecten? De APPM methodiek helpt u daarbij. [Contractkeuze.nl](https://www.contractkeuze.nl)

**Van:** [REDACTED]  
**Verzonden:** maandag 23 oktober 2017 15:31  
**Aan:** ' [REDACTED] ' < [REDACTED]@noord-holland.nl>; [REDACTED] ' < [REDACTED]@Noord-Holland.nl>; [REDACTED] ) < [REDACTED]@noord-holland.nl>; [REDACTED] )  
 < [REDACTED]@noord-holland.nl>; [REDACTED] @ [REDACTED].nl>; [REDACTED] ' < [REDACTED]@ziggo.nl>;  
 [REDACTED] < [REDACTED]@gmail.com>; [REDACTED] < [REDACTED]@gmail.com>; [REDACTED]@gmail.com  
**CC:** [REDACTED] < [REDACTED]@APPM.nl>; [REDACTED]@tauw.com; [REDACTED]  
 [REDACTED]@tauw.com>; 'Broek in Waterland N247' [REDACTED]@tauw.com>; [REDACTED]@APPM.nl>  
**Onderwerp:** N247 - Concept draaiboek bijeenkomst direct aanwonenden op 28 oktober

Goedemiddag allemaal,

Hierbij ontvangen jullie het concept draaiboek voor de bijeenkomst die op 28 oktober a.s. gepland staat met de direct aanwonenden. De bijeenkomst is in het Broekerhuis en zal van 15:30 uur tot 17:00 uur plaatsvinden. Gezien de beperkte tijd zijn wij al druk bezig met de voorbereidingen van deze bijeenkomst. Mochten jullie op basis van het concept draaiboek nog vragen, opmerkingen of aanvullingen hebben, zouden jullie dit dan zo spoedig mogelijk door kunnen geven.



Ik hoop jullie zo voldoende te hebben geïnformeerd en zie jullie reactie graag tegemoet.

Met vriendelijk groet,

[Redacted signature]

APPM **Nederland mooier maken**

+31 6 [Redacted phone number] | [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)




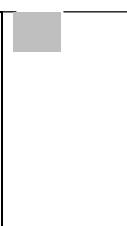
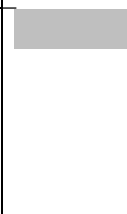
Op zoek naar de beste contractvorm voor uw projecten? De APPM methodiek helpt u daarbij. [Contractkeuze.nl](http://Contractkeuze.nl)




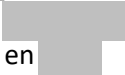


**OPZET BIJEENKOMST AANWONENDEN N247**

Doel bijeenkomst:

1. Gezien het grote belang dat de direct aanwonenden bij dit project hebben willen wij hen de mogelijkheid bieden om als eerste inzicht te krijgen in de ruimtelijke gevolgen van een mogelijke onderdoorgang bij hen voor de deur.
2. De bijeenkomst heeft een informele sfeer. Er wordt gebruik gemaakt van een U-opstelling en er worden geen presentaties op groot scherm gehouden. In plaats daarvan gaan we met z'n allen aan tafel om op een laagdrempelig en toegankelijk niveau met elkaar in gesprek te gaan.
3. Tijdens de bijeenkomst behandelen we de volgende zaken:
  - Inzicht geven in het proces tot nu toe. Een aantal van de aanwezigen zijn mogelijk voor het eerst. Daarom lichten we kort toe wat we tot nu toe hebben gedaan en waar dit toe leidt.
  - Toelichten en bespreken impact onderdoorgang. Aan de hand van de ontwerpen worden de aanwezigen meegenomen en wat de onderdoorgang voor hun betekent. Hoe gaat de nieuwe situatie er voor hun uitzien.
  - Toelichten en bespreken impact bouwfase. We bespreken wat de gevolgen voor de aanwezigen tijdens de bouwwerkzaamheden (duur, hinder voor wegverkeer, aard en impact overige hinder), de gevolgen voor de luchtkwaliteit en het geluid zal zijn.

Draaiboek:

14:00-14.45	Zaalindeling controleren en klaarzetten materialen	 Ronald
14.45-15.00	Briefing, in het bijzonder aandacht voor: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Doel</li> <li>- Wat waar</li> <li>- Toelichtingen</li> </ul>	
Vanaf ca. 15.00	Inloop. Bij entree: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verzoek presentielijst te tekenen (zonodig aan te vullen). Lijst in principe al ingevuld obv aanmeldingen.</li> </ul> Koffie en thee met koekje	
<b>15.30 – 15.35</b>	<b>Opening</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Welkom</li> <li>• Doel van de middag</li> <li>• Programma</li> </ul>	
<b>15.35 – 15.45</b>	<b>Proces toelichting</b> De PPT wordt uitgeprint als hand-out meegenomen zodat de aanwezigen mee kunnen kijken. Er wordt geen presentatie op scherm gehouden. Er is direct ruimte voor vragen en antwoorden.	

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bovengrondse variant al op de plank (na afweging meerdere varianten)</li> <li>• Doel project onderdoorgang</li> <li>• Proces onderdoorgang tot nu toe</li> <li>• Ontwerpdilemma's (alléén aanstippen dat ze er waren en voorbeeld noemen)</li> <li>• 1 bovengrondse en 4 ondergrondse varianten: nu gereed &amp; voorstel voor inpassing</li> <li>• Duidelijk maken schetsontwerp-status: vervolgitwerking pas na besluitvorming. Eventuele reacties worden op flipover genoteerd en -afhankelijk van variantkeuze- in vervolgtraject meegenomen.</li> </ul>	
<b>15.45 – 16.00</b>	<p><b>Ontwerp onderdoorgang</b> De aanwezigen kunnen rond de panelen met tekeningen staan waar  ons meeneemt door het ontwerp. Daarbij is er direct kans voor vragen en antwoorden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Korte toelichting op het proces tot nu toe: hoe is het ontwerp tot stand gekomen -&gt; ateliers, stakeholders, eisen en wensen zijn verwerkt in het ontwerp zoals het er nu ligt.</li> <li>• Inzoomen op de situatie van de omwonenden aan de hand van tekeningen (bovenaanzicht, dwarsprofielen, stills). Neem hun mee in de toekomstige situatie. Hoe gaat het er voor hen uitzien.</li> </ul>	
<b>16.00 – 16.15</b>	<p><b>Toelichting vergelijkingsmatrix varianten</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Toelichting op het de matrix tot stand is gekomen.</li> <li>• Beoordelingsaspecten zoals eerder overeengekomen (1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> atelier)</li> <li>• Beoordeeld voor 5 varianten</li> <li>• Beoordeling op hoofdlijnen (i.v.m. beperkte tijd en uiteenlopende interesses): <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Leefbaarheid</li> <li>○ Ruimtelijke kwaliteit</li> <li>○ Bouwhinder</li> <li>○ Luchtkwaliteit</li> <li>○ Geluidshinder</li> </ul> </li> </ul>	
<b>16.15 – 17:00</b>	<p><b>Plenaire vragenronde / nadere uitleg</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mensen hebben waarschijnlijk (specifieke) vragen.</li> </ul>	 en  

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gezien de (verwachte) beperkte omvang van de groep geven we de mogelijkheid tot het stellen van verduidelijkingsvragen.</li> <li>• Het gaat om inhoudelijke vragen zonder waardeoordeel.</li> </ul>	
--	--	--

<b>17.00</b>	<b>Afsluiting &amp; uitnodiging voor drankje</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Desgewenst is het mogelijk om <b>opmerkingen</b> te plaatsen als men het niet eens mocht zijn met beoordelingen uit de matrix. Relevante reacties worden dan onder begeleiding van [redacted] genoteerd</li> </ul>	[redacted]  [redacted] bij flipovers
--------------	--	--

Verwacht aantal aanwezigen: 20-25

- Stakeholder: tot nu toe 7 aanmeldingen
- 6 organisatie excl dorpsraad:
  - Voorzitter: niet aanwezig
  - Provincie Noord-Holland: [redacted]
  - APPM: [redacted]
  - Tauw: [redacted] en evt. [redacted]
  - Dorpsraad: onbekend

Vastlegging resultaten

- Verslag van de middag maken (om opmerkingen in plenaire discussie te bundelen).
- D.m.v. flipovers
- Digitale verwerking uitkomsten flipovers door [redacted]
  - Reacties op matrix > daags na bijeenkomst tbv eventuele verwerking in definitieve matrix
  - Overige reacties op ontwerpen > verwerken/bewaren voor vervolgfase

**Acties:**

Verzenden uitnodigingen	[redacted] / [redacted]	gereed
Reminder uitnodigingen	[redacted] / [redacted]	z.s.m.
Benodigheden afstemmen met Broekerhuis: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Tuinzaal</li> <li>○ Panelen neerzetten.</li> <li>○ U opstelling rond scherm met in het midden een tafel.</li> <li>○ Beamer, scherm</li> <li>○ Catering (bij inloop, achteraf): koffie, thee en fris (geen alcohol)</li> </ul>	[redacted]	z.s.m.
Panelen reserveren: zijn al gereserveerd voor atelier. Vragen of ze vrijdag kunnen worden geleverd, een weekend kunnen blijven staan en dinsdag weer kunnen worden opgehaald.	[redacted]	z.s.m.

Opstellen presentatie	(input	We maken gebruik van de presentatie voor het atelier
<p>Tbv stand Ontwerp onderdoorgang (4 varianten):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Toelichting voorbereiden hoe het ontwerp tot stand is gekomen (ateliers, stakeholder gesprekken, eisen en wensen, concept ontwerp, definitief ontwerp, verificatie en validatie)</li> <li>o Toelichting voorbereiden (hoofdkenmerken ontwerpen, belangrijkste aandachtspunten, inzoomen op de direct aanwonenden, hoe gaat de situatie er voor hen uit zien, neem ze mee, praat ze door het ontwerp heen)</li> <li>o Materialen gereedmaken/meenemen: <ul style="list-style-type: none"> <li>o ontwerptekeningen (luchtfoto-bovenaanzichten op A0 + maatgevend dwarsprofiel op A3 ophangen, overige tekeningen alleen bij de hand houden op A1) + stills</li> <li>o kaarten met impact op woningen (geluid en lucht), onderzoeksrapportages</li> </ul> </li> </ul>	/	We maken gebruik van de presentatie voor het atelier
<p>Tbv toelichting vergelijkingsmatrix:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Toelichting voorbereiden hoe de matrix tot stand is gekomen</li> <li>o Toelichting voorbereiden op de aspecten leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit, bouwhinder, luchtkwaliteit en geluid.</li> <li>o Materialen gereedmaken/meenemen: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Tekeningen met contouren voor geluid en lucht zodat aanwezigen de gevolgen bij hun eigen woning kunnen zien.</li> </ul> </li> </ul>	/	We maken gebruik van de presentatie voor het atelier
<p>Materialen voor ontvangst/entree van 13.30 uur voorbereiden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Presentielijst (al ingevuld o.b.v. aanmeldingen): naam, namens wie aanwezig, adres, mail, telefoon &gt; zie presentielijst vorige keer</li> </ul>	/	27 oktober
<p>Overige materialen voorbereiden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Voor briefing: draaiboeken afdrukken tbv briefing, ca 7x</li> <li>• Pennen</li> <li>• Punaises mee</li> <li>• Naambadges voor DR, PNH, APPM, Tauw, voorzitter (voor namen zie def. draaiboek)</li> </ul>	/	27 oktober
Verwerken flipovers in format commentaar		31 okt



## Doel van vanmiddag

- U als direct aanwonenden als eerste inzicht geven in de gevolgen van een mogelijke onderdoorgang voor uw deur
  - Kort proces toelichten
  - Toelichten en bespreken impact onderdoorgang & bouwfase
- Tijdens atelier-bijeenkomst van 30 oktober en inloopbijeenkomst van 21 november de diepte in (ook op andere aspecten zoals verkeersdoorstroming, kosten, besluitvorming)



# Aanleiding

- In 2014: start studie Bereikbaarheid Waterland
- Voor Broek in Waterland: meerdere (bovengrondse) varianten onderzocht, één variant 'op de plank'
- Initiatief Dorpsraad t.a.v. onderdoorgang
- Opdracht uitwerken onderdoorgang:
  - uitwerken onderdoorgang (4 varianten) tot zelfde detailniveau als bovengrondse variant
  - uitwerken ruimtelijke inpassing en schetsen dorpsplein
  - uitvoeren onderzoeken en opstellen kostenramingen
  - opstellen vergelijkingsmatrix bovengrondse en ondergrondse varianten
  - in nauwe samenwerking met belanghebbenden (participatie)



# Proces & waar staan we nu





# Vier varianten onderdoorgang

	Snelheid	Rijstroken	Vluchtwegen	Waterkering
1	50 km/uur	2x1	Nee: versmald!	coupure
2	50 km/uur	2x1	Ja	kanteldijk
3	80 km/uur	2x1	Ja	coupure
4	80 km/uur	2x2 (van Schouw tot M'dam)	Ja	kanteldijk

- Aandachtspunt: haalbaarheidsrisico variant 2.
- Variant 1 t/m 4: van minste naar meeste benodigde ruimte



# Vergelijkingsmatrix varianten

- Voor 5 varianten: 1 bovengronds, 4 ondergronds
- Criteria conform uitkomsten eerdere ateliers:



bereikbaarheid



verkeersveiligheid



leefbaarheid/milieu (geluid en luchtkwaliteit)



ruimtelijke kwaliteit



bouwhinder



kosten



risico's

# Leefbaarheid / milieu



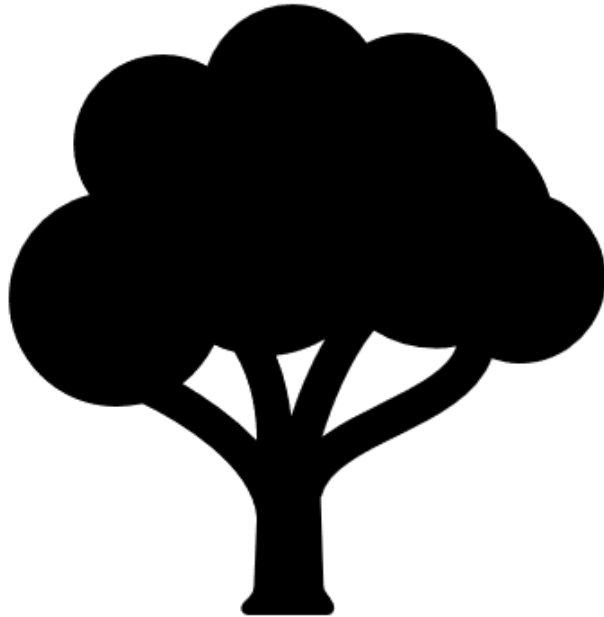
## Verkeersgeluid

- Voldoet aan wettelijke normen
- Bovengrondse variant: afname bij 16 woningen, toename bij 42 woningen (maar overal minimaal en niet hoorbaar)
- Onderdoorgang-varianten: afname bij 53-57 woningen, toename bij 1-5 woningen (bij sommige woningen groter en dus hoorbaar)

## Luchtkwaliteit (stikstof en fijnstof)

- Voldoet aan wettelijke normen
- Bovengrondse variant: niet berekend i.v.m. metingen ruim onder norm
- Onderdoorgang-varianten: stikstof 25% onder de norm, fijnstof ca. 50% onder de norm (bij dichtstbijzijnde woningen)

# Ruimtelijke kwaliteit (1)



## Groen in dorpshart:

- Bovengrondse variant: groot deel bestaand groen verdwijnt, beperkt ruimte voor nieuw groen
- Onderdoorgang-varianten: bestaand groen verdwijnt, volop ruimte voor nieuw groen

## Groen aan flanken dorp:

- Bovengrondse variant: bestaand groen blijft behouden
- Onderdoorgang-varianten: bestaand groen verdwijnt, en naarmate variant breder wordt is er beperkt/minimaal ruimte voor nieuw groen

# Ruimtelijke kwaliteit (2)



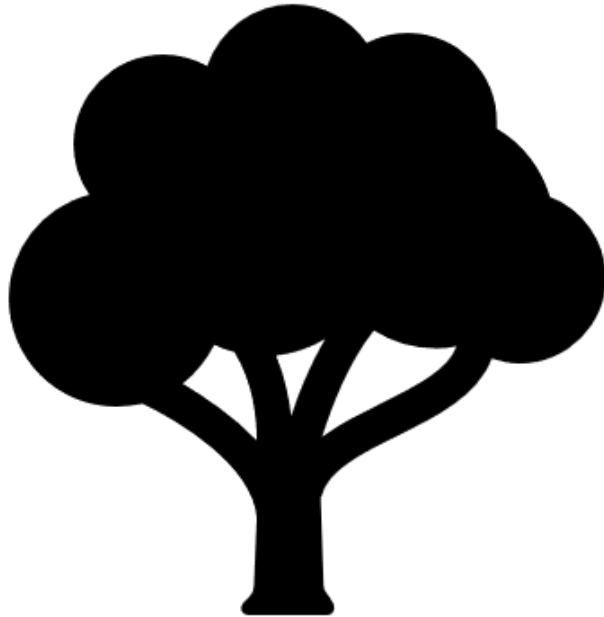
## Broekervaart:

- Bovengrondse variant: ongewijzigd (groene oevers, bestaande breedte)
- Onderdoorgang-varianten:
  - vaart wordt verschoven en bij varianten 2 t/m 4 ook versmald
  - variant 1 behoudt groene oever N247-zijde, bij varianten 2 t/m 4 verdwijnen groene oevers aan beide zijden (haalbaarheid groenbakken waterkant nog onzeker)

## Impact op panden:

- Bovengrondse variant: [redacted], [redacted] en brandweerkazerne blijven behouden (wel meer tussen verkeer)
- Onderdoorgang-varianten: [redacted] en [redacted] kunnen niet behouden blijven, idem voor brandweerkazerne bij varianten 2 t/m 4, grote verandering voor woningen Eilandweg t.h.v. Motorrijtuigstraat

# Ruimtelijke kwaliteit (3)



## Cultuurhistorie:

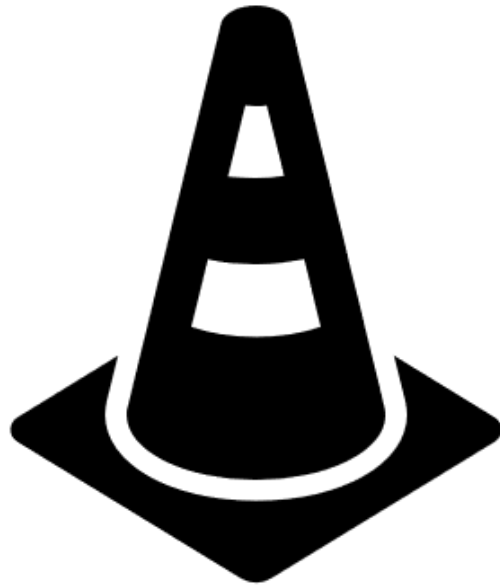
- Bovengrondse variant:
  - geen aansluiting op beschermd dorpsgezicht
  - historische pand [redacted] en trambaan blijven behouden
- Onderdoorgang-varianten:
  - goede aansluiting nieuwe plein op beschermd dorpsgezicht
  - historisch pand [redacted] kan niet blijven staan, trambaan vervalt deels bij varianten 2 t/m 4

## Verbinding dorpsdelen:

- Bovengrondse variant: doorsnijding dorp door infra-bundel
- Onderdoorgang-varianten: één maken dorp met dorpsplein mogelijk door verdiepte ligging N247



# Bouwhinder (1)



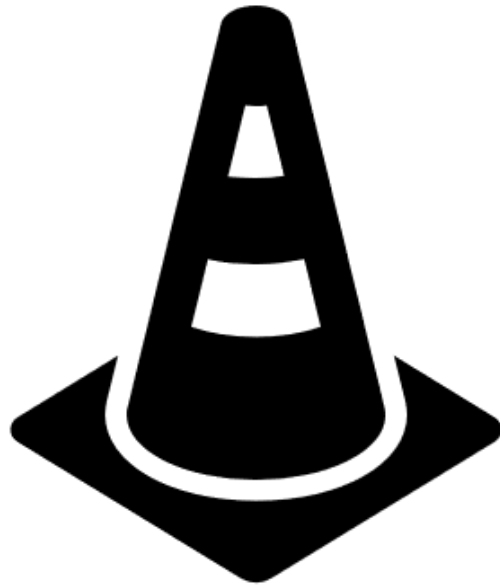
## Duur bouwhinder:

- Bovengrondse variant: ca. 1 jaar
- Onderdoorgang-variant 1: ca. 3¼ tot 4¼ jaar
- Onderdoorgang-variant 2: ca. 4 tot 5¼ jaar
- Onderdoorgang-variant 3: ca. 3½ tot 4 ¾ jaar
- Onderdoorgang-variant 4: ca. 4 tot 5¼ jaar

## Hinder wegverkeer:

- Uitgangspunt: altijd woning te bereiken en géén langdurige stremmingen
- Bovengrondse variant: vertragingen door o.a. versmalde rijstroken, ca. 3 dagen stremming bij aanleg noodbrug, kortdurende stremming bij aansluiting noodbrug op bestaande weg, omleiding doorgaand verkeer
- Onderdoorgang-varianten: vertragingen door o.a. versmalde rijstroken, omleiding doorgaand verkeer tijdens aanleg 'bak' aan noordzijde Broek (ca 1 jaar), parallelweg dan drukker met verkeer van/naar Broek

# Bouwhinder (2)



## Hinder vaarverkeer:

- Bovengrondse variant: stremming vaart gedurende ca. 1 jaar
- Onderdoorgang-varianten: idem, plus diverse langdurige stremmingen gedurende hele bouwperiode

## Aard en impact overige hinder

- Bovengrondse variant: trillingen bouwverkeer, geluid, stof
- Onderdoorgang-varianten: idem, impact groter naarmate werkzaamheden dichterbij woningen plaatsvinden (met name 2x2)

Hallo 

\_\_\_\_\_

Met vriendelijk groet,

+31 6 [redacted] | [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)

**Van:** [redacted] [mailto:[redacted]@ziggo.nl]

**Aan:** <@APPM.nl>; '<@Noord-Holland.nl>;  
<@gmail.com>; @gmail.com;  
<@tauw.com>; '<@noord-holland.nl>;  
<@gmail.com>; '<@gmail.com>;  
( '<@noord-holland.nl>; @gmail.com;  
@ .nl; )' <@noord-holland.nl>;  
' '@tauw.com>; '<@inproas.nl>;  
' '@bosch-slabbers.nl>; 'Broek in Waterland N247' <@tauw.com>;  
)' <@noord-holland.nl>;  
<@noord-holland.nl>; @AnteaGroup.com; '  
@Anteagroup.com>; @noord-holland.nl  
**CC:** '@waterland.nl>; <@vinu.nl>;  
<@waterland.nl>; @waterland.nl; <@APPM.nl>;  
( '<@noord-holland.nl>; <@appm.nl>;  
( '<@noord-holland.nl>; <@vinu.nl>

Beste

## Namens DR Broek in Waterland

**Van:** [mailto: [REDACTED]@APPM.nl]

**Aan:** ;  
(  
[@noord-holland.nl](#))';  
);  
[@gmail.com](#); (  
(  
N247';  
)';  
);  
[@AnteaGroup.com](#);  
;  
[@noord-holland.nl](#)  
**CC:** ;  
);  
);  
[@waterland.nl](#)';

Hallo allen,

? Het definitieve draaiboek. Geen inhoudelijke wijzigingen tov hetgeen we eerder met elkaar bespraken, paar kleine dingen.

@ [REDACTED] wil je dit draaiboek reproduceren voor de briefing zoals afgesproken?

@allen, graag het draaiboek vooraf nog even goed doorlezen, zodat we maandag tijdens de briefing allemaal goed voorbereid zijn en mee hebben wat er meegenomen moet worden. Met degenen die iets moeten voorbereiden/meenemen zijn de lijntjes kort geweest, dus als het goed is herkennen jullie alles al.

@dorpsraad, spreken jullie onderling af wie bij welke stand staat?

? De presentatie.

@ [redacted] zoals afgesproken heb ik voor jouw sheet over besluitvorming geen tijdspad opgenomen omdat er zoals je aangaf waarschijnlijk een MKBA-tussenstap komt. Licht jij dat maandag nader toe? Aandachtspunt voor je toelichting is natuurlijk ook wat er met de peilingresultaten gebeurt en hoe transparantie richting dorpsraad en andere stakeholders (over hoe belangen gewogen worden etc) geborgd wordt.

? De matrix.

Definitief gemaakt nav de laatste ontvangen reacties, ook telefonisch besproken met [redacted] in Kazachstan.

@ [redacted] reproduceer jij deze zoals besproken voor maandagavond zodat de deelnemers elk een exemplaar kunnen krijgen?

De tekeningen etc worden aanstaande maandag door o.a. Antea (bovengronds) en Tauw (ondergronds) meegenomen.

Bijzonderheden:

? [redacted] kan om persoonlijke redenen maandagavond helaas niet aanwezig zijn. [redacted] neemt die avond haar rol over.

? Infographics: deze zijn helaas niet beschikbaar als gevolg van de persoonlijke omstandigheden bij [redacted] en ook van degene die de infographics zou maken. Na maandag kijken of eea voor inloop wel mogelijk is.

? Filmpjes: wordt nog hard aan gewerkt, [redacted] en [redacted] hebben hierover lijntjes lopen.

? Aantal aanmeldingen viel vorige week nog wat tegen, inmiddels loopt het gelukkig op.

@ [redacted] wil je de laatste stand doorgeven?

Tot slot: voorafgaand aan de briefing is er om 17.30 uur eten. Als je niet mee mocht eten, laat je dat dan aan [redacted] weten? Houd s.v.p. rekening met file richting Broek.

Groet [redacted]

APPM **Nederland mooier maken**

+31 6 [redacted] | [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)

**Van:** [redacted] <[redacted]@ziggo.nl>  
**Verzonden:** vrijdag 27 oktober 2017 09:56  
**Aan:** [redacted]; [redacted]);  
[redacted]); [redacted]); [redacted];  
[redacted] @gmail.com; [redacted] @gmail.com  
**CC:** [redacted]; [redacted] @tauw.com; [redacted] 'Broek in  
Waterland N247'; [redacted]  
**Onderwerp:** RE: N247 - Draaiboek bijeenkomst direct aanwonenden op 28 oktober

Beste [REDACTED]  
Ok zo, wel twijfel bij nut van hand out. Volgens ons beter van niet, alles staat bovendien op pleio.  
Groet van [REDACTED]

**Van:** [redacted] [mailto:[redacted]@appm.nl]  
**Verzonden:** donderdag 26 oktober 2017 12:16  
**Aan:** [redacted]); [redacted]); [redacted]);  
([redacted]; [redacted]; [redacted]@gmail.com; [redacted]@gmail.com)  
**CC:** [redacted]@tauw.com; [redacted]; Broek in Waterland N247;  
**Onderwerp:** N247 - Draaiboek bijeenkomst direct aanwonenden op 28 oktober

Beste allemaal,

Dank voor jullie reacties en input. Ik begrijp dat het beeld was ontstaan dat de bijeenkomst groot zou worden opgetuigd en een formele sfeer zou hebben. Gelukkig is niets minder waar maar ik begrijp dat het met een dergelijk draaiboek zo over kan komen. We willen de bijeenkomst juist klein en informeel houden. We gaan geen presentaties op het grote scherm doen maar werken met hand-outs en gaan rond de panelen met tekeningen staan. Daarnaast is er genoeg ruimte voor vragen en het voeren van gesprekken.

In de bijlage vinden jullie het aangepaste draaiboek. Daarnaast heb ik de toelichting die   gaat geven (via hand-outs die worden uitgedraaid) eveneens toegevoegd.

Ik hoop jullie zo voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijk groet,

APPM Nederland mooier maken  
+31 6 1234 5678 | [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)

Op zoek naar de beste contractvorm voor uw projecten? De APPM methodiek helpt u daarbij. [Contractkeuze.nl](https://www.contractkeuze.nl)

**Van:** [REDACTED]  
**Verzonden:** maandag 23 oktober 2017 15:31  
**Aan:** ' [REDACTED] ' <[REDACTED]@noord-holland.nl>; [REDACTED] ' <[REDACTED]@Noord-Holland.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@noord-holland.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@noord-holland.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@ziggo.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@gmail.com>; [REDACTED] <[REDACTED]@gmail.com>; [REDACTED] <[REDACTED]@gmail.com>; [REDACTED] <[REDACTED]@APPM.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@tauw.com>; [REDACTED] <[REDACTED]@tauw.com>; 'Broek in Waterland N247' <[REDACTED]@tauw.com>; [REDACTED] <[REDACTED]@APPM.nl>

**Onderwerp:** N247 - Concept draaiboek bijeenkomst direct aanwonenden op 28 oktober

Goedemiddag allemaal,

Hierbij ontvangen jullie het concept draaiboek voor de bijeenkomst die op 28 oktober a.s. gepland staat met de direct aanwonenden. De bijeenkomst is in het Broekerhuis en zal van 15:30 uur tot 17:00 uur plaatsvinden. Gezien de beperkte tijd zijn wij al druk bezig met de voorbereidingen van deze bijeenkomst. Mochten jullie op basis van het concept draaiboek nog vragen, opmerkingen of aanvullingen hebben, zouden jullie dit dan zo spoedig mogelijk door kunnen geven.

Ik hoop jullie zo voldoende te hebben geïnformeerd en zie jullie reactie graag tegemoet.

Met vriendelijk groet,

APPM Nederland mooier maken

+31 6 [redacted] | [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)

Op zoek naar de beste contractvorm voor uw projecten? De APPM methodiek helpt u daarbij. [Contractkeuze.nl](http://Contractkeuze.nl)



[REDACTED]

---

**Onderwerp:** N247 - Bijeenkomst direct aanwonenden  
**Locatie:** Broekerhuis, Leeteinde 16, Broek in Waterland

**Begin:** za 28-10-2017 15:30  
**Einde:** za 28-10-2017 17:00

**Terugkeerpatroon:** (geen)

**Vergaderingsstatus:** Geaccepteerd

**Organisator:** [REDACTED]

Allen,

Hierbij stuur ik jullie de agendareservering voor de bijeenkomst met de direct aanwonend aankomende zaterdag.

Groet,  
[REDACTED]

**Onderwerp:** atelierbijeenkomst Onderdoorgang Broek  
**Locatie:** Broekerhuis  
**Begin:** ma 30-10-2017 17:30  
**Einde:** ma 30-10-2017 22:30  
**Terugkeerpatroon:** (geen)  
**Vergaderingsstatus:** Geaccepteerd  
**Organisator:** [redacted]

Update:

Briefing begint zoals eerder aangegeven om 18 uur,  
Maar ervan uitgaande dat je ook een hapje wilt eten: zorg dan dat je om 17.30 aanwezig bent (mocht je niet bij het eten kunnen zijn dan graag doorgeven aan [redacted]):

17.30 eten (daarvóór spullen klaarzetten door APPM/Tauw, Antea en [redacted])  
18.00 gezamenlijke briefing  
18.30 eerste inloop gasten  
19.00 aanvang bijeenkomst

**Van:** [redacted]@gmail.com>  
**Verzonden:** woensdag 8 november 2017 15:59  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted]@decisio.nl; [redacted]@top-opleidingsplaatsen.nl; [redacted]  
**Onderwerp:** Re: N247 - Startgesprek MKBA

Aan allen,  
 Tot mijn spijt ben ik verhinderd.

Met vriendelijke groet,  
 [redacted]

Op 7 november 2017 om 17:37 schreef [redacted] <[redacted]@ziggo.nl>:

Ik kan hier bij zijn

Groet van [redacted]

-----Oorspronkelijke afspraak-----

**Van:** Google Agenda [<mailto:calendar-notification@google.com>] Namens [redacted]  
**Verzonden:** dinsdag 7 november 2017 17:06  
**Aan:** [redacted]@ziggo.nl; [redacted]@noord-holland.nl; [redacted]@appm.nl; [redacted].nl; [redacted]@appm.nl; [redacted]@decisio.nl; [redacted]@top-opleidingsplaatsen.nl; [redacted]@noord-holland.nl; [redacted]  
**Onderwerp:** N247 - Startgesprek MKBA  
**Tijd:** donderdag 23 november 2017 12:00-13:30 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.  
**Locatie:** Provinciehuis [Noord-Holland, Houtplein 33, Haarlem](#)

[meer informatie »](#)

## N247 - Startgesprek MKBA

*Wanneer*

do 23. nov 2017 12:00 – 13:30 Amsterdam

*Waar*

Provinciehuis [Noord-Holland, Houtplein 33, Haarlem](#) ([kaart](#))

*Agenda*

[redacted]@ziggo.nl

*Wie*

•

[redacted]  
- organisator

•

[redacted]  
•

[redacted] [@noord-holland.nl](#)

•

[redacted] [@appm.nl](#)

•

[redacted] [.nl](#)

•

[redacted]  
•

[redacted] [@appm.nl](#)

•

[redacted] [@decisio.nl](#)

•

[redacted] [@top-opleidingsplaatsen.nl](#)

•

[redacted] [@noord-holland.nl](#)

•

[redacted] [@ziggo.nl](#)

•  
[redacted]

Beste,

Hierbij stuur ik jullie het agendaverzoek voor het startgesprek MKBA voor de Onderdoorgang N247 Broek in Waterland. Uit de datumprikker is dit de beste optie gebleken. De onderzoeks- en ontwerpfase is nagenoeg afgerond en heeft geresulteerd in een vijftal varianten (1 bovengronds en 4 ondergronds).

Ten behoeve van de (bestuurlijke) besluitvorming zal aanvullend een Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA) worden opgesteld.

In deze startbespreking wordt door Decisio uitleg gegeven bij kenmerken van een MKBA en de te volgen werkwijze. Door APPM zal worden stilgestaan bij de wijze waarop participatie bij de totstandkoming van de MKBA kan worden vormgegeven.

Met vriendelijk groet,

APPM Nederland mooier maken

+31 6 [redacted] | [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)

Op zoek naar de beste contractvorm voor uw projecten? De APPM methodiek helpt u daarbij.  
[Contractkeuze.nl](http://Contractkeuze.nl)

Deelnemen?

[Ja](#) -

[Misschien](#) -

[Nee meer opties »](#)

Uitnodiging van [Google Agenda](#)

Je ontvangt dit e-mailbericht in het account [redacted] [@ziggo.nl](mailto:[redacted]@ziggo.nl) omdat je een deelnemer bent voor deze afspraak.

Als je geen meldingen meer wilt ontvangen voor deze afspraak, kun je deze afspraak weigeren. Je kunt je ook aanmelden voor een Google-account op <https://www.google.com/calendar/>, zodat je de instellingen voor meldingen kunt beheren voor je gehele agenda.

Als je deze uitnodiging doorstuurt, kunnen alle ontvangers je reactiebericht aanpassen. [Meer informatie](#).

<< Bestand: invite.ics >>

**CC:** [REDACTED]; 'Broek in Waterland N247'; [REDACTED]

**Onderwerp:** inloopbijeenkomst Onderdoorgang Broek

**Bijlagen:** N247-205-C2-Draaiboek en acties inloop 3.docx; N247-205-C2-Informatiepanelen inloop 3.docx

Groet  

11

- Ruimte:
  - o Hoe looproute maken. Zie grote aantal panelen dat opgesteld moet worden. Sowieso ruimte vrij te maken!!!!
  - o Waar entree/welkom.
  - o Waar garderobe
- Afspraken maken over:
  - o Catering (koffie, thee, fris, geen alcohol)
  - o Vooraf stoelen uit de kerk halen
  - o (sta) tafels bij stands
  - o Aflevering panelen (tijdstip, iemand aanwezig)
  - o Kerk op tijd open
  - o Verwarming aan
  - o Iets te doen tbv akoestiek?

Eten regelen

Long-sleeve-shirts met opdruk 'organisatie' laten maken (voor alle 22 mensen die een rol hebben) maat)

Panelen + bevestigingsmateriaal reserveren (bezorgen voor 16.15 uur en ophalen volgende dag)

Laptop met daarop animatie bovengronds meenemen (automatisch draaiend)

2 TV-schermen regelen voor animaties (incl. kabels naar laptop)

12 Statafels regelen (indien niet mogelijk via kerk)

Presentielijst maken

Draaiboeken afdrukken tbv briefing, 22 stuks (definitieve versie: volgt)

Matrix afdrukken (200 stuks > laatste versie via [redacted])

Naambadges voor aanwezigen (zie namen in draaiboek)

Overige benodigdheden meenemen:

- Post-its geel, blauw, roze
- Stempel voor 'waarmerken' post-its
- Afdrukken matrix (200 stuks)
- Pennen
- Notitieblokken voor in de stands
- Plakband voor post-its die niet plakken
- Bevestigingsmateriaal (punaises) voor A0 op panelen
- Verlengsnoeren

APPM Nederland mooier maken

+31 6 [redacted] | [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)

## OPZET 3<sup>E</sup> INLOOPBIJEENKOMST 21 NOVEMBER 2017

### Doel inloop:

1. Draagvlak voor technisch ontwerp onderdoorgang:
  - Transparantie: laten zien welke wijzigingen we hebben doorgevoerd t.o.v. vorige keer (mede obv hun feedback)
  - Eventuele ontwerpopmerkingen mee te nemen in vervolgfase.
2. Draagvlak voor inpassing onderdoorgang, met bijzondere aandacht voor dorpsplein en 30 km-zone (want belangrijk voor stakeholders en nog 'nieuw')
  - Transparantie: laten zien wat gemaakt is en obv welke uitgangspunten (mede hun input)
  - Duidelijk maken schetsstatus: nadere uitwerking/detaillering en evt. optimalisatie in vervolgfase (na besluitvorming)
3. Draagvlak voor vergelijkingsmatrix:
  - Toelichting hoe varianten scoren in matrix (objectieve feiten)
  - Daarna kans om voorkeur uit te spreken, want mensen willen nu hun mening geven!
  - Aandachtspunt: dat daar vervolgens ook echt iets mee gebeurt, zie volgende punt.
4. Helderheid scheppen over besluitvormingsproces (buiten scope APPM)
  - Proces schetsen (hoe komen tot advies SG, via stuurgroep etc)
  - Mogelijke inbreng stakeholders in besluitvormingsproces
  - Wanneer helderheid (en wanneer verdere uitwerking en realisatie)

### Doelgroep:

1. Eenieder die geïnteresseerd is, zowel inwoners en belangengroepen uit Broek als uit de regio. Werving via
  - Advertenties (met teksten op maat) in Nieuw Volendam, Dagblad Waterland, Prettig Weekend Monnickendam, Noordhollandsch Dagblad: regio Waterland en Broeker Gemeenschap
  - Facebook
  - Nieuwsbrief 'Bereikbaarheid Waterland'.
  - Gezien belang laatste bijeenkomst tevens: huis-aan-huis wervingsbrief.
 e.e.a. inclusief verwijzing naar Pleio waar de stukken te vinden zijn.
2. Leden stuurgroep Bereikbaarheid Waterland (reeds uitgenodigd).
3. Staten/raadsleden ook welkom (zonder aanmelding).

Totaal aantal aanwezigen lastig te voorspellen, omdat het gaat over de "uitkomsten" van het doorlopen proces naar verwachting én huis-aan-huis werving naar verwachting relatief veel, circa 200?



**Opzet avond:**

- Vrije inloop.
- Bij entree persoonlijk welkom.
- Vervolgens “chronologische” looproute met de klok mee. Is overigens geen ‘verplichte’ route: verwijst bij opstoppen vooral eerst naar andere stand.
  - o Informatiematerialen (A0-posters) worden opgehangen aan de panelen (liggen niet op tafels ivm zichtbaarheid).
  - o Per stand wordt op de panelen duidelijk aangegeven waarover de stand gaat.
  - o Geen afstand creëren: tafeltje bij de stands dient alleen om wat spullen neer te leggen, niet om achter te gaan staan.
- Omdat het het einde van het proces is, vragen we niet meer actief om inhoudelijke reacties. Zinnige reacties noteren we echter wel voor de vervolgfase (in elke stand is daarvoor een notitieblok beschikbaar). Tevens doen we net als bij het 3<sup>e</sup> atelier een voorkeurenpeiling voor de varianten.
- Aandachtspunt is de grote hoeveelheid informatie. Om een overkill te voorkomen zijn soms keuzes gemaakt om sommige informatie wel achter de hand te hebben (voor eventuele vragen), maar niet op te hangen. Zie draaiboek hieronder.
- Organisatie is duidelijk te herkennen a.d.h.v. long-sleeve-shirt met opdruk ‘organisatie’, zodat deelnemers weten bij wie ze hun vragen kunnen stellen.
- Bemensing: 22 personen (6 Provincie, 3 APPM, 4 Tauw, 3 Antea, 1 Bosch Slabbers, 5 dorpsraad)

**Tijden:**

- 19.00 – 21.30 uur. Pieak vermoedelijk rond 20.30 uur.
- Opbouwen: 16.15 uur (door APPM/Tauw/Antea/ / )
- Eten: 17.45 uur
- Briefen: 18.15 uur

**Locatie:**

- Op verzoek van Dorpsraad: Broekkerk (Broek in Waterland). Beperkte parkeermogelijkheid benoemd in uitnodiging.

**Vragen en antwoorden**

Wees voorbereid op de volgende vragen, die al diverse malen gesteld zijn:



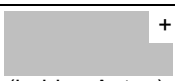

**1. Wat is de rol van de DR in dit proces?**

De DR heeft een bijzondere rol in dit proces, als initiator van de onderdoorgang en als cocreator tijdens uitwerkingsproces daarvan. Heeft daartoe nauwe samenwerking met de provincie en de bureaus die de uitwerking van de onderdoorgang op zich nemen.





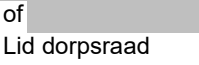
Tegelijkertijd is de dorpsraad zich bewust van de verschillende belangen en voorkeuren van de stakeholders binnen en buiten Broek, en het belang van een onafhankelijk proces waarin alle varianten serieus beschouwd worden. De dorpsraad stelt zich daarom tijdens participatiebijeenkomsten, waarin ook de andere belanghebbenden actief worden betrokken, ‘neutraal’ op.

2. Waarom wordt er maar één bovengrondse variant' beschouwd?  
Voor de bovengrondse variant heeft eerder al een afweging plaatsgevonden, waaruit deze variant resulteerde.  
Ook daarbij is destijds een klankbordgroep betrokken geweest.  
➤ Voor nadere toelichting: verwijzen naar stand 3 (bovengrondse variant).
3. Hoe vindt afweging/beoordeling van de varianten plaats?  
Het proces heeft geresulteerd in een ingevulde 'vergelijkingsmatrix', waarin voor alle varianten (1x bovengronds en 4x ondergronds) is aangegeven wat effecten zijn op diverse onderwerpen (verkeersdoorstroming, geluid, lucht, ruimtelijke kwaliteit etc).  
De matrix bevat objectieve en feitelijke informatie. Er komt geen "beste" variant uit, want welke variant 'het best scoort' hangt af van de weging van de verschillende criteria door de politiek. Er zijn namelijk onderwerpen beschouwd (zoals ruimtelijke kwaliteit) die normaal gesproken geen beleids criterium voor de provincie zijn.  
➤ Voor nadere toelichting: verwijzen naar stand 4 (matrix).
4. Hoe ziet het besluitvormingsproces eruit en , hoe weten stakeholders hoe afgewogen wordt door de politiek, en hebben stakeholders nog iets in te brengen?  
Gedeputeerde heeft onlangs aangegeven een "maatschappelijke kosten-baten analyse" te willen laten maken. Hierin worden de uitkomsten van de onderzoeken financieel gemaakt. Belanghebbenden zullen bij de MKBA worden betrokken. De wijze en momenten waarop moeten nog worden bepaald  
Na deze MKBA wordt de politieke besluitvorming in gang gezet: er zal een variantkeuze moeten worden gemaakt en -in het geval van een onderdoorgang- zullen financiële middelen moeten worden gezocht (bezuinigingen elders).  
Wanneer het besluit genomen wordt (variantkeuze) staat nog niet vast, is afhankelijk van doorlooptijd MKBA, zal vermoedelijk medio 2018 zijn.  
➤ Voor nadere toelichting: verwijzen naar stand 5 (besluitvorming).
5. Hoe worden stakeholders na besluitvorming bij het de verdere ontwerp-uitwerking betrokken?  
Dient nog te worden bepaald. Bewoners van de Parallelweg/Motorrijtuigstraat zullen bij keuze voor een onderdoorgang actief bij de uitwerking daarvan worden betrokken.
6. Ik heb nog zorgen of ideeën te verbetering (van bv. ontwerp, ter beperking geluidhinder, etc). Wat kan ik daarmee?  
Het is belangrijk te beseffen dat de ontwerpen zich pas in schetsfase bevinden. Er zal na besluitvorming nadere uitwerking plaatsvinden, waarbij aandacht zal zijn voor de zorgen van bewoners (omtrekt bijvoorbeeld geluid, veiligheid, doorstroming etc).  
Benoem uw zorgen of tips, dan noteren we ze in de stands, zodat ze als aandachtspunt in de vervolgfase kunnen worden meegenomen.

## Draaiboek:

"Stand"	Wat/hoe	Bemensing	Benodigdheden
Welkom	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Persoonlijk welkom (hand, voorstellen)</li> <li>- Invullen presentielijst</li> <li>- Meegeven post-it afhankelijk van herkomst: <ul style="list-style-type: none"> <li>o geel voor Broekers,</li> <li>o blauw voor Regio,</li> <li>o roze voor belangengroepen</li> </ul> </li> </ul> <p>Post-it waarmerken dmv stempel!!</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Uitleggen: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Looproute: van proces, via ontwerpen en filmpjes daarvan, naar uitleg variantenvergelijking en daarna uitleg besluitvorming.</li> <li>o Aan einde (stand 6) voorkeurpeiling. Dan post-it bij voorkeursvariant hangen, <u>met vermelding van de reden</u> van deze voorkeur. Deze info is zinvol om politiek volledig te kunnen informeren, over welke belangen(groepen) leiden tot welke voorkeursvarianten.</li> </ul> </li> </ul>	 Lid dorpsraad	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 2 (Sta)tafels</li> <li>- Presentielijst</li> <li>- Post-its</li> <li>- Stempel</li> <li>- Pennen</li> </ul>
Stand 1: Proces	<p>A0 met</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gehele proces (van start studie BW tot en met besluitvorming varianten boven/ondergronds)</li> </ul> <p><i>Afspraak: ter voorkoming info-overkill geen aparte stand voor programma bereikbaarheid waterland (had tijdens eerdere avonden bovendien weinig bezoekers) &gt; in processtand het grotere kader schetsten (en voor verdere informatie over rest programma verwijzen naar website bereikbaarheid waterland).</i></p>	 Lid dorpsraad	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 1 paneel</li> <li>- (sta) tafel</li> <li>- Notitieblok + pen</li> </ul>
Stand 2: Bovengrondse variant	<p>Verlengde A0 met ingekleurde technische tekening.</p> <p>TV-scherm: filmpje animatie afspelen (dus geen stills nodig)</p>	 + (beiden Antea)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 2 panelen</li> <li>- Laptop  met animatie</li> <li>- Tv-scherm (incl. kabels)</li> <li>- (sta) tafel</li> <li>- Notitieblok + pen</li> </ul>



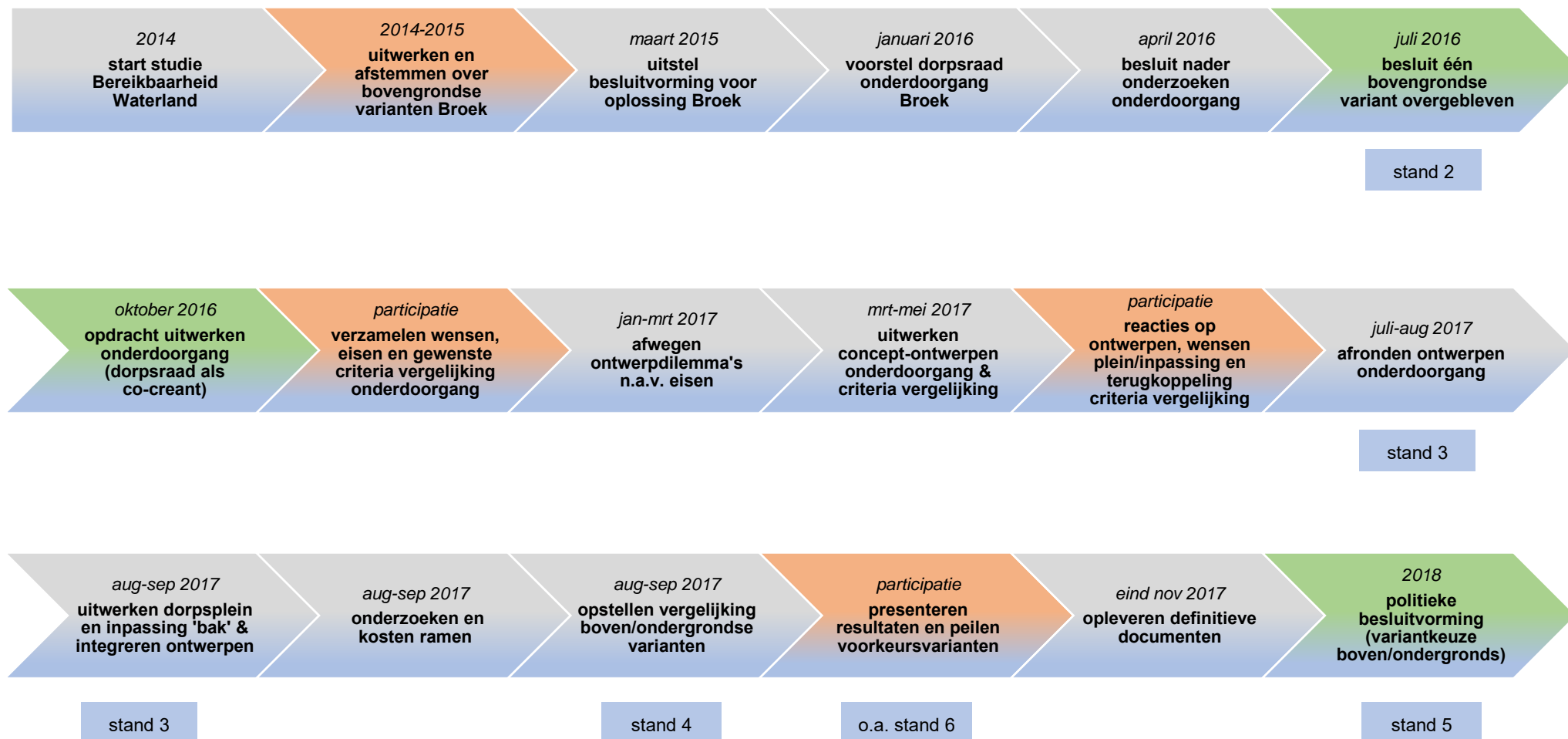
Stand 4: Vergelijkingsmatrix varianten	<p>7x A0 met uitkomsten matrix:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bereikbaarheid</li> <li>- Verkeersveiligheid</li> <li>- Milieu (1x beoordeling op A0 en 1x verschilkaarten (elk op A3)</li> <li>- Ruimtelijke kwaliteit</li> <li>- Bouwhinder</li> <li>- Kosten</li> </ul> <p>In stands beschikbaar stellen: uitdraaien van de matrix en indien mogelijk infographics.</p> <p><i>Afspraak: ter voorkoming info-overkill niet extra informatie laten zien (zoals bij atelier) tbv verdieping op verkeersmodel en milieu. Wel de betreffende adviseurs aanwezig om vragen te beantwoorden/uitleg te geven. Ook geen paneel over risico's (wel te vinden in matrix).</i></p>	 <p>Lid Dorpsraad</p>  <p>loopt vrij rond, maar kan zonodig worden 'aangeschoten' voor vragen over verkeersberekeningen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 7 panelen</li> <li>- 2 (sta) tafels</li> <li>- Prints matrix</li> <li>- 2 notitieblokken + pennen</li> </ul>
Stand 5: Besluitvormingsproces	<p>A0 met</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- besluitvormingsproces (hoe komen tot advies SG, via stuurgroep etc)</li> <li>- Helder maken dat planning nog niet vaststaat ivm tussenstap MKBA</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- 1 paneel</li> <li>- 1 (sta) tafel</li> <li>- notitieblok + penn</li> </ul>
Stand 6: Voorkeurenpeiling	<p>A0 met 5 vakken voor peiling variantenvoorkeur</p>	 <p>of</p>  <p>Lid dorpsraad</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 1 paneel</li> <li>- 3 (sta)tafels</li> <li>- Pennen</li> <li>- Plakband</li> </ul>

**Acties:**

Wie	Wat	Status
[redacted] / [redacted]	Werving, o.a. huis-aan-huisbrief	Loopt
	Stukken week op Pleio zetten	Loopt
[redacted]	Regelen/formaliseren aanwezigheid [redacted] [redacted] [redacted] (Antea)	Gereed
	Briefen [redacted] tav besluitvormingsproces transparantie daarbij	
APPM	Concept draaiboek en materialen voorbereiden	Gereed
	Check aanwezigen in stands	Gereed
	Bezoeken Kerk met [redacted]	Loopt
	Definitief maken draaiboek	Gereed
	Definitief maken panelen	Gereed
	Verzenden draaiboek en matrix aan [redacted] ter reproductie	
	Verzenden panelen aan Tauw tbv reproductie	
Tauw	Geïntegreerde animaties afronden & in concept voorleggen	Loopt
	Laptop met geïntegreerde animaties meenemen (automatisch draaiend)	
	Luchtfoto-bovenaanzichttekeningen op A0 (1 tekening per variant) afdrukken op A0 + maatgevend dwarsprofiel op A3	
	Overige tekeningen afdrukken op A1 (om ze desgewenst te kunnen laten zien als ze helpen om vragen te beantwoorden)	
	Verschil-geluidkaarten en verschil-luchtkaart afdrukken op A3 (niet op A0)	
	Informatiepanelen afdrukken op A0	
	Koppen afdrukken op A0 en uitsnijden	
	Plaatje verkeerscijfers bovengronds + uitdraai KES afdrukken en meenemen	
[redacted]	4 panelen afdrukken op A0 (let op: op papier ipv foam)	
	BKP-rapporten meenemen om door te bladeren (ca. 3 stuks)	
Antea	Verlengde A0 bovengrondse variant meenemen	
	Geluidverschilkaart afdrukken op A3 (ipv A0)	
[redacted]	Bezoeken kerk en afspraken maken: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ruimte: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Hoe looproute maken. Zie grote aantal panelen dat opgesteld moet worden. Sowieso stoelen uit kerk laten halen om ruimte vrij te maken!!!!</li> <li>o Waar entree/welkom.</li> <li>o Waar garderobe</li> </ul> </li> <li>- Afspraken maken over:</li> </ul>	Loopt

	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Catering (koffie, thee, fris, geen alcohol)</li> <li>○ Vooraf stoelen uit de kerk halen</li> <li>○ (sta) tafels bij stands</li> <li>○ Aflevering panelen (tijdstip, iemand aanwezig)</li> <li>○ Kerk op tijd open</li> <li>○ Verwarming aan</li> <li>○ Iets te doen tbv akoestiek?</li> </ul>	
	Eten regelen	
	Long-sleeve-shirts met opdruk 'organisatie' laten maken (voor alle 22 mensen die een rol hebben, navragen benodigde maat)	
	Panelen + bevestigingsmateriaal reserveren (bezorgen voor 16.15 uur en ophalen volgende dag): 22 stuks op A0-formaat.	
	Laptop met daarop animatie bovengronds meenemen (automatisch draaiend)	
	2 TV-schermen regelen voor animaties (incl. kabels naar laptop)	
	12 Statafels regelen (indien niet mogelijk via kerk)	
	Presentielijst maken	
	Draaiboeken afdrukken tbv briefing, 22 stuks (definitieve versie: volgt)	
	Matrix afdrukken (200 stuks > laatste versie via <span style="background-color: #cccccc; color: black;">[redacted]</span> )	
	Naambadges voor aanwezigen (zie namen in draaiboek)	
	Overige benodigdheden meenemen: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Post-its geel, blauw, roze</li> <li>- Stempel voor 'waarmerken' post-its</li> <li>- Afdrukken matrix (200 stuks)</li> <li>- Pennen</li> <li>- Notitieblokken voor in de stands</li> <li>- Plakband voor post-its die niet plakken</li> <li>- Bevestigingsmateriaal (punaises) voor A0 op panelen</li> <li>- Verlengsnoeren</li> </ul>	

# 1. PROCES BEREIKBAARHEID WATERLAND: [www.bereikbaarheidwaterland.nl](http://www.bereikbaarheidwaterland.nl)





## 2. BOVENGRONDSE VARIANT

Bovenstaande kop afdrukken/uitsnijden: ophangen boven verlengde A0 van bovengrondse variant.

### 3. ONDERDOORGANG-VARIANTEN: hoofdkenmerken

Onderdoorgang-varianten	Snelheid	Rijstroken	Vluchtwegen en rijbaanscheiding	Waterkering	Breedte onderdoorgang	Lengte onderdoorgang (gesloten deel bij alle varianten ca. 200 m)
<b>Variant 1</b>	50 km/uur	2x1	nee: versmald!	coupure (schuif)	ca. 13,25 meter	ca. 639 meter
<b>Variant 2</b>	50 km/uur	2x1	ja	kanteldijk (verschoven dijk)	ca. 13,25 meter	ca. 639 meter
<b>Variant 3</b>	80 km/uur	2x1	ja	coupure (schuif)	ca. 13,25 meter	ca. 639 meter
<b>Variant 4</b>	80 km/uur	2x2 (van Schouw tot Monnickendam)	ja	kanteldijk (verschoven dijk)	ca. 13,25 meter	ca. 639 meter

**3. ONDERDOORGANG VARIANT 1: 50 km/uur, 2x1 rijstrook, zonder vluchtwegen**

**3. ONDERDOORGANG VARIANT 2: 50 km/uur, 2x1 rijstrook, met vluchtwegen**

**3. ONDERDOORGANG VARIANT 3: 80 km/uur, 2x1 rijstrook, met vluchtwegen**

**3. ONDERDOORGANG VARIANT 4: 80 km/uur, 2x2 rijstroken, met vluchtwegen**

Bovenstaande koppen afdrukken/uitsnijden: ophangen boven A0-tekeningen

**3. ONDERDOORGANG: dorpsplein en ruimtelijke inpassing**

**3. ONDERDOORGANG: dorpsplein en ruimtelijke inpassing**

**3. ONDERDOORGANG: dorpsplein en ruimtelijke inpassing**


**3. ONDERDOORGANG: dorpsplein en ruimtelijke inpassing**

Bovenstaande koppen afdrukken/uitsnijden: ophangen boven A0-tekeningen


#### 4. VERGELIJKING BOVEN/ONDERGRONDSE VARIANTEN: bereikbaarheid

	Bovengrondse variant	Onderdoorgang variant 1	Onderdoorgang variant 2	Onderdoorgang variant 3	Onderdoorgang variant 4
		50 km/uur, 2x1, versmald	50 km/uur, 2x1	80 km/uur, 2x1	80 km/uur, 2x2
<b>Reistijd auto's Edam-Amsterdam</b>	31-35 minuten ochtend 26-30 minuten avond	16-20 minuten ochtend 16-20 minuten avond	16-20 minuten ochtend 16-20 minuten avond	16-20 minuten ochtend 16-20 minuten avond	16-20 minuten ochtend 11-15 minuten avond
<b>Reistijd auto's Purmerend-Amsterdam</b>	toename ochtend 11-15 minuten avond	toename ochtend groter 11-15 minuten avond	toename ochtend groter 11-15 minuten avond	toename ochtend groter 11-15 minuten avond	toename ochtend groter 11-15 minuten avond
<b>Lokaal in/uitvoegen van en naar Broek</b>	makkelijk	makkelijk	makkelijk	makkelijk	makkelijk
<b>Reistijd bussen Edam-Amsterdam en Purmerend-Amsterdam</b>	16-20 minuten	16-20 minuten via plein +1 à 2 min	16-20 minuten via plein +1 à 2 min	16-20 minuten via plein +1 à 2 min	16-20 minuten via plein +1 à 2 min
<b>Bussen die stoppen in Broek</b>	alle bussen	tijdens spits 8 per uur (per richting)  buiten spits 4 per uur (per richting)	tijdens spits 8 per uur (per richting)  buiten spits 4 per uur (per richting)	tijdens spits 8 per uur (per richting)  buiten spits 4 per uur (per richting)	tijdens spits 8 per uur (per richting)  buiten spits 4 per uur (per richting)

#### 4. VERGELIJKING BOVEN/ONDERGRONDSE VARIANTEN: verkeersveiligheid

	Bovengrondse variant	Onderdoorgang variant 1	Onderdoorgang variant 2	Onderdoorgang variant 3	Onderdoorgang variant 4
		50 km/uur, 2x1, versmald	50 km/uur, 2x1	80 km/uur, 2x1	80 km/uur, 2x2
<b>Weginrichting conform richtlijnen</b>	geheel	vrijwel geheel 50 km/u lastig handhaven voldoet niet aan eisen hulpdiensten	vrijwel geheel 50 km/u lastig handhaven	vrijwel geheel	vrijwel geheel
<b>Oversteekbaarheid voor fietsers/voetgangers</b>	verbeterde fiets-voettunnel & nieuwe fiets-voettunnel	via plein	via plein	via plein	via plein
<b>Invoegen autoverkeer</b>	makkelijk	makkelijk	makkelijk	makkelijk	makkelijk
<b>Kruisingen</b>	overzichtelijk	overzichtelijk doorgaand verkeer en lokaal verkeer gescheiden	overzichtelijk doorgaand verkeer en lokaal verkeer gescheiden	overzichtelijk doorgaand verkeer en lokaal verkeer gescheiden	overzichtelijk doorgaand verkeer en lokaal verkeer gescheiden

#### 4. VERGELIJKING BOVEN/ONDERGRONDSE VARIANTEN: milieu

	Bovengrondse variant	Onderdoorgang variant 1	Onderdoorgang variant 2	Onderdoorgang variant 3	Onderdoorgang variant 4
		50 km/uur, 2x1, versmald	50 km/uur, 2x1	80 km/uur, 2x1	80 km/uur, 2x2
<b>Verkeersgeluid</b>	binnen wettelijke normen  16 woningen afname: maximaal 0,5 dB(A)  41 woningen toename: maximaal 0,75 dB(A)	binnen wettelijke normen  57 woningen afname: gemiddeld 15 dB(A)  1 woning toename: 4 dB(A)	binnen wettelijke normen  50 woningen afname: gemiddeld 15 dB(A)  4 woningen toename: 1 woning 6 dB(A), rest maximaal 1 dB(A)	binnen wettelijke normen  49 woningen afname: gemiddeld 15 dB(A)  7 woningen toename: 1 woning 6 dB(A), rest maximaal 2 dB(A)	binnen wettelijke normen  50 woningen afname: gemiddeld 15 dB(A)  5 woningen toename: 1 woning 6 dB(A), rest maximaal 1,5 dB(A)
<b>Luchtkwaliteit (stikstof en fijnstof)</b>	naar verwachting ruim binnen wettelijke normen	stikstof 25% onder norm fijnstof 50% onder norm	stikstof 25% onder norm fijnstof 50% onder norm	stikstof 25% onder norm fijnstof 50% onder norm	stikstof 25% onder norm fijnstof 50% onder norm

#### 4. VERGELIJKING BOVEN/ONDERGRONDSE VARIANTEN: milieu

Bovenstaande kop afdrukken/uitsnijden: ophangen boven **A3's** met:

- 1 geluidkaart Antea bovengrondse variant
- 4 geluidverschilkaarten Tauw ondergrondse varianten
- 1 luchtverschilkaart Tauw ondergrondse varianten




#### 4. VERGELIJKING BOVEN/ONDERGRONDSE VARIANTEN: ruimtelijke kwaliteit

	Bovengrondse variant	Onderdoorgang variant 1 50 km/uur, 2x1, versmald	Onderdoorgang variant 2 50 km/uur, 2x1	Onderdoorgang variant 3 80 km/uur, 2x1	Onderdoorgang variant 4 80 km/uur, 2x2
<b>Groen in dorpshart</b>	bestaand groen verdwijnt grotendeels beperkt ruimte voor nieuw groen	bestaand groen verdwijnt volop ruimte voor nieuw groen	bestaand groen verdwijnt volop ruimte voor nieuw groen	bestaand groen verdwijnt volop ruimte voor nieuw groen	bestaand groen verdwijnt volop ruimte voor nieuw groen
<b>Groen aan flanken dorp</b>	bestaand groen blijft behouden	bestaand groen verdwijnt ruimte voor nieuw groen	bestaand groen verdwijnt beperkt ruimte voor nieuw groen	bestaand groen verdwijnt beperkt ruimte voor nieuw groen	bestaand groen verdwijnt nauwelijks ruimte voor nieuw groen
<b>Broekervaart</b>	ongewijzigd	ca. 5 meter verschoven	ca. 12 meter verschoven ca. 7 meter versmald	ca. 12 meter verschoven ca. 7 meter versmald	ca. 12,5 meter verschoven ca. 7,5 meter versmald
<b>Groene oevers t.h.v. Motorrijtuigstraat</b>	ongewijzigd	verdwijnt aan woning-zijde	verdwijnen aan beide zijden indien mogelijk 'groenbak' aan N247-zijde	verdwijnen aan beide zijden indien mogelijk 'groenbak' aan N247-zijde	verdwijnen aan beide zijden indien mogelijk 'groenbak' aan N247-zijde
<b>Verbinding dorpsheften</b>	vele asfalt doorsnijdt dorp	éénheid dorp, dorpsplein	één maken dorp mogelijk met dorpsplein	één maken dorp mogelijk met dorpsplein	één maken dorp mogelijk met dorpsplein
<b>Cultuurhistorie en behoud panden</b>	geen aansluiting beschermd dorpsgezicht  en brandweerkazerne blijven behouden	goede aansluiting op beschermd dorpsgezicht  kunnen niet behouden blijven	goede aansluiting op beschermd dorpsgezicht  en brandweerkazerne kunnen niet behouden blijven	goede aansluiting op beschermd dorpsgezicht  en brandweerkazerne kunnen niet behouden blijven	goede aansluiting op beschermd dorpsgezicht  en brandweerkazerne kunnen niet behouden blijven

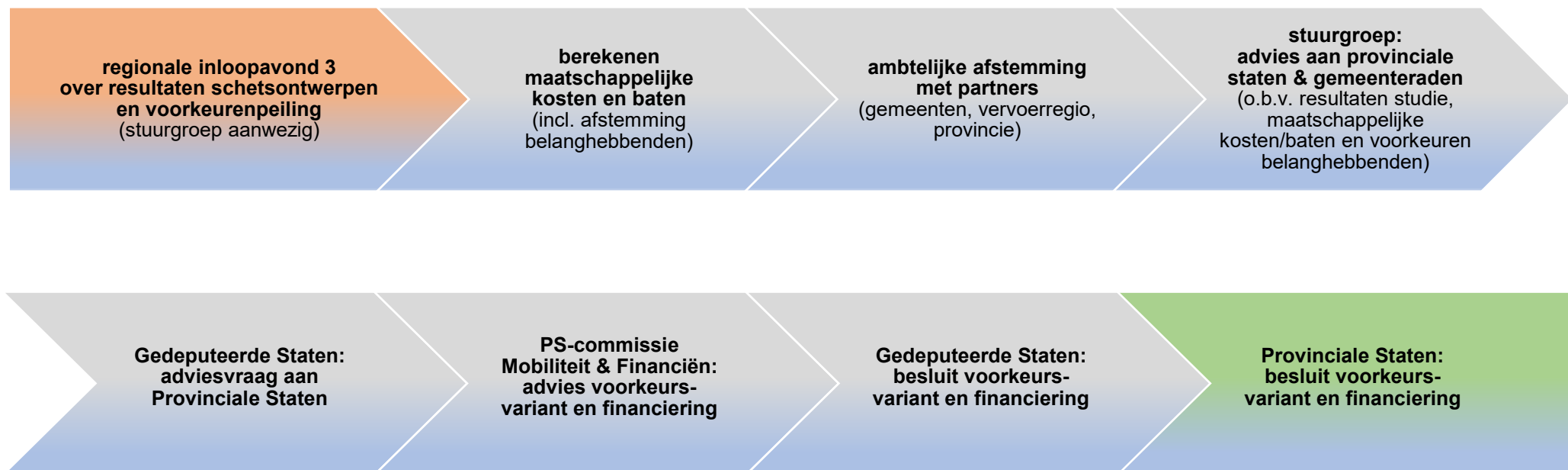
#### 4. VERGELIJKING BOVEN/ONDERGRONDSE VARIANTEN: bouw hinder

	Bovengrondse variant	Onderdoorgang variant 1	Onderdoorgang variant 2	Onderdoorgang variant 3	Onderdoorgang variant 4
		50 km/uur, 2x1, versmald	50 km/uur, 2x1	80 km/uur, 2x1	80 km/uur, 2x2
<b>Duur bouw hinder</b>	ca. 1 jaar	ca. 3¼ tot 4¼ jaar	ca. 4 tot 5¼ jaar	ca. 3½ tot 4 ¾ jaar	ca. 4 tot 5¼ jaar
<b>Hinder wegverkeer</b> (woningen altijd bereikbaar en géén langdurige stremmingen)	vertragingen door o.a. versmalde rijstroken ca. 1 jaar omleiding doorgaand verkeer ca. 3 dagen stremming bij aanleg noodbrug	vertragingen door o.a. versmalde rijstroken ca. 1 jaar omleiding doorgaand verkeer	vertragingen door o.a. versmalde rijstroken ca. 1 jaar omleiding doorgaand verkeer	vertragingen door o.a. versmalde rijstroken ca. 1 jaar omleiding doorgaand verkeer	vertragingen door o.a. versmalde rijstroken ca. 1 jaar omleiding doorgaand verkeer
<b>Hinder vaarverkeer</b>	stremming vaart ca. 1 jaar	stremmingen vaart ca. 75% van bouwtijd	stremmingen vaart ca. 75% van bouwtijd	stremmingen vaart ca. 75% van bouwtijd	stremmingen vaart ca. 75% van bouwtijd
<b>Overige hinder</b>	trillingen bouwverkeer, geluid, stof	trillingen bouwverkeer, geluid, stof	trillingen bouwverkeer, geluid, stof	trillingen bouwverkeer, geluid, stof	trillingen bouwverkeer, geluid, stof (dichtbij woningen)

#### 4. VERGELIJKING BOVEN/ONDERGRONDSE VARIANTEN: kosten

	Bovengrondse variant	Onderdoorgang variant 1	Onderdoorgang variant 2	Onderdoorgang variant 3	Onderdoorgang variant 4
		50 km/uur, 2x1, versmald	50 km/uur, 2x1	80 km/uur, 2x1	80 km/uur, 2x2
<b>Investeringskosten</b>	€ 12 miljoen	€ 59 miljoen	€ 75 miljoen	€ 82 miljoen	€ 103 miljoen
	€ 14 miljoen hele tracé	€ 67 miljoen hele tracé	€ 84 miljoen hele tracé	€ 91 miljoen hele tracé	€ 116 miljoen hele tracé
<b>Beheer- en onderhoudskosten</b>	€ 350.000 per jaar	€ 1,2 miljoen per jaar	€ 1,3 miljoen per jaar	€ 1,4 miljoen per jaar	€ 1,7 miljoen per jaar

## 5. BESLUITVORMING



Besluitvorming in 2018.

Exacte planning nog te bepalen. Zie hiervoor [www.bereikbaarheidwaterland.nl](http://www.bereikbaarheidwaterland.nl)

## 6. VOORKEUREN-PEILING

Instructie:

1. Noteer s.v.p. op uw post-it wat de belangrijkste reden is van uw voorkeur voor een variant.
2. Plak uw post-it bij de variant van uw voorkeur.

Bovengrondse variant	Onderdoorgang variant 1	Onderdoorgang variant 2	Onderdoorgang variant 3	Onderdoorgang variant 4
	50 km/uur, 2x1, versmald	50 km/uur, 2x1	80 km/uur, 2x1	80 km/uur, 2x2



```
<[REDACTED]>  
maandag 13 november 2017 11:53  
[REDACTED]); [REDACTED]);  
[REDACTED]);  
[REDACTED]); @tauw.com';  
@ [REDACTED].nl'; [REDACTED];  
[REDACTED]@gmail.com'; [REDACTED]@gmail.com');  
[REDACTED]; [REDACTED]  
[REDACTED]@AnteaGroup.com; [REDACTED],  
[REDACTED]; [REDACTED]; 'Broek in Waterland N247'; [REDACTED]
```

Gr

**Van:** [REDACTED]  
**Verzonden:** donderdag 9 november 2017 13:36  
**Aan:** [REDACTED] <[REDACTED]@noord-holland.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@noord-holland.nl>;  
 [REDACTED] <[REDACTED]@noord-holland.nl>; [REDACTED] ([REDACTED]@noord-holland.nl)  
 <[REDACTED]@noord-holland.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@noord-holland.nl>; [REDACTED]'>  
 <[REDACTED]@gmail.com>; [REDACTED] <[REDACTED]@Noord-Holland.nl>; [REDACTED])'  
 <[REDACTED]@noord-holland.nl>; [REDACTED]@tauw.com' <[REDACTED]@tauw.com>;  
 @ [REDACTED].nl' <[REDACTED].nl>; [REDACTED]'>  
 <[REDACTED]@gmail.com>; [REDACTED]' <[REDACTED]@gmail.com>; [REDACTED]@gmail.com'  
 <[REDACTED]@gmail.com>; [REDACTED]@gmail.com' <[REDACTED]@gmail.com>; [REDACTED])'  
 <[REDACTED]@noord-holland.nl>; [REDACTED]' <[REDACTED]@tauw.com>; [REDACTED]>  
 [REDACTED]@tauw.com>; [REDACTED]@ziggo.nl>; [REDACTED]@tauw.com>;  
 | [REDACTED]@bosch-slabbers.nl>; [REDACTED]@AnteaGroup.com' <[REDACTED]@AnteaGroup.com>;  
 | [REDACTED]@Anteagroup.com>; [REDACTED]>  
 [REDACTED]@Anteagroup.com>

Willen jullie ook even alert zijn op jullie benodigde voorbereidende acties (zie hieronder, let svp ook op de **rode aandachtspunten**)?

Voor vragen weten jullie mij te vinden!

Groet [redacted]

Wie	Wat
[redacted] / [redacted]	Werving, o.a. huis-aan-huisbrief Stukken week op Pleio zetten
[redacted]	<del>Regelen/formalisieren aanwezigheid [redacted] : [redacted] : [redacted] (Antea)</del> Briefen [redacted] tav besluitvormingsproces transparantie daarbij
APPM	<del>Concept draaiboek en materialen voorbereiden</del> <del>Check aanwezigen in stands</del> Bezoeken Kerk met [redacted] <del>Definitief maken draaiboek</del> <del>Definitief maken panelen</del> Verzenden draaiboek en matrix aan [redacted] ter reproductie Verzenden panelen aan Tauw tbv reproductie
Tauw	Geïntegreerde animaties afronden & in concept voorleggen Laptop met geïntegreerde animaties meenemen (automatisch draaiend) Luchtfoto-bovenaanzichttekeningen op A0 (1 tekening per variant) afdrukken op A0 + maatgevend dwarsprofiel op A3 Overige tekeningen afdrukken op A1 (om ze desgewenst te kunnen laten zien als ze helpen) Verschil-geluidkaarten en verschil-luchtkaat afdrukken <b>op A3 (niet op A0)</b> Informatiepanelen afdrukken op A0 Koppen afdrukken op A0 en uitsnijden Plaatje verkeerscijfers bovengronds + uitdraai KES afdrukken en meenemen
[redacted]	4 panelen afdrukken op A0 <b>(let op: op papier ipv foam)</b> BKP-rapporten meenemen om door te bladeren (ca. 3 stuks)
Antea	Verlengde A0 bovengrondse variant meenemen Geluidverschilkaart afdrukken <b>op A3 (ipv A0)</b>
[redacted]	Bezoeken kerk en afspraken maken: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ruimte: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Hoe looproute maken. Zie grote aantal panelen dat opgesteld moet worden. Sowieso ruimte vrij te maken!!!!</li> <li>o Waar entree/welkom.</li> <li>o Waar garderobe</li> </ul> </li> <li>- Afspraken maken over: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Catering (koffie, thee, fris, geen alcohol)</li> <li>o Vooraf stoelen uit de kerk halen</li> <li>o (sta) tafels bij stands</li> <li>o Aflevering panelen (tijdstop, iemand aanwezig)</li> <li>o Kerk op tijd open</li> <li>o Verwarming aan</li> <li>o Iets te doen tbv akoestiek?</li> </ul> </li> </ul>
	Eten regelen Long-sleeve-shirts met opdruk 'organisatie' laten maken (voor alle 22 mensen die een rol hebben te spelen) Panelen + bevestigingsmateriaal reserveren (bezorgen voor 16.15 uur en ophalen volgende dag) Laptop met daarop animatie bovengronds meenemen (automatisch draaiend) 2 TV-schermen regelen voor animaties (incl. kabels naar laptop) 12 Statafels regelen (indien niet mogelijk via kerk) Presentielijst maken Draaiboeken afdrukken tbv briefing, 22 stuks (definitieve versie: volgt) Matrix afdrukken (200 stuks > laatste versie via [redacted]) Naambadges voor aanwezigen (zie namen in draaiboek) Overige benodigdheden meenemen: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Post-its geel, blauw, roze</li> </ul>



- Stempel voor 'waarmerken' post-its
- Afdrukken matrix (200 stuks)
- Pennen
- Notitieblokken voor in de stands
- Plakband voor post-its die niet plakken
- Bevestigingsmateriaal (punaises) voor A0 op panelen
- Verlengsnoeren

APPM **Nederland mooier maken**

+31 6 [redacted] | [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)

**Van:** [redacted] <[redacted]@APPM.nl>  
**Verzonden:** dinsdag 14 november 2017 16:14  
**Aan:** 'Broek in Waterland N247'; [redacted]@gmail.com'; [redacted]);  
[redacted]);  
[redacted]);  
[redacted]@tauw.com'; [redacted]@ [redacted].nl'; [redacted];  
[redacted]@gmail.com'; [redacted]);  
[redacted];  
[redacted]@AnteaGroup.com'; [redacted]  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** def. stukken inloop ter reproductie  
**Bijlagen:** N247-205-V1-Draaiboek en acties inloop 3.pdf; N247-205-V1-Informatiepanelen inloop 3.pdf

Dag allen,

Ter info de definitieve panelen en draaiboek voor de inloop (Tauw verzorgt de reproductie van de panelen, [redacted] van het draaiboek en de matrix). Antea en [redacted] nemen 'hun' spullen mee (cf draaiboek).

Matrix is ook gereed maar wacht op 1 laatste puntje van Tauw en volgt zsm.  
Filmpje van Tauw ook.

Groet [redacted]

**OPZET 3<sup>E</sup> INLOOPBIJEENKOMST 21 NOVEMBER 2017****Doel inloop:**

1. Draagvlak voor technisch ontwerp onderdoorgang:
  - Transparantie: laten zien welke wijzigingen we hebben doorgevoerd t.o.v. vorige keer (mede obv hun feedback)
  - Eventuele ontwerpopmerkingen mee te nemen in vervolgfase.
2. Draagvlak voor inpassing onderdoorgang, met bijzondere aandacht voor dorpsplein en 30 km-zone (want belangrijk voor stakeholders en nog 'nieuw')
  - Transparantie: laten zien wat gemaakt is en obv welke uitgangspunten (mede hun input)
  - Duidelijk maken schetsstatus: nadere uitwerking/detaillering en evt. optimalisatie in vervolgfase (na besluitvorming)
3. Draagvlak voor vergelijkingsmatrix:
  - Toelichting hoe varianten scoren in matrix (objectieve feiten)
  - Daarna kans om voorkeur uit te spreken, want mensen willen nu hun mening geven!
  - Aandachtspunt: dat daar vervolgens ook echt iets mee gebeurt, zie volgende punt.
4. Helderheid scheppen over besluitvormingsproces (buiten scope APPM)
  - Proces schetsen (hoe komen tot advies SG, via stuurgroep etc)
  - Mogelijke inbreng stakeholders in besluitvormingsproces
  - Wanneer helderheid (en wanneer verdere uitwerking en realisatie)

**Doelgroep:**

1. Eenieder die geïnteresseerd is, zowel inwoners en belangengroepen uit Broek als uit de regio. Werving via
  - Advertenties (met teksten op maat) in Nieuw Volendam, Dagblad Waterland, Prettig Weekend Monnickendam, Noordhollandsch Dagblad: regio Waterland en Broeker Gemeenschap
  - Facebook
  - Nieuwsbrief 'Bereikbaarheid Waterland'.
  - Gezien belang laatste bijeenkomst tevens: huis-aan-huis wervingsbrief.
 e.e.a. inclusief verwijzing naar Pleio waar de stukken te vinden zijn.
2. Leden stuurgroep Bereikbaarheid Waterland (reeds uitgenodigd).
3. Staten/raadsleden ook welkom (zonder aanmelding).

Totaal aantal aanwezigen lastig te voorspellen, omdat het gaat over de "uitkomsten" van het doorlopen proces naar verwachting én huis-aan-huis werving naar verwachting relatief veel, circa 200?

**Opzet avond:**

- Vrije inloop.
- Bij entree persoonlijk welkom.
- Vervolgens “chronologische” looproute met de klok mee. Is overigens geen ‘verplichte’ route: verwijs bij opstoppen vooral eerst naar andere stand.
  - o Informatiematerialen (A0-posters) worden opgehangen aan de panelen (liggen niet op tafels ivm zichtbaarheid).
  - o Per stand wordt op de panelen duidelijk aangegeven waarover de stand gaat.
  - o Geen afstand creëren: tafeltje bij de stands dient alleen om wat spullen neer te leggen, niet om achter te gaan staan.
- Omdat het het einde van het proces is, vragen we niet meer actief om inhoudelijke reacties. Zinnige reacties noteren we echter wel voor de vervolgfase (in elke stand is daarvoor een notitieblok beschikbaar). Tevens doen we net als bij het 3<sup>e</sup> atelier een voorkeurenpeiling voor de varianten.
- Aandachtspunt is de grote hoeveelheid informatie. Om een overkill te voorkomen zijn soms keuzes gemaakt om sommige informatie wel achter de hand te hebben (voor eventuele vragen), maar niet op te hangen. Zie draaiboek hieronder.
- Organisatie is duidelijk te herkennen a.d.h.v. long-sleeve-shirt met opdruk ‘organisatie’, zodat deelnemers weten bij wie ze hun vragen kunnen stellen.
- Bemensing: 22 personen (6 Provincie, 3 APPM, 4 Tauw, 3 Antea, 1 Bosch Slabbers, 5 dorpsraad)

**Tijden:**

- 19.00 – 21.30 uur. Piek vermoedelijk rond 20.30 uur.
- Opbouwen: 16.15 uur (door APPM/Tauw/Antea/ / )
- Eten: 17.45 uur
- Briefen: 18.15 uur

**Locatie:**

- Op verzoek van Dorpsraad: Broekkerk (Broek in Waterland). Beperkte parkeermogelijkheid benoemd in uitnodiging.

**Vragen en antwoorden**

Wees voorbereid op de volgende vragen, die al diverse malen gesteld zijn:

**1. Wat is de rol van de DR in dit proces?**

De DR heeft een bijzondere rol in dit proces, als initiator van de onderdoorgang en als cocreator tijdens uitwerkingsproces daarvan. Heeft daartoe nauwe samenwerking met de provincie en de bureaus die de uitwerking van de onderdoorgang op zich nemen.

Tegelijkertijd is de dorpsraad zich bewust van de verschillende belangen en voorkeuren van de stakeholders binnen en buiten Broek, en het belang van een onafhankelijk proces waarin alle varianten serieus beschouwd worden. De dorpsraad stelt zich daarom tijdens participatiebijeenkomsten, waarin ook de andere belanghebbenden actief worden betrokken, ‘neutraal’ op.

2. Waarom wordt er maar één bovengrondse variant' beschouwd?  
Voor de bovengrondse variant heeft eerder al een afweging plaatsgevonden, waaruit deze variant resulteerde.  
Ook daarbij is destijds een klankbordgroep betrokken geweest.  
➤ Voor nadere toelichting: verwijzen naar stand 3 (bovengrondse variant).
3. Hoe vindt afweging/beoordeling van de varianten plaats?  
Het proces heeft geresulteerd in een ingevulde 'vergelijkingsmatrix', waarin voor alle varianten (1x bovengronds en 4x ondergronds) is aangegeven wat effecten zijn op diverse onderwerpen (verkeersdoorstroming, geluid, lucht, ruimtelijke kwaliteit etc).  
De matrix bevat objectieve en feitelijke informatie. Er komt geen "beste" variant uit, want welke variant 'het best scoort' hangt af van de weging van de verschillende criteria door de politiek. Er zijn namelijk onderwerpen beschouwd (zoals ruimtelijke kwaliteit) die normaal gesproken geen beleids criterium voor de provincie zijn.  
➤ Voor nadere toelichting: verwijzen naar stand 4 (matrix).
4. Hoe ziet het besluitvormingsproces eruit en , hoe weten stakeholders hoe afgewogen wordt door de politiek, en hebben stakeholders nog iets in te brengen?  
Gedeputeerde heeft onlangs aangegeven een "maatschappelijke kosten-baten analyse" te willen laten maken. Hierin worden de uitkomsten van de onderzoeken financieel gemaakt. Belanghebbenden zullen bij de MKBA worden betrokken. De wijze en momenten waarop moeten nog worden bepaald  
Na deze MKBA wordt de politieke besluitvorming in gang gezet: er zal een variantkeuze moeten worden gemaakt en -in het geval van een onderdoorgang- zullen financiële middelen moeten worden gezocht (bezuinigingen elders).  
Wanneer het besluit genomen wordt (variantkeuze) staat nog niet vast, is afhankelijk van doorlooptijd MKBA, zal vermoedelijk medio 2018 zijn.  
➤ Voor nadere toelichting: verwijzen naar stand 5 (besluitvorming).
5. Hoe worden stakeholders na besluitvorming bij het de verdere ontwerp-uitwerking betrokken?  
Dient nog te worden bepaald. Bewoners van de Parallelweg/Motorrijtuigstraat zullen bij keuze voor een onderdoorgang actief bij de uitwerking daarvan worden betrokken.
6. Ik heb nog zorgen of ideeën te verbetering (van bv. ontwerp, ter beperking geluidhinder, etc). Wat kan ik daarmee?  
Het is belangrijk te beseffen dat de ontwerpen zich pas in schetsfase bevinden. Er zal na besluitvorming nadere uitwerking plaatsvinden, waarbij aandacht zal zijn voor de zorgen van bewoners (omtrekt bijvoorbeeld geluid, veiligheid, doorstroming etc).  
Benoem uw zorgen of tips, dan noteren we ze in de stands, zodat ze als aandachtspunt in de vervolgfase kunnen worden meegenomen.

## Draaiboek:

"Stand"	Wat/hoe	Bemensing	Benodigdheden
Welkom	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Persoonlijk welkom (hand, voorstellen)</li> <li>– Invullen presentielijst</li> <li>– Meegeven post-it afhankelijk van herkomst: <ul style="list-style-type: none"> <li>o geel voor Broekers,</li> <li>o blauw voor Regio,</li> <li>o roze voor belangengroepen</li> </ul> </li> </ul> <p>Post-it waarmerken dmv stempel!!</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Uitleggen: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Looproute: van proces, via ontwerpen en filmpjes daarvan, naar uitleg variantenvergelijking en daarna uitleg besluitvorming.</li> <li>o Aan einde (stand 6) voorkeurpeiling. Dan post-it bij voorkeursvariant hangen, <u>met vermelding van de reden</u> van deze voorkeur. Deze info is zinvol om politiek volledig te kunnen informeren, over welke belangen(groepen) leiden tot welke voorkeursvarianten.</li> </ul> </li> </ul>	<div></div> <div></div> <p>Lid dorpsraad</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– 2 tafels</li> <li>– Presentielijst</li> <li>– Post-its</li> <li>– Stempel</li> <li>– Pennen</li> </ul>
Stand 1: Proces	<p>A0 met</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Gehele proces (van start studie BW tot en met besluitvorming varianten boven/ondergronds)</li> </ul> <p><i>Afspraak: ter voorkoming info-overkill geen aparte stand voor programma bereikbaarheid waterland (had tijdens eerdere avonden bovendien weinig bezoekers) &gt; in processtand het grotere kader schetsten (en voor verdere informatie over rest programma verwijzen naar website bereikbaarheid waterland).</i></p>	<div></div> <p>Lid dorpsraad</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– 1 paneel</li> <li>– Notitieblok + pen</li> </ul>
Stand 2: Bovengrondse variant	<p>Verlengde A0 met ingekleurde technische tekening.</p> <p>TV-scherm: filmpje animatie afspelen (dus geen stills nodig)</p>	<div></div> + <div></div> <p>(beiden Antea)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– 2 panelen</li> <li>– Laptop <div></div> met animatie</li> <li>– Tv-scherm (incl. kabels)</li> <li>– tafel</li> <li>– Notitieblok + pen</li> </ul>



Stand 4: Vergelijkingsmatrix varianten	<p>7x A0 met uitkomsten matrix:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bereikbaarheid</li> <li>- Verkeersveiligheid</li> <li>- Milieu (1x beoordeling op A0 en 1x verschilkaarten (elk op A3)</li> <li>- Ruimtelijke kwaliteit</li> <li>- Bouwhinder</li> <li>- Kosten</li> </ul> <p>In stands beschikbaar stellen: uitdraaien van de matrix en indien mogelijk infographics.</p> <p><i>Afspraak: ter voorkoming info-overkill niet extra informatie laten zien (zoals bij atelier) tbv verdieping op verkeersmodel en milieu. Wel de betreffende adviseurs aanwezig om vragen te beantwoorden/uitleg te geven. Ook geen paneel over risico's (wel te vinden in matrix).</i></p>	<p>[redacted] [redacted] Lid Dorpsraad [redacted] [redacted] [redacted]</p> <p>[redacted] loopt vrij rond, maar kan zonodig worden 'aangeschoten' voor vragen over verkeersberekeningen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 7 panelen</li> <li>- Prints matrix</li> <li>- 2 notitieblokken + pennen</li> </ul>
Stand 5: Besluitvormingsproces	<p>A0 met</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- besluitvormingsproces (hoe komen tot advies SG, via stuurgroep etc)</li> <li>- Helder maken dat planning nog niet vaststaat ivm tussenstap MKBA</li> </ul>	<p>[redacted]</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 1 paneel</li> <li>- notitieblok + pen</li> </ul>
Stand 6: Voorkeurenpeiling	<p>A0 met 5 vakken voor peiling variantenvoorkeur</p>	<p>[redacted] of [redacted] Lid dorpsraad</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 1 paneel</li> <li>- 2 tafels</li> <li>- Pennen</li> <li>- Plakband</li> </ul>



**Acties:**

Wie	Wat	Status
■■■■■ / ■■■■■	Werving, o.a. huis-aan-huisbrief	Loopt
	Stukken week op Pleio zetten	Loopt
■■■■■	Regelen/formaliseren aanwezigheid ■■■■■ - ■■■■■ - ■■■■■ (Antea)	Gereed
	Briefen ■■■■■ tav besluitvormingsproces transparantie daarbij	
APPM	Concept-draaiboek en materialen voorbereiden	Gereed
	Check-aanwezigen in stands	Gereed
	Afstemmen laatste dingen nav bezoek Kerk met ■■■■■	Loopt
	Definitief maken draaiboek	Gereed
	Definitief maken panelen	Gereed
	Verzenden matrix aan ■■■■■ ter reproductie	
	Verzenden draaiboek aan ■■■■■ ter reproductie	Gereed
	Verzenden panelen aan Tauw tbv reproductie	Gereed
Tauw	Geïntegreerde animaties afronden & in concept voorleggen	Loopt
	Laptop met geïntegreerde animaties meenemen (automatisch draaiend)	
	Luchtfoto-bovenaanzichttekeningen op A0 (1 tekening per variant) afdrukken op A0 + maatgevend dwarsprofiel op A3	
	Overige tekeningen afdrukken op A1 (om ze desgewenst te kunnen laten zien als ze helpen om vragen te beantwoorden)	
	Verschil-geluidkaarten en verschil-luchtkaat afdrukken op A3 (niet op A0)	
	Informatiepanelen afdrukken op A0	
	Koppen afdrukken op A0 en uitsnijden	
	Plaatje verkeerscijfers bovengronds + uitdraai KES afdrukken en meenemen	
■■■■■	4 panelen afdrukken op A0 (let op: op papier ipv foam)	
	BKP-rapporten meenemen om door te bladeren (ca. 3 stuks)	
Antea	Verlengde A0 bovengrondse variant meenemen	
	Geluidverschilkaart afdrukken op A3 (ipv A0)	
■■■■■	Bezoeken kerk en afspraken maken: — Ruimte: ○ Hoe looproute maken. Zie grote aantal panelen dat opgesteld moet worden. Sowieso stoeien uit kerk laten halen om ruimte vrij te maken!!!! ○ Waar entree/welkom. ○ Waar garderobe	Gereed

<ul style="list-style-type: none"> <li>— Afspraken maken over: <ul style="list-style-type: none"> <li>⊖ Catering (koffie, thee, fris, geen alcohol)</li> <li>⊖ Vooraf stoelen uit de kerk halen</li> <li>⊖ (sta) tafels bij stands</li> <li>⊖ Aflevering panelen (tijdstip, iemand aanwezig)</li> <li>⊖ Kerk op tijd open</li> <li>⊖ Verwarming aan</li> <li>⊖ Iets te doen tbv akoestiek?</li> </ul> </li> </ul>	
Eten regelen	
Long-sleeve-shirts met opdruk 'organisatie' laten maken (voor alle 22 mensen die een rol hebben, navragen benodigde maat)	
Panelen + bevestigingsmateriaal reserveren (bezorgen voor 16.15 uur en ophalen volgende dag): 21 stuks op A0-formaat.	
Laptop met daarop animatie bovengronds meenemen (automatisch draaiend)	
2 TV-schermen regelen voor animaties (incl. kabels naar laptop)	
6 tafels regelen	
Presentielijst maken	
Draaiboeken afdrukken tbv briefing, 22 stuks (definitieve versie: volgt)	
Matrix afdrukken (200 stuks > laatste versie via <span style="background-color: #cccccc; padding: 0 10px;"> </span> )	
Naambadges voor aanwezigen (zie namen in draaiboek)	
Overige benodigdheden meenemen: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Post-its geel, blauw, roze</li> <li>– Stempel voor 'waarmerken' post-its</li> <li>– Afdrukken matrix (200 stuks)</li> <li>– Pennen</li> <li>– Notitieblokken voor in de stands</li> <li>– Plakband voor post-its die niet plakken</li> <li>– Bevestigingsmateriaal (punaises) voor A0 op panelen</li> <li>– Verlengsnoeren</li> </ul>	



Natuurlijk hebben we gekeken naar een datum met een maximale opkomst, maar helaas hebben we niet iedereen blij kunnen maken. We gaan er vanuit dat we dit goed kunnen ondervangen met een goede afstemming voor- en achteraf.

Groet,

**Van:**

**Verzonden:** donderdag 2 november 2017 11:56

**Aan:** ' ' <@ziggo.nl> <@ziggo.nl>; ' ' <@vervoerregio.nl>; ' ' <@noord-holland.nl> <@noord-holland.nl>; ' ' <@vinu.nl>; ' ' <@waterland.nl>; ' ' <@waterland.nl>; ' ' <@APPM.nl>; ' ' <@Noord-Holland.nl>; ' ' <@noord-holland.nl>

**Onderwerp:** Datumprikker groepsgesprek evaluatie N247

Beste allemaal,

Met enkele minuten krijgen jullie een datumprikker verstuurd vanuit mijn account. Dit is een datumprikker in het kader van de procesevaluatie van de N247. Dit doen wij ( en ik; VINU) in opdracht van de provincie Noord-Holland.

Het doel is te leren voor het vervolgproces en mogelijk ook voor andere provinciale projecten. We gaan na de interviews met betrokkenen graag met jullie in gesprek over de rode lijnen hieruit.

Fijn als jullie de datumprikker op korte termijn kunnen invullen en hier agendatechnisch rekening mee houden, dan zorgen wij er zsm voor dat er een datum staat.

Mochten jullie nog vragen hebben, dan weet je me te vinden.

Groet,

**VINU.**

Herengracht 20

2312 LD Leiden

M: 06-

T: 071-

E: @vinu.nl

I: [www.vinu.nl](http://www.vinu.nl)

VINU zoekt talent! Heb je interesse om bij ons te werken? Kijk op [www.werkenbijvinu.nl](http://www.werkenbijvinu.nl).

**Van:** [redacted]@tauw.com>  
**Verzonden:** maandag 20 november 2017 21:15  
**Aan:** [redacted]; [redacted];  
 [redacted]; [redacted]@gmail.com';  
 [redacted]@.nl'; [redacted];  
 [redacted]@gmail.com'; [redacted];  
**CC:** Broek in Waterland N247; [redacted];  
**Onderwerp:** filmpjes inloopavond

Beste allemaal,

Via onderstaande linkjes zijn de drie filmpjes van de onderdoorgangen te bekijken. Deze filmpjes draaien morgen op de inloopavond.  
 Het wachtwoord voor de video's is 'broekinwaterland'. Wel het verzoek deze filmpjes nog niet extern te versturen voor de bewonersavond.

Variant 50, smal  
<https://vimeo.com/243696332>

Variant 80, 2x1  
<https://vimeo.com/243698164>

Variant 80, 2x2  
<https://vimeo.com/243697242>

Bij de oplevering van de stukken zullen ook de filmpjes zijn opgenomen als mp4 bestand zodat deze offline te bekijken zijn.

Met vriendelijke groet,

ing. [redacted]  
 constructeur

**Tauw bv**  
 Australiëlaan 5  
 Postbus 3015  
 3502 GA Utrecht

M +31 [redacted]  
 T +31 30 [redacted]

**Van:** [redacted] [mailto:[redacted]@APPM.nl]  
**Verzonden:** maandag 20 november 2017 14:08  
**Aan:** Broek in Waterland N247 <[redacted]@tauw.com>; [redacted]@gmail.com' <[redacted]@gmail.com>;  
 [redacted]' <[redacted]@noord-holland.nl>; [redacted]' <[redacted]@noord-holland.nl>;  
 [redacted] <[redacted]@tauw.com>; [redacted]' <[redacted]@gmail.com>; [redacted]  
 <[redacted]@APPM.nl>; [redacted] ([redacted]@noord-holland.nl) <[redacted]@noord-holland.nl>;  
 [redacted]@tauw.com>; [redacted]@.nl' <[redacted]@.nl>; [redacted]  
 [redacted]' <[redacted]@gmail.com>; [redacted]' <[redacted]@gmail.com>; [redacted]@gmail.com'  
 <[redacted]@gmail.com>; [redacted]' <[redacted]@noord-holland.nl>;  
 <[redacted]@tauw.com>; [redacted] <[redacted]@appm.nl>; [redacted])  
 <[redacted]@Noord-Holland.nl>; [redacted] <[redacted]@ziggo.nl>; [redacted] <[redacted]@tauw.com>;  
 [redacted]@bosch-slabbers.nl>; [redacted]@AnteaGroup.com' [redacted]@AnteaGroup.com>; [redacted]  
 [redacted]' <[redacted]@noord-holland.nl>; [redacted] <[redacted]@Noord-Holland.nl>;  
 [redacted]@noord-holland.nl; [redacted] <[redacted]@Anteagroup.com>; [redacted]  
 [redacted]@Anteagroup.com>; [redacted]' <[redacted]@noord-holland.nl>; [redacted]

( [redacted] [redacted]@noord-holland.nl>

**Onderwerp:** morgenavond inloop

Dag allen,

Wat laatste dingen tav de inloopavond van morgen:

- Er is (nav een vraag tijdens het atelier) door Tauw nog een extra rekenslag gemaakt voor luchtkwaliteit, ook voor de bovengrondse variant. De uitkomsten zijn verwerkt in de panelen en de matrix. Volledigheidshalve stuur ik jullie die hierbij toe. In de matrix is een stukje over verkeersveiligheid ook iets aangepast nav een (terechte) vraag hierover tijdens het atelier.
- Tav de animaties: Tauw is nog de laatste hand aan het leggen aan de filmpjes, maar heeft plechtig beloofd dat ze op tijd gereed zullen zijn. Hun streven is ze vandaag te delen.

En praktisch: de longsleeves voor de organisatie worden vervangen door witte hesjes. Wellicht goed om te weten voor degenen die daarmee rekening willen qua outfit.

Groet en tot morgen,

[redacted]  
APPM **Nederland mooier maken**

+31 6 [redacted] | [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)

**Van:** [redacted] <[redacted]@ziggo.nl>  
**Verzonden:** dinsdag 21 november 2017 11:17  
**Aan:** [redacted]; [redacted]@gmail.com;  
 [redacted]@[redacted].nl; [redacted]@gmail.com  
**Onderwerp:** FW: morgenavond inloop  
**Bijlagen:** N247-200-V3-Vergelijkingsmatrix.pdf; N247-205-V2-Informatiepanelen inloop 3.docx

Dag [redacted]  
 Is het nog een idee om, in aanvulling op je reactie aan de Parallelweg groep, de nieuwe matrix te mailen? Daar staan gunstiger schattingen in dan in de vorige versie.

Groet  
 [redacted]

---

**Van:** [redacted] [mailto:[redacted]@APPM.nl]  
**Verzonden:** maandag 20 november 2017 14:08  
**Aan:** 'Broek in Waterland N247'; [redacted]@gmail.com'; [redacted]'; [redacted]');  
 [redacted]; [redacted]; [redacted] ( [redacted]@noord-holland.nl);  
 [redacted]@tauw.com'; [redacted]@[redacted].nl'; [redacted];  
 [redacted]@gmail.com'; [redacted]');  
 [redacted]'); [redacted]@AnteaGroup.com';  
 [redacted]'); [redacted]@noord-holland.nl'; [redacted];  
 [redacted]'); [redacted])  
**Onderwerp:** morgenavond inloop

Dag allen,

Wat laatste dingen tav de inloopavond van morgen:

- Er is (nav een vraag tijdens het atelier) door Tauw nog een extra rekenslag gemaakt voor luchtkwaliteit, ook voor de bovengrondse variant. De uitkomsten zijn verwerkt in de panelen en de matrix. Volledigheidshalve stuur ik jullie die hierbij toe. In de matrix is een stukje over verkeersveiligheid ook iets aangepast nav een (terechte) vraag hierover tijdens het atelier.
- Tav de animaties: Tauw is nog de laatste hand aan het leggen aan de filmpjes, maar heeft plechtig beloofd dat ze op tijd gereed zullen zijn. Hun streven is ze vandaag te delen.

En praktisch: de longsleeves voor de organisatie worden vervangen door witte hesjes. Wellicht goed om te weten voor degenen die daarmee rekening willen qua outfit.

Groet en tot morgen,

[redacted]  
 APPM **Nederland mooier maken**  
 +31 6 [redacted] | [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)

<b>Onderwerp:</b>	inloopbijeenkomst Onderdoorgang Broek
<b>Locatie:</b>	Kerk Broek
<b>Begin:</b>	di 21-11-2017 17:45
<b>Einde:</b>	di 21-11-2017 22:00
<b>Terugkeerpatroon:</b>	(geen)
<b>Vergaderingsstatus:</b>	Geaccepteerd
<b>Organisator:</b>	

Update tijden:

17.45 eten (voorafgaand met een aantal mensen klaarzetten)  
18.15 brieven  
19.00 start  
21.30 einde inloop & opruimen  
22.00 naar huis



**Van:** [redacted] <[redacted]@vinu.nl>  
**Verzonden:** donderdag 23 november 2017 16:13  
**Aan:** [redacted]; [redacted];  
 [redacted]; [redacted]  
 [redacted]@gmail.com; [redacted];  
 [redacted]); [redacted]@gmail.com; [redacted]@  
 [redacted].nl;  
 [redacted]@ziqqo.nl; [redacted]@vervoerregio.nl

**CC:** [redacted]

**Onderwerp:** Procesevaluatie N247 - briefing groepsgesprek

**Bijlagen:** 20171103 n247 memo bevindingen en lessen concept 1.docx

Beste allemaal,

Volgende week dinsdag zien we elkaar in Broek in Waterland (9.00-11.00; De Draai 33) in het kader van de procesevaluatie N247. Het doel van de procesevaluatie die wij vanuit VINU doen voor de provincie Noord-Holland is om te leren voor het vervolgproces en mogelijk ook voor andere provinciale projecten. Hiervoor hebben we inmiddels met jullie en met betrokken politici gesproken. En de resultaten hiervan willen we graag met jullie bespreken.

Die resultaten vinden jullie in de notitie/memo in de bijlage. Let wel: dit is absoluut nog een concept. Mede op basis van het groepsgesprek willen we deze verder aanscherpen en uitwerken. We willen de notitie met jullie 'van achteren naar voren' bespreken. Dat is minder gek dan het wellicht klinkt: we willen namelijk dat de leereffecten en bijbehorende lessen centraal staan in het groepsgesprek. Die vinden jullie in de bijlage vanaf pagina 10 (hoofdstuk 4). Als de tijd het dinsdag toelaat staan we ook stil bij de bevindingen. Mocht dat niet lukken, geen zorgen: er is sowieso ruimte voor een schriftelijke ronde om op het gehele stuk te reageren.

*Voor de genodigden die er niet bij kunnen zijn: Kunnen jullie je punten meegeven aan anderen die vanuit je organisatie aansluiten en/of deze vooraf delen met [ ] en mij?*

Dat is het wat mij betreft voor dit moment. Mochten jullie nog vragen hebben, laat het [REDACTED] en mij vooral weten!

Groet en tot dinsdag,

## VINU.

Herengracht 20  
2312 LD Leiden

M: 06- [REDACTED]

T: 071-

E: [REDACTED]@vinu.nl

I: [www.vinu.nl](http://www.vinu.nl)

VINU zoekt talent! Heb je interesse om bij ons te werken? Kijk op [www.werkenbijvinu.nl](http://www.werkenbijvinu.nl).

## MEMO

**Betreft** Evaluatie N247: de tussenstand  
**Aan** Begeleidingsgroep evaluatie N247  
**Van** [REDACTED]  
**Plaats/Datum** Leiden, 22 november 2017

### 1 Het doel en de kernvragen van de evaluatie

In de planvorming voor de N247 bij Broek in Waterland werkt een aantal partijen in een proces van co-creatie nauw samen aan varianten voor een mogelijke ondergrondse passage voor gemotoriseerd verkeer, ter hoogte van de dorpskern. Het is de eerste keer dat de Provincie Noord-Holland een infrastructuurproject op deze manier doorloopt. De aanpak van het planvormingsproces N247 wordt dan ook gezien als een voorbeeldproject voor de samenwerking tussen overheid en burgers, mede in het kader van democratische vernieuwing.

De Provincie Noord-Holland heeft het doel om tussentijds de leereffecten van dit co-creatieproces op te tekenen, zodat zij dit kan benutten in andere projecten. Daarbij is mogelijk ook een relatie te leggen met de nieuwe omgevingswet en de gedachte van participatie, die hieraan ten grondslag ligt. Vanuit deze doelstelling heeft de Provincie Noord-Holland drie vragen geformuleerd:

- Wat zijn de percepties en ervaringen van de relevante stakeholders met het co-creatieproces N247?
- Wat is de meerwaarde van het co-creatieproces voor dit specifieke project en in deze fase? Kijk daarbij naar inhoudelijke uitkomsten en keuzes, rolinvulling van de deelnemers, meerwaarde in relatie tot de (tijd)investering van partijen en doorlooptijd van het totale project, samenwerking en communicatie.
- Wat zijn de leereffecten vanuit dit project? Hoe kunnen deze leereffecten worden toegepast in andere, complexe projecten met meerdere stakeholders en belangen?

Gemeente Waterland<sup>1</sup> heeft specifiek vanuit dit project een aantal vragen gesteld, die met name gaan over de rolverdeling tussen de stakeholders, de verschuivingen daarin tijdens het proces en de besluitvorming over het eindresultaat, mede in relatie tot de financiering van de te kiezen variant. De Dorpsraad Broek in Waterland<sup>2</sup> heeft ook vragen geformuleerd, onder andere over de samenwerkingsafspraken tussen de Provincie en de Dorpsraad, de rolverdeling tussen de stakeholders en de leereffecten van deze aanpak voor andere projecten. Deze vragen zijn meegenomen in de evaluatie.

<sup>1</sup> In een mail van 12 april 2017 (van [REDACTED] aan [REDACTED])

<sup>2</sup> In een mail van 17 april 2017 (van [REDACTED] aan [REDACTED])

## **De context vanuit het project N247**

Het programma Bereikbaarheid Waterland is een gezamenlijk programma van de Provincie Noord-Holland, de Vervoerregio Amsterdam en de gemeenten Waterland en Edam-Volendam. Dit programma heeft tot doel de bereikbaarheid, doorstroming en verkeersveiligheid op provinciale wegen in de regio te verbeteren. De N247 vormt een knelpunt in dit provinciale wegennet. De doorstroming van zowel auto's als openbaar vervoer wordt beperkt door verschillende kruisingen, die kort op elkaar liggen. De weg doorsnijdt de kern Broek in Waterland en de bewoners ervaren een grote impact van deze weg op de veiligheid en leefbaarheid in het dorp.

De Provincie heeft aanvankelijk een oplossing op maaiveld uitgewerkt voor verbetering van de situatie ter plaatse. De stuurgroep Bereikbaarheid Waterland heeft deze variant vastgesteld. In 2015 ontstond echter een burgerinitiatief vanuit de Dorpsraad om een oplossing uit te laten werken voor een weg in een verdiepte ligging. Middels een crowdfundingactie is geld bij elkaar gebracht om deze variant uit te (laten) werken en dit rapport is onder de aandacht gebracht van de politiek. Provinciale Staten hebben vervolgens aan Gedeputeerde Staten aangegeven dat zij ook de opties voor een verdiepte ligging verder uitgewerkt willen hebben op schetsontwerpniveau, inclusief bijbehorende onderzoeken. Daarna kunnen alle varianten, zowel op maaiveld als de verdiepte ligging, op de relevante aspecten worden beoordeeld en kan een gefundeerde keuze worden gemaakt voor een voorkeursvariant.

De kern van de opgave bestaat niet alleen uit het uitwerken van de extra varianten. De N247 is al jaren een gevoelig onderwerp, waarbij meerdere partijen uiteenlopende standpunten en belangen hebben. De belangrijkste stakeholders hebben ervoor gekozen om bij de uitwerking van de verdiepte varianten op basis van vastgestelde feiten en een vorm van 'ontwerpend onderzoek' gezamenlijk op te trekken. Daarbij worden vanuit de participatieladder verschillende niveaus gehanteerd; voor de Dorpsraad Broek in Waterland en Provincie Noord-Holland betekent dit een samenwerking in co-creatie. In zeven statements hebben deze partijen de samenwerkingsafspraken vastgelegd die zij gedurende deze fase hanteren en die hen helpen om beter samen te werken en betekenis te geven, aan wat de partijen met elkaar willen bereiken.

## **De opzet en aanpak van deze evaluatie**

De opzet van deze notitie is als volgt:

- In paragraaf 2 worden de afspraken over de procesaanpak van de variantenontwikkeling, die vooraf zijn gemaakt, weergegeven.
- Paragraaf 3 heeft de tussenstand halverwege het project, in de vorm van bevindingen.
- In paragraaf 4 zijn de leereffecten van de gekozen aanpak in beeld gebracht.

Bij de paragrafen 3 en 4 is een opdeling in vier typen bevindingen gehanteerd: over de aanpak, de organisatie, de samenwerking en het resultaat. Deze indeling is gekozen omdat zo het beste antwoord is te geven op de gestelde vragen.

De bevindingen en leereffecten zijn gebaseerd op gerichte interviews met de relevante stakeholders zijn afzonderlijk. Gesprekspartners waren:

- Provincie Noord-Holland: [redacted]
- Dorpsraad Broek in Waterland: [redacted], [redacted], [redacted], [redacted]
- Vervoerregio Amsterdam: [redacted]
- Gemeente Waterland: [redacted], [redacted]
- Nood- en hulpdiensten (telefonisch): [redacted]
- APPM: [redacted]

Ook is Vinu aanwezig geweest bij de twee geplande atelierbijeenkomsten en de inloopbijeenkomsten, om ter plekke te aanschouwen hoe deze bijeenkomsten verlopen en om de deelnemers kort te interviewen over hun ervaringen. Zo hebben we gekregen op de effectiviteit van de gekozen aanpak op de informatievoorziening aan en draagvlakontwikkeling bij de bewoners in de regio. Deze activiteiten gezamenlijk geven een goed beeld van de wijze waarop het proces tot dan toe is verlopen en hoe de deelnemers dit beleven en waarderen.

## 2 Vooraf: wat is er afgesproken bij de start van het project

### De aanpak: de kern van de opgave van co-creatie N247

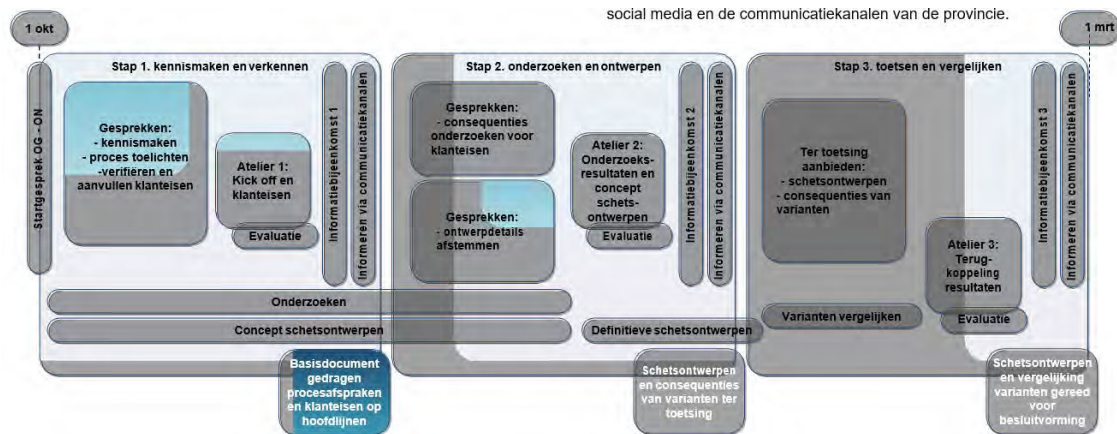
De N247 is een dossier met kansen omdat er veel partijen zijn, die direct belang hebben bij de uiteindelijk te kiezen oplossing. De gekozen aanpak is erop gericht om:

- Alle partijen een plaats in het proces te geven.
- Een zorgvuldig proces te doorlopen, omdat dit het begrip voor elkaars belangen versterkt.
- De politiek actief te betrekken.
- Appels met appels te vergelijken, waarbij alle varianten op eenzelfde detailniveau worden uitgewerkt zodanig dat er een afweging kan plaatsvinden.

In het Plan van Aanpak (deel 1: ontwerpproces onderdoorgang N247) is aangegeven dat er varianten voor de onderdoorgang worden uitgewerkt tot op het niveau van schetsontwerp. Daarbij is de procesaanpak schematisch weergegeven.

---

<sup>3</sup> In de interviewronde is APPM apart benaderd, als begeleider van het co-creatieproces, omdat zij ons meer kunnen vertellen over de interacties tussen de stakeholders tijdens de bijeenkomsten en wijze waarop de samenwerking in praktijk verloopt.

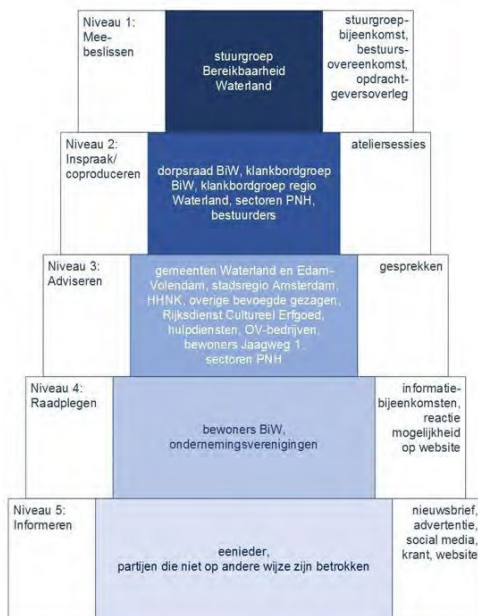


De processtappen zijn duidelijk beschreven, met daarbij de aanpak, en worden achtereenvolgens doorlopen. APPM begeleidt het proces en positioneert zich als opdrachtnemer zo neutraal mogelijk, tussen de opdrachtgever en de stakeholders. Daarbij is er voor gekozen om voor de verschillende bijeenkomsten een onafhankelijk voorzitter in te schakelen. De succesfactoren voor een goed proces zijn als volgt benoemd:

- De betrokken omgevingspartijen voelen zich gehoord en zijn positief over het proces en het resultaat.
- Het is voor partijen duidelijk welke eisen en wensen zijn verwerkt in het ontwerp en welke zijn afgefallen en waarom.
- Het ontwerp dat wordt opgeleverd voldoet aan alle verplichte technische eisen van de bevoegde gezagen en wettelijke voorschriften.
- Voldoende en tijdige beschikbaarheid van belanghebbenden is nodig om het proces in de voorgestelde planning te halen. Hierover worden bij de start van het proces heldere afspraken gemaakt met de betrokken partijen.
- De uitgewerkte varianten moeten 1-op-1 vergelijkbaar zijn met de bestaande maaiveldvariant om tot een goede vergelijking te kunnen komen.
- Er moet een duidelijk onderscheid zijn in de rollen van de provincie als opdrachtgever voor het projectteam en stakeholder in het proces. In de ateliers heeft de provincie de rol van stakeholder naast de andere stakeholders.

Specifiek voor de samenwerking tussen de stakeholders zijn de volgende randvoorwaarden benoemd:

- het proces is open en transparant;
- partijen werken vanuit gelijkwaardigheid, openheid, helderheid en volwassenheid;
- partijen hebben een proactieve houding, waarbij partijen zich in elkaars positie kunnen en willen verplaatsen.



Aan de hand van de participatieladder (zie figuur) is bepaald op welk niveau de verschillende stakeholders deelnemen aan het proces en wat hun invloed is. Kenmerken van de procesaanpak met betrekking tot samenwerking zijn:

- Kijken door de bril van de bewoners, omdat zij op een andere manier (kunnen) redeneren dan professionele stakeholders.
- Vaststellen van een strategie per stakeholder.
- Informeren van raads- en statenleden voordat ze aan de ateliers deelnemen.

## Afspraken tussen Provincie Noord- Holland en de Dorpsraad

Provincie Noord-Holland en de Dorpsraad Broek in Waterland hebben de samenwerking tijdens de co-creatiefase rond de (onder)doorgang van de N247 door Broek in Waterland samengevat in zeven statements en vastgelegd in een document. Dit document heeft geen juridische betekenis, maar heeft tot doel om in de co-creatie beter samen te werken en geeft betekenis aan wat partijen met elkaar willen bereiken. Het document gaat achtereenvolgens in op:

- Het gemeenschappelijk doel
- Het verschil in positie en belangen
- De eigen expertise en eigen sterke en zwakke punten
- De wijze waarop met vertrouwelijke informatie wordt omgegaan
- Privacy
- Samenwerking en afstemming in communicatie
- Het belang van vertrouwen als basis

Er zijn vooraf geen (zwart op wit) afspraken gemaakt over:

- Taakverdeling: wie doet wat
- Rolverdeling: invulling co-creatie
- Verwachte inspanning en tijdbesteding

### 3 Halverwege: hoe wordt de samenwerking ervaren?

In de interviews is een beeld van de verwachtingen, de wijze waarop iedereen het co-creatieproces heeft ervaren, de successen en de aandachtspunten. Uit de interviews, de gesprekken en de observaties is een groot aantal bevindingen naar voren gekomen. Alle stakeholders geven aan dat zij de aanpak van dit co-creatieproces helder en duidelijk vinden. De provincie en APPM hebben de processtappen duidelijk uitgewerkt en toegelicht. Wel zijn er vraagtekens bij de wijze waarop de provincie 'de swicht' (van de reguliere aanpak binnen strak omlijnde randvoorwaarden naar een co-creatieproces binnen ruime kaders) heeft gemaakt. In deze paragraaf zijn de bevindingen weergegeven, die specifiek zijn genoemd. Deze bevindingen hebben we gerubriceerd, waarbij we onderscheid maken in bevindingen over de aanpak, de organisatie, de samenwerking en de resultaten.:

#### *Bevindingen over de aanpak*

- De nieuwe aanpak staat haaks op eerder genomen beslissingen. De motivatie voor deze ommezwaai is niet voor iedereen duidelijk. Uiteraard is bekend dat Provinciale Staten aan Gedeputeerde Staten hebben verzocht om extra varianten te onderzoeken maar de haar overwegingen om dit (snel) toe te zeggen, met daarbij een nieuwe procesaanpak en ruime kaders, zijn niet gedeeld. Provincie Noord-Holland heeft eigenstandig besloten om het lopende project, dat onderdeel is van het grotere programma Bereikbaarheid Waterland, te stoppen. Een aantal stakeholders is verbaasd over deze gang van zaken.
- De aanleiding voor de nieuwe aanpak ligt deels in de studie, die de Dorpsraad zelfstandig heeft laten uitvoeren naar de mogelijkheden van een verdiepte N247 ter hoogte van de dorpskern van Broek in Waterland. Deze studie betreft een eerste aanzet en is niet volledig; duidelijke kaders en uitgangspunten ontbraken en de resultaten waren niet allesomvattend. In het vervolgproces blijkt de verdiepte ligging gecompliceerder en waarschijnlijk ook duurder. Toch hebben Statenleden op basis van de eerste studie hun mening gevormd en om aanvullend onderzoek gevraagd.
- De opdrachtformulering heeft de Provincie al in co-creatie met de Dorpsraad uitgevoerd. De gemeente Waterland heeft de offertes mede beoordeeld. De Vervoerregio Amsterdam is in dat stadium veel minder betrokken geweest.
- Het participatieproces heeft ertoe geleid dat de aanpak gedurende de rit steeds is bijgesteld. De financiële afspraken en de wijze van contracteren van de adviesbureaus zijn hierbij als knellend ervaren. Het project is zelfs tijdelijk stilgelegd om deze afspraken hernieuwd, naar ieders tevredenheid, te maken. Dit heeft veel tijd en energie gekost.
- Er is geschoven met de aangekondigde data en locaties van publieksbijeenkomsten. Dit leidde tot onduidelijkheid, irritatie en agendaproblemen (met name bij politici).
- Het proces duurt erg lang. De onduidelijkheid over de uiteindelijke oplossing dus ook. Dit leidt tot problemen, bijvoorbeeld bij mensen die een huis willen (ver)kopen.
- Bij de opdracht voor het uitwerken van varianten voor een verdiepte ligging zijn geen financiële randvoorwaarden meegegeven. Ook is niet duidelijk op welke wijze de realisatie van een verdiepte variant moet worden gefinancierd. Bestuurlijk is ingestemd met het uitvoeren van extra onderzoek naar de verdiepte ligging zonder dat expliciet de mogelijke financiële gevolgen van deze variant zijn verkend.



- De 0-variant is nu 'geparkeerd' en loopt niet mee in het proces van variantenuitwerking. Omdat de 0-variant niet door eenzelfde proces tot stand is gekomen en omdat bij deze variant niet in dezelfde mate rekening is gehouden met de wensen van omwonenden komt deze bij de bewoners als slechtste uit de bus. Daardoor ontstaat ook de indruk dat de provincie deze 0-variant inmiddels minder gewenst vindt omdat de overleggen alleen nog over de door bewoners gedragen variant gaan. Het is voor ambtenaren lastig is om de 0-variant gedurende het hele proces als volwaardige variant in het vizier te houden. Neiging ontstaat om mee te gaan in het enthousiasme omdat ze alleen bezig zijn met de nieuwe varianten. Daardoor moeten zij zich steeds afvragen wat het doel is van de studie.
- De opkomst bij het tweede atelier was beduidend lager dan bij het eerste atelier. Dit leek te maken te hebben met de opzet van het eerste atelier of het feit dat er een kleine, fanatieke groep is overgebleven en dat de 'silent majority' zich niet meer roert. De opkomst bij het derde atelier was daarentegen weer hoger dan verwacht.
- De informatiebijeenkomsten worden over het algemeen goed bezocht. Met deze bijeenkomsten voldoet de provincie aan de maatschappelijke behoefte om informatie te delen. Stakeholders zijn positief over de openheid waarmee informatie, voorafgaand aan de besluitvorming, wordt gepresenteerd en het detailniveau ervan. De opzet (informatiemarkt) sluit aan bij de wensen van de bezoekers; zij kunnen gericht informatie halen en hun vragen stellen. Bovendien voorkom je hiermee dat er plenair sterk polariserende discussies ontstaan tussen stakeholders onderling en met bestuurders.
- De varianten zijn waarde vrij beschreven op de relevante criteria. Er is bewust geen beoordeling gegeven van de varianten en criteria zijn zeker niet ten opzichte van elkaar gewogen.
- Provincie Noord-Holland heeft een toevoeging gedaan op de aanpak: het uitwerken van een MKBA. Doel hiervan is om inzichtelijk te maken welke baten / voordelen de verschillende varianten hebben, in relatie tot de benodigde investeringen, zodat deze informatie bekend is bij de besluitvorming. Deze MKBA wordt ook weer vanuit dezelfde principes van co-creatie opgesteld. De doorlooptijd bedraagt naar verwachting drie maanden extra.

## *Bevindingen over de organisatie*

- De nieuwe aanpak leidde tot een andere 'positie' van de stakeholders in de participatieladder. Het gevoel is dat de Dorpsraad is 'gestegen' tot het niveau van inspraak/coproduceren en dat met name de gemeente Waterland en Vervoerregio Amsterdam zijn 'gezakt', tot het niveau van advisereren.
- Met name de gemeente Waterland en Vervoerregio Amsterdam zijn zich nu erg bewust van hun rol en de wijze waarop ze deze invullen. Zij bakenen hun inzet zorgvuldig af. Vanuit de Vervoerregio Amsterdam is zelfs aangegeven dat zij geen rol voor zichzelf zien in dit proces van variantenafweging, omdat zij op het standpunt staan dat de meerwaarde van de verdiepte ligging voor de bereikbaarheid van de regio niet is aangetoond. De gemeenteraad van Waterland heeft altijd gepleit voor een verdiepte ligging en hamert op een verkeerskundig goede oplossing en verbetering van de leefbaarheid in het dorp.
- Partijen lijken hun positie zorgvuldig te kiezen ook vanwege het feit dat er nog afspraken moeten worden gemaakt over de financiering van een variant met een verdiepte ligging.



- De Dorpsraad heeft in een aantal opzichten het karakter van een 'actiegroep'. De vertegenwoordigers zijn niet democratisch gekozen en zij hebben duidelijk één doel; leden zijn erop gericht om iedereen te overtuigen van de noodzaak om dit doel te bereiken. Een aantal stakeholders lijkt het niet altijd eens met de visie van de Dorpsraad en vraagt zich af of er ruimte is voor een tegengeluid.
- De rol van de stuurgroep Bereikbaarheid Waterland, en daarmee de meerwaarde, is onduidelijk. Zij sturen niet maar adviseren. Bovendien is de samenstelling onevenwichtig: de stuurgroep Bereikbaarheid Waterland bestaat uit vier VVD'ers en één Groen-Linkser.
- De spelregels van het besluitvormingsproces zijn niet helder; de Dorpsraad heeft hier formeel geen zeggenschap in. Bij echte co-creatie is het juist zo dat een uitgewerkte plan, mits dit voldoet aan de vooraf gestelde randvoorwaarden, automatisch op bestuurlijke instemming kan rekenen. In deze casus zijn hier vooraf geen afspraken over gemaakt. De aanpak heeft nu alleen betrekking op de planvorming en niet op de besluitvorming. Met name bij de Dorpsraad leidt dit tot onrust; zij steken nu ook veel tijd en energie in het beïnvloeden van de gemeenteraad en Provinciale Staten.

## *Bevindingen over de samenwerking*

- Samenwerken doe je op basis van gelijkwaardigheid, openheid en vertrouwen. De provincie en de Dorpsraad zijn erin geslaagd om de samenwerking op deze wijze vorm te geven. Er is wederzijds heel veel waardering voor de inzet.
- Het benoemen van de samenwerking als een proces van 'co-creatie' is heel belangrijk geweest. Hierdoor veranderde de rol en positie van de Dorpsraad van actiegroep naar partner, waarmee de provincie wilde samenwerken. Dit is belangrijks voor de legitimatie van de Dorpsraad.
- Het kennisniveau van de Dorpsraad verschilde aanvankelijk enorm van het kennisniveau van de overige stakeholders. Om op gelijkwaardige manier te kunnen optrekken is het noodzakelijk dat het kennisniveau van alle stakeholders een min of meer gelijkwaardig is; het heeft een forse inspanning gevraagd van de Dorpsraad om zichzelf bij te spijkeren in de inhoud en proces. Dit heeft geresulteerd in een gelijkwaardig kennisniveau, waardoor de discussies diepgaand en op de inhoud worden gevoerd. Dit versterkt het partnerschap.
- De hoeveelheid schriftelijke en mondelinge informatie, die wordt uitgewisseld tussen de stakeholders, is enorm. De extra benodigde doorlooptijd, als gevolg van voorbereidingstijd en agenda-problemen bij het maken van afspraken, ook.
- Partijen zijn bij co-creatie samen verantwoordelijk voor het nemen van beslissingen, bijvoorbeeld de keuze van een adviseur. Dit vraagt om commitment en duidelijkheid vooraf. Voordeel is dat er achteraf geen 'gedoe' komt over genomen besluiten.
- Provincie Noord-Holland heeft moeten leren om 'los te laten' en niet, ook vanuit een voorsprong in kennis en ervaring, haar eigen mening te willen doordrukken.
- De tijd en energie, die nodig is om het proces van co-creatie te doorlopen, is voor de direct betrokkenen heel hoog. Zowel de Provincie als de leden van de Dorpsraad geven aan in praktijk meer dan het dubbele aan inzet te plegen dan aanvankelijk gedacht en begroot.
- Het succes van de samenwerking is ook deels terug te voeren op de 'personen', die aan tafel zitten. Alleen met de juiste grondhouding en met respect voor elkaars standpunten en positie is een intensieve en succesvolle samenwerking mogelijk. Het gezamenlijk opstellen van de spelregels heeft geholpen in de zoektocht naar het invullen van de samenwerking en het verinnerlijken van de randvoorwaarden hierbij; in

- praktijk is het niet nodig om de spelregels nog aan te halen. Partijen hebben geen 'verborgen agenda's' en durven aan te geven als zij dilemma's zien.
- Ambtenaren en bewoners durven elkaar aan te spreken over zaken die voor hen zelf vanzelfsprekend zijn (geen wijntje tijdens voorbereiding en inloopavond, samen eten voorafgaand aan avonden, samen opbouwen en afbreken). Dit heeft heel erg veel respect voor elkaar opgeleverd.
  - In praktijk blijft er af en toe sprake van achterdocht: de indruk is dat de onduidelijkheid over de besluitvorming, met name de bestuurlijke afwegingen die daarbij worden gemaakt ten aanzien van het beschikbaar stellen van financiële middelen, hier mede debet aan is. Dit is wel bespreekbaar tussen de Provincie en de Dorpsraad.
  - In de samenwerking tussen de Provincie en de gemeente Waterland neemt de gemeente bewust afstand; zij faciliteert het proces zonder zelf een (duidelijk) inhoudelijk standpunt in te nemen. De Provincie wordt soms als 'dwingend en dominant' ervaren, waarbij belangen onvoldoende integraal worden afgewogen. De gemeente kijkt ook naar een breder belang van de regio en zit daardoor soms in een spagaat.
  - Vervoerregio Amsterdam beschouwt het allemaal op afstand. De vertraging die dit proces oplevert voor het programma Bereikbaarheid Waterland ervaart de Vervoerregio als negatief.
  - De rest van de regio (gemeenten, ondernemers, inwoners) voelt zich minder betrokken bij de planuitwerking, terwijl de varianten wel consequenties hebben voor deze partijen.

#### *Bevindingen over het resultaat*

- De resultaten zijn het product van 'joint fact finding'; dit leidt er toe dat er grote overeenstemming is over de feiten en dat deze niet in twijfel kunnen worden getrokken. Dit vormt een stevige basis voor een inhoudelijk debat en besluitvorming.
- De verwachtingen ten aanzien van de realiseerbaarheid van een verdiepte variant zijn door de gekozen aanpak, waarbij vooral aandacht wordt besteed aan de varianten voor de verdiepte ligging, heel erg hoog. Als deze verwachtingen in praktijk niet kunnen worden nagekomen dan is de vraag of het draagvlak voor de maaiveldvariant, ondanks de intensieve participatievorm, is toegenomen.
- Lokaal wordt vooral gekeken naar de landschappelijke inpassing en de ruimtelijke kwaliteit; de Provincie heeft in de planuitwerking hieraan extra aandacht besteed. Goede 'verbeelding' is essentieel bij de communicatie over de varianten, ook richting de politiek.
- Een van de vier verdiepte varianten kan, volgens de tunnelwetgeving en het advies van de brandweer, niet zonder meer worden gerealiseerd. De gemeente is verantwoordelijk voor de veiligheid, ook in relatie tot vergunningverlening, en geeft aan geen concessies te zullen doen op dit punt. Zij vinden het opmerkelijk dat deze twee varianten nog wel op tafel liggen.
- De gemeente geeft aan moeite te hebben met de manier waarop lokale effecten (soms) worden gebagatelliseerd en afgedaan. De verdiepte varianten hebben ook negatieve gevolgen; deze worden voor de direct betrokken bewoners soms pas tijdens de openbare sessies duidelijk.
- Het co-creatieproces, waarbij vanuit lokale belangen een sterke voorkeur bestaat voor een oplossing (in dit geval een verdiepte variant), leidt tot hoge verwachtingen. Uiteindelijk zal Provinciale Staten een besluit nemen op basis van een bredere afweging van relevante aspecten, waarbij de uitkomst van het participatieproces één van de factoren is. Aanbeveling is om dit tijdens het proces steeds goed voor ogen te blijven houden en het verwachtingspatroon te managen.

- Bij de Provincie is nauwelijks 'angst' voor precedentwerking omdat het initiatief echt vanuit de bewoners zelf is gekomen en omdat het om veel vasthoudendheid vraagt voordat een dergelijk initiatief op de politieke agenda belandt.

#### 4 De leereffecten: is de aanpak van co-creatie overal toepasbaar?

De lessen uit de aanpak van de N247 bij Broek in Waterland zijn als volgt geformuleerd:

##### *Lessen over de aanpak*

- Co-creatie heeft als motto 'ga eerder naar buiten'. Traditioneel worden varianten vanachter het bureau ontwikkeld zonder brede inbreng van de stakeholders en lokale partijen. Draagvlakontwikkeling betekent dan 'overtuigen van eigen gelijk', waarbij nauwelijks meer ruimte is voor nieuwe inbreng en andere standpunten. De beslissing wordt uiteindelijk neergelegd bij 'de politiek'. Juist de input vanuit het gebied helpt om varianten aan te scherpen. Bij co-creatie bereiden de stakeholders gezamenlijk een beslissing voor, inclusief de afweging tussen de verschillende belangen en standpunten. De politiek moet dan vooral toezien of het proces zorgvuldig is verlopen en of alle belangen evenredig zijn afgewogen. Als dat zo is dan is de inhoudelijke afweging snel gemaakt.
- Bij Co-creatie is het noodzakelijk om vooraf overeenstemming te hebben over de kaders, randvoorwaarden en uitgangspunten voor planontwikkeling. Binnen die kaders moet ruimte zijn voor ontwerpend onderzoek en variantenuitwerking.
- Onderzoeken door 'derden', die vervolgens worden gebruikt om Provinciale Staten te overtuigen van een standpunt, leiden ertoe dat besluiten (soms) op verkeerde gronden worden genomen. De Provincie doet er beter aan om zelf de onderzoeken mede te begeleiden en ook (deels) te financieren; alleen dan kan worden gestuurd op kwaliteit en volledigheid. Daarbij is het zaak om het lokale initiatief wel te stimuleren en niet 'te betuttelen'.
- Het bestuurlijk aanvaarden van een opdracht van, in dit geval, Provinciale Staten zonder daar meteen de vraag over de financiering van de uitkomst aan te koppelen leidt tot onduidelijkheid en dit werkt lang door. Het uitstellen van de discussie over financiering en bijdragen van andere overheden leidt tot onduidelijkheid en stellingname. Bij de bewoners leidt de onduidelijkheid tot irritatie en afname enthousiasme, ook omdat de tijdsbesteding zo groot is.
- Wijzigingen in de aanpak, zoals het toevoegen van een MKBA, moeten in goed overleg en zorgvuldig worden doorgevoerd.
- De aanpak van co-creatie heeft grote consequenties voor met name de doorlooptijd van een project. Dit kan weer consequenties hebben voor een breder programma, zoals in dit geval Bereikbaarheid Waterland. Als de Provincie voor deze aanpak kiest dan moet zij de overwegingen bij deze keuze goed toelichten. Het heeft de voorkeur om dit vooraf met de andere stakeholders te bespreken, bijvoorbeeld in een Stuurgroep. Daarnaast is het van belang om de balans tussen enerzijds zorgvuldigheid en diepgang van de onderzoeken en anderzijds het tempo en de roep om duidelijkheid in het oog te houden.
- Een breed participatieproces vraagt om een adaptieve aanpak. Bij de inhuur van adviesbureaus en procesmanagers is het daarom beter om afspraken te maken over inzet op regiebasis dan op vaste afkoopsommen.

- Probeer te voorkomen dat grotere bijeenkomsten, waarbij ook politici worden uitgenodigd, worden verplaatst in de agenda. Dit leidt tot irritatie bij de betrokkenen.
- Advies is om alle varianten in hetzelfde planvormingsproces uit te werken zodat alle stakeholders deze 'zien ontstaan'. Alle varianten worden dan eenduidig en evenwichtig uitgewerkt. Dit zal mogelijk ook tot meer begrip voor de uitkomsten van het besluitvormingsproces leiden, zeker als de voorkeursvariant van de bewoners niet wordt gekozen. Het participatieproces kan dan niet worden beschouwd als 'voor de buhne'. Discussies over het genomen besluit kunnen dan worden gevoerd op inhoudelijke argumenten en niet vanwege het gevolgde proces.

## *Lessen over de organisatie*

- Maatschappelijke ontwikkelingen, de mondigheid van de burger en de voortdurende roep om 'participatie' leiden ertoe dat de positie van de overheid verandert. Nieuwe ontwikkelingen als de invoering van de Omgevingswet dragen hieraan bij. De vanzelfsprekendheid van de overheid als autoriteit neemt steeds verder af. Inwoners voelen zich steeds minder vertegenwoordigd door de gemeenteraad of door Provinciale Staten. Nieuwe werkwijzen, zoals de co-creatieaanpak N247 bij Broek in Waterland, spelen in op deze maatschappelijke tendens. Bewoners voelen zich gehoord en serieus genomen. 'De overheid' krijgt een gezicht en is minder abstract. Daarnaast groeit het begrip voor de complexiteit van de afwegingen, die de overheid moet maken en de zorgvuldigheid die daarbij in acht wordt genomen.
- Het breed delen van informatie, ook tussentijds en nog voordat er besluitvorming aan de orde is, wordt over het algemeen zeer gewaardeerd. Informatiemarkten worden goed bezocht. De inwoners en stakeholders kunnen dan zelf een oordeel vormen op basis van feiten en informatie vanuit de eerste hand. Ook is dit een mooie gelegenheid voor raads- en Statenleden om met de bevolking in discussie te gaan en te zien wat er leeft.
- De wijze waarop de bestuurlijke afweging binnen het college van Gedeputeerde Staten wordt gemaakt en de overwegingen en argumenten die daarbij doorslaggevend zijn is niet openbaar. Voor de stakeholders is dit een 'black box', die met de nodige argwaan wordt bekeken. Het verdient aanbeveling om deze argumenten wel in het openbaar te delen, zeker als de uitkomst afwijkt van hetgeen wordt verwacht. Of, zoals nu de bedoeling is, een adviesvraag bij Provinciale Staten neer te leggen zodat de discussie over de varianten en de (financiële) haalbaarheid hiervan wel in het openbaar plaats zal vinden.
- Niet ieder project is geschikt voor co-creatie. Op basis van de casus N247 door Broek in Waterland zijn de volgende kenmerken te destilleren: een gezamenlijk onderkent probleem, een sterk lokaal belang (dat niet overeenstemt met de provinciale visie), een grote lokale maatschappelijke betrokkenheid bij een grote groep inwoners, issues op het gebied van leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en veiligheid (issues die over het algemeen niet objectief meetbaar zijn), projecttrekkers binnen de bevolking die leiderschap tonen, partijen verbinden en namens een grote groep mensen kunnen spreken en bereidheid om langdurig met elkaar te investeren in planontwikkeling. Daarbij moet er ook echt sprake zijn van variantenontwikkeling, waarbij het uitgangspunt is dat partijen hier de beste oplossing voor willen vinden; de discussie spitst zich toe op de vraag welke oplossing uiteindelijk de beste is.
- De betrokken ambtenaren van de provincie en de gemeenten moeten zich realiseren dat een intensief participatieproces geen 'negen tot vijf-mentaliteit'

vraagt. Overleg met bewoners vindt over het algemeen plaats in de avonden en ook weekenden.

## *Lessen over de samenwerking*

- Co-creatie vraagt veel van de betrokken stakeholders, zowel van de kant van de betrokken burgers als van de overheid. Zij moeten echt tijd en energie investeren om gelijkwaardige partners te worden. De overheid moet gerichte keuzes maken voor de projecten, die zij in co-creatie willen oppakken, ook na goed overleg met de omgevingspartijen.
- Co-creatie staat of valt met gelijkwaardigheid, openheid en vertrouwen. De mate waarin dit kan worden bereikt hangt sterk samen met de personen, die aan tafel zitten. Als er geen 'klik' is dan is het verstandig om niet 'door te modderen' maar personen te vervangen. Als mensen alleen vanuit een eigen, individueel belang of opvatting aan tafel zitten dan zijn zij niet geschikt om een bredere doelgroep te vertegenwoordigen. Het opstellen van een gezamenlijk statuut kan helpen om de spelregels te verinnerlijken.
- De overheid blijft verantwoordelijk voor het 'algemene belang'. Ook in het proces van co-creatie zal zij altijd de partijen, die niet aan tafel zitten of een minderheidsstandpunt vertegenwoordigen, moeten blijven vertegenwoordigen. Dit betekent dat de overheid co-creatie moet hebben op het totale krachtenveld.
- Naast een 'groepsproces' blijft het één op één contact met stakeholders, die persoonlijk worden geconfronteerd met consequenties van een uitkomst of beslissing, heel belangrijk. De overheid is verantwoordelijk voor de zorgvuldigheid waarmee deze stakeholders worden benaderd.
- Het gezamenlijk selecteren van adviseurs en projectbegeleiders is belangrijk voor het draagvlak en onderling vertrouwen. Deze selectie is een goede start van het co-creatie proces.
- Bij het uitwerken van lokale oplossingen met regionale impact is het van belang om ook de regio goed mee te nemen. Het is minder vanzelfsprekend dat deze partijen vanuit zichzelf aansluiten omdat hun belangen niet direct evident zijn. De provincie moet extra investeren in het betrekken van de regionale partijen.

## *Lessen over het resultaat*

- Joint Fact finding, waarbij partijen het eens zijn over de onderzoeksopgaven, de aanpak en de onderzoeksresultaten, leidt tot gezamenlijk gedragen resultaten. Deze resultaten zijn input voor de verdere afweging van varianten en het bestuurlijke debat daarover.
- Bij het uitvoeren van de onderzoeken is het van belang om alle harde randvoorwaarden, zoals die voortvloeien uit bijvoorbeeld tunnelveiligheid, waterkering etc. goed in beeld te hebben. Deze randvoorwaarden zijn van invloed op het ontwerp en de kosten.
- In geval van de realisatie van een verdiepte ligging zal de tijdelijke situatie lang duren en veel consequenties hebben voor een grotere groep mensen (omrijdbewegingen, verminderde bereikbaarheid, extra congestie lokaal, overlast door bouwwerkzaamheden lokaal). Het is belangrijk om deze consequenties goed in beeld te hebben en mee te nemen bij de afweging van varianten, zeker omdat dit bijvoorbeeld effect zal hebben op de verkoopbaarheid van aanliggende woningen.
- Ook bij een proces van co-creatie geldt: ook als is het proces heel zorgvuldig doorlopen, als de uitkomst van de besluitvorming niet welgevallig is dan zal het


draagvlak voor deze beslissing niet heel groot zijn. Co-creatie is geen methode om bezwaar- en beroepsprocedures te vermijden. De verwachting is dat bezwaren en zienswijzen, door de gedeelde kennis, inhoudelijk beter onderbouwd zullen zijn. Bij juridische procedures vergroot de gevolgde procesaanpak daarentegen weer de kans dat bezwaren bij de rechter worden afgewezen.

- De uitkomsten van het participatietraject is één van de factoren, die meewegen in de besluitvorming maar niet doorslaggevend. Provinciale staten maakt een integrale afweging. De MKBA kan daarbij een waardevol instrument zijn om de varianten te vergelijken. Het is van belang om bij de lokale partijen de verwachtingen te managen over de uitkomst van de besluitvorming.
- Bij de uiteindelijke keuze voor een variant moeten de politici zich ervan bewust zijn dat zij een beslissing nemen 'voor tenminste de komende vijftig jaar'. Als de beschikbare budgetten een robuuste oplossing nu niet toelaten dan is het beter om de uitvoering uit te stellen en 'te sparen'.

CONCEPT

**Van:** [redacted] <[redacted]@appm.nl>  
**Verzonden:** donderdag 23 november 2017 09:47  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: N247 - Startgesprek MKBA

Hoi

Het overleg is in Haarlem. Dat staat volgens mij ook in het agendaverzoek.  heeft 1.10 oost gereserveerd als vergaderzaal.

Met vriendelijk groet,

APPM Nederland mooier maken  
+31 6 1234 5678 | [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)

Op zoek naar de beste contractvorm voor uw projecten? De APPM methodiek helpt u daarbij. [Contractkeuze.nl](https://www.contractkeuze.nl)

**Van:** [redacted] [mailto:[redacted]@noord-holland.nl]  
**Verzonden:** woensdag 22 november 2017 14:20  
**Aan:** [redacted] <[redacted]@appm.nl>  
**Onderwerp:** RE: N247 - Startgesprek MKBA

Is dit overleg in Haarlem of Broek?

-----Oorspronkelijke afspraak-----

**Van:** [redacted] [mailto:[redacted]@appm.nl]

**Verzonden:** dinsdag 7 november 2017 14:30

**Aan:** [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted]  
[redacted]@gmail.com; [redacted]@decisio.nl; [redacted]; [redacted]  
[redacted]@waterland.nl; [redacted]@gmail.com

**Onderwerp:** N247 - Startgesprek MKBA

**Tijd:** donderdag 23 november 2017 12:00-13:30 Europe/Berlin.

**Locatie:** Provinciehuis Noord-Holland, Houtplein 33, Haarlem

Beste,

Hierbij stuur ik jullie het agendaverzoek voor het startgesprek MKBA voor de Onderdoorgang N247 Broek in Waterland. Uit de datumprikker is dit de beste optie gebleken.

De onderzoeks- en ontwerpfase is nagenoeg afgerond en heeft geresulteerd in een vijftal varianten (1 bovengronds en 4 ondergronds).

Ten behoeve van de (bestuurlijke) besluitvorming zal aanvullend een Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA) worden opgesteld.

In deze startbespreking wordt door Decisio uitleg gegeven bij kenmerken van een MKBA en de te volgen werkwijze. Door APPM zal worden stilgestaan bij de wijze waarop participatie bij de totstandkoming van de MKBA kan worden vormgegeven.

Met vriendelijk groet,



APPM Nederland mooier maken

+31 6  | [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)

Op zoek naar de beste contractvorm voor uw projecten? De APPM methodiek helpt u daarbij. [Contractkeuze.nl](http://Contractkeuze.nl)

---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.

Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.



[REDACTED]

---

**Van:** [REDACTED] <[REDACTED]@ziggo.nl>  
**Verzonden:** zondag 26 november 2017 10:53  
**Aan:** [REDACTED]; [REDACTED]@gmail.com; [REDACTED]@[REDACTED].nl;  
[REDACTED]; [REDACTED]@gmail.com  
**CC:** [REDACTED]); [REDACTED])  
**Onderwerp:** datum overleg DR-PNH 4 december

Beste allen

De eerstvolgende keer dat we als DR en PNH voortgang overleg hebben:  
maandag 4 december, start 15.30, bij [REDACTED] aan de Hage Weer.

In ieder geval kunnen [REDACTED] [REDACTED] en ik. Wie kan hier nog meer bij zijn?

met groet

[REDACTED]

[redacted]

---

**Van:** [redacted] <bunic@ziggo.nl>  
**Verzonden:** maandag 27 november 2017 15:04  
**Aan:** [redacted]; [redacted]; [redacted]  
**Onderwerp:** artikel DR krant  
**Bijlagen:** Kopij DR Onderdoorgang Dec 2017.docx

Beste [redacted] en [redacted] en [redacted]

Ik stuur jullie hierbij mijn concept tekst voor artikel over Onderdoorgang in kerstnummer Dorpsraadkrant. Kopij moet maandag 4 december klaar zijn. Bedoeling is om nog het nodige illustratie materiaal toe te voegen.

Zien jullie kans voor die tijd jullie reacties te geven?  
Met dank

Groet

[redacted]

## Komt er een duurzame oplossing van de N247 door Broek?



Sinds november 2016 werkt de Dorpsraad Broek in Waterland samen met de provincie Noord-Holland om het plan van de Dorpsraad voor een onderdoorgang tot schetsontwerp uit te werken. Aan het eind van het jaar maken we een tussentijdse balans op van deze co-creatie. Er liggen nu vier varianten op tafel en in 2018 zal de provincie een keuze maken. Wordt het onderdoor of toch bovenlangs?

Van actie naar co-creatie: democratische vernieuwing

Het programma Bereikbaarheid Waterland is een gezamenlijk programma van de Provincie Noord-Holland, de Vervoerregio Amsterdam en de gemeenten Waterland en Edam-Volendam. Dit programma heeft tot doel de bereikbaarheid, doorstroming en verkeersveiligheid op provinciale wegen in de regio te verbeteren. De N247 is een van de knelpunten. De weg gaat dwars door Broek in Waterland en de bewoners ervaren een grote impact van deze weg op de veiligheid en leefbaarheid in het dorp. De provincie bedacht een oplossing op maaiveld, maar daar waren de inwoners van Broek niet gelukkig mee.

Vanaf 2014 voert de Dorpsraad actie tegen het plan van de provincie voor een verbreding van de N247 door het dorp Broek in Waterland en komt met een onderdoorgang plan. In 2015 werkt de Dorpsraad Broek in Waterland het plan voor een Onderdoorgang door Broek na een succesvolle crowdfundingactie uit en biedt dit in voorjaar 2016 aan provincie aan. Die vervolgens besloot om het voorstel van de Dorpsraad technisch verder uit te werken tot een zogeheten 'schetsontwerp'. De Dorpsraad zit vanaf die tijd samen met de provincie en experts achter de ontwerptafel. Dit heet co-creatie: de bewoners worden niet alleen geïnformeerd, maar denken actief mee. Meestal krijgen burgers een uitgewerkt plan te zien, en hebben dan inspraak. Maar in dit geval doen we al in een veel eerder stadium mee. Dit is een voorbeeld van democratische vernieuwing, die uiteraard voor provincie en Dorpsraad helemaal nieuw is. De afspraken zijn vastgelegd in een samenwerkingsafpraak, uniek in Nederland. De Commissaris van de Koning Johan Remkes vertelde de Dorpsraad tijdens een onderhoud in maart 2017 dat hij dit ook zo ziet en met belangstelling het eindresultaat tegemoet ziet. Al moest hij wel kwijt dat volgens hem aan een belangrijke spelregel niet is voldaan: hoeveel geld is er eigenlijk voor een alternatief beschikbaar? Het zal als het op de besluitvorming in 2018 aankomt, vooral om de centen gaan.

### De vier varianten onderdoor en de variant bovenlangs

De ingenieursbureaus APPM en Tauw zijn vanaf najaar 2016 aan de slag gegaan met het uitwerken van de Onderdoorgang, in vier varianten. Dit proces is na het houden van 3 ateliers en 3 inloopbijeenkomsten binnenkort afgerond. Op 21 november 2017 vond in de kerk in Broek in Waterland de derde en laatste inloopbijeenkomst plaats, bezocht door meer dan 200 belangstellenden uit Broek, de regio en de provincie (foto en link Omroep PIM)

	snellheid	rijstroken	vluchtwegen	waterkering
1	50 km/u	2x1	nee	coupure

2	50 km/u	2x1	ja	kanteldijk
3	80 km/u	2x1	ja	coupure
3	80 km/u	2x2 Schouw-M'dam	ja	kanteldijk

**Tabel: De vier varianten voor onderdoorgang**

De vier varianten leggen we hieronder uit. Voor alle varianten geldt:

- De dijk door de Broekermeer (vanaf het Schouw) kan op 2 manieren worden doorstoken: met een kanteldijk (dijkverplaatsing) of met een coupure (schuif). Dat kan dus bij iedere variant
- De lengte van het gesloten deel van de onderdoorgang (dus waar het dorpsplein komt) is 200 meter bij elke variant
- De snelheid op het Dorpsplein is bij alle varianten 30 km/u
- In de spits stoppen 8 bussen per uur in het dorp, buiten de spits stoppen 4 bussen per uur. De andere bussen rijden door de onderdoorgang.
- Er komen geen stoplichten of rotondes, al het verkeer kan in- en uitvoegen.
- Het verkeer stroomt veel beter door, tussen Edam en het Schouw tot 2030 tijdens de spits een tijdswinst van ongeveer 16-20 minuten per rit.
- De inrichting van het Dorpsplein is niet afhankelijk van de variant die gekozen wordt. Het dorp wordt via het plein samengevoegd, Voetgangers en fietsers krijgen ruim baan en hoeven niet meer onder de tunnel door. De inrichting biedt mogelijkheden voor een nieuw park, met recreatieve mogelijkheden. Ook kan de cultuurhistorie worden versterkt.

De vergelijkingsmatrix (link) gaat uitgebreid in op de volgende 7 criteria:

- Bereikbaarheid
- Verkeersveiligheid
- Leefbaarheid/milieu
- Ruimtelijke kwaliteit
- Bouwhinder
- Kosten
- Risico's

In de vergelijkingsmatrix is voor iedere variant aangegeven hoe deze scoort op deze aspecten. Dit maakt het uiteindelijk kiezen van de voorkeursvariant meer verantwoord.

#### 1. Variant 50 km/u, 2x1, smal

Deze variant is het smalst (13,25 meter breed), de rijstroken in de bak zijn niet gescheiden met een wand, er zijn geen aparte vluchtwegen.

De dijk wordt met een coupure doorsneden. De totale lengte is 639 meter.

## 2. Variant 50 km/u, 2x1, met tussenwand en vluchtwegen

Deze variant is 18,80 meter breed, de rijstroken in de bak zijn gescheiden met een wand, er zijn aparte vluchtwegen. De dijk wordt met een kanteldijk doorsneden. De totale lengte is 696 meter.

## 3. Variant 80 km/u, 2x1, met tussenwand en vluchtwegen

Variant 3 is even breed als variant 2 (18,80 meter), met gescheiden rijstroken en aparte vluchtwegen. De dijk wordt met een coupure doorsneden. De totale lengte is 867 meter.

## 4. Variant 80 km/u: 2x2, met tussenwand en vluchtwegen

De vierde variant is de breedste (22,30 meter), heeft gescheiden tweebaans rijstroken met tussenwand en aparte vluchtwegen. De dijk wordt met een kanteldijk doorsneden. De totale lengte is 917 meter. Bij deze variant moet ook het traject tussen Schouw en Broek en tussen Broek en Monnickendam verdubbeld worden tot vierbaansweg.

## 5. Bovengrondse variant

Deze variant op maaiveldniveau is al sinds 2015 klaar in een schetsontwerp. De snelheid door het dorp is 50 km/u, 2x1 rijstroken, er komen speciale rotondes en de huidige brug moet worden vervangen. Onder de weg komt een nieuwe tunnel voor voetgangers en fietsers.

## Het proces

Om de co-creatie tussen de Dorpsraad en provincie Noord-Holland objectief te organiseren is de combinatie APPM/Tauw verantwoordelijk. Ook laat de provincie het hele proces ook nog eens door een onafhankelijk bureau evalueren. Het proces moet open zijn en transparant; partijen werken vanuit gelijkwaardigheid, openheid, helderheid en volwassenheid. En partijen hebben een proactieve houding, waarbij partijen zich in elkaars positie kunnen en willen verplaatsen. De dorpsraad blijft zich intussen inzetten om een onderdoorgang door Broek te realiseren, met steun van alle inwoners van ons dorp, de regio, de ondernemers van Waterland, de lokale en regionale en provinciale politiek en alle andere stakeholders.

Op verzoek van de provincie wordt de komende maanden nog een kosten baten analyse gedaan. Dit heet een MKBA (Maatschappelijke Kosten Baten Analyse). Met deze resultaten gaat de Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland in het voorjaar een voorkeur uitspreken, waarna uiteindelijk rond de zomer 2018 Provinciale Staten de definitieve keuze zal maken.

## Contact

We houden u zoveel mogelijk op de hoogte via onze website [www.onderdoorgangbroek.nl](http://www.onderdoorgangbroek.nl). Kijk ook op de website van de provincie: We zijn actief op facebook en twitter, en we zijn ook bereikbaar via [info@dorpsraadbroekinwaterland.nl](mailto:info@dorpsraadbroekinwaterland.nl).

**Onderwerp:** N247 - Startgesprek MKBA  
**Locatie:** Provinciehuis Noord-Holland, Houtplein 33, Haarlem  
**Begin:** do 23-11-2017 12:00  
**Einde:** do 23-11-2017 13:30  
**Terugkeerpatroon:** (geen)  
**Vergaderingsstatus:** Geaccepteerd  
**Organisator:** [redacted]

Beste,

Hierbij stuur ik jullie het agendaverzoek voor het startgesprek MKBA voor de Onderdoorgang N247 Broek in Waterland. Uit de datumprikkers is dit de beste optie gebleken.

De onderzoeks- en ontwerpfase is nagenoeg afgerond en heeft geresulteerd in een vijftal varianten (1 bovengronds en 4 ondergronds).

Ten behoeve van de (bestuurlijke) besluitvorming zal aanvullend een Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA) worden opgesteld.

In deze startbespreking wordt door Decisio uitleg gegeven bij kenmerken van een MKBA en de te volgen werkwijze. Door APPM zal worden stilgestaan bij de wijze waarop participatie bij de totstandkoming van de MKBA kan worden vormgegeven.

Met vriendelijk groet,

[redacted]  
APPM Nederland mooier maken

+31 6 [redacted] | [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)

Op zoek naar de beste contractvorm voor uw projecten? De APPM methodiek helpt u daarbij. [Contractkeuze.nl](http://Contractkeuze.nl)

**Van:** [redacted] <[redacted]@ziggo.nl>  
**Verzonden:** maandag 27 november 2017 21:47  
**Aan:** [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted]@gmail.com; [redacted]@[redacted].nl; [redacted]; [redacted]@gmail.com  
**Onderwerp:** RE: Filmpjes  
**Bijlagen:** Reactie Dorpsraad op filmpjes Onderdoorgang\_271117.docx

Beste [redacted]

Hierbij de gezamenlijke reactie vanuit de Dorpsraad op de filmpjes.  
 Nog wel een paar verbeterlagen te maken..

Met hartelijke groet  
 Namens de Dorpsraad

PS: nog een neutraal achtergrond muziekje erbij?

---

**Van:** [redacted] (mailto:[redacted]@noord-holland.nl)  
**Verzonden:** vrijdag 24 november 2017 09:44  
**Aan:** [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted]@[redacted].nl  
**Onderwerp:** Filmpjes

Beste dames en heren,

Ik wil volgende week een reactie naar TAUW/APPM sturen mbt de filmpjes. Kunnen jullie alvast aangeven welke opmerkingen jullie hebben? Gaarne één gezamenlijke reactie van de DR.

lig heb ik de volgende al:

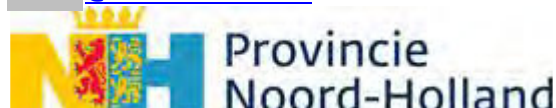
- R-net halte in centrum
- Tuinen woningen parallelweg aanpassen
- Meer auto's, fietsers en bussen in animatie
- Bij 2x2 andere indeling van plein invoegen
- Route aanpassen zodat ook aanrijden naar plein vanuit Amsterdam zichtbaar is
- Brandweer alleen laten staan als die er ook echt blijft

Gaarne uiterlijk volgende week woensdag jullie reactie.

dhr. [redacted]  
*Beleidsadviseur – Mobiliteit*

T (06) [redacted]  
 Houtplein 33 2012 DE Haarlem

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)  
[\[redacted\]@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)





---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

## Reactie Dorpsraad op filmpjes Onderdoorgang

27 november 2017

Reacties Dorpsraad op filmpjes op basis van versie filmpjes en titels mail [REDACTED], 21-11-17

### Algemeen:

1. Paar vrachtauto's door bak
2. Tegenliggers laten rijden
3. Blauwe stippellijn is verwarrend, loopt niet door bak, maar begint bij uitvoeger: moet doorgaande stroom verkeer voorstellen? Ons voorstel: of precies correct, of weg.
4. Bij elk van de drie filmpjes net als bij de 80 km, 2x1 variant, aanrijden over dorpsplein vanuit noord en zuid. Zo worden de filmpjes onderling ook veel vergelijkbaarder.
5. Wel hierbij minimaal een keer de parkvariant van het Dorpsplein weergeven.
6. Zijkanten tunnelbak meer visueel wegwerken a la BKP
7. De bebouwing op het dorpsplein komt vreemd over. Maak het veel parkachtiger, zoals Bosch Slabbers voorstelt.
8. Andere versie met park in de filmpjes
9. Parkeer enkele auto's aan Parallelweg
10. Zet voetgangers en fietsers, en bus, op plein
11. Maak helder hoe het nieuwe fietspad langs de Broekervaart komt. Keuze maken of huidige fietspad blijft of niet.
12. Maak plaats van invoeger vanuit M'dam tov Parallelweg meer visueel, en doe iets met het fietspad (naar overkant Broekervaart). Kloppen de afstanden van de huizen tot de nieuwe groenstrook? Is duidelijk dat ze er meer ruimte verkrijgen voor het parkeren van hun auto?

### Variant 50, smal (1.52)

1. Bij beginbeeld: titelpagina wijzigen
  - Broek in Waterland
  - Onderdoorgang
  - Variant: 50 km/uur, versmald; met coupure
  - Voeg website toe
2. Bij 1.10: tegenligger rijdt door andere tegenligger
3. Bij slotbeeld: zelfde tekst als beginbeeld

### Variant 80, 2x1 (3.29)

1. Bij beginbeeld: titelpagina wijzigen
  - Broek in Waterland

- Onderdoorgang
  - Variant: 80 km/uur, 2 x 1; met kanteldijk
  - Voeg website toe
2. 0.10: kazerne ligt veel dichterbij weg
  3. Vanaf 0.14: Witte stippelstreep met paars: eruit, zeer verwarrend en klopt ook niet
  4. Bij invoeger vanuit Mdam: check fietspad, komt aan overkant langs Broeker vaart te leggen of blijft huidige tracee?
  5. Maak bestaande brug herkenbaar
  6. Is snelheid auto op plein echt 30 km/u?
  7. Bij slotbeeld: zelfde tekst als beginbeeld

### **Variant 80, 2x2 (1.52)**

1. Bij beginbeeld: titelpagina wijzigen
  - Broek in Waterland
  - Onderdoorgang
  - Variant: 80 km/uur, 2x2; met coupure
  - Voeg website toe
2. Vijver (?) op locatie kazerne vreemd
3. Het enorme knelpunt van de brede bak bij Broeker vaart ter hoogte van de Trambaan moet beter zichtbaar gemaakt worden.
4. Bij slotbeeld: zelfde tekst als beginbeeld

**Van:** [redacted] <[redacted]@vinu.nl>  
**Verzonden:** dinsdag 28 november 2017 11:21  
**Aan:** [redacted]; [redacted]; [redacted];  
 [redacted]; [redacted]@vervoerregio.nl; [redacted];  
 [redacted]@gmail.com; [redacted]; [redacted];  
 [redacted]@gmail.com; [redacted]@ziggo.nl; [redacted].nl;  
**Onderwerp:** Concept procesevaluatie N247 - graag jullie input  
**Bijlagen:** 171122 n247 memo bevindingen en lessen concept 1.docx  
**Opvolgingsvlag:** Opvolgen  
**Vlagstatus:** Met vlag  
**Categorieën:** Categorie Rood

Beste allemaal,

Zojuist hebben we uitgebreid stil gestaan bij de leereffecten en lessen uit het N247-proces. Dit hebben we gedaan op basis van de notitie die ik nogmaals als bijlage heb toegevoegd. We hebben ons in het gesprek gefocust op hoofdstuk 4. Dat is namelijk het belangrijkste gedeelte van de notitie. We willen jullie vragen om binnen twee weken (dus uiterlijk dinsdag 12 december) op de notitie te reageren naar mij met aanvullende punten ten opzichte van wat vandaag besproken is. De focus zal – voor de mensen die er vandaag bij waren – dus liggen op hoofdstuk 1 tot en met 3.

We worden er blij van als jullie input zo concreet mogelijk is, helemaal als het echt tekstvoorstellen zijn.

**De volgende stappen zien er dan als volgt uit:**

- ✓ Jullie hebben tot 12 december om input te leveren op bijgaande notitie
- ✓ VINU verwerkt de punten van het groepsgebesprek (van vandaag) en toegestuurde aanvullende punten en de punten uit de overleggen met de politici
- ✓ VINU stuurt de aangescherpte versie aan jullie
- ✓ Voordat de MKBA definitief is hebben jullie nogmaals de gelegenheid op dit stuk te reageren (naar verwachting medio februari-maart)
- ✓ Daarna maakt VINU dit stuk definitief
- ✓ Dit stuk gaat in principe mee met de besluitvormende stukken en wordt daarmee openbaar

Ik zie jullie punten graag tegemoet! Mocht er iets niet helemaal helder zijn, laat het me vooral weten.

Groet, [redacted]

**VINU.**

Herengracht 20

2312 LD Leiden

M: 06- [redacted]

T: 071 [redacted]

E: [redacted]@vinu.nl

I: [www.vinu.nl](http://www.vinu.nl)

VINU zoekt talent! Heb je interesse om bij ons te werken? Kijk op [www.werkenbijvinu.nl](http://www.werkenbijvinu.nl).

[redacted]  
**Van:** [redacted] @gmail.com>  
**Verzonden:** woensdag 29 november 2017 01:12  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]; [redacted]  
**Onderwerp:** Re: artikel DR krant

Hoi, hoi, vind het een goed stuk voor de DR-krant, met de aanvullingen van [redacted] Zou van "meer dan 200 belangstellenden" maken, "ruim 250 belangstellenden"  
En wellicht is het plaatsen van een foto van de 3e inloopbijeenkomst in de Kerk voorop het leukste. Kunnen we in het stuk alleen werken met de genoemde "links".  
Hoe komen we daar trouwens aan?  
Ga nu slapen, morgen verder J

Op 27 nov. 2017 om 15:04 heeft [redacted] <[redacted]@ziggo.nl> het volgende geschreven:

Beste [redacted] en [redacted] en [redacted]  
Ik stuur jullie hierbij mijn concept tekst voor artikel over Onderdoorgang in kerstnummer Dorpsraadkrant. Kopij moet maandag 4 december klaar zijn. Bedoeling is om nog het nodige illustratie materiaal toe te voegen.  
Zien jullie kans voor die tijd jullie reacties te geven?  
Met dank

Groet  
[redacted]

<Kopij DR Onderdoorgang Dec 2017.docx>

[REDACTED]

---

**Van:** [REDACTED] <[REDACTED]@[REDACTED].nl>  
**Verzonden:** donderdag 30 november 2017 13:26  
**Aan:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** Offertegesprek

Hoi [REDACTED]  
Ik kan helaas niet de betreffende data. Volgens mij zag ik er iets over binnenkomen maar er ging iets mis. Klopt dat?

Groet  
[REDACTED]

Verstuurd vanaf mijn iPad

Op 30 nov. 2017 om 13:22 heeft [REDACTED] <[REDACTED]@noord-holland.nl> het volgende geschreven:

**dhr.** [REDACTED]  
*Beleidsadviseur – Mobiliteit*

T (06) [REDACTED]  
Houtplein 33 2012 DE Haarlem  
[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)  
[REDACTED]@noord-holland.nl  
<image001.jpg>

---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

<geduld.pdf>



**Onderwerp:** Offertegesprek MKBA Ecorys  
**Locatie:** Waarschijnlijk Draai 33, Broek in Waterland

**Begin:** do 7-12-2017 10:30  
**Einde:** do 7-12-2017 12:00

**Terugkeerpatroon:** (geen)

**Vergaderingsstatus:** Organisator van vergadering

**Organisator:**

**Verplichte deelnemers:**

**Optionele deelnemers:**

[redacted] )  
[redacted] ); [redacted] ; [redacted] ; [redacted] ; [redacted] .  
[redacted] )



[REDACTED]

---

**Van:** [REDACTED] <[REDACTED]@gmail.com>  
**Verzonden:** donderdag 7 december 2017 13:45  
**Aan:** [REDACTED]  
**CC:** [REDACTED]; [REDACTED]; [REDACTED]; [REDACTED]@gmail.com;  
**Onderwerp:** Re: E-mailen - 20171027 Maatschappelijke kosten batenanalyse Duinpolderweg Final (2).pdf

Beste [REDACTED]

Hartelijk dank. Het valt mij op dat aan de 'indirecte effecten' (p. 29) in dit geval wel erg weinig woorden worden gewijd. Ik hoop dat dit in ons geval wat meer aandacht kan krijgen.

Met hartelijke groet,

[REDACTED]

Op 7 december 2017 om 09:12 schreef [REDACTED] <[REDACTED]@noord-holland.nl>:

Ter info

---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

**Van:** [redacted] <[redacted]@ziggo.nl>  
**Verzonden:** zaterdag 9 december 2017 20:41  
**Aan:** [redacted]; [redacted]@gmail.com; [redacted]  
 [redacted]; [redacted]@vervoerregio.nl; [redacted]  
 [redacted]; [redacted]@[redacted].nl; [redacted]; [redacted]@gmail.com;

**Onderwerp:** Re: Concept procesevaluatie N247 - graag jullie input  
**Bijlagen:** DR 20171103 n247 memo bevindingen en lessen concept 1\_DR.docx

Beste [redacted] en [redacted]

Zoals afgesproken stuur ik jullie de gebundelde reactie van de Dorpsraad op de concept evaluatie.

Mochten jullie vragen hebben, of anderszins willen reageren dan graag.

Voor ons is dit een essentieel document, vandaar dat we er even voor zijn gaan zitten, en her en der nog wat flinke nuances willen aanbrengen in het concept.

Met vriendelijke groet

Namens de Dorpsraad Broek

Op 28 november 2017 om 11:21 schreef [redacted] <[redacted]@vinu.nl>:

Beste allemaal,

Zojuist hebben we uitgebreid stil gestaan bij de leereffecten en lessen uit het N247-proces. Dit hebben we gedaan op basis van de notitie die ik nogmaals als bijlage heb toegevoegd. We hebben ons in het gesprek gefocust op hoofdstuk 4. Dat is namelijk het belangrijkste gedeelte van de notitie. We willen jullie vragen om binnen twee weken (dus uiterlijk dinsdag 12 december) op de notitie te reageren naar mij met aanvullende punten ten opzichte van wat vandaag besproken is. De focus zal – voor de mensen die er vandaag bij waren – dus liggen op hoofdstuk 1 tot en met 3.

We worden er blij van als jullie input zo concreet mogelijk is, helemaal als het echt tekstvoorstellen zijn.

**De volgende stappen zien er dan als volgt uit:**

- Jullie hebben tot 12 december om input te leveren op bijgaande notitie
- VINU verwerkt de punten van het groepsgesprek (van vandaag) en toegestuurde aanvullende punten en de punten uit de overleggen met de politici
- VINU stuurt de aangescherpte versie aan jullie

- Voordat de MKBA definitief is hebben jullie nogmaals de gelegenheid op dit stuk te reageren (naar verwachting medio februari-maart)
- Daarna maakt VINU dit stuk definitief
- Dit stuk gaat in principe mee met de besluitvormende stukken en wordt daarmee openbaar

Ik zie jullie punten graag tegemoet! Mocht er iets niet helemaal helder zijn, laat het me vooral weten.

Groet, [redacted]

**VINU.**

Herengracht 20  
2312 LD Leiden

M: 06- [redacted]

T: 071 [redacted]

E: [redacted]@[vinu.nl](mailto:vinu.nl)

I: [www.vinu.nl](http://www.vinu.nl)

*VINU zoekt talent! Heb je interesse om bij ons te werken? Kijk op [www.werkenbijvinu.nl](http://www.werkenbijvinu.nl).*

**Van:** [redacted] <[redacted]@vinu.nl>  
**Verzonden:** dinsdag 12 december 2017 16:36  
**Aan:** [redacted]; [redacted]; [redacted];  
 [redacted]; [redacted]@vervoerregio.nl; [redacted];  
 [redacted]@gmail.com; [redacted]; [redacted];  
 [redacted]@gmail.com; [redacted]@ziggo.nl; [redacted]@[redacted].nl;  
**Onderwerp:** FW: Concept procesevaluatie N247 - graag jullie input  
**Bijlagen:** 171122 n247 memo bevindingen en lessen concept 1.docx

Beste allemaal,

Een kleine reminder aangezien we nog niet heel veel reacties binnen hebben: **lever je input op bijgaande notitie uiterlijk morgen (wo 13 dec)!**

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** dinsdag 28 november 2017 11:21  
**Aan:** [redacted] <[redacted]@Noord-Holland.nl>; [redacted]@noord-holland.nl' <[redacted]@noord-holland.nl>;  
 [redacted]@vinu.nl; [redacted]@noord-holland.nl;  
 [redacted]@vervoerregio.nl; [redacted] <[redacted]@waterland.nl>; [redacted] <[redacted]@waterland.nl>;  
 [redacted]@gmail.com; [redacted] <[redacted]@APPM.nl>; [redacted] <[redacted]@gmail.com>;  
 [redacted]@gmail.com; [redacted]@ziggo.nl; [redacted]@[redacted].nl;  
 <[redacted]@gmail.com>

**Onderwerp:** Concept procesevaluatie N247 - graag jullie input

Beste allemaal,

Zojuist hebben we uitgebreid stil gestaan bij de leereffecten en lessen uit het N247-proces. Dit hebben we gedaan op basis van de notitie die ik nogmaals als bijlage heb toegevoegd. We hebben ons in het gesprek gefocust op hoofdstuk 4. Dat is namelijk het belangrijkste gedeelte van de notitie. We willen jullie vragen om binnen twee weken (dus uiterlijk dinsdag 12 december) op de notitie te reageren naar mij met aanvullende punten ten opzichte van wat vandaag besproken is. De focus zal – voor de mensen die er vandaag bij waren – dus liggen op hoofdstuk 1 tot en met 3.

We worden er blij van als jullie input zo concreet mogelijk is, helemaal als het echt tekstvoorstellen zijn.

#### De volgende stappen zien er dan als volgt uit:

- ✓ Jullie hebben tot 12 december om input te leveren op bijgaande notitie
- ✓ VINU verwerkt de punten van het groepsgesprek (van vandaag) en toegestuurde aanvullende punten en de punten uit de overleggen met de politici
- ✓ VINU stuurt de aangescherpte versie aan jullie
- ✓ Voordat de MKBA definitief is hebben jullie nogmaals de gelegenheid op dit stuk te reageren (naar verwachting medio februari-maart)
- ✓ Daarna maakt VINU dit stuk definitief
- ✓ Dit stuk gaat in principe mee met de besluitvormende stukken en wordt daarmee openbaar

Ik zie jullie punten graag tegemoet! Mocht er iets niet helemaal helder zijn, laat het me vooral weten.

Groet, [redacted]

**VINU.**

Herengracht 20  
2312 LD Leiden

M: 06-

T: 071-

E: [@vinu.nl](mailto:info@vinu.nl)

I: [www.vinu.nl](http://www.vinu.nl)

*VINU zoekt talent! Heb je interesse om bij ons te werken? Kijk op [www.werkenbijvinu.nl](http://www.werkenbijvinu.nl).*

Hallo [REDACTED] even een check. Je hebt de mail met onze aantekeningen ontvangen neem ik aan? [REDACTED] heeft je de mail zaterdag toegestuurd. Hoor graag van je, groet [REDACTED] (secretariaat DRBiW)

Verstuurd vanaf mijn iPhone

Beste allemaal,  
Een kleine reminder aangezien we nog niet heel veel reacties binnen hebben: **lever je input op bijgaande notitie uiterlijk morgen (wo 13 dec)!**

**Onderwerp:** Concept procesevaluatie N247 - graag jullie input

Beste allemaal,  
Zjuist hebben we uitgebreid stil gestaan bij de leereffecten en lessen uit het N247-proces. Dit hebben we gedaan op basis van de notitie die ik nogmaals als bijlage heb toegevoegd. We hebben ons in het gesprek gefocust op hoofdstuk 4. Dat is namelijk het belangrijkste gedeelte van de notitie. We willen jullie vragen om binnen twee weken (dus uiterlijk dinsdag 12 december) op de notitie te reageren naar mij met aanvullende punten ten opzichte van wat vandaag besproken is. De focus zal – voor de mensen die er vandaag bij waren – dus liggen op hoofdstuk 1 tot en met 3. We worden er blij van als jullie input zo concreet mogelijk is, helemaal als het echt tekstvoorstellen zijn.

- ✓ Jullie hebben tot 12 december om input te leveren op bijgaande notitie
- ✓ VINU verwerkt de punten van het groepsgesprek (van vandaag) en toegestuurde aanvullende punten en de punten uit de overleggen met de politici
- ✓ VINU stuurt de aangescherpte versie aan jullie
- ✓ Voordat de MKBA definitief is hebben jullie nogmaals de gelegenheid op dit stuk te reageren (naar verwachting medio februari-maart)
- ✓ Daarna maakt VINU dit stuk definitief
- ✓ Dit stuk gaat in principe mee met de besluitvormende stukken en wordt daarmee openbaar

Groet, 

**VINU.**

Herengracht 20

2312 LD Leiden

M: 06-

T: 071-

E: [@vinu.nl](mailto:vinu@vinu.nl)

I: [www.vinu.nl](http://www.vinu.nl)

*VINU zoekt talent! Heb je interesse om bij ons te werken? Kijk op [www.werkenbijvinu.nl](http://www.werkenbijvinu.nl).*

<171122 n247 memo bevindingen en lessen concept 1.docx>

**Van:** [redacted] <[redacted]@gmail.com>  
**Verzonden:** woensdag 13 december 2017 14:17  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** Re: Vergadering PS is op 18 december om 13u ipv 13 december.

Okidoki. Laat je mij datum weten als het wel op de agenda staat? Dank, J

Verstuurd vanaf mijn iPhone

Op 13 dec. 2017 om 13:28 heeft [redacted] <[redacted]@noord-holland.nl> het volgende geschreven:

Hoi [redacted]  
 Je hoeft niet te komen. Het onderwerp is naar januari verzet.  
 Gr [redacted]

---

**Van:** [redacted] [mailto:[redacted]@gmail.com]

**Verzonden:** zaterdag 9 december 2017 21:23

**Aan:** [redacted]

**Onderwerp:** Re: Vergadering PS is op 18 december om 13u ipv 13 december.

Hi [redacted] heb de agenda van PS zitten bestuderen, maar kan er absoluut niet uithalen wanneer het gesprek over de Franse Kampweg zal gaan. Dat is toch de bespreking die voor ons mogelijk interessant kan zijn?? Kun jij mij het punt wijzen, zodat ik weet hoe laat het ongeveer aan bod zal komen??Hoor het graag van je. Groet, [redacted]

Op 8 dec. 2017 om 13:06 heeft [redacted] <[redacted]@noord-holland.nl> het volgende geschreven:

Het is vrije toegang

---

**Van:** [redacted] [mailto:[redacted]@gmail.com]

**Verzonden:** vrijdag 8 december 2017 13:04

**Aan:** [redacted]

**Onderwerp:** Re: Vergadering PS is op 18 december om 13u ipv 13 december.

[redacted] heb mijn afspraken verzet, want blijkt de enige te zijn die aanwezig kan zijn. Moet ik mij aanmelden of is het vrije toegang?? Hoor graag van je, groet [redacted]

Op 7 dec. 2017 om 09:19 heeft [redacted] <[redacted]@noord-holland.nl> het volgende geschreven:

**dhr.** [redacted]  
*Beleidsadviseur – Mobiliteit*

T (06) [redacted]  
 Houtplein 33 2012 DE Haarlem  
[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)  
[\[redacted\]@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)  
 <image001.jpg>

---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
 Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.



**Van:** [redacted] <[redacted]@ziggo.nl>  
**Verzonden:** vrijdag 15 december 2017 08:56  
**Aan:** [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted]  
**CC:** [redacted]; [redacted]@gmail.com; [redacted]  
**Onderwerp:** RE: Overleg direct aanwonenden

Beste [redacted]  
 Nu [redacted] weer terug is, wellicht nog een idee om met haar te polsen alvorens we met [redacted] gaan communiceren.

Groet  
 [redacted]

---

**Van:** [redacted] ) [mailto:[redacted]@noord-holland.nl]  
**Verzonden:** donderdag 14 december 2017 11:19  
**Aan:** [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted]  
 [redacted]@gmail.com;  
**CC:** [redacted]; [redacted]  
**Onderwerp:** Overleg direct aanwonenden

Beste dames en heren,

Zoals eerder gemeld lopen de contacten tussen PNH en TAUW/APPM op dit moment weer erg stroef. Sinds de inloopavond is er geen enkele reactie gekomen op onze verzoeken om de ontwerpen en filmpjes af te ronden. Ik heb hierover vandaag intern overleg. Gevolg is wel dat het verkrijgen van goede ontwerpen etc voor het overleg met de aanwonenden van de parallelweg lastig wordt.

Ik stel voor dit ook zo naar [redacted] te communiceren omdat niemand belang heeft bij een overleg met halve informatie.

Gaarne jullie reactie.

dhr. [redacted]  
*Beleidsadviseur – Mobiliteit*

T (06) [redacted]  
 Houtplein 33 2012 DE Haarlem

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)  
[\[redacted\]@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)




---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
 Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

[REDACTED]

---

**Van:** [REDACTED] <[REDACTED]@ziggo.nl>  
**Verzonden:** zaterdag 16 december 2017 12:09  
**Aan:** [REDACTED]; [REDACTED]; [REDACTED]  
**CC:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** Dorpsraad krant met Onderdoorgang artikel  
**Bijlagen:** DORPSKRANT dec 2017.pdf

Beste [REDACTED] en [REDACTED]

Hierbij de Dorpsraad krant Broek die dezer dagen huis aan huis wordt verspreid. Met dank voor jullie input en akkoord met het artikel over de Onderdoorgang. Neemt veel ruimte in beslag, was ook de bedoeling.. Uiteraard met bronvermelding in andere media/gremia te gebruiken.

Met hartelijke groet

[REDACTED]

DR Broek

# Komt er een duurzame oplossing van de N247 door Broek?

Sinds november 2016 werkt de Dorpsraad Broek in Waterland samen met de provincie Noord-Holland om het plan van de Dorpsraad voor een onderdoorgang tot schetsontwerp uit te werken. Aan het eind van dit jaar maken we een tussentijdse balans op van deze co-creatie. Er liggen nu vier varianten voor een ondergrondse en één voor een bovengrondse oplossing op tafel waaruit de provincie in de loop van 2018 een keuze zal maken. Wordt het onderdoor of toch bovenlangs?



VAN ACTIE NAAR CO-CREATIE: DEMOCRATISCHE VERNIEUWING  
Het programma Bereikbaarheid Waterland is een gezamenlijk programma van de Provincie Noord-Holland, de Vervoerregio Amsterdam en de gemeenten Waterland, Purmerend, Edam-Volendam en Amsterdam. Dit programma heeft tot doel de bereikbaarheid, doorstroming en verkeersveiligheid op provinciale wegen in onze regio te verbeteren.

De N247 is één van de knelpunten. De weg gaat dwars door Broek in Waterland en de bewoners ervaren een grote impact van deze weg op de veiligheid en leefbaarheid in het dorp. De provincie bedacht een oplossing op maaiveld, maar daar waren de inwoners van Broek niet gelukkig mee.

Vanaf 2014 voert de Dorpsraad actie tegen het plan van de provincie voor een aanpassing c.q. verbreding van de N247 door het dorp Broek in Waterland en komt daarom met een plan voor een Onderdoorgang. In 2015 werkt de Dorpsraad Broek in Waterland het plan voor een Onderdoorgang door Broek na een succesvolle crowdfundingactie uit en biedt dit in voorjaar 2016 aan provincie aan. Die vervolgens besloot om het voorstel van de Dorpsraad technisch verder uit te werken tot een zogeheten 'schetsontwerp'. De Dorpsraad zit vanaf

die tijd samen met de provincie en experts achter de ontwerptafel. Dit heet co-creatie: de bewoners worden niet alleen geïnformeerd, maar denken actief mee. Meestal krijgen burgers een uitgewerkt plan te zien, en hebben dan inspraak. Maar in dit geval doen we al in een veel eerder stadium mee. Dit is een voorbeeld van democratische vernieuwing, die uiteraard voor provincie en Dorpsraad helemaal nieuw is.

De afspraken zijn vastgelegd in een samenwerkingsafspraken, uniek in Nederland. De Commissaris van de Koning Johan Remkes vertelde de Dorpsraad tijdens een onderhoud in maart 2017 dat hij dit ook zo ziet en met belangstelling het eindresultaat tegemoet ziet. Al moest hij wel kwijt dat volgens hem aan een belangrijke spelregel niet is voldaan: hoeveel geld is er eigenlijk voor een alternatief beschikbaar? Het zal als het

op de besluitvorming in 2018 aankomt, vooral om de centen gaan.

DE VIER VARIANTEN ONDERDOOR EN DE VARIANT BOVENLANGS  
De ingenieursbureaus APPM en Tauw zijn vanaf najaar 2016 aan de slag gegaan met het uitwerken van de Onderdoorgang, in vier varianten. Dit proces is na het houden van 3 ateliers en 3 inloopbijeenkomsten binnenkort afgerond. Op 21 november 2017 vond in de kerk in Broek in Waterland de derde en laatste inloopbijeenkomst plaats, bezocht door ruim 250 belangstellenden uit Broek, de regio en de provincie (foto en link Omroep PIM). Bekijk de samenvatting van Omroep PIM: <http://www.omroep-pim.nl/drukbezochte-inloopavond-onderdoorgang-broek-in-waterland/content/item?1050984>

Lees verder op pag. 2 ➤

Tabel: De vier varianten voor onderdoorgang

	snelheid	rijstroken	vluchtwegen	waterkering
1	50 km/u	2x1	nee	coupure
2	50 km/u	2x1	ja	kanteldijk
3	80 km/u	2x1	ja	coupure
4	80 km/u	2x2	ja	kanteldijk
		Schouw-M'dam		

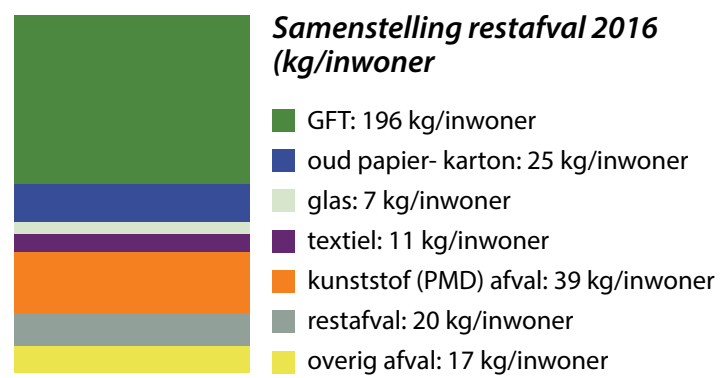
➤ Vervolg van pag. 3

A: Of het scheiden van het afval met de komst van de PMD-container een duidelijke verbetering heeft opgeleverd, wordt pas na een jaar bekeken. Zo kan de eventuele invloed van alle seizoenen meegenomen worden. De samenstelling van het restafval wordt door middel van een sorteeraanlyse onderzocht en zag er voor de komst van de PMD-container als volgt uit:

Vr: Kan de gemeente met het oog op toekomstige eisen van de overheid niet beter stimuleren om de totale hoeveelheid afval terug te brengen in plaats van alleen beter te scheiden?

A: De eerste focus ligt op het zoveel mogelijk terug brengen van de hoeveelheid restafval. De PMD-container kan er door beter scheiden aan bijdragen dat mensen zich er bewuster van worden hoeveel en wat voor soort afval ze produceren. Vandaar uit kan in de toekomst gewerkt worden aan het terugbrengen van de totale hoeveelheid afval. Hierin hebben zowel de lokale overheid als de landelijke overheid, het bedrijfsleven en de consumenten ieder een belangrijke rol.

SdJ



### Nuttige links:

- Afvalscheidingswijzer van Milieu Centraal: [www.afvalscheidingswijzer.nl](http://www.afvalscheidingswijzer.nl) (ook te downloaden als app voor smartphone)
- Afvalkalender: [www.mijnafvalwijzer.nl](http://www.mijnafvalwijzer.nl)
- Veelgestelde vragen: [www.waterland.nl/veel-gestelde-vragen-over-de-veranderingen-in-de-afvalverzameling](http://www.waterland.nl/veel-gestelde-vragen-over-de-veranderingen-in-de-afvalverzameling)
- Korte toelichting grondstoffenbeleidsplan: [www.waterland.nl/nieuws/bron-scheiden-restafval-vermijden](http://www.waterland.nl/nieuws/bron-scheiden-restafval-vermijden)

## Bestemmingsplan Broek in Waterland 2018

Volgens de Wet ruimtelijke ordening moeten bestemmingsplannen elke tien jaar worden herzien. Het geldend bestemmingsplan voor Broek in Waterland dateert uit 2008. Daarom wordt een nieuw bestemmingsplan gemaakt; het bestemmingsplan Broek in Waterland 2018. In 2017 is een voorontwerp ter inzage gelegd, de reacties zijn nu gebundeld in de Notitie Inspraak- en Vooroverleg.

Eind 2017 wordt het ontwerp bestemmingsplan besproken. Alle informatie kunt u vinden op [www.waterland.nl/bestemmingsplan-broek-in-waterland-2018](http://www.waterland.nl/bestemmingsplan-broek-in-waterland-2018)

## Gemeenteraadsverkiezingen 21 maart 2018

Heeft u het al in uw nieuwe agenda staan? Op woensdag 21 maart vinden ook in Waterland de gemeenteraadsverkiezingen plaats. **LAAT UW STEM NIET VERLOREN GAAN.**

## Stand van zaken vernieuwing basisschool De Havenrakers

Momenteel is men druk aan de gang met de voorbereidingen van de vernieuwbouw van de school. Met directie en leraren van de Havenrakers, ouders uit de MR, vertegenwoordigers van de kinderopvang, bibliotheek en de gemeente is half november overleg geweest over de eerste schetsen van de nieuwe school.

Uit de tekeningen blijkt dat de school niet meer zo lang gerekt, maar compacter wordt. De bestaande bouw wordt het uitgangspunt van de bouw. Oud en nieuw zullen op een mooie manier met elkaar worden verenigd. Er wordt rekening gehouden met wensen wat betreft het aantal lokalen, een centrale hal, een multifunctioneel lokaal en extra werkplekken buiten de klassen. Er staat nog niets vast, maar dan heeft u vast een idee. Waar de school tijdelijk wordt gehuisvest is nog niet bekend. Er wordt nog onderhandeld over de beste locatie. De nieuwbouw komt op de huidige locatie.

## Uw bijdrage voor 2018

De Dorpsraad zet zich in voor het vertegenwoordigen van de belangen van alle Broekers bij gemeente en provincie. We zijn het eerste aanspreekpunt van de Gemeente. Veel tijd besteden we momenteel aan de onderdoorgang door het dorp. We doen dit werk graag en vrijwillig, maar maken jaarlijks ook de nodige onkosten. We komen in het voorjaar bij u langs de deur voor een kleine, vrijwillige bijdrage van € 5,- (meer mag natuurlijk ook). Wilt u nu al een bijdrage leveren? Deze kunt u overmaken op bankrekeningnummer **NL48 RBRB 0939 7167 39** ten name van Dorpsraad Broek in Waterland. Onze hartelijke dank!

MH

## Samenstelling bestuur in 2017

Het bestuur van de Dorpsraad Broek in Waterland is als volgt samengesteld:

- |                        |  |
|------------------------|--|
| Goof Buijs             | : voorzitter                           |
| Johanna Huizer         | : secretaris/waarnemend penningmeester |
| Debbie Been            | : bestuurslid                          |
| Michiel Hemminga       | : bestuurslid                          |
| Arda Wolterbeek Muller | : bestuurslid                          |
| Kees Swart             | : bestuurslid                          |



### Donaties

#### LET OP: nieuw rekeningnummer

Het rekeningnummer van de Dorpsraad Broek in Waterland is: **NL48 RBRB0939716739** t.n.v. Dorpsraad Broek in Waterland

#### Contact met Dorpsraad

[www.dorpsraadbrokeinwaterland.nl](http://www.dorpsraadbrokeinwaterland.nl) / [info@dorpsraadbrokeinwaterland.nl](mailto:info@dorpsraadbrokeinwaterland.nl)





► Vervolg van pag. 1

**De vier ondergrondse varianten leggen we hieronder uit. Voor alle varianten geldt:**

- De dijk door de Broekermeer (vanaf het Schouw) kan op 2 manieren worden doorstoken: met een kanteldijk (dijkverplaatsing) of met een coupure (schuif). Dat kan dus bij iedere variant, er is nog geen definitieve voorkeur.
- De lengte van het gesloten deel van de onderdoorgang (dus waar het dorpsplein komt) is in totaal 200 meter bij elke variant.
- De snelheid op het Dorpsplein is bij alle varianten 30 km/u, er wordt gebruik gemaakt van 'shared space'.
- In de spits stoppen 8 bussen per uur in het dorp per rijrichting, buiten de spits stoppen 4 bussen per uur per rijrichting. De andere bussen rijden door de onderdoorgang.
- Er komen geen stoplichten of rotondes op de aansluitingen met de N247, al het verkeer kan in- en uitvoegen.
- Het verkeer stroomt veel beter door, tussen Edam en het Schouw tot 2030 levert dit tijdens de spits een tijdswinst van ongeveer 15 minuten.
- De inrichting van het Dorpsplein is niet afhankelijk van de variant die gekozen wordt. Het dorp wordt via het plein samengevoegd, voetgangers en fietsers krijgen ruim baan en hoeven niet meer onder de tunnel door. De inrichting biedt mogelijkheden voor een nieuw park, met recreatieve mogelijkheden. Ook kan de cultuurhistorie worden versterkt.
- Voor alle varianten geldt dat het nog geen definitieve ontwerpen zijn maar een schetsontwerp. Er is nog voldoende mogelijkheid om met wensen en mogelijkheden rekening te houden.

**De vergelijkmatrix (link) gaat uitgebreid in op de volgende 7 criteria:**

- Bereikbaarheid
- Verkeersveiligheid
- Leefbaarheid/milieu
- Ruimtelijke kwaliteit
- Bouwhinder
- Kosten
- Risico's

In de vergelijkmatrix is voor iedere variant aangegeven hoe deze scoort op deze aspecten. Dit maakt het uiteindelijk kiezen van de voorkeursvariant meer verantwoord.

HET PROCES

Om de co-creatie tussen de Dorpsraad en de provincie Noord-Holland objectief te organiseren is de combinatie APPM/ Tauw verantwoordelijk. Ook laat de provincie het hele proces ook nog eens door een onafhankelijk bureau evalueren. Het proces moet open zijn en transparant; partijen werken vanuit gelijkwaardigheid, openheid, helderheid en volwassenheid. En partijen hebben een proactieve houding, waarbij partijen zich in elkaars positie kunnen en willen verplaatsen. De dorpsraad blijft zich intussen inzetten om een onderdoorgang door Broek te realiseren, met steun van alle inwoners van ons dorp, de regio, de ondernemers van Waterland, de lokale en regionale en provinciale politiek en alle andere stakeholders.

Op verzoek van de provincie wordt de komende maanden nog een maatschappelijke kosten baten analyse gedaan, afgekort MKBA. Op basis van deze resultaten gaat de Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland in het voorjaar een voorkeur uitspreken, waarna

#### 1. Variant 50 km/u, 2x1, smal

Deze variant is het smalst (13,25 meter breed), de rijstroken in de bak zijn niet gescheiden met een wand, er zijn geen aparte vluchtwegen. De dijk wordt met een coupure doorsneden. De totale lengte van de bak is 639 meter.

#### 2. Variant 50 km/u, 2x1, met tussenwand en vluchtwegen

Deze variant is 18,80 meter breed, de rijstroken in de bak zijn gescheiden met een wand, er zijn aparte vluchtwegen. De dijk wordt met een kanteldijk doorsneden. De totale lengte is 696 meter.

#### 3. Variant 80 km/u, 2x1, met tussenwand en vluchtwegen

Variant 3 is even breed als variant 2 (18,80 meter), met gescheiden rijstroken en aparte vluchtwegen. De dijk wordt met een coupure doorsneden. De totale lengte van de bak is 867 meter.

#### 4. Variant 80 km/u: 2x2, met tussenwand en vluchtwegen

De vierde variant is de breedste (22,30 meter), heeft gescheiden tweebaans rijstroken met tussenwand en aparte vluchtwegen. De dijk wordt met een kanteldijk doorsneden. De totale lengte van de bak is 917 meter. Bij deze variant moet ook het traject tussen Schouw en Broek en tussen Broek en Monnickendam verdubbeld worden tot vierbaansweg.

#### 5. Bovengrondse variant

Deze variant op maaiveldniveau is al sinds 2015 klaar in een schetsontwerp. De snelheid door het dorp is 50 km/u, 2x1 rijstroken, er komen speciale rotondes en de huidige brug moet worden vervangen. Onder de weg komt een extra tunnel voor voetgangers en fietsers.

hopelijk rond de zomer 2018 Provinciale Staten de definitieve keuze kan maken.

CONTACT

Blijf op de hoogte via onze website

[www.onderdoorgangbroek.nl](http://www.onderdoorgangbroek.nl).

Voor de onderzoeksrapporten en de filmpjes van de varianten kunt u terecht op: [www.wonderdoorgangbroekinwaterland.pleio.nl/](http://www.wonderdoorgangbroekinwaterland.pleio.nl/)

De Dorpsraad is actief op Facebook en twitter, en u kunt ons bereiken via [info@dorpsraadbroekinwaterland.nl](mailto:info@dorpsraadbroekinwaterland.nl).

GB/BD

## Broeker Kerk nu overgedragen aan de Dorpsgemeenschap

De kerk in Broek in Waterland is een belangrijk historisch monument. Om dit bijzondere pand ook in de toekomst te behouden is de Stichting Broeker Kerk opgericht. Hiermee wordt de kerk nu overgedragen van de kerkgemeenschap naar de dorpsgemeenschap.

Zie website [www.kerkbroek.nl](http://www.kerkbroek.nl)



## HET WATERLANDS AFVALBELEID IN 10 VRAGEN

# Een interview met wethouder Laura Bromet

**Vr: Kunt u een korte toelichting geven op het afvalbeleid van de gemeente Waterland?**

A: Op rijksniveau is besloten om in te zetten op het verminderen van restafval en zoveel mogelijk hergebruik van grondstoffen. Gemeente Waterland volgt dit beleid en dat betekent dat de gemeente wil streven naar meer en een nog betere scheiding van afval. Want met een scheidingspercentage van 59% (begin 2017) is dit in onze gemeente momenteel aan de lage kant. Er wordt binnen ons beleid gekeken naar het scheidingspercentage en de totale hoeveelheid afval die geproduceerd wordt. Het doel is om de hoeveelheid restafval zo veel mogelijk te verminderen. Op termijn kan bij voldoende scheiding de afvalstoffenheffing omlaag.

**Vr: Waarom is er gekozen voor een extra container huis aan huis en bijvoorbeeld geen ondergrondse wijkcontainer (voor rest-, glas-, en PMD-afval) of DIFTAR (de vervuiler betaalt)?**

A: Om het mensen zo makkelijk mogelijk te maken het PMD-afval van de rest te scheiden. Tezamen met het GFT-afval is dit bij correct scheiden de grootste afvalstroom. De verzamelcontainers voor glas- en PMD-afval gaan ondergronds. Helaas gaat dat in Broek in Waterland wat langer duren dan in de rest van de gemeente vanwege de verbouwing van de Havenridders en het project Hellingweg (voormalige kringloopwinkel). Mogelijk is er extra ruimte nodig voor noodlokalen en de huidige verzamelcontainers kunnen nu makkelijk verplaatst worden. Als alle containers in de toekomst van een chip worden voorzien, is het ook mogelijk het restafval in ondergrondse wijkcontainers te gaan verzamelen.

**Vr: Waarom worden de restafval- en PMD-container zo weinig geleegd?**

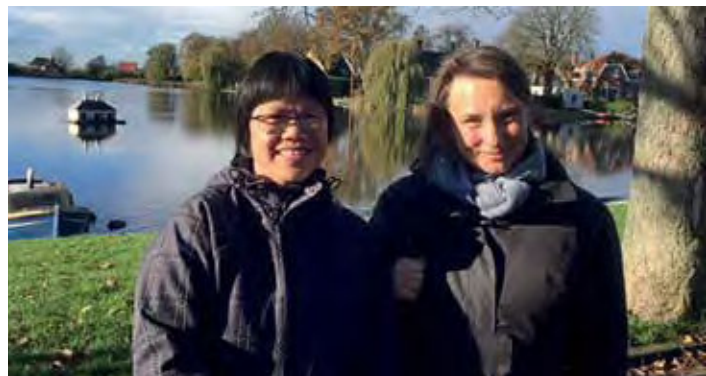
A: De restafvalcontainer wordt weinig geleegd als stimulans om beter te scheiden. Er zou dan weinig restafval over moeten blijven, zodat de restafval container niet vaak geleegd hoeft te worden. Als de PMD-container voortijdig volzit, kan het overtollige PMD-afval in doorzichtige plastic zakken verzameld worden en naar de wijkcontainers gebracht worden.

**Vr: Wat doe ik tegen stank- en ongedierteoverlast?**

A: Vooral goed scheiden. Er verdwijnt namelijk nog erg veel GFT-afval in de restafvalcontainer en dat is een bron van stank- en ongedierteoverlast. Plaats de containers zoveel mogelijk in de schaduw. Vieze verpakkingen kunt u het beste omspoelen en uit laten lekken en daarna in een dichtgebonden (doorzichtige) plastic zak in plaats van los in de PMD-container gooien. Restafval eveneens zoveel mogelijk in een gesloten vuilniszak in de container.

**Vr: Ik heb veel luieraafval waardoor de restafvalcontainer snel vol zit. Hoe los ik dat op?**

A: Luieraafval valt op te splitsen in 2 groepen: incontinentie materiaal en luiers van kinderen. Mensen met incontinentiemateriaal kunnen de restafval container 1x per 2 weken laten legen.



Interviewster met Laura Bromet

Hiervoor kunt u contact op (laten) nemen met de gemeente via het WMO-loket of eventueel Gerbrand Smit. U kunt ook de wijkverpleegkundige vragen u hiermee te helpen. Jonge gezinnen met kinderen in de luiers kunnen tijdelijk een extra (gratis) restafval container aanvragen. Deze wordt dan volgens normaal ophaalschema (1x per 4 weken) samen met de andere restafvalcontainer geleegd. De gemeente onderzoekt momenteel ook de mogelijkheid om in de nabije toekomst al het luieraafval helemaal apart in te zamelen.

**Vr: Wat mag er wel en niet in de PMD-bak? Met name de samengestelde verpakkingen zorgen voor verwarring.**

A: Op de website van Milieu Centraal (zie nuttige links) kunt U zoeken wat in welke bak moet. Deze afvalscheidingswijzer is ook als app voor de smartphone gratis te downloaden.

**Vr: Heeft het wel zin om het plastic afval te scheiden?**

A: Ja. Voorscheiding van plastic verpakkingsmateriaal maar ook drankkartons en metaalverpakkingen geeft een goed resultaat voor wat betreft de mogelijkheid van het hergebruiken van grondstoffen. De kwaliteit van het plastic afval moet nog beter, maar het is goed genoeg om te recyclen.

**Vr: Kan al het afval niet beter op één hoop en dan (correct) gescheiden worden bij de afvalverwerker?**

A: De kwaliteit van voorgescheiden afval (door de inwoners dus) is vele malen beter dan het materiaal wat eerst met allerlei ander afval wordt samengebracht, samengeperst en vervolgens machinaal wordt gescheiden. Ook de motivatie in het algemeen voor overige afvalscheiding blijkt door voorscheiding van het PMD afval hoger te zijn dan zonder deze voorscheiding. De scheidingsinstallatie van onze afvalverwerker AEB zal als aanvulling de laatste resten PMD uit het afval halen. Dit is helaas nog toekomstmuziek. Er wordt wel een nascheidingsinstallatie bij de afvalverwerker gebouwd om het afval nog verder en beter te kunnen nascheiden.

**Vr: Heeft het nieuwe afvalbeleid van de gemeente al verbetering van de scheiding opgeleverd?**

Lees verder op pag. 4 ►



**Van:** [redacted] <[redacted]@gmail.com>  
**Verzonden:** donderdag 11 januari 2018 17:21  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** Re: overleg maandag

Mannen, wat gezellig dat het maandagmiddag doorgaat, want vrijdag is mijn Oma-Oppas-Dag in Ouderkerk, dus dat was niet gelukt hier op de WW20. Tot maandag, J

Op 11 jan. 2018 om 15:00 heeft [redacted] <[redacted]@ziggo.nl> het volgende geschreven:

Fijn [redacted]  
 groet en tot maandag  
 [redacted]

---

**Van:** [redacted] [mailto:[redacted]@noord-holland.nl]  
**Verzonden:** donderdag 11 januari 2018 13:38  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: overleg maandag  
 Dan gaat het niet lukken, heb tot 14:30 overleg in Purmerend met Shell.  
 Dan wordt het gewoon maandag, schuif wel iets.  
 Gr [redacted]

---

**Van:** [redacted] [mailto:[redacted]@ziggo.nl]  
**Verzonden:** donderdag 11 januari 2018 13:37  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: overleg maandag  
 Ik kan morgen 13.45-14.45..

---

**Van:** [redacted] [mailto:[redacted]@noord-holland.nl]  
**Verzonden:** donderdag 11 januari 2018 13:31  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: overleg maandag  
 Naar morgenmiddag...

---

**Van:** [redacted] [mailto:[redacted]@ziggo.nl]  
**Verzonden:** donderdag 11 januari 2018 13:31  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: overleg maandag  
 Kan natuurlijk, maar wanneer?

---

**Van:** [redacted] [mailto:[redacted]@noord-holland.nl]  
**Verzonden:** donderdag 11 januari 2018 12:22  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: overleg maandag  
 Verplaatsen geen optie? ;0)

---

**Van:** [redacted] [mailto:[redacted]@ziggo.nl]  
**Verzonden:** donderdag 11 januari 2018 12:21  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: overleg maandag  
 We hebben staan maandag 15 januari zelfde tijd, bij [redacted]  
 groet

---

**Van:** [redacted] ) [[mailto:\[redacted\]@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)]

**Verzonden:** donderdag 11 januari 2018 08:39

**Aan:** [redacted]

**CC:** [redacted]

**Onderwerp:** RE: overleg maandag

Beste [redacted]

Ik heb het overleg voor morgen in mijn agenda staan. Van 15:30-16:30 bij [redacted] Dit omdat morgen ook de opening van de spitsbusbaan is en ik toch al in de buurt was.

Heb ik het mis?

Gr [redacted]

---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

---

**Van:** [redacted] [[mailto:\[redacted\]@ziggo.nl](mailto:[redacted]@ziggo.nl)]

**Verzonden:** donderdag 11 januari 2018 8:28

**Aan:** [redacted]

**Onderwerp:** overleg maandag

Hoi [redacted]

Aanstaande maandag hebben we ons overleg. We stellen voor dat er toch op korte termijn overleg met de direct aanwonenden van Parallelweg plaatsvindt. En niet te wachten tot er duidelijkheid is met de bureaus.

Gisteravond was er opnieuw een vertegenwoordiging op de Dorpsraad vergadering, en ik moet dan uitleggen waarom dit gewenste overleg nog niet plaats heeft kunnen vinden.

We hebben als DR duidelijk gemaakt dat hun punten moeten en zullen worden meegenomen..

Met groet van [redacted]

[REDACTED]

---

**Van:** [REDACTED]  
**Verzonden:** maandag 15 januari 2018 12:14  
**Aan:** [REDACTED]  
**CC:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** RE: Agenda vanmiddag

Hoi [REDACTED]  
Ook nog over de planning en benadering fracties

Groet en tot straks

---

**Van:** [REDACTED] noord-holland.nl]  
**Verzonden:** maandag 15 januari 2018 11:43  
**Aan:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** Agenda vanmiddag

- 1) Overleg bewoners Parallelweg
- 2) MKBA
- 3) Ramingen TAUW
- 4) Voortgang afronding APPM/TAUW
- 5) Evaluatie VINU

[REDACTED]  
*Beleidsadviseur – Mobiliteit*

T (06) [REDACTED]  
Houtplein 33 2012 DE Haarlem

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)  
[REDACTED]@noord-holland.nl



---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted]  
**Cc:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: review ontwerp N247-Onderdoorgang  
**Datum:** maandag 15 januari 2018 13:28:21  
**Bijlagen:** [image001.jpg](#)

---

[redacted],  
 Het commentaar van de drie formele reviewrondes is opgenomen in bijlage 1 van de ontwerpnota. Het commentaar uit de laatste review is te vinden vanaf pagina 67/91 van document "N247-300-V1\_Ontwerpnota".

Met vriendelijke groet,

[redacted]  
 constructeur  
**Tauw bv**  
 Australiëlaan 5  
 Postbus 3015  
 3502 GA Utrecht  
 T +31 [redacted]  
 M +31 [redacted]

---

**Van:** [redacted]@noord-holland.nl]

**Verzonden:** maandag 15 januari 2018 13:18

**Aan:** [redacted]@tauw.com>; [redacted]

[redacted]@tauw.com>

**CC:** [redacted]@Noord-Holland.nl>; [redacted]

[redacted]@APPM.nl>

**Onderwerp:** FW: review ontwerp N247-Onderdoorgang

**Urgentie:** Hoog

Beste [redacted] en [redacted],

We kunnen oa deze laatste review met reacties van jullie niet op de USB vinden. Klopt dat?

Gaarne zsm jullie reactie zodat we geen dubbel werk hoeven te doen.

Alvast bedankt!

Gr [redacted]

---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
 Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

---

**Van:** [redacted]

**Verzonden:** maandag 25 september 2017 11:31

**Aan:** [redacted]@appm.nl

**CC:** [redacted]

**Onderwerp:** review ontwerp N247-Onderdoorgang

Beste [redacted]

Bijgaand de opmerkingen ten aanzien van het ontwerp en onderzoeken als bijlage.

[redacted]  
*projectmedewerkster* – Directiebrede Ondersteuning

T (023) [redacted]  
 Houtplein 33 2012 DE Haarlem

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)

[redacted]@noord-holland.nl

cid:image001.jpg@01D32D51.70D2F230





**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** verslag overleg PNH DR onderdoorgang 15 januari  
**Datum:** donderdag 18 januari 2018 10:08:40  
**Bijlagen:** [image001.jpg](#)  
[Voortgangsoverleg onderdoorgang\\_150118.docx](#)

---

Beste allen

Ik heb even de belangrijkste punten van ons overleg van maandag jl op een rij gezet,

Met groet

---

**Van:** [redacted]@noord-holland.nl]

**Verzonden:** maandag 15 januari 2018 11:43

**Aan:** [redacted]

**Onderwerp:** Agenda vanmiddag

- 1) Overleg bewoners Parallelweg
- 2) MKBA
- 3) Ramingen TAUW
- 4) Voortgang afronding APPM/TAUW
- 5) Evaluatie VINU

[redacted]  
*Beleidsadviseur – Mobiliteit*

T (06) [redacted]  
Houtplein 33 2012 DE Haarlem

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)

[redacted]@noord-holland.nl



---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

**Overleg PNH DR Onderdoorgang**

15 januari 2018

Met [REDACTED]

- DR dringt aan op overleg op korte termijn met omwonenden Parallelweg. Tauw heeft half februari de bijgestelde stukken klaar, [REDACTED] wil daar op wachten voordat er overleg plaats vindt. Dat wordt dan eind februari. DR vraagt om dit duidelijk uit te leggen aan de omwonenden, [REDACTED] **maakt dinsdag concept brief.**
- Volgende week heeft [REDACTED] overleg met Tauw over het afwerken van de opdracht en het bijwerken van de filmpjes. Hij overweegt Haskoning een second opinion te laten maken voor de ramingen, zodat deze beter onderbouwd zijn.
- VINU externe evaluatie: eind deze week is bijgestelde tekst klaar, alles is volgens [REDACTED] duidelijk uitgelegd en het stuk is veel beter geworden. Lang niet alle DR opmerkingen zijn meegenomen, maar steeds toegelicht waarom niet. VINU blijft betrokken tot en met besluitvorming voor deel 2 van hun evaluatie. Daarna volgt eindrapport.  
[REDACTED] en [REDACTED] maken eerste opzet voor artikel in Binnenlands Bestuur, op basis van VINU deel 1, DR schrijft mee. Publicatie april/mei, dus na MKBA rapport en voor besluitvorming. [REDACTED] denkt na over Engelstalig artikel.
- De planning voor de besluitvorming Onderdoorgang volgens [REDACTED] voor de zomer in GS, na de zomer (dus september/oktober) in PS.
- MKBA: Ecorys is begonnen, het verkeersmodel wordt de komende 2 weken doorgerekend. We plannen een inloopbijeenkomst MKBA in april, bij voorkeur in BNC Monnickendam om het regionale karakter te benadrukken.
- [REDACTED] maakt een update van de stand van zaken voor de website, legt tekst voor aan [REDACTED].
- De informatieborden krijgen nieuwe stickers, zonder de rode banden over informatie avond. [REDACTED] stuurt concept PDF aan DR.
- Er is ondergronds veel ruimte, als de onderdoorgang is aangelegd. Te denken valt aan fiets parkeergarage. Iets voor na de besluitvorming.

**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted]  
**Cc:** [redacted]  
**Onderwerp:** Re: Stand van zaken  
**Datum:** maandag 22 januari 2018 13:46:28  
**Bijlagen:** [image001.jpg](#)

---

Goedenmiddag [redacted]

Dank je wel. Ik zal het doorgeven.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

---

**Van:** [redacted]@noord-holland.nl>

**Verzonden:** maandag 22 januari 2018 12:53

**Aan:** [redacted]

**CC:** [redacted]

**Onderwerp:** Stand van zaken

Beste [redacted]

Vanochtend heb ik een gesprek gehad met TAUW en zij leveren, zoals het er nu naar uitziet, half februari de stukken op. Extra aandacht wordt daarbij gegeven aan de openbare ruimte voor jullie woningen.

Wij zullen op korte termijn alle bewoners van de parallelweg een brief sturen met een uitnodiging voor een overleg eind februari.

Gr [redacted]

[redacted]  
*Beleidsadviseur – Mobiliteit*

T (06) [redacted]

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)

[redacted]@noord-holland.nl



---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

**Onderwerp:** Cursus MKBA  
**Locatie:** Kamer 29 gemeentehuis Waterland (Monnickendam)

**Begin:** do 1-2-2018 18:00  
**Einde:** do 1-2-2018 21:00

**Terugkeerpatroon:** (geen)

**Vergaderingsstatus:** Organisator van vergadering

**Organisator:**

**Verplichte deelnemers:**

**Van:**  
**Aan:**  
**Cc:**

**Onderwerp:** Re: Afronding opdracht TAUW  
**Datum:** vrijdag 2 februari 2018 09:19:54

---

Top [redacted] groet J

Verstuurd vanaf mijn iPhone

Op 2 feb. 2018 om 08:58 heeft [redacted] [@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)>  
het volgende geschreven:

Beste dames en heren,  
Vanochtend heb ik kort met TAUW gesproken. De filmpjes etc worden half februari opgeleverd. Tevens een fotomontage mbt de parallelweg.  
Overleg kan dus gelukkig met goed materiaal doorgang vinden.  
Gr [redacted]

---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: Check reviewcommentaar  
**Datum:** maandag 12 februari 2018 11:56:04  
**Bijlagen:** [Kopie van N247-commentaar review 3\\_DR.xlsx](#)

---

Dag [redacted]  
 Hier reactie namens DR, staat in kolom K  
 Met groet  
 [redacted]

---

**Van:** [redacted]@noord-holland.nl]  
**Verzonden:** maandag 12 februari 2018 08:28  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** FW: Check reviewcommentaar

---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** maandag 12 februari 2018 08:25  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** FW: Check reviewcommentaar  
[Gaarne voor 12 uur een reactie.](#)

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** donderdag 25 januari 2018 13:23  
**Aan:** [redacted]  
 [redacted]  
 [redacted]  
 [redacted] [gmail.com](#)>  
**Onderwerp:** Check reviewcommentaar

Beste dames en heren,  
 Bijgevoegd de review met het antwoord van APPM/TAUW er achter. Gaarne jullie aangedragen punten checken en akkoord geven in de laatste kolom of bij niet akkoord dit onderbouwen. Opmerkingen over het BKP zijn reeds verwerkt door [redacted] Daarop hoeven jullie dus niet meer te reageren.  
 Gaarne uiterlijk 9 februari jullie reactie.  
 Mvgr  
 [redacted]

FORMAT REVIEW-COMMENTAAR

In te vullen door reviewer						In te vullen door APPM/Tauw				
Nummer opmerking	Documentnaam	Organisatie	Door	Pagina/paragraafnummer	Opmerking	Reactie via	Opmerking verwerken (ja/nee)	Wijze van verwerken/motivatie	Check: opmerking verwerkt (ja/nee)	Akkoord
								blauw = aanpassing vanuit Provincie Noord Holland		
								groen = aanpassing door APPM/Tauw		
1	Modelresultaten	Vervoerregio			Inschatting geven van rijtijd van de bus bovenlangs rekening houdend met rotonde i.p.v. Kruispunt Broekermeerdijk, 30 km/uur en bochtstralen. Is zeker meer dan de berekende 1 minuut.	PNH	-	reactie via PNH	-	
2	Modelresultaten	Vervoerregio			Wat is de verklaring dat de berekende rijtijden via een onderdoorgang vrijwel filevrij zijn, maar wel wordt geconstateerd dat terugslag plaatsvindt tot Kruisweg / start busbaan t.z.v. Broek in W'land / onderdoorgang?	PNH	-	reactie via PNH	-	
3	Modelresultaten	Vervoerregio			Wat wordt bedoeld met de vergelijking met en zonder A10?	PNH	-	reactie via PNH	-	
4	Ontwerp	Vervoerregio			Voorrang noodzakelijk voor de bus over het Dorpsplein	APPM/Tauw	ja	Er is een principekeuze gemaakt om voorlopig uit te gaan van shared space	ja	
5	Ontwerpnota	Vervoerregio		15	De lengte van de bushalte geschikt voor 1 busvoor betekent wel een gelede bus (nu 18 m, in de toekomst wellicht 21 m)	APPM/Tauw	ja	Is aangepast in de ontwerpnota. Voor de inrichting van het dorpsplein wordt dit meegenomen in de vervolgfase	ja	
6	Ontwerpnota	Vervoerregio		22	In de meerstrooks variant rekening houden met busstroken voor de kruispunten N235 bij Het Schouw en Bernhardbrug bij Monnickendam. Benodigde lengte t.z.t. te bepalen.	APPM/Tauw	ja	Het meest recente ontwerp van de kruisingen 't Schouw en de Bernardlaan te Monnickendam wordt overgenomen.	ja	
7	KES	Vervoerregio		KES2-082	De passage "De halte Broek in Waterland vervalt (op termijn) als R-Net halte. Halte in het ontwerp is geen R-Net." klopt niet. Blijft R-Net.	APPM/Tauw	ja	aangepast in KES	ja	
8	Kostennota	Vervoerregio		12	Onduidelijk met welke scope t.a.v. inrichten Dorpsplein is gerekend. In de raming zit o.a. een rotonde?	APPM/Tauw	nee	In de raming is, conform afspraken, een bedrag per m2 bepaald om de kosten voor het dorpsplein te dekken. De rotonde is opgenomen in de hoeveelheid nieuwe verharding.	-	
9	Kostennota	Vervoerregio		14	Deze fase beter ook probabilistisch te ramen	APPM/Tauw	Nee	Provincie heeft gevraagd om een deterministische raming	-	
10	Kostennota	Vervoerregio		28	Risicoreservering voor deze fase is laag (10% objectgebonden plus ca 10% objectoverstijgend). Wij gaan in deze fase o.b.v. ervaringscijfers van o.a. RWS uit van een bandbreedte van 30-50% totaal aan risico's voor een dergelijk complex project.	APPM/Tauw	nee	De aangehouden risicoreservering en overige algemene posten zijn, volgens de uitvraag van PNH, gelijk gehouden aan de bovengrondse variant ivm vergelijking	-	
11	Ontwerp	Verkeersadviseur		div.varianten	Voorkeur voor aansluiting als 5e poot op de rotonde. Uitritconstructie zo dicht op rotonde leidt tot doorstromingsproblemen, met name inrijden Broekermeerdijk vanaf rotonde, en onverwachte rembewegingen bij verlaten rotonde.	APPM/Tauw	ja	De Broekermeerdijk wordt als 5e poot aan de rotonde gemaakt. De uitrit komt hiermee te vervallen	ja	
12	Ontwerp	Verkeersadviseur		div. varianten	Rijrichtingpijlen lijken rechtdoorpijlen, veranderen in gebogen pijlen naar links?	APPM/Tauw	nee	Pijlmarkeringen zijn conform CROW. Door schaal van de tekeningen in huidige fase lijken het rechte pijlen. Op kleinere schaal (DO-fase) is dit beter zichtbaar.	-	
13	Ontwerp	Verkeersadviseur		div	bus mag wel via verdrijvingsvlak of puntstuk naar busstrook, (art 77 RVV) het nu ingetekende verkeersteken op het wegdek bij de overgang naar de busstrook is mij niet bekend als een van beide.	APPM/Tauw	ja	Markering is aangepast. Is nu conform CROW	ja	
14	Ontwerp	Verkeersadviseur		div. varianten	Uitvoeger vanaf Amsterdam is veruit de grootste verkeersstroom en dient in de voorrang gezet te worden richting Eilandweg, met Middenweg als voorrangverlenende zijweg.	APPM/Tauw	nee	Bewust niet gedaan om snelheid van de verkeer te beperken. Is eventueel wel aan te passen, maar heeft ook invloed op het ontwerp van de kruising. Is in deze fase niet verwerkt, maar kan in DO nogmaals worden overwogen.	-	
15	Ontwerp	Verkeersadviseur		div. varianten	Indien het normale principe wordt gebruikt van bromfietser op de rijbaan binnen de bebouwde kom zullen er enkele overgangen ingetekend moeten worden waar bromfiets weer het (brom)fietspad op wordt geleid. (en de nodige borden worden geplaatst.)	APPM/Tauw	ja	Oversteekmogelijkheid is weergegeven in het ontwerp. Bebording is in deze fase nog niet uitgewerkt	ja	
16	Ontwerp	Verkeersadviseur		div varianten	Blijft bruggetje over Broekervaart open voor bromfietzers?	APPM/Tauw	nee	Dit blijft in principe gehandhaafd conform bestaande situatie.	-	
17	Ontwerp	Verkeersadviseur		2x2 variant	Middenberm aan beide zijden onderdoorgang voorzien van calamiteiten doorgang.	APPM/Tauw	ja	Tekstueel opgenomen op tekening dat er een calamiteitendoorsteek moet worden toegepast. detaillering nader uit werken in het VO/DO	ja	
18	Ontwerp	Verkeersadviseur		2x2 variant	Huidige ingetekende oplossing voor einde bromfietspad geeft conflicterende gedragsregels, aangezien de uitvoegstrook vanuit M'dam en het bromfietspad deel van dezelfde weg zijn. Verkeer op uitvoeger hoeft volgens gedragsregel geen voorrang te verlenen en volgens de ingetekende haaietanden ook niet ten opzichte van gebruikers bromfietspad, want er is geen sprake van een kruisende weg wat betreft de (brom-)fietzers die vanaf het bromfietspad komen. Er dient dus een oplossing te komen die lijkt op standaardoplossing voor begin van een tweezijdig bromfietspad, en waarbij het doodlopende stukje Oosteinde bij voorkeur een uitritconstructie krijgt.	APPM/Tauw	ja	Is aangepast. Op aangeven van provincie gaat het fietsverkeer richting Monnickendam in principe niet meer over de parallelweg, maar via de Binnenwieren en Overlekergrouw naar het vrijliggende fietspad om de oversteek van de uitvoegstrook te voorkomen..	ja	
19	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland		21	vierde bullit: Niet duidelijk is wat met "obligaat van karakter" wordt bedoeld. Komt ook is zesde bullit voor.	PNH	-	reactie via PNH	-	
20	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland		25	In tweede alinea wordt meerdere keren gesproken over een "tunnel". Dit dient een onderdoorgang te zijn.	PNH	-	reactie via PNH	-	
21	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland		31	Koptekst van 5.1 gaat over in de alinea eronder. Dat leest vreemd.	PNH	-	reactie via PNH	-	



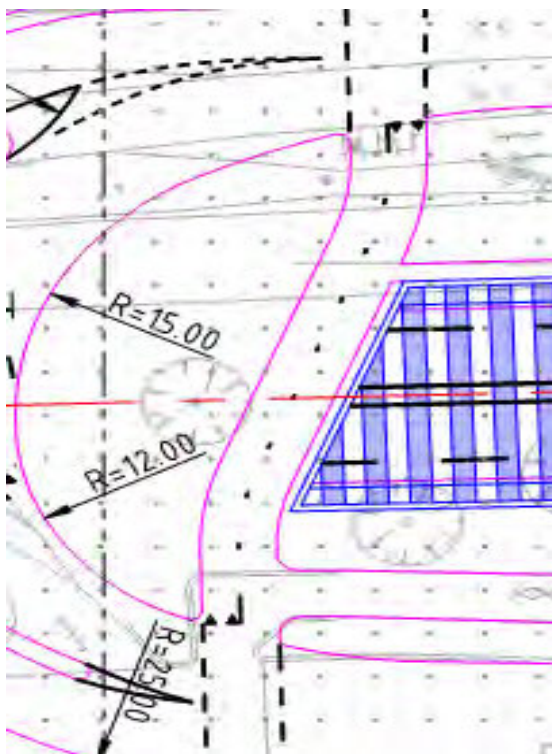
FORMAT REVIEW-COMMENTAAR										
In te vullen door reviewer						In te vullen door APPM/Tauw				
Nummer opmerking	Documentnaam	Organisatie	Door	Pagina/paragraafnummer	Opmerking	Reactie via	Opmerking verwerken (ja/nee)	Wijze van verwerken/motivatie	Check: opmerking verwerkt (ja/nee)	Akkoord
22	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland	Henri Koldewijn	35	De opmerking in de laatste alinea op deze pagina dat "de doorgaande fietsroute hier verdwijnt en naar de overzijde van de Broekervaart gaat" is niet juist. Er blijft aan de westzijde een fietsroute bestaan, tevens een fietsroute aan de oostzijde is een wensbeeld dat in onderzoek is.	APPM/Tauw	ja	Deze fietsroute blijft vooralsnog behouden.	ja	
23	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland	Henri Koldewijn	overal	Er staan af en toe nog wat typefoutjes in. (kleine letter in plaats van hoofdletter, Een, ipn een (blz 43).	PNH	-	reactie via PNH	-	
24	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland	Henri Koldewijn	57	Voorbeeld van muziekpaviljoen is niet gemwets. Ik zou spreken van een verzorgd dorpspak dat nader in overleg met de bewoners nog 1 of enkele functies kan krijgen. (bankje, speelttoesteld o.i.d.).	PNH	-	reactie via PNH	-	
25	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland	Henri Koldewijn	57	Vor de tweede keer wordt de muziekkoepel genoemd. Echt niet handig. Een idee voor een muziekkoepel veroorzaakte 7 jaar terug een grote rel in het dorp.	PNH	-	reactie via PNH	-	
26	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland	Henri Koldewijn	56, 58, 59	muziekkoepel met voorkeur uit de impressies halen.	PNH	-	reactie via PNH	-	
27	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland	Henri Koldewijn	verschillende plekken	Op een aantal impressies staat de tekst: nader uit te werken in photoshop. Mag ik aannemen dat dit verwerkt is in de definitieve versie?	PNH	-	reactie via PNH	-	
28	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland	Henri Koldewijn	er ontbreekt een klein stukje gewenst toekomstige beeld	Ik mis een korte beschrijving van het gewenste beeld tussen het nieuwe dorpsplein en de brug. Is is nu srake van "ongewenste" achterkantsituaties. Dit verdwijnt aan de noordkant niet (zuidkant wel met sloop woning Jaagweg 1). Nu loopt het fietspad hier langs, straks niet meer, maar hoe komt dit gebied vanaf de openbare weg eruit te zien? Een extra groenstrook langs deze achterkant met bomen?	PNH	-	reactie via PNH	-	
29	Grondverwerving	Gem. Waterland	Henri koldewijn		Er is een aantal percelen grond van de gemeente nodig. Hierover dienen t.z.t. afspraken te worden gemaakt. Tevens is er voor 1 perceel sprake van wet voorkeursrecht, dit betreft perceel nummer 3053.	APPM/Tauw	nee	Ter kennisneming. Meenemen in vervolgfase	-	
30	Grondverwerving	Gem. Waterland	Henri koldewijn		Uitbuiging fietspad (west-noordzijde aan de noordkant van Broek in Waterland wordt gemist. Hiervoor zal ook grond moeten worden aangekocht.	APPM/Tauw	nee	De exacte grondaankoop wordt in vervolgfase bepaald.	-	
31	Grondverwerving	Gem. Waterland	Henri koldewijn		Er zal voor het verwerven van een trafo, eerst een alternatief moeten zijn aangelegd in overleg met de gemeente en de netbeheerder.	APPM/Tauw	nee	Nog te gedetailleerd voor deze fase, meenemen in vervolg.	-	
32	Grondverwerving	Gem. Waterland	Henri koldewijn		Nadere afspraken zijn nodig inzake gebruik en toegankelijkheid van brandweerkazerne (mede afhankelijke van de gekozen weginrichting).	APPM/Tauw	nee	Nog te gedetailleerd voor deze fase, meenemen in vervolg.	-	
33	Grondverwerving	Gem. Waterland	Henri koldewijn		Voorstel voor alternatieve weg naar Trambaan dient nog afgestemd te worden. Nu willekeurige inrichting zonder nadenken over gebruik/toekomstige inrichting rest van het perceel.	APPM/Tauw	nee	Voor de ontsluiting van de woningen is een alternatieve weg noodzakelijk. Voor het ruimtegebruik is nu een oplossing weergegeven. Detaillering van gebruik en inrichting in vervolgfase	-	
34	Vergunningenoverzicht	Gem. Waterland	Henri koldewijn		Er wordt gesproken over de Boswet, deze bestaat niet meer en is vervangen dor de Wet natuurbescherming.	APPM/Tauw	ja	is aangepast in vergunningenoverzicht	ja	
35	Vergunningenoverzicht	Gem. Waterland	Henri koldewijn		Voor de rest niet inhoudelijk beoordeeld	APPM/Tauw	-	Ok	-	
36	ontwerp	Gem. Waterland	Henri koldewijn	smalle variant	Fietspad bij rotonde grenst direct langs tunnelbak (zie tabblad bijbehorende figuren). Dit sluit niet aan bij de ambitie van het beeldkwaliteitsplan, omdat dit stuk geheel in het groen moet worden ingepast.. Tevens moeten leuningn hoger i.v.m. veiligheid. Geldt voor meerdere varianten.	APPM/Tauw	nee	Het BKP betreft een beeldsuggestie. De exacte inpassing van groen en locatie fietspad wordt in het vervolg meegenomen.	-	
37	ontwerp	Gem. Waterland	Henri koldewijn	smalle variant	Aansluiting fietspad met kern Broek in Waterland (noordzijde) zou worden voorzien van een bocht om de snelheid te remmen. Deze is niet opgenomen.	APPM/Tauw	nee	De uitvoegstrook is voorzien van een bocht om de snelheid te remmen, dit is niet noodzakelijk voor het fietspad. Het fietspad krijgt een alternatieve ligging zie ook opmerking 18	-	
38	ontwerp	Gem. Waterland	Henri koldewijn	smalle variant	Busstrook moet wel "lijnbus" worden aangeduid.	APPM/Tauw	ja	is aangepast naar lijnbus	ja	
39	Ontwerp	Gem. Waterland	Henri koldewijn		Voorgestelde calamiteitendoorgang bespreken met de hulpdiensten en brandweer dient hiermee akkoord te gaan.	APPM/Tauw	nee	Ontwerp is voorgelegd aan de hulpdiensten, zie ook reacties in dit overzicht. Exacte detaillering van de calamiteitendoorsteek (CADO) in vervolgfase.	-	
40	Ontwerp	Gem. Waterland	Henri koldewijn		Kruispunt Middenweg –N247 gaat met dit plan verloren.	APPM/Tauw	-	Klopt	-	
41	Ontwerp	Gem. Waterland	Henri koldewijn		Alternatieve locatie en projectkosten voor nieuwe brandweerkazerne conform eisen brandweer en gemeente.	APPM/Tauw	nee	Ter kennisneming. Meenemen in vervolgfase. Is als aandachtspunt meegenomen in de risicoanalyse	-	
42	Ontwerp	Gem. Waterland	Henri koldewijn		Parkeerplaatsen net ten noorden van "oude" bandweerlocatie zijn bij 2x2 niet meer nodig	APPM/Tauw	ja	is aangepast bij 2x2 variant	ja	
43	Ontwerp	Gem. Waterland	Henri koldewijn		Aandacht voor bijgevoegde verkeerssituatie (tabblad bijbehorende figuren) in 2x2 variant. Wellicht beter een verhoging/plateau i.p.v. voorrang situatie.	APPM/Tauw	nee	Vervoerregio en hulpdiensten zijn geen voorstander van drempels en plateau's. Heeft daarbij geen invloed op ruimtegebruik en kan in VO/DO alsnog meegenomen worden	-	
44	Ontwerp	Gem. Waterland	Henri koldewijn		Bij 2x2 vervalt de aansluiting met de Overlekergouw. Er is geen alternatieve aansluiting voor verkeer naar de adressen op deze weg. Er zal dus een nieuwe weg moeten worden aangelegd om de Overlekergouw te kunnen ontsluiten, niet door de kern van Broek in Waterland.	APPM/Tauw	ja	Klopt, hiervoor is het fietspad ingericht is fietsstraat zodat lokaal verkeer deze weg ook kan gebruiken. Verkeer kan hierdoor bij de kruising met de Bernardlaan de N247 op. Detaillering in vervolgfase	ja	
45	Ontwerp	Gem. Waterland	Henri koldewijn		Kruispunt Bernhardlaan ter hoogte van brug en langzaam verkeerstunnel. Fietsstrook vormgeven met rood asfalt en belijning doortrekken.	APPM/Tauw	nee	kruising Bernhardlaan valt buiten de scope van dit werk. Het ontwerp sluit aan op de kruising zoals deze bij de bovengrondse variant is ontworpen. Markering en kleur fietspad nog te gedetailleerd in deze fase	-	
46	Ontwerp	Gem. Waterland	Henri koldewijn		Graag deze situatie in relatie brengen met nieuwe brug voor Bernhardlaan.	APPM/Tauw	nee	Kruising Bernhardlaan valt buiten de scope van dit werk	-	



FORMAT REVIEW-COMMENTAAR										
In te vullen door reviewer					In te vullen door APPM/Tauw					
Nummer opmerking	Documentnaam	Organisatie	Door	Pagina/paragraafnummer	Opmerking	Reactie via	Opmerking verwerken (ja/nee)	Wijze van verwerken/motivatie	Check: opmerking verwerkt (ja/nee)	Akkoord
47	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland	Henri koldewijn		Blz 11, ophaalbrug = hefbrug/tafelbrug	PNH	-	reactie via PNH	-	
48	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland	Henri koldewijn		Bevestiging idee voor shared-space in combinatie met duurzaam veilig. Wel dient de inrichting zodanig vorm te krijgen, indien shared space niet werkt, op een eenvoudige manier toch met voorrang situaties kan worden gewerkt.	PNH	-	reactie via PNH	-	
49	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland	Henri koldewijn		Blz 31, talud moet ook altijd voertuig kerend zijn.	PNH	-	reactie via PNH	-	
50	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland	Henri koldewijn		Ook in dit plan wordt de snelheidsremmende maatregel in de vorm van een slinger in het fietspad aan de noordzijde van de kern gemist.	PNH	-	reactie via PNH	-	
51	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland	Henri koldewijn		Blz 39, binnenkant van de opentunnelbak zouden gewenst met geluid absorberend materiaal kunnen worden bekleed.	PNH	-	reactie via PNH	-	
52	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland	Henri koldewijn		Definitieve inrichting zal mede door de gemeente, in overleg met de dorpsbewoners, worden bepaald.	PNH	-	reactie via PNH	-	
53	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland	Henri koldewijn		Gemeente heeft geen voorkeur voor 1 van beide inrichtingsvarianten, zo lang er maar voldaan wordt aan de eisen van duurzaam veilig.	PNH	-	reactie via PNH	-	
54	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland	Marieke Leeverink	7 - plangebied	Eilandsweg is zonder s (Eilandweg)	PNH	-	reactie via PNH	-	
55	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland	Marieke Leeverink	7 - plangebied	Binnenkomst moet zijn binnenkomt	PNH	-	reactie via PNH	-	
56	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland	Marieke Leeverink	8 - proces en werkwijze	dorpsrand moet zijn dorpsraad	PNH	-	reactie via PNH	-	
57	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland	Marieke Leeverink	8 - ideeën 1e atelier	Tunnel moet zijn verdiepte ligging	PNH	-	reactie via PNH	-	
58	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland	Marieke Leeverink	9 - ideeën 2e atelier	Jaagpad moet zijn jaagweg	PNH	-	reactie via PNH	-	
59	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland	Marieke Leeverink	11 - historie, 1ste bullet	kleurstelling: graag wit weglaten, wit is geen hoofddragende kleur in Broek alleen voor kozijnen en windveren wordt wit veelal gebruikt. Teven graag "licht" blauw weglaten en alleen blauw toevoegen. Er bestaan veel blauw kleurschakeringen in broek waaronder ook donkerblauw.	PNH	-	reactie via PNH	-	
60	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland	Marieke Leeverink	11 - Historie, 4de bullet	Vergezichten in de Polder - beter is om hier niet polder te noemen, polder (niet alles is polder) vervangen door "het achterliggende landschap"	PNH	-	reactie via PNH	-	
61	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland	Marieke Leeverink	11 - historie, 5de bullet	hier staat dat het burgwachtershuisje binnen het beschermd dorpsgezicht valt. - Dit geldt voor de hele brug en tevens is de helebrug inclusief landhoofden en brugwachterhuisje aangewezen als beeldbepalend (of Karakteristiek) object.	PNH	-	reactie via PNH	-	
62	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland	Marieke Leeverink	17 - kwaliteiten, laatste bullet	Polder - vervangen door "het achterliggende landschap"	PNH	-	reactie via PNH	-	
63	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland	Marieke Leeverink	25, 2de alinea	Tunnel moet zijn verdiepte ligging (2x)	PNH	-	reactie via PNH	-	
64	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland	Marieke Leeverink	25 - 2de alinea	extra brede vluchtwegen 3 meter breder. Eerste keer woord brede kan volgens mij komen te vervallen	PNH	-	reactie via PNH	-	
65	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland	Marieke Leeverink	25 laatste zin	De opmerking dat de route omgekapt zal worden is niet juist. Er blijft aan de westzijde een fietsroute bestaan, tevens een fietsroute aan de oostzijde is een wensbeeld dat in onderzoek is.	PNH	-	reactie via PNH	-	
66	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland	Marieke Leeverink	hele document	er wordt nog vaak gesproken over tunnel, tunnelvariant of tunnelmond (40x) graag aanpassen naar onderdoorgang	PNH	-	reactie via PNH	-	
67	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland	Marieke Leeverink	29	Eilandsweg is zonder s (Eilandweg)	PNH	-	reactie via PNH	-	
68	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland	Marieke Leeverink	29	5de bullet niet donker	PNH	-	reactie via PNH	-	
69	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland	Marieke Leeverink	31, eerste zin	Het eerste deel van de zin is weggefallen	PNH	-	reactie via PNH	-	
70	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland	Marieke Leeverink	31 laatste alinea	Eilandsweg is zonder s (Eilandweg)	PNH	-	reactie via PNH	-	
71	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland	Marieke Leeverink	43 eerste zin	graag het woord "nieuwe" central ruimte toevoegen	PNH	-	reactie via PNH	-	
72	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland	Marieke Leeverink	43 e1ste alinea	centrale plain vervangen door centrale ruimte	PNH	-	reactie via PNH	-	
73	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland	Marieke Leeverink	43, punt 3	Jaagpad moet zijn Jaagweg	PNH	-	reactie via PNH	-	
74	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland	Marieke Leeverink	43, punt 3	Inpassen huidige bebouwing Jaagweg 1 gaat voor herbouw	PNH	-	reactie via PNH	-	
75	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland	Marieke Leeverink	43, punt 6	de 3 noten vervangen voor Eetcafe De Drie Noten	PNH	-	reactie via PNH	-	
76	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland	Marieke Leeverink	43. punt 6	veiligheid van fietsend verkeer is belangrijke eventueel maken van opstelplaats voor overstekend verkeer als bus voorrang krijgt.	PNH	-	reactie via PNH	-	
77	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland	Marieke Leeverink	51	de zuiderburg is in dit model verlegd zodat in het verlengde van het Zuideinde komt te liggen. Optie is om de Zuiderbrug op huidige lokatie te laten liggen (cultuurhistorisch heeft dit de voorkeur)	PNH	-	reactie via PNH	-	
78	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland	Marieke Leeverink	57	de 3 noten vervangen voor Eetcafe De Drie Noten	PNH	-	reactie via PNH	-	
79	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland	Marieke Leeverink	57	Muziekpaviljoen zou ik weglaten! Is een gevoelig punt in Broek in Waterland	PNH	-	reactie via PNH	-	
80	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland	Marieke Leeverink	57	In het parkmodel is door bewoners aangegeven dat te toevoegen van een kleine speeltuin hier wenselijk zou zijn	PNH	-	reactie via PNH	-	
81	Ontwerpnota	EBS		Busverkeer pag15.	De werkhypothese is dat er 8 bussen per uur stoppen in Broek in Waterland, en de andere bussen de onderdoorgang gebruik en niet halteren in Broek in Waterland. Hoewel dit voordelen biedt voor de doorgaande reizigers (immers geen stop in Broek) willen we hierbij meegeven dat het OV in Broek zelf flink achteruitgaat. In het verleden, toen de sneldiensten niet stopten in Broek, leidde dat tot veel klachten. Op dit moment rijden we 20 (dal) tot 40 (spits) bussen per uur, en zijn er rechtstreekse verbindingen met enerzijds Amsterdam Noord, Centrum, Zuidoost en anderzijds Monnickendam, Marken, Volendam, Edam en Hoorn. Straks kan er nog maar 1 lijn rijden.	APPM/Tauw	nee	Is helder. Uitgangspunt is vooralsnog 8 bussen. Dit is een voorlopig uitgangspunt, tot stand gekomen in overleg met Vervoerregio, Doprsraad en gebruikers (via atelier en inloop) en door hen acceptabel bevonden. Exacte aantal zal uiteraard tzt nog worden bepaald.	-	
82	Ontwerpnota	EBS		overkluisng pag23	Hier staat dat alle ov bussen uit Amsterdam van de N247 uitvoegen, maar dit betreft als het goed is alleen de lijn die via Broek rijdt.	APPM/Tauw	ja	Alleen bussen die halteren in Broek in Waterland voegen uit. Is aangepast in ontwerpnota	ja	

FORMAT REVIEW-COMMENTAAR										
In te vullen door reviewer						In te vullen door APPM/Tauw				
Nummer opmerking	Documentnaam	Organisatie	Door	Pagina/paragraafnummer	Opmerking	Reactie via	Opmerking verwerken (ja/nee)	Wijze van verwerken/motivatie	Check: opmerking verwerkt (ja/nee)	Akkoord
83	Ontwerpnota	EBS		Busvervoer pag27.	Doordat het knelpunt Broek verdwijnt zouden de busbanen tussen Monnickendam - Broek en het Schouw - Broek aan de andere kant van de weg moeten komen te liggen. Wij kunnen ons hier wel iets bij voorstellen, maar hebben wel behoefte aan nadere toelichting/inzicht/bespreking van dit punt (dat kan lijkt me als er daadwerkelijk tot een onderdoorgang wordt besloten).	PNH	-	Ter kennisneming. Het verleggen van de busbaan volgt uit het verkeersmodel dat is aangeleverd door de provincie. Bij keuze voor een onderdoorgang wordt dit in vervolgfase meegenomen.	-	
84	Ontwerp	EBS		Bovengronds,	wij adviseren een 50 km/u inrichting, zodat de bereikbaarheid van het OV geborgd is. wij zijn tegen een 30 km/u inrichting, omdat dit ertoe kan leiden dat de route niet meer beschikbaar is voor het ov, dwz dat Broek dus uiteindelijk helemaal niet meer kan worden bediend. Hierbij wel een aantal nuanceringen: - zolang het traject vrij kort is (korter dan 400 meter) kan EBS wel leven met een lagere snelheid. Op de tekening zien we dit terug. - het gaat ons er vooral om dat er geen drempels komen of andere snelheidsremmers, anders dan door het CROW geclassificeerd als geschikt voor openbaar vervoer. - en dat de voorrangssituatie intact blijft. Wij maken ons met name zorgen over de vele fiets/voetgangers, die nu nog gebruik maken van het tunneltje en in een 30 km zone overal zouden kunnen oversteken.	APPM/Tauw	nee	Er is voor deze fase een principekeuze gemaakt om bovengronds in te richten als shared-space. De exacte inrichting wordt in vervolgfase meegenomen	-	
85	Ontwerp	EBS		Ondergronds,	Een 80 km/u inrichting lijkt ons de beste manier om het knelpunt Broek echt op te lossen, het verkeer hoeft immers niet af te remmen tot 50. Dit zou ook voor het doorgaande busverkeer het beste zijn. Verder hebben we geen opmerkingen over de verschillende onderdoorgangvarianten.	APPM/Tauw	nee	Ter kennisneming. In deze fase wordt alleen een vergelijking gemaakt van de verschillende oplossingen. De keuze wordt later gemaakt door PNH/GS/PS	-	
86	Vergelijkingsmatrix	EBS			Wij verwachten dat de route bovengronds wat vertraging zal geven, 1 a 2 minuten, afhankelijk van de inrichting.	APPM/Tauw	nee	Dat klopt. Uit modelberekening volgt (theoretisch) 1 minuut verschil in rijtijd. In de vergelijkingsmatrix zijn de tijdsblokken aangehouden waardoor dit verschil niet zichtbaar is. Zie ook opmerking 1	-	
87	Ontwerp	Hulpdiensten			Hebben bedenkingen bij het inrichten van het plein conform het principe van shared space, voornamelijk zorgen over de kruisende verkeersstromen (fietsers, bussen en auto's). Graag onderbouwen dat dit haalbaar is.	APPM/Tauw	nee	Zorgen zijn helder. Voor deze fase is een principekeuze gemaakt voor shared-space. Afgesproken is overigens, dat de shared-space inrichting zodanig zal worden ontworpen, dat deze met minimale middelen kan worden aangepast als in de praktijk mocht uitwijzen dat het niet werkt zoals beoogd.	-	
88	Ontwerp	Hulpdiensten			Als nadere aanvulling op de veiligheid wordt opgemerkt dat de fietsroute misschien kan worden gewijzigd.	APPM/Tauw	ja	De doorgaande fietsroute richting Monnickendam wordt aangepast, zie ook opmerking 18	ja	
89	Ontwerp	Hulpdiensten			Graag vervoerder EBS betrekken bij de inrichting van het plein	APPM/Tauw	-	EBS is betrokken als stakeholder en heeft gereageerd op de ontwerpen	-	
90	Ontwerp	Hulpdiensten			Voor wat de Kazerne betreft wordt aangegeven dat indien er gekozen wordt voor een 2x2 variant de kans vrij groot is dat deze zal moeten verhuizen. De reden hiervoor is dat er te weinig ruimte is volgens het huidige ontwerp. In het ontwerp variant 2x1 50km/u blijft de kazerne behouden. Wat de uitrijroute van de brandweer betreft is aangegeven dat voor richting Monnickendam gebruik moet worden gemaakt van de calamiteitendoorsteek en richting Amsterdam de route via de rotonde (Eilandweg - Parallelweg) loopt.	APPM/Tauw	ja	Het eventueel verhuizen van de brandweerkazerne is meegenomen in het ontwerp en de kostenraming. Als risico is opgenomen dat er in mogelijk geen locatie vindbaar is die aan de zorgnorm voldoet.	-	
91	Ontwerp	Hulpdiensten			Bij het plaatsen van roosters boven te onderdoorgang moeten deze zodanig worden ontworpen zodat deze ook bij koud temperaturen rook doorlatend zijn.	APPM/Tauw	nee	Ter kennisneming. Het rooster is voornamelijk tegen ingooien van objecten en hoeft daarom niet fijnmazig te zijn. In vervolgfase meenemen.	-	
92	Ontwerp	Hulpdiensten			Bij het opnieuw bepalen van de locatie van de brandweerkazerne dient men rekening te houden met de bijbehorende eisen. Zoals bijv. bereikbaarheid personeel, uitrijtijden etc.etc.	APPM/Tauw	nee	Ter kennisneming. Meenemen in vervolgfase. Zie ook reactie bij opmerking 90.	-	
93	Ontwerp	Hulpdiensten			Voor wat de rotonde betreft wordt opgemerkt dat het misschien handig is als de vijfde poot (met uitrit constructie) wordt aangesloten op de rotonde.	APPM/Tauw	ja	Is aangepast in ontwerp, zie ook opmerking 11	ja	
94	Ontwerp	Hulpdiensten			Voor wat de invoegstrook vanuit Monnickendam richting Broek betreft wordt opgemerkt dat het kruisend verkeer (fietspad, auto) wordt gezien als knelpunt.	APPM/Tauw	ja	Betreffende kruising is aangepast, zie ook opmerking 18,	ja	
95	Ontwerp	Dorpsraad		nvt	Waarom vluchtroutes? Waarom 2 aparte vluchtroutes ipv 1 in het midden?	APPM/Tauw	nee	Er zijn aan het begin van het ontwerptraject meerdere doorsneden beoordeeld waaronder met 1 middentunnelkanaal of met 2 aparte vluchtgangen (vluchtgangen gewenst vanuit hulpdiensten). Aangezien het verschil in breedte beperkt is, is vooralsnog gekozen voor deze oplossing om het ruimtegebruik weer te kunnen geven. Bijkomend voordeel is dat de vluchtgangen aan het einde van de onderdoorgang in de berm uitkomen in plaats van in de middenberm.	-	





Figuur behorende bij opmerking

40

Omdat in de historische kern resten vanaf onder de bouwvoor aanwezig kunnen zijn en de bodem voor de verdiepte N247 dieper wordt ontgraven, wordt waar het geplande tracé de historische kern doorsnijdt (zie bijlage 9 voor de historische kern) een vervolgonderzoek geadviseerd. Dit gaat om een tracé lengte van ongeveer 300 m. Dit vervolgonderzoek kan het beste worden uitgevoerd als een verkennend booronderzoek. Het doel van het verkennende booronderzoek is de opbouw van de bodem en de mate van intactheid van de bodem te bepalen. Aan de hand van die informatie kan het archeologische verwachtingsmodel worden getoetst en waar mogelijk worden bijgesteld. Voor het overige deel van het tracé wordt geen vervolgonderzoek geadviseerd.

Figuur behorende bij opmerking

287



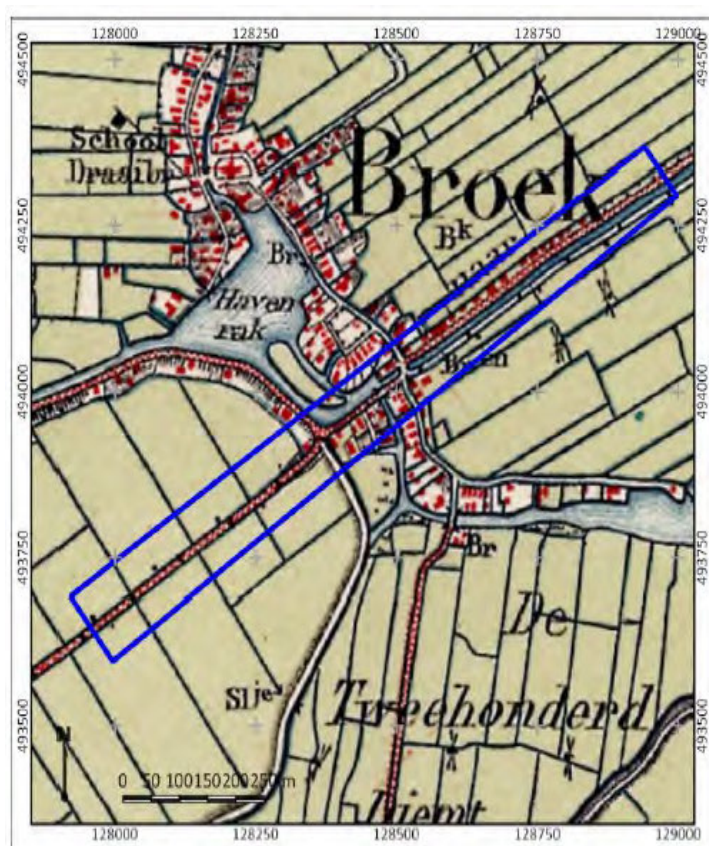


Figuur behorende bij opmerking

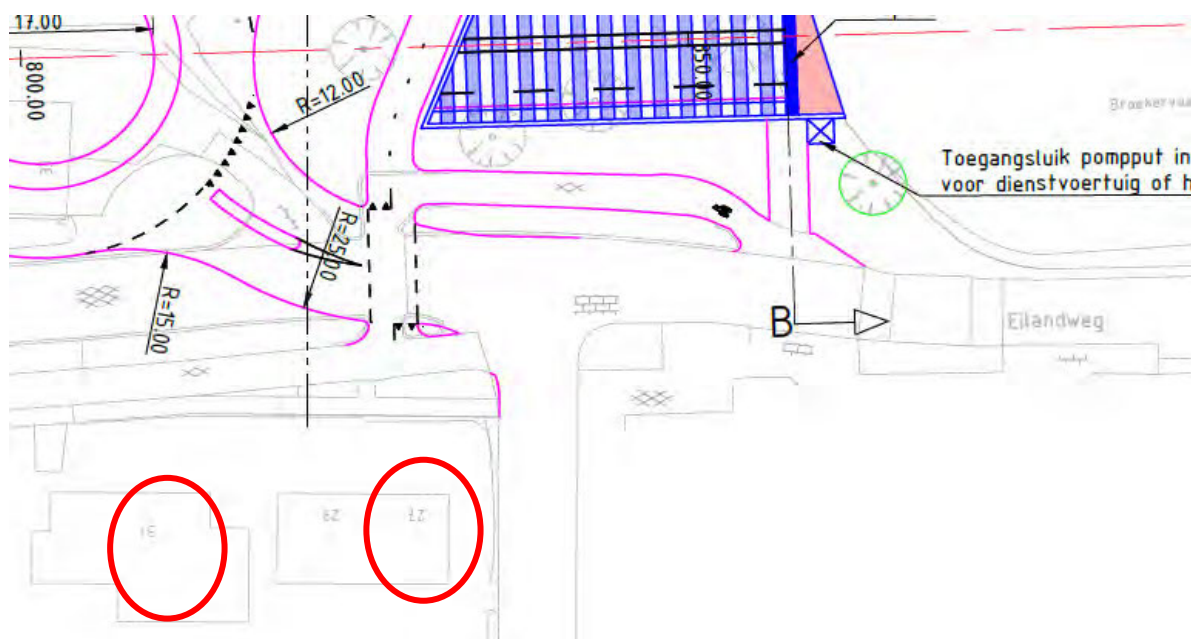


Figuur behorende bij opmerking

47



Figuur 6. Het plangebied (blauw omlijnd) op een historische kaart uit 1900.  
Bron: [www.topotijdreis.nl](http://www.topotijdreis.nl).





cl. opste  
ulpdiens!





Uw contactpersoon

[redacted] (PNH)

Telefoonnummer + [redacted]

[bereikbaarheidwaterland@noord-holland.nl](mailto:bereikbaarheidwaterland@noord-holland.nl)**Betreft Bewonersoverleg Parallelweg Broek in Waterland**

Bijlage: presentatie varianten mogelijke onderdoorgang

**Memo**

6 maart 2018

1|5

Op dinsdagavond 6 maart komen bewoners van de Parallelweg (Broek in Waterland) bij elkaar om zich te laten informeren over de (onder)doorgang van de N247 in Broek in Waterland. Niet alle bewoners zijn aanwezig. Er zijn geen intekenlijsten voor aanwezigheid getekend.

Namens de Provincie Noord-Holland zijn aanwezig: [redacted]

[redacted]. Namens de Dorpsraad Broek in Waterland zijn

[redacted] aanwezig. Verder is aanwezig [redacted] Tauw en [redacted]

[redacted] bij gemeente Waterland. [redacted]

[redacted] is onafhankelijk voorzitter om de avond te begeleiden.

**Aanleiding en doel van de avond**

Doel van de avond is om de bewoners te informeren over de status van de planvorming: welke varianten liggen er nu? Wat betekenen de varianten van een mogelijke onderdoorgang voor de (leef)omgeving van de bewoners aan de Parallelweg? Hoe verloopt het besluitvormingsproces?

**Welke varianten liggen er nu?**

- Bovengrondse oplossing: vervangt de kruispunten van de Parallelweg en de Broekermeerdijk door ovotondes (ovale rotondes), zodat afslaand verkeer veiliger de N247 kan oprijden en verlaten. De huidige hefbrug wordt vervangen. Hieronder komt een tweede onderdoorgang voor fietsers en voetgangers.

- Er zijn vier subvarianten voor een ondergrondse oplossing, omdat verkeers- en tunnelveiligheid en waterbeheersing een grote rol spelen bij de ruimte die nodig is voor een mogelijke onderdoorgang.

Snelheid	Rijstroken	Vluchtwegen	Waterkering
50 km/uur	2x1	Nee	Coupure
50 km/uur	2x1	Ja	Kanteldijk
80 km/uur	2x1	Ja	Coupure
80 km/uur	2x2	Ja	Kanteldijk

Alle varianten worden gepresenteerd met nader uitgewerkte technische tekeningen en impressies, hoe de situatie er ongeveer uit zou kunnen komen te zien vanuit de woningen van de Parallelweg of wanneer je op straat bent (maaiveld aanzicht). **De presentatie is als bijlage bij dit verslag opgenomen. Op <https://onderdoorgangbroekinwaterland.pleio.nl/> Plaatsen we ook de presentatie en afbeeldingen uit de presentatie.**

### Vragen en antwoorden

- **Waar gaat de weg naar beneden?**  
Waar de weg een onderdoorgang wordt is afhankelijk van de subvariant. Verwezen wordt naar de technische tekeningen in de presentatie. Ook als bijlage bij dit verslag.
- **Is het mogelijk om de tunnelbak zo lang te maken dat de in- en uitgangen van de tunnelbak buiten de Parallelweg komen te liggen?**  
Technisch is er veel mogelijk. Het heeft wel invloed op de kosten. En er moet een politieke wil zijn. De voorstellen geven de wettelijke minimale maten aan. Korter kan in ieder geval niet.
- **Waar blijft het fietspad naar Monnickendam?**  
Het huidige fietspad blijft liggen waar het ligt. Dat is een veilige situatie. Er komt mogelijk een snelfietspad tussen Amsterdam en Edam/Volendam aan de andere zijde op de oude trambaan (oostkant N247/ zijde Eilandweg).
- **Waar kunnen we parkeren? De parkeerplaatsen staan nu al onder druk.**  
Parkeren kan tussen de groene hoven zoals ingetekend op de technische tekeningen en impressies. Aan het einde van de Parallelweg blijft een parkeerveld. Wellicht kan deze uit worden gebreed en ervoor worden gezorgd dat die gelegenheid bereikbaar is vanaf Parallelweg en Oosteinde. Dit is iets om mee te nemen bij de inrichtingsfase van de openbare ruimte in overleg met de gemeente.
- **Is het mogelijk om naast de tunnelbak een ondergrondse parkeergarage te maken?**  
Technisch is er veel mogelijk. Het heeft wel invloed op de kosten. En er moet een politieke wil zijn.

- **Waar kunnen pakketbezorgers parkeren, terwijl doorgang voor ander verkeer mogelijk blijft? Er komen gemiddeld 5 pakketbezorgers per uur over de Parallelweg.**  
Bij uitwerking in een voorlopig en definitief ontwerp kan dit in afstemming met de bewoners worden geoptimaliseerd. Er is nu geen specifieke plek voor gereserveerd. Het betreft hier een 30 km/uur weg in twee richtingen, waarop mag worden geparkeerd, geladen en gelost.
- **De hulpdiensten hebben toch aangegeven dat de smalste variant van de onderdoorgang niet geschikt is?**  
Ook de smalste variant (50 km/uur, 2x1 rijstrook, zonder vluchtwegen met coupure) voldoet aan de wetgeving. De hulpdiensten hebben liever een vluchtweg erbij, omdat het de doorstroming bij calamiteiten minder belemmert en hun werk tegelijkertijd veiliger is. Bij bestemmingsplanwijzigingen zal het oordeel van de hulpdiensten zwaar mee tellen voor het bevoegd gezag (in dit geval de gemeente) om vergunningen te verlenen. Als de vergunning verleend wordt zonder vluchtwegen, zullen de hulpdiensten hun werk uiteraard blijven verrichten.
- **Enkele bewoners vragen zich af: is het echt niet mogelijk om een aparte baan te maken voor bussen en vrachtwagens? En een aparte parallelweg?**  
Provincie en Dorpsraad laten Tauw uitzoeken hoeveel ruimte nog beschikbaar is voor een aparte parallelweg. Daarbij wordt rekening gehouden worden met de minimale (wettelijke) afmetingen van de uitvoegstrook, de parallelweg en de ruimte daartussen. In de voorstellen die vanavond zijn gepresenteerd is geprobeerd om het groene en dorpse karakter te behouden. Dit wordt toegejuicht door andere bewoners van de Parallelweg. Een extra/aparte rijstrook gaat ten koste van het groen. Ook wordt toegezegd dat er impressies worden gemaakt hoe de dorpsentree er met deze optie uit zou kunnen komen te zien.
- **Komt er nog een hek op de tunnelbak?**  
Langs de tunnelbak komt een betonnen band van 1.20 meter hoog. Voor die betonnen wand is een gemetselde muur gedacht. Daar bovenop komt een hekwerk. Het is mogelijk dat eventueel te verrijken met groen. Het hekwerk moet voertuigkerend zijn, zodat voertuigen niet in de tunnelbak kunnen belanden.
- **Hoeveel verkeer kunnen we verwachten?**  
Er komen in de spits 8 bussen per uur. Buiten de spits 4 bussen per uur. De verwachting is dat er in de spits circa 180 auto's per uur over de Parallelweg zullen rijden (circa 3 per minuut). Bram Derix controleert dit met de verkeerstellingen: hoeveel verkeer rijdt over de N247 (doorgaand) en hoeveel over de invoeger (bestemmingsverkeer). En hoe zal dat zijn tijdens de bouw van de tunnel? Moet dan alles over de Parallelweg?

- **Komt er geluidsreducerend asfalt?**

De provincie schrijft een bepaald type asfalt voor de tunnelbak dat geluid reducerend kan werken. Het grootste deel van de wegen komt bovengronds in een 30 km/uur-zone te liggen. Bij die snelheid is het motorgeluid harder dan het bandengeluid en wordt er dus geen geluid reducerend asfalt aangebracht.

- **Als alles wordt berekend. Wordt dan ook berekend wat deze verandering de bewoners kost? Bijvoorbeeld waarde van de huizen en leefbaarheid?**

Op dit moment wordt er een maatschappelijke kosten-baten analyse gemaakt (MKBA). Hierin worden leefbaarheidsaspecten als geluid, fijnstof etc. meegenomen. Op basis van kerncijfers wordt er voor de waardetoeename en -afname een totaalbedrag in de MKBA opgenomen. Of woningen in waarde dalen en/of stijgen kan pas worden bepaald als de plannen definitief zijn en de bestemmingsplannen zijn vastgesteld. Dat kan per woning verschillen afhankelijk van de consequenties van het ontwerp.

\_\_\_\_\_ geeft tijdens ons overleg aan dat er een mogelijkheid is om op kosten van de provincie Noord-Holland een adviseur in te huren die de belangen van bewoners kan vertegenwoordigen. [ Bij navraag blijkt **dit blijkt echter niet te kloppen!** Hij heeft helaas twee procedures door elkaar gehaald. Wanneer bewoners, na vaststelling van het bestemmingsplan een planschadeclaim indienen dan wordt deze door een onafhankelijke commissie beoordeeld. Over de kostenverdeling van deze eventuele schades wordt vooraf tussen het bevoegd gezag en de overheid die het gaat uitvoeren een afspraak gemaakt. De eerste 2% waardevermindering wordt volgens de wet gezien als eigen risico en wordt meestal niet vergoed.]

**Hebben de bewoners nog invloed op de verdere ontwikkeling van de plannen?**

De provincie Noord-Holland erkent dat de bewoners van de Parallelweg bijzondere belangen hebben bij de planvorming. Toegezegd wordt dat de bewoners in het proces betrokken blijven. Ook bij de inrichting van de openbare ruimte (naar verwachting de verantwoordelijkheid van de gemeente) kunnen de bewoners betrokken worden. Dit is de uitdrukkelijke wens van de Dorpsraad.



Enkele bewoners geven aan zich grote zorgen te maken over hun veiligheid en de leefbaarheid van hun omgeving. Ze vinden de voorstellen teleurstellend. Ze willen liever geen doorgaande weg langs hun deur. Het is zeer belangrijk voor de bewoners dat zij prettig kunnen (blijven) wonen.

**Besluitvorming**

Een bewoonster geeft aan dat er al een besluit is genomen dat de 2x2 variant er gaat komen, dit zou in de krant hebben gestaan. De provincie en dorpsraad spreken tegen dat zij hierover een uitspraak hebben gedaan. De bewoonster geeft aan dat zij dit zeker weet en zal het desbetreffende bericht naar de provincie en de dorpsraad sturen.

Er is nog door niemand een besluit genomen welke variant (bovengronds of ondergronds) uit zal worden gevoerd. Ook is er geen voorkeursvariant. Noch de provincie Noord-Holland, noch de Dorpsraad Broek in Waterland heeft een standpunt ingenomen.

De huidige varianten zijn nu in onderzoek in een maatschappelijke kosten en baten analyse. Bij zo'n MKBA gaat het 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. Voor een periode van 100 jaar wordt een inschatting gemaakt van de welvaartseffecten van alle varianten voor de (onder)doorgang van de N247 in Broek in Waterland.

De verwachting is dat de MKBA dit voorjaar kan worden voltooid. Dan zal er weer een informatieavond plaatsvinden voor alle belanghebbenden.

Vervolgens gaat het de politieke besluitvorming in bij de betrokken gemeentes en de provincie Noord-Holland. Het ziet er nu naar uit dat er eind 2018 zicht is op de keuzes van de politieke organen. Echter in het voorjaar van 2019 zijn de verkiezingen voor de provinciale staten. Er bestaat een kans dat de besluitvorming uit wordt gesteld om onderdeel te maken van de verkiezingen.

*Bij vragen of mogelijke onduidelijkheid over de toekomstige plannen en werkzaamheden, is de provincie bereikbaar op bovenstaande gegevens.*

**Van:** [REDACTED]  
**Aan:** [REDACTED]  
**Cc:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** 20180306 informatieavond bewoners Parallelweg  
**Datum:** vrijdag 9 maart 2018 09:10:34  
**Bijlagen:** [20180306 informatieavond bewoners Parallelweg.docx](#)

---

Hoi,

Volgens mij waren er 8 bewoners.

Hierbij wat commentaar in groen.

Ik wil graag dat [REDACTED] de passage over planschade nog even nakijkt. Volgens mij kan niet iedereen zomaar op kosten van de provincie planschade indienen. Dat wordt (als dat om veel bewoners gaat) een dure grap.

Groeten

[REDACTED]

**Uw contactpersoon**

[redacted] (PNH)

[redacted] (Dorpsraad BiW)

Telefoonnummer +31 [redacted]

[bereikbaarheidwaterland@noord-holland.nl](mailto:bereikbaarheidwaterland@noord-holland.nl)**Betreft Bewonersoverleg Parallelweg Broek in Waterland**

Bijlage: presentatie varianten mogelijke onderdoorgang

**Memo**

6 maart 2018

1|5

Op dinsdagavond 6 maart komen bewoners van de Parallelweg (Broek in Waterland) bij elkaar om zich te laten informeren over de (onder)doorgang van de N247 in Broek in Waterland. Niet alle bewoners zijn aanwezig. Er zijn geen intekenlijsten voor aanwezigheid getekend.

Namens de Provincie Noord-Holland zijn aanwezig: [redacted]

[redacted] Namens de Dorpsraad Broek in Waterland zijn

[redacted] aanwezig. Verder is

aanwezig [redacted] Tauw. [redacted]

[redacted] is onafhankelijk voorzitter om de avond te begeleiden.

**Aanleiding en doel van de avond**

Een groot deel van de bewoners van Broek in Waterland zag geen heil in de oplossing van de samenwerkende overheden om de doorstroming van de N247 te verbeteren met een aantal bovengrondse maatregelen. Met een crowdfundingactie hebben de bewoners een eigen ondergrondse variant uit laten werken. Provincie Noord-Holland heeft toegezegd om dit voorstel verder te onderzoeken en uit te werken tot hetzelfde niveau als de bovengrondse variant (schetsontwerp), zodat de politiek op basis van gelijkwaardige informatie een keuze kan maken voor de (onder)doorgang van de N247 in Broek in Waterland.

Doel van de avond is om de bewoners te informeren over de status van de planvorming: welke varianten liggen er nu? Wat betekenen de varianten van een mogelijke onderdoorgang voor de (leef)omgeving van

de bewoners aan de Parallelweg? Hoe verloopt het besluitvormingsproces?

### Welke varianten liggen er nu?

- Bovengrondse oplossing: vervangt de kruispunten van de Parallelweg en de Broekermeerdijk door ovotondes (ovale rotondes), zodat afslaand verkeer veiliger de N247 kan oprijden en verlaten. De huidige hefbrug wordt vervangen. Hieronder komt een onderdoorgang voor fietsers en voetgangers.
- Er zijn vier subvarianten voor een ondergrondse oplossing, omdat verkeers- en tunnelveiligheid en waterbeheersing een grote rol spelen bij de ruimte die nodig is voor een mogelijke onderdoorgang.

Snelheid	Rijstroken	Vluchtwegen	Waterkering
50 km/uur	2x1	Nee	Coupure
50 km/uur	2x1	Ja	Kanteldijk
80 km/uur	2x1	Ja	Coupure
80 km/uur	2x2	Ja	Kanteldijk

Alle varianten worden gepresenteerd met technische tekeningen en impressies hoe de situatie er ongeveer uit zou kunnen komen te zien vanuit de woningen van de Parallelweg of wanneer je op straat bent (maaiveld aanzicht). **De presentatie is als bijlage bij dit verslag opgenomen.**

### Vragen en antwoorden

- **Waar gaat de weg naar beneden?**  
Waar de weg een onderdoorgang wordt is afhankelijk van de subvariant. Verwezen wordt naar de technische tekeningen in de presentatie. Ook als bijlage bij dit verslag.
- **Is het mogelijk om de tunnelbak zo lang te maken dat de in- en uitgangen van de tunnelbak buiten de Parallelweg komen te liggen?**  
Technisch is er veel mogelijk. Het heeft wel invloed op de kosten. En er moet een politieke wil zijn. De voorstellen geven de wettelijke minimale maten aan. Korter kan het dus niet.
- **Waar blijft het fietspad naar Monnickendam?**  
Het huidige fietspad blijft liggen waar het ligt. Dat is een veilige situatie. Er komt mogelijk een snelfietspad tussen Amsterdam en Volendam aan de andere zijde (**oostkant N247**).
- **Waar kunnen we parkeren? De parkeerplaatsen staan nu al onder druk.**  
Parkeren kan tussen de groene hoven zoals ingetekend op de technische tekeningen en impressies.



- **Is het mogelijk om naast de tunnelbak een ondergrondse parkeergarage te maken?**  
Technisch is er veel mogelijk. Het heeft wel invloed op de kosten. En er moet een politieke wil zijn.
- **Waar kunnen pakketbezorgers parkeren, terwijl doorgang voor ander verkeer mogelijk blijft? Er komen gemiddeld 5 pakketbezorgers per uur over de Parallelweg.**  
Bij uitwerking in een voorlopig en definitief ontwerp kan dit in afstemming met de bewoners worden geoptimaliseerd. Er is nu geen specifieke plek voor gereserveerd.
- **De hulpdiensten hebben toch aangegeven dat de smalste variant van de onderdoorgang niet geschikt is?**  
Ook de smalste variant (50 km/uur, 2x1 rijstrook, zonder vluchtwegen met coupure) voldoet aan de wetgeving. De hulpdiensten hebben liever een vluchtweg erbij, omdat het de doorstroming bij calamiteiten minder belemmert en hun werk tegelijkertijd veiliger is. Bij bestemmingsplanwijzigingen zal het oordeel van de hulpdiensten zwaar mee tellen voor het bevoegd gezag (in dit geval de gemeente) om vergunningen te verlenen. Als de vergunning verleent wordt zonder vluchtwegen, zullen de hulpdiensten hun werk uiteraard blijven verrichten.
- **Is het echt niet mogelijk om een aparte baan te maken voor bussen en vrachtwagens? En een aparte parallelweg?**  
**Provincie en Dorpsraad laten uitzoeken hoeveel ruimte nog beschikbaar is voor een aparte parallelweg. Daarbij wordt rekening gehouden worden met de minimale afmetingen van de uitvoegstrook, de parallelweg en de ruimte daartussen.** In de voorstellen die vanavond zijn gepresenteerd is geprobeerd om het groene en dorpse karakter te behouden. Ook wordt toegezegd dat er impressies worden gemaakt hoe dat er dan uit zou kunnen komen te zien. Wordt het een grote asfaltplak? Of juist niet?
- **Komt er nog een hek op de tunnelbak?**  
Langs de tunnelbak komt een betonnen band van 1.20 meter hoog. Daar bovenop komt een hekwerk. Het is mogelijk dat eventueel te verrijken met groen.
- **Hoeveel verkeer kunnen we verwachten?**  
Er komen in de spits 8 bussen per uur. Buiten de spits 4 bussen per uur. De verwachting is dat er circa 180 per uur over de Parallelweg zullen rijden (circa 3 per minuut).  
**controleert dit met de verkeerstellingen: hoeveel verkeert rijdt over de N247 (doorgaand) en hoeveel zal over de Parallelweg gaan rijden (bestemmingsverkeer). En hoe zal dat zijn tijdens de bouw van de tunnel? Moet dan alles over de Parallelweg?**
- **Komt er geluidreducerend asfalt?**  
De provincie schrijft een bepaald type asfalt voor de tunnelbak dat geluid reducerend kan werken.

- Als alles wordt berekend. Wordt dan ook berekend wat deze verandering de bewoners kost? Bijvoorbeeld waarde van de huizen en leefbaarheid?

Op dit moment wordt er een maatschappelijke kosten-baten analyse gemaakt (MKBA). Hierin worden leefbaarheidsaspecten als geluid, fijnstof etc. meegenomen. Of woningen in waarde dalen kan pas worden bepaald als de plannen definitief zijn. Dat kan per woning verschillen afhankelijk van de consequenties van het ontwerp. Daarbij is er de mogelijkheid dat op kosten van de provincie Noord-Holland een adviseur ingehuurd wordt die hun belangen behartigt. Check door [REDACTED] !!!

- Hebben de bewoners nog invloed op de verdere ontwikkeling van de plannen?

De Dorpsraad Broek in Waterland en provincie Noord-Holland erkennen dat de bewoners van de Parallelweg bijzondere belangen hebben bij de planvorming. Toegezegd wordt dat de bewoners bij alle (??dat graag afzwakken) stappen in het proces betrokken blijven. Ook bij de inrichting van de openbare ruimte (verantwoordelijkheid gemeente) kunnen de bewoners betrokken worden.



Enkele bewoners geven aan zich grote zorgen te maken over hun veiligheid en de leefbaarheid van hun omgeving. Ze vinden de voorstellen teleurstellend. Ze willen liever geen doorgaande weg langs hun deur. Het is zeer belangrijk voor de bewoners dat zij prettig kunnen (blijven) wonen.

### Besluitvorming

Er is nog door niemand een besluit genomen welke variant (bovengronds of ondergronds) uit moet worden gevoerd. Ook is er geen voorkeursvariant.

De huidige varianten zijn nu in onderzoek in een maatschappelijke kosten en baten analyse. Bij zo'n MKBA gaat het 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. Voor een periode van 100 jaar wordt een inschatting gemaakt van de welvaartseffecten van alle varianten voor de (onder)doorgang van de N247 in Broek in Waterland.

De verwachting is dat de MKBA dit voorjaar kan worden voltooid. Dan zal er weer een informatieavond plaatsvinden voor alle geïnteresseerden.

Vervolgens gaat het de politieke besluitvorming in bij de betrokken gemeentes en de provincie Noord-Holland. Het ziet er nu naar uit dat er eind 2018 zicht is op de keuzes van de politieke organen. Echter in het voorjaar van 2019 zijn de verkiezingen voor de provinciale staten. Er bestaat een kans dat de besluitvorming uit wordt gesteld om onderdeel te maken van de verkiezingen.

*Bij vragen of mogelijke onduidelijkheid over de toekomstige plannen en werkzaamheden, is de provincie bereikbaar op bovenstaande gegevens.*

**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted]  
**Cc:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: Concept 3 evaluatie  
**Datum:** zaterdag 10 maart 2018 12:06:19  
**Bijlagen:** [Reactie Dorpsraad op Evaluatie Procesaanpak N247 Broek in Waterland.docx](#)

---

Beste allen

Hierbij de reactie van de Dorpsraad op het concept evaluatie rapport, ziet er goed uit in het algemeen.

Met hartelijke groet

[redacted]  
 [redacted] Dorpsraad

---

**Van:** [redacted]@noord-holland.nl]  
**Verzonden:** maandag 19 februari 2018 08:25  
**Aan:** [redacted]

**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: Concept 3 evaluatie  
 Excuses, de bijgaande bijlage hoort er ook nog bij.  
 Gr [redacted]

---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
 Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** maandag 19 februari 2018 08:24  
**Aan:** [redacted]@vervoerregio.nl>; [redacted]@waterland.nl>; [redacted]@waterland.nl>; [redacted]@noord-holland.nl>; [redacted]@noord-holland.nl>; [redacted]  
**CC:** [redacted]@vinu.nl>; [redacted]@vinu.nl>

**Onderwerp:** Concept 3 evaluatie

Beste dames en heren,

Hierbij het laatste concept van de evaluatie. Gaarne morgen even bespreken in het reguliere overleg met de DR. Van Waterland en de VA ontvang ik graag een reactie per mail.

Gr [redacted]

## Reactie Dorpsraad op Evaluatie Procesaanpak N247 Broek in Waterland

Versie 9 februari 2018

Blz 10:

- De uitspraak 'we gaan een historische fout herstellen' is door politieke partijen in de Provincie gedaan, toevoegen
- Andere, meer actieve, foto (en meer vrouwen)

Blz 11: 2.3 samenwerking

- Eerste vinkje, tweede zin: uitleggen wie met 'zij' bedoeld wordt.
- Bij tweede vinkje: uitleggen welke les hieruit getrokken kan worden.
- Mist nog: het is essentieel dat provincie en dorpsraad van tevoren samenwerkingsafspraken maken en zo formaliseren. Dit is gebeurd in December 2016, zie bijlage 3. Deze afspraken moeten ook in de evaluatie van het hele proces worden meegenomen. En ook in het draaiboek worden opgenomen voor toekomstige co-creatie projecten
- Toevoegen bij punt: het gezamenlijk selecteren van adviseurs en projectbegeleiders: 'door provincie en dorpsraad'.
- Nieuw punt toevoegen bij samenwerking: de samenwerking kan alleen succesvol zijn als een groep lokale burgers bereid is veel vrije tijd en energie te steken. Het blijft een ongelijkwaardige situatie tussen onbetaalde burgers en betaalde ambtenaren en adviseurs.

Blz 12: 2.4 resultaat

- Algemeen: er is nog geen resultaat, dus kan eigenlijk nog niet worden geschreven. Resultaat is een keuze door PS voor een van de varianten.
- Tweede belangrijkste les: schrap het eerste woordje 'Ook'. Verder: Volgens ons bedoelen jullie met 'de participanten' hier: de burgers.

Blz 14:

3.1 tweede aandachtspunt: de aanleiding voor de opdracht....

Zelfstandig: beter: met eigen middelen via crowdfunding.

Vervang zin: 'Deze studie betrof een eerste aanzet en is niet volledig'. door: 'Deze studie resulteerde in een voorlopig schetsontwerp met een landschappelijke impressie'.

Blz 15:

eerste punt: toevoegen bij Maaiveld variant: Bovendien zijn enkele aanpassingen in deze variant op 'traditionele wijze' - dus zonder co-creatie- doorgevoerd, wat bij enkele bewoners tot het nodige onbegrip hebben geleid. Dit staat nu in de voetnoot, maar is voor het proces belangrijk leerpunt.

Derde punt: een andere reden voor de lage opkomst was onduidelijke communicatie over de locatie.

Foto: ook hier meer diversiteit in de foto, en betere kwaliteit.

Blz 16

Eerste punt: bij wie is dat gevoel?

Vierde punt: het is onjuist wat er over het doel van de Dorpsraad geschreven staat. Beter is: het doel van de Dorpsraad was en is om optimaal draagvlak te krijgen bij alle bewoners van het dorp voor de beste oplossing voor een onderdoorgang.

Blz 19

Derde vinkje, derde regel: 'Tocht' moet zijn: 'Toch'

Vijfde vinkje: ook de bovengrondse variant heeft negatieve gevolgen, zie ook matrix

Blz 24: bewoners Jaagweg 1 moeten zitten op nivo 2, niet nivo 3.

Blz 27, bijlage 5

Graag een recentere en complete foto gebruiken van het bestuur DR

**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted]  
**Cc:** [redacted]  
**Onderwerp:** Re: Concept 3 evaluatie  
**Datum:** maandag 12 maart 2018 09:06:33

---

Beste mensen,  
 dank voor jullie reacties, scherp en zorgvuldig. we gaan deze in één keer doorvoeren en daarnaast zullen we ook de 'bevindingen en lessen' uit het besluitvormingsproces toevoegen. het duurt dus nog even voordat we een volgende versie gereed hebben.  
 @ dorpsraad: kunnen jullie ons de foto sturen van jullie zelf, die jullie graag zien toegevoegd in de bijlage? dan zullen we deze uiteraard gebruiken.

Met vriendelijke groeten,

[redacted]

**VINU.**

Herengracht 20  
 2312 LD Leiden  
 M: 06-[redacted]  
 T: 071-[redacted]  
 E: [redacted]@vinu.nl  
 I: [www.vinu.nl](http://www.vinu.nl) / [www.beterbesteden.nl](http://www.beterbesteden.nl)

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** zaterdag 10 maart 2018 12:06

**Aan:** [redacted]  
 [redacted]  
 [redacted]

**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: Concept 3 evaluatie

Beste allen

Hierbij de reactie van de Dorpsraad op het concept evaluatie rapport, ziet er goed uit in het algemeen.

Met hartelijke groet

[redacted]  
 [redacted] Dorpsraad

---

**Van:** [redacted]@noord-holland.nl]  
**Verzonden:** maandag 19 februari 2018 08:25  
**Aan:** [redacted]  
 [redacted]

**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: Concept 3 evaluatie  
 Excuses, de bijgaande bijlage hoort er ook nog bij.  
 Gr [redacted]

---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

---

**Van:** [redacted]

**Verzonden:** maandag 19 februari 2018 08:24

**Aan:** [redacted] [@vervoerregio.nl](mailto:[redacted]@vervoerregio.nl)>; [redacted] [@waterland.nl](mailto:[redacted]@waterland.nl)>;  
[redacted] [@waterland.nl](mailto:[redacted]@waterland.nl)>; [redacted] [@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)>; [redacted] [@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)>; [redacted]

**CC:** [redacted] [@vinu.nl](mailto:[redacted]@vinu.nl)>; [redacted] [@vinu.nl](mailto:[redacted]@vinu.nl)>

**Onderwerp:** Concept 3 evaluatie

Beste dames en heren,

Hierbij het laatste concept van de evaluatie. Gaarne morgen even bespreken in het reguliere overleg met de DR. Van Waterland en de VA ontvang ik graag een reactie per mail.

Gr [redacted]



**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** 20180306 informatieavond bewoners Parallelweg  
**Datum:** dinsdag 13 maart 2018 11:54:52  
**Bijlagen:** [20180306 informatieavond bewoners Parallelweg.docx](#)  
[image001.jpg](#)

---

Hallo [redacted] en [redacted]

Hierbij het gecorrigeerde verslag retour. Zijn jullie zo akkoord?

Ik stel voor dat we ook [redacted] er nog even naar laten kijken, voordat we het onder alle bewoners verspreiden.

@ [redacted] stuur jij het dan even aan hem? Of kan je mij voorzien van zijn contactgegevens?

Met vriendelijke groeten,

[redacted] *programma Bereikbaarheid Waterland*

M 06 [redacted]  
Houtplein 33 2012 DE Haarlem

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)

[redacted] [@noord-holland.nl](#)



**Uw contactpersoon**

[redacted] (PNH)

[redacted] (Dorpsraad BiW)

Telefoonnummer +31 [redacted]

[bereikbaarheidwaterland@noord-holland.nl](mailto:bereikbaarheidwaterland@noord-holland.nl)**Betreft Bewonersoverleg Parallelweg Broek in Waterland**

Bijlage: presentatie varianten mogelijke onderdoorgang

**Memo**

6 maart 2018

1|5

Op dinsdagavond 6 maart komen bewoners van de Parallelweg (Broek in Waterland) bij elkaar om zich te laten informeren over de (onder)doorgang van de N247 in Broek in Waterland. Niet alle bewoners zijn aanwezig. Er zijn geen intekenlijsten voor aanwezigheid getekend.

Namens de Provincie Noord-Holland zijn aanwezig: [redacted]

[redacted]. Namens de Dorpsraad Broek in Waterland zijn

[redacted] aanwezig. Verder is

aanwezig [redacted] Tauw en [redacted]

[redacted] gemeente Waterland. [redacted]

[redacted] is onafhankelijk voorzitter om de avond te begeleiden.

**Aanleiding en doel van de avond**

Doel van de avond is om de bewoners te informeren over de status van de planvorming: welke varianten liggen er nu? Wat betekenen de varianten van een mogelijke onderdoorgang voor de (leef)omgeving van de bewoners aan de Parallelweg? Hoe verloopt het besluitvormingsproces?

**Welke varianten liggen er nu?**

- Bovengrondse oplossing: vervangt de kruispunten van de Parallelweg en de Broekermeerdijk door ovotondes (ovale rotondes), zodat afslaand verkeer veiliger de N247 kan oprijden en verlaten. De huidige hefbrug wordt vervangen. Hieronder komt een tweede onderdoorgang voor fietsers en voetgangers.


- Er zijn vier subvarianten voor een ondergrondse oplossing, omdat verkeers- en tunnelveiligheid en waterbeheersing een grote rol spelen bij de ruimte die nodig is voor een mogelijke onderdoorgang.

Snelheid	Rijstroken	Vluchtwegen	Waterkering
50 km/uur	2x1	Nee	Coupure
50 km/uur	2x1	Ja	Kanteldijk
80 km/uur	2x1	Ja	Coupure
80 km/uur	2x2	Ja	Kanteldijk

Alle varianten worden gepresenteerd met technische tekeningen en impressies hoe de situatie er ongeveer uit zou kunnen komen te zien vanuit de woningen van de Parallelweg of wanneer je op straat bent (maaiveld aanzicht). **De presentatie is als bijlage bij dit verslag opgenomen.**

#### Vragen en antwoorden

- **Waar gaat de weg naar beneden?**  
Waar de weg een onderdoorgang wordt is afhankelijk van de subvariant. Verwezen wordt naar de technische tekeningen in de presentatie. Ook als bijlage bij dit verslag.
- **Is het mogelijk om de tunnelbak zo lang te maken dat de in- en uitgangen van de tunnelbak buiten de Parallelweg komen te liggen?**  
Technisch is er veel mogelijk. Het heeft wel invloed op de kosten. En er moet een politieke wil zijn. De voorstellen geven de wettelijke minimale maten aan. Korter kan het dus niet.
- **Waar blijft het fietspad naar Monnickendam?**  
Het huidige fietspad blijft liggen waar het ligt. Dat is een veilige situatie. Er komt mogelijk een snelfietspad tussen Amsterdam en Edam/Volendam aan de andere zijde op de oude trambaan (oostkant N247/ zijde Eilandweg).
- **Waar kunnen we parkeren? De parkeerplaatsen staan nu al onder druk.**  
Parkeren kan tussen de groene hoven zoals ingetekend op de technische tekeningen en impressies. Aan het einde van de Parallelweg blijft een parkeerveld. Wellicht kan deze uit worden gebreed en ervoor worden gezorgd dat die gelegenheid bereikbaar is vanaf Parallelweg en Oosteinde. Dit is iets om mee te nemen bij de inrichting van de openbare ruimte in overleg met de gemeente.
- **Is het mogelijk om naast de tunnelbak een ondergrondse parkeergarage te maken?**  
Technisch is er veel mogelijk. Het heeft wel invloed op de kosten. En er moet een politieke wil zijn.

- **Waar kunnen pakketbezorgers parkeren, terwijl doorgang voor ander verkeer mogelijk blijft? Er komen gemiddeld 5 pakketbezorgers per uur over de Parallelweg.**  
Bij uitwerking in een voorlopig en definitief ontwerp kan dit in afstemming met de bewoners worden geoptimaliseerd. Er is nu geen specifieke plek voor gereserveerd. Het betreft hier een 30 km/uur weg in twee richtingen, waarop mag worden geparkeerd, geladen en gelost.
- **De hulpdiensten hebben toch aangegeven dat de smalste variant van de onderdoorgang niet geschikt is?**  
Ook de smalste variant (50 km/uur, 2x1 rijstrook, zonder vluchtwegen met coupure) voldoet aan de wetgeving. De hulpdiensten hebben liever een vluchtweg erbij, omdat het de doorstroming bij calamiteiten minder belemmert en hun werk tegelijkertijd veiliger is. Bij bestemmingsplanwijzigingen zal het oordeel van de hulpdiensten zwaar mee tellen voor het bevoegd gezag (in dit geval de gemeente) om vergunningen te verlenen. Als de vergunning verleend wordt zonder vluchtwegen, zullen de hulpdiensten hun werk uiteraard blijven verrichten.
- **Enkele bewoners vragen zich af: is het echt niet mogelijk om een aparte baan te maken voor bussen en vrachtwagens? En een aparte parallelweg?**  
Provincie en Dorpsraad laten Tauw uitzoeken hoeveel ruimte nog beschikbaar is voor een aparte parallelweg. Daarbij wordt rekening gehouden worden met de minimale (wettelijke) afmetingen van de uitvoegstrook, de parallelweg en de ruimte daartussen. In de voorstellen die vanavond zijn gepresenteerd is geprobeerd om het groene en dorpse karakter te behouden. Dit wordt toegejuicht door andere bewoners van de Parallelweg. Een extra/aparte rijstrook gaat ten koste van het groen. Ook wordt toegezegd dat er impressies worden gemaakt hoe de dorpsentree er met deze optie uit zou kunnen komen te zien.
- **Komt er nog een hek op de tunnelbak?**  
Langs de tunnelbak komt een betonnen band van 1.20 meter hoog. Voor die betonnen wand is een gemetselde muur gedacht. Daar bovenop komt een hekwerk. Het is mogelijk dat eventueel te verrijken met groen. Het hekwerk moet voertuigkerend zijn, zodat voertuigen niet in de tunnelbak kunnen belanden.
- **Hoeveel verkeer kunnen we verwachten?**  
Er komen in de spits 8 bussen per uur. Buiten de spits 4 bussen per uur. De verwachting is dat er in de spits circa 180 auto's per uur over de Parallelweg zullen rijden (circa 3 per minuut).   
 controleert dit met de verkeerstellingen: hoeveel verkeer rijdt over de N247 (doorgaand) en hoeveel over de invoeger (bestemmingsverkeer). En hoe zal dat zijn tijdens de bouw van de tunnel? Moet dan alles over de Parallelweg?

- **Komt er geluidreducerend asfalt?**

De provincie schrijft een bepaald type asfalt voor de tunnelbak dat geluid reducerend kan werken. Het grootste deel van de wegen komt bovengronds in een 30 km/uur-zone te liggen. Bij die snelheid is het motorgeluid harder dan het bandengeluid en wordt er dus geen geluid reducerend asfalt aangebracht.

- **Als alles wordt berekend. Wordt dan ook berekend wat deze verandering de bewoners kost? Bijvoorbeeld waarde van de huizen en leefbaarheid?**

Op dit moment wordt er een maatschappelijke kosten-baten analyse gemaakt (MKBA). Hierin worden leefbaarheidsaspecten als geluid, fijnstof etc. meegenomen. Op basis van kerncijfers wordt er voor de waardetoeename en -afname een totaalbedrag in de MKBA opgenomen. Of woningen in waarde dalen en/of stijgen kan pas worden bepaald als de plannen definitief zijn en de bestemmingsplannen zijn vastgesteld. Dat kan per woning verschillen afhankelijk van de consequenties van het ontwerp.

\_\_\_\_\_ geeft aan dat er een mogelijkheid is om op kosten van de provincie Noord-Holland een adviseur in te huren die de belangen van bewoners kan vertegenwoordigen. **Dit blijkt echter niet te kloppen!** Hij heeft helaas twee procedures door elkaar gehaald. Wanneer bewoners, na vaststelling van het bestemmingsplan een planschadeclaim indienen dan wordt deze door een onafhankelijke commissie beoordeeld. Over de kostenverdeling van deze eventuele schades wordt vooraf tussen het bevoegd gezag en de overheid die het gaat uitvoeren een afspraak gemaakt. De eerste 2% waardevermindering wordt volgens de wet gezien als eigen risico en wordt meestal niet vergoed.

**Hebben de bewoners nog invloed op de verdere ontwikkeling van de plannen?**

De Dorpsraad Broek in Waterland en provincie Noord-Holland erkennen dat de bewoners van de Parallelweg bijzondere belangen hebben bij de planvorming. Toegezegd wordt dat de bewoners in het proces betrokken blijven. Ook bij de inrichting van de openbare ruimte (naar verwachting de verantwoordelijkheid van de gemeente) kunnen de bewoners betrokken worden. Dit is de uitdrukkelijke wens van de Dorpsraad.



Enkele bewoners geven aan zich grote zorgen te maken over hun veiligheid en de leefbaarheid van hun omgeving. Ze vinden de voorstellen teleurstellend. Ze willen liever geen doorgaande weg langs hun deur. Het is zeer belangrijk voor de bewoners dat zij prettig kunnen (blijven) wonen.

**Besluitvorming**

Een bewoonster geeft aan dat er al een besluit is genomen dat de 2x2 variant er gaat komen, dit zou in de krant hebben gestaan. De provincie en dorpsraad spreken tegen dat zij hierover een uitspraak hebben gedaan. De bewoonster geeft aan dat zij dit zeker weet en zal het desbetreffende bericht naar de provincie en de dorpsraad sturen.

Er is nog door niemand een besluit genomen welke variant (bovengronds of ondergronds) uit zal worden gevoerd. Ook is er geen voorkeursvariant. Noch de provincie Noord-Holland, noch de Dorpsraad Broek in Waterland heeft een standpunt ingenomen.

De huidige varianten zijn nu in onderzoek in een maatschappelijke kosten en baten analyse. Bij zo'n MKBA gaat het 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. Voor een periode van 100 jaar wordt een inschatting gemaakt van de welvaartseffecten van alle varianten voor de (onder)doorgang van de N247 in Broek in Waterland.

De verwachting is dat de MKBA dit voorjaar kan worden voltooid. Dan zal er weer een informatieavond plaatsvinden voor alle geïnteresseerden.

Vervolgens gaat het de politieke besluitvorming in bij de betrokken gemeentes en de provincie Noord-Holland. Het ziet er nu naar uit dat er eind 2018 zicht is op de keuzes van de politieke organen. Echter in het voorjaar van 2019 zijn de verkiezingen voor de provinciale staten. Er bestaat een kans dat de besluitvorming uit wordt gesteld om onderdeel te maken van de verkiezingen.

*Bij vragen of mogelijke onduidelijkheid over de toekomstige plannen en werkzaamheden, is de provincie bereikbaar op bovenstaande gegevens.*

**Van:** [redacted]  
**Cc:** [redacted]  
**Onderwerp:** Re: verslag Parallelweg overleg + datum  
**Datum:** dinsdag 10 april 2018 18:35:13  
**Bijlagen:** [image001.jpg](#)

---

Geen probleem. Dat begrijp ik :-)

[redacted]

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** dinsdag 10 april 2018 16:06  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: verslag Parallelweg overleg + datum  
 Bedankt, zag er gezien de titel van het bestand niet als def versie uit..  
 Groet van [redacted]

---

**Van:** [redacted]@noord-holland.nl  
**Verzonden:** dinsdag 10 april 2018 14:10  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: verslag Parallelweg overleg + datum  
 Hi [redacted]  
 Die had ik 19 maart gestuurd ☺  
 Hierbij alsnog in de bijlage.  
 Vandaag hebben we alle presentatiematerialen ontvangen van [redacted]. Dus gaat het nu het verzendproces en website-actualisatie in.  
 Met vriendelijke groeten,  
 [redacted] *programma Bereikbaarheid Waterland*

M 06 [redacted]  
 Houtplein 33 2012 DE Haarlem  
[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)  
 [redacted]@noord-holland.nl




---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
 Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** maandag 9 april 2018 07:47  
**Aan:** [redacted]@noord-holland.nl>; [redacted]  
 [redacted]@noord-holland.nl>  
**CC:** [redacted]

**Onderwerp:** verslag Parallelweg overleg + datum

Beste beiden

Graag nog de definitieve versie van het verslag bewoners Parallelweg en ik hoop dat we snel een datum kunnen prikken voor voortgangsoverleg met elkaar,

Met groe

[redacted]

**Onderwerp:** Bespreking uitkomst MKBA BiW  
**Locatie:** Monnickendam

**Begin:** do 26-4-2018 19:00  
**Einde:** do 26-4-2018 21:30

**Terugkeerpatroon:** (geen)

**Vergaderingsstatus:** Organisator van vergadering

**Organisator:**

**Verplichte deelnemers:**

**Optionele deelnemers:**



**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted]  
**Cc:** [redacted] [@ecorys.com](mailto:[redacted]@ecorys.com)  
**Onderwerp:** FW: Concept rapportage MKBA N247 BiW  
**Datum:** dinsdag 1 mei 2018 15:33:02  
**Bijlagen:** [image005.jpg](#)  
[MKBA N247 BiW-Ecorys.pdf](#)

---

Dag allen,

Zoals vorige week afgesproken hierbij de aangepaste versie van de MKBA rapportage.

We hebben afgesproken dat jullie het rapport nu beoordelen en een reactie geven aan [redacted]

Daarna wordt het rapport door Ecorys definitief gemaakt.

Met vriendelijke groet,

T (023) [redacted] | (06) 10 [redacted]

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

[www.bereikbaarheidwaterland.nl](http://www.bereikbaarheidwaterland.nl)

[www.infoN243.nl](http://www.infoN243.nl)

[redacted] [@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)



# MKBA N247 Broek in Waterland

*Een quick scan analyse naar maatschappelijk kosten en baten*





# 1. Inleiding

**Dit hoofdstuk omschrijft de achtergrond en het doel van de studie.**

## Achtergrond

De bereikbaarheid in de regio Waterland staat onder druk. De N247 verbindt plaatsen als Monnickendam, Volendam en Edam met Amsterdam. Op deze weg is er ter hoogte van Broek in Waterland sprake van filevorming in de ochtend- en avondspits. De vertragingen voor de automobilisten die door de drukte tijdens de spitsuren ontstaan, worden versterkt doordat de bussen prioriteit krijgen op het overige verkeer. Een andere versterkende factor is dat verkeer uit Broek in Waterland moet invoegen tussen het doorgaande verkeer op de N247.

Naast bereikbaarheidsproblemen zorgt de verkeersdrukke voor negatieve lokale effecten op de leefbaarheid. De verkeersdrukke heeft een negatief effect op de luchtkwaliteit en zorgt voor geluidsoverlast in Broek in Waterland. Daarnaast doorsnijdt de N247 het dorp, wat negatief is voor de verblijfskwaliteit. Ook is er sprake van verminderde verkeersveiligheid rond de N247; er gebeuren met enige regelmaat ongelukken.

Daarmee is de huidige situatie voor niemand optimaal. Zowel het doorgaande verkeer als de bewoners van Broek in Waterland ondervinden hinder van de verkeersdrukke.

Vanuit het programma Bereikbaarheid Waterland worden knelpunten op de brede corridor aangepakt. De provincie Noord-Holland is voornemens de huidige N247 ter hoogte van Broek in Waterland te verbeteren. Op voordracht van de Dorpsraad Broek in Waterland zijn (in co-creatie) meerdere varianten voor een onderdoorgang van de N247 voorgesteld, als alternatief op een bovengrondse oplossing door het dorp.

Dit omdat een onderdoorgang bijdraagt aan het oplossen van zowel het bereikbaarheidsprobleem als het leefbaarheidsprobleem. De ondergrondse varianten variëren op onder andere maximumsnelheid, aantal rijstroken en investeringskosten. In diverse deelstudies zijn de effecten van de varianten bepaald. Deze zijn samengevat in een vergelijkingsmatrix. Op basis van deze vergelijkingsmatrix is een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) opgesteld. In deze rapportage wordt de methodiek en de uitkomsten van de MKBA toegelicht.

## Doel

Het doel van de MKBA is om de maatschappelijke kosten en baten van de verschillende varianten voor een (onder) doorgang van de N247 ter hoogte van Broek in Waterland op een rij te zetten. In de MKBA worden de effecten van deze varianten in euro's gewaardeerd. Door alle projecteffecten 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.

### **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, twee gevoeligheidsanalyses en de eindconclusies beschreven.



## 2. 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 en projectalternatieven

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 optreedt bij vastgesteld beleid. Vastgestelde aanpassingen die in de toekomst plaatsvinden aan het infrastructuurnetwerk, zijn dus onderdeel van de referentiesituatie. In hoofdstuk 3 worden de referentiesituatie en de projectvarianten voor de N247 Broek in Waterland toegelicht.

### Prijspeil

In een MKBA worden kosten en baten uitgedrukt in constante prijzen van een gekozen basisjaar (in deze studie 2018).

Daarnaast wordt in een MKBA gewerkt met een vast prijspeil. Dit houdt in dat alle kostenberekeningen en waarderingen in prijzen van hetzelfde jaar worden uitgevoerd. 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<sup>1</sup>. Die prijseenheid is in principe de marktprijs, dus inclusief btw en andere kostprijsverhogende belastingen zoals accijnzen.

### Zichtperiode

Infrastructuurprojecten worden voor een zeer lange periode gerealiseerd. 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*). Voor de N247 gaan we voor de ondergrondse varianten uit van realisatie in 2027/2028, waardoor de kosten en baten tot en met 2126/2127 bepaald worden. Echter, de effecten op lange termijn hebben maar een beperkte invloed op de uitkomsten van een MKBA. Dit komt door de discontering van effecten.

<sup>1</sup> De btw in kosten-batenanalyses, CPB 2011.



### Discontovoet en contante waarde

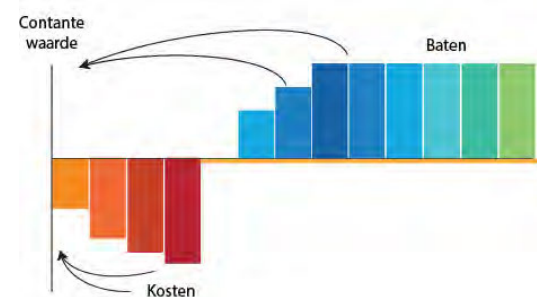
Om de kosten en baten goed te kunnen vergelijken, worden de verwachte kosten en baten in een MKBA teruggerekend naar een gekozen basisjaar. Het terugrekenen van toekomstige kosten en baten naar het basisjaar wordt ook wel disconteren genoemd.

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.

Voor publieke fysieke investeringen met substantiële vaste kosten, zoals infrastructuur, adviseert de “werkgroep discontovoet” een discontovoet van 4,5 procent. Dit percentage is ook in deze studie naar de N247 toegepast.

Kortom, door de projecteffecten te disconteren en de contante waarden te berekenen, worden kosten en baten die in toekomstige jaren vallen goed vergelijkbaar.

Figuur 1 Relatie contante waarde, kosten en baten (illustratief voorbeeld)



Bron: Ecorys (2017).

### 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 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 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 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 vergelijkingsmatrix en de achterliggende studies:

- Vergelijkingsmatrix boven- en ondergrondse varianten N247 Broek in Waterland (provincie Noord-Holland, 2017)
- Geluid en luchtkwaliteitsdata (Tauw, 2018)
- Mogelijkheden (onder)doorgang Broek in Waterland N247 (provincie Noord-Holland, 2018)
- Verkeersdata (RHDHV, 2018)
- Visualisatie inpassing dorpsplein (Tauw, 2017)

Conform de voorschriften voor een MKBA is de beschikbare informatie getoetst op plausibiliteit. Waar nodig zijn 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.





## 3. 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.**

### 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. tunnel voor busverkeer) en bij Monnickendam. Deze maatregelen zijn onderdeel van de referentiesituatie in de MKBA.

### Variant 1; de bovengrondse variant

In deze variant worden het kruispunt Eilandweg, de hefbrug en de langzaam verkeerverbindingen aangepast en worden verkeerspleintjes aan de N247 toegevoegd. De N247 heeft 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 afslaan 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 of 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 2). Daarnaast wordt de huidige langzaam verkeerverbinding in het centrum aangepast (figuur 3). Beide langzaam verkeerverbindingen krijgen een apart voet- en fietspad. Verder zijn de hellingen minder steil dan bij de huidige langzaam verkeerverbinding in het centrum.





**Figuur 2: impressie hefbrug, langzaam verkeerbinding en verkeerspleintjes (provincie Noord-Holland, 2018)**

Om het invoegen op de N247 vanaf de Broekermeerdijk en de Dorpsstraat (in de spits) te vereenvoudigen, worden verkeerspleintjes aangelegd. Deze verlagen bovendien de snelheid van het doorgaande verkeer, waardoor een dorpser karakter ontstaat.



**Figuur 3: impressie dorpspleintjes en langzaam verkeersverbinding in het centrum (provincie Noord-Holland, 2018)**

### **De ondergrondse varianten 2, 3 en 4**

Naast de bovengrondse variant zijn er drie ondergrondse varianten. In de ondergrondse varianten wordt een tunnel aangelegd voor doorgaand verkeer, waarbij het verkeer via een aquaduct onder de Broekervaart doorrijdt. Lokaal verkeer, OV en fietsers maken gebruik van de bovengrondse ruimte.

De huidige hefbrug wordt vervangen door een ophaalbrug, met ruimte voor een tweebaansweg. Deze tweebaansweg sluit via een rotonde aan op de N247 bij de kruising Eilandweg en voegt ten noordoosten van Broek in Waterland weer in op de N247, en vice versa. Aan beide kanten van Broek in Waterland zijn er voor het in- en uitvoegende verkeer (het lokale verkeer) aparte



in- en uitvoegstroken. Ter hoogte van het centrum van Broek in Waterland sluit de tweebaansweg aan op de Dorpsstraat en Nieuwland.

Dankzij de tunnel ontstaat er in het centrum van Broek in Waterland bovengronds ruimte voor een dorpsplein met ruimte voor groen, ontmoetingsplekken en horeca. De weg voor lokaal verkeer, OV en fietsers ligt ook op dit dorpsplein (*shared space*) en heeft een maximumsnelheid van 30km/u. De bussen halteren aan het dorpsplein.

De varianten 2, 3 en 4 verschillen onderling van elkaar op maximumsnelheid en aantal rijstroken. Dit is in de onderstaande tabel weergegeven. De tunnelbak in variant 4 neemt als gevolg van de 2x2 rijstroken meer ruimte in beslag, waardoor de Broekervaart verder versmalt dient te worden.

**Tabel 1: verschillen tussen variant 2, 3 en 4 (bron: vergelijkmatrix)**

Onderwerpen	Variant 2	Variant 3	Variant 4
Aantal rijstroken	2x1 rijstroken	2x1 rijstroken	2x2 rijstroken
Maximale snelheid	50km/u	80km/u	80km/u
Breedte onderdoorgang	ca. 18,8m	ca. 18,8m	ca. 22,3m
Lengte onderdoorgang	ca. 696m	ca. 867m	ca. 917m
Aanpassingen Broekervaart	ca. 7m smaller	ca. 7m smaller	ca. 7,5m smaller
Duur aanleg	4 tot 5,5 jaar	3,5 tot 4,5 jaar	4 tot 5,5 jaar

Figuur 4 geeft een impressie van de ondergrondse varianten. De ondergrondse varianten wijken qua inrichting minimaal van elkaar af. De uiteindelijke inrichting van het dorpsplein kan afwijken van deze impressie.



**Figuur 4: impressie variant 2 (Tauw, 2017)**



## 4. Kosten en baten

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

### Kosten

#### *Investeringskosten infrastructuur*

De investeringskosten voor de varianten 2,3 en 4 zijn geraamd door Tauw, die van variant 1 door RHDHV. In onderstaande tabel zijn de geraamde investeringskosten en de contante waarde weergegeven in prijspeil 2018 inclusief btw. De investeringskosten hebben betrekking op de benodigde aanpassingen voor het gehele traject van de N247 tussen Monnickendam en 't Schouw. In deze kostenraming zijn voor de ondergrondse varianten ook de kosten opgenomen voor de inrichting van de bovengrondse ruimte.

**Tabel 2: investeringskosten per variant (mln Euro)**

Variant	Kosten excl. BTW	Kosten incl. BTW	Contante waarde
1 Boven	€26	€31	€24
2 Onder 50km/u	€82	€97	€70
3 Onder 80km/u	€89	€105	€76
4 Onder 2x2	€115	€137	€96

#### *Beheer- en onderhoudskosten*

Nieuwe infrastructuur brengt naast investeringskosten ook jaarlijkse beheer- en onderhoudskosten met zich mee. Met name voor tunnels zijn de beheer- en onderhoudskosten aanzienlijk. De jaarlijkse beheer- en onderhoudskosten voor de varianten 2,3 en 4 zijn geraamd door Tauw, die voor variant 1 door RHDHV. Deze zijn samen met de contante waarde weergegeven in tabel 3 in bedragen inclusief btw.

**Tabel 3: beheer- en onderhoudskosten per variant (mln Euro)**

Variant	Jaarlijkse kosten	Contante waarde
1 Boven	€0,1	€0,6
2 Onder 50km/u	€1,6	€23,0
3 Onder 80km/u	€1,7	€24,5
4 Onder 2x2	€2,0	€27,8

### Baten

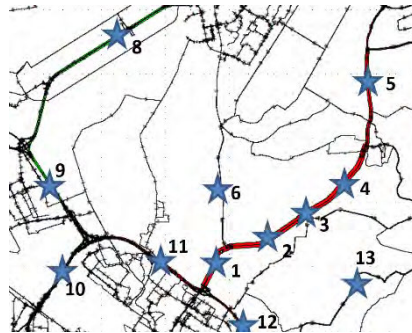
Als gevolg van het project ontstaan reistijdwinsten op de N247. Tevens treden er in de ondergrondse varianten ruimtelijk economische effecten op door de vrijgekomen ruimte.



## Reistijdeffecten

### Tijdwinsten

De tijdwinsten zijn door RHDHV bepaald met een dynamische verkeersmodel (AIMSUM). In deze MKBA kijken we naar de tijdwinsten tussen Monnickendam en Het Schouw (tussen locatie 2 en 4 uit figuur 5), omdat dit de tijdwinsten zijn die samenhangen met de maatregelen uit de varianten.



Figuur 5 Overzicht locatie tijdwinsten

De onderstaande tabellen geven per variant de tijdwinsten weer voor de ochtendspits en avondspits in de meest drukke richting.

Tabel 4: reistijdwinsten in de meest drukke richting in de ochtendspits

Variant	Reistijdwinst auto	Reistijdwinst bus
1 Boven	7 minuten	2 minuten
2 Onder 50km/u	11 minuten	2 minuten
3 Onder 80km/u	11 minuten	2 minuten
4 Onder 2x2	11 minuten	2 minuten

Tabel 5: reistijdwinsten in de meest drukke richting in de avondspits

Variant	Reistijdwinst auto	Reistijdwinst bus
1 Boven	0 minuten	5 minuten

Variant	Reistijdwinst auto	Reistijdwinst bus
2 Onder 50km/u	4 minuten	5 minuten
3 Onder 80km/u	5 minuten	5 minuten
4 Onder 2x2	5 minuten	5 minuten

Met name het autoverkeer dat in de ochtendspits op het traject Monnickendam richting het Schouw rijdt heeft grote tijdwinsten. Dit komt omdat de doorstroming ter hoogte van Broek in Waterland met name in zuidelijke richting verbetert. Wat verder opvalt, is dat de tijdwinst voor bussen in de avondspits substantieel is, terwijl zij in de referentiesituatie voorrang krijgen met invoegen. Mogelijk wordt deze tijdwinst verklaard doordat er een aparte busstrook wordt aangelegd.

Een andere verklaring voor de hoge tijdwinsten is dat ze zijn gebaseerd op een dynamisch verkeersmodel. De reistijdwinsten van dynamische modellen vallen vaak hoger uit dan die van statische modellen, omdat dynamische verkeersmodellen rekening houden met capaciteitsrestricties. In MKBA's wordt meestal gebruik gemaakt van statische verkeersmodellen, omdat deze modellen veranderingen in intensiteiten op het regionale netwerk kunnen schatten. Echter, statische verkeersmodellen zijn minder goed in staat om op lokaal niveau doorstromingseffecten te bepalen van bijvoorbeeld kruispuntaanpassingen.



### Intensiteiten

Om de totale reistijdwinsten voor de MKBA te bepalen, zijn de bovenstaande reistijdwinsten vermenigvuldigd met de verwachte intensiteiten op het traject. Deze intensiteiten zijn gebaseerd op het statistische verkeersmodel VENOM2016. Er is gebruik gemaakt van een statisch model voor verkeersintensiteiten omdat statistische modellen rekening houden met veranderingen in reisgedrag als gevolg van veranderingen in reistijden. De resulterende intensiteiten voor de ochtendspits en avondspits zijn weergegeven in tabel 6 en 7. Uit deze tabellen komt naar voren dat de verkeersintensiteit in variant 4 aanzienlijk toeneemt.

**Tabel 6: intensiteit ochtendspits op N247**

Traject	Richting	Ref en V1	V2	V3	V4
Monnickendam - BiW	Zuid	2,235	2,475	2,485	3,555
BiW (t.n.v. Eilandweg)	Zuid	2,835	3,080	3,085	4,200
BiW - Schouw	Zuid	3,165	3,185	3,195	3,885
Schouw – BiW	Noord	1,030	1,030	1,055	1,150
BiW (t.n.v. Eilandweg)	Noord	1,015	1,015	1,035	1,140
BiW – Monnickendam	Noord	1,010	1,015	1,035	1,130

**Tabel 7: intensiteit avondspits op N247**

Traject	Richting	Ref en V1	V2	V3	V4
Monnickendam - BiW	Zuid	1,250	1,250	1,270	1,460
BiW (t.n.v. Eilandweg)	Zuid	1,260	1,260	1,280	1,480

Traject	Richting	Ref en V1	V2	V3	V4
BiW - Schouw	Zuid	1,265	1,270	1,285	1,495
Schouw – BiW	Noord	2,730	2,895	2,825	3,620
BiW (t.n.v. Eilandweg)	Noord	2,655	2,810	2,775	3,240
BiW – Monnickendam	Noord	2,450	2,605	2,570	3,015

Omdat de reistijdwinsten alleen betrekking hebben op de drukke richting in de ochtend- en avondspits is een aanname gedaan voor de verwachte reistijdwinsten in de rustige richting in de ochtend- en avondspits en gedurende de rest van de dag. Verondersteld is dat de reistijdwinst ¼ minuut is voor zowel auto- als busverkeer in variant 1. In de varianten 2, 3 en 4 is de veronderstelde reistijdwinst 1 minuut. Dit omdat de maatregelen in de ondergrondse varianten over de hele dag reistijdwinsten opleveren voor het doorgaand verkeer.

### Waardering

Om de reistijdeffecten te waarderen, wordt onderscheid gemaakt worden 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 totaal en het effect op het OV.

**Tabel 8: contante waarde reistijdwinsten (in mln €)**

Variant	Reistijdwinst per etmaal (uren)	Waarvan OV (uren)	Contante waarde totaal (mln €)	Waarvan OV (mln €)
1 Boven	734	166	€50	€7
2 Onder 50km/u	1.465	220	€100	€8
3 Onder 80km/u	1.578	226	€108	€8
4 Onder 2x2	2.087	261	€121	€8

### *Netwerkeffecten*

De verbeteringen aan de N247 trekken extra verkeer aan, met name in variant 4. Een deel van deze “nieuwe” reizigers op de N247 maakte voorheen gebruik van de N235 of de A7 en de A8. Doordat de intensiteit daar (minimaal) afneemt, kan ook op die wegen de doorstroming verbeteren. Tegelijkertijd kan door de extra intensiteit op de N247, de doorstroming bij de aansluiting met de A10 verslechteren. Deze netwerkeffecten zijn niet bepaald in het dynamische verkeersmodel. Echter RHDHV heeft aangegeven dat deze netto netwerkeffecten naar verwachting minimaal zijn.

### *Verbinding dorpschelften*

De N247 doorsnijdt in de referentiesituatie het dorp Broek in Waterland. Door de betere verbinding van beide dorpschelften,

profiteert het interne verkeer in Broek in Waterland. Deze baten zijn niet meegenomen in het verkeersmodel, maar zijn naar verwachting minimaal. Naast de verkeerskundige verbinding ontstaat er ook een effect op de sociale verbinding tussen beide dorpschelften. Dit effect is lastig te kwantificeren en is daarom kwalitatief opgenomen in de onderstaande tabel.

In variant 1 treden er kleine baten op als gevolg van investeringen in langzaam verkeersverbindingen. In de varianten 2, 3 en 4 treden er dankzij de aanleg van het dorpsplein grotere baten op.

**Tabel 9: baten verbinding dorpschelften**

Variant	Baten verbinding dorpschelften
1 Boven	+
2 Onder 50km/u	++
3 Onder 80km/u	++
4 Onder 2x2	++

### *Ruimtegebruik*

In de ondergrondse varianten 2, 3 en 4 ontstaat ruimte boven de tunnel, dat ingevuld wordt met een dorpsplein, waar ruimte is voor groen, ontmoetingsplekken en horeca. Het kwantificeren van de economische effecten van deze gebiedsontwikkeling is lastig, omdat de exacte invulling van het dorpsplein vooralsnog onbekend is. Daarom zijn de te verwachten ruimtelijk economische effecten gekwantificeerd op basis van potentiële





waardestijgingen 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 waardestijging van woningen als proxy gebruikt worden om de effecten van het dorpsplein te berekenen. De relatie tussen woningwaarden en “een dorpsplein” zijn onbekend, maar er zijn meerdere studies gedaan naar de relatie tussen woningwaarden en groen-/watervoorzieningen. Omdat de kwaliteit van het dorpsplein wordt gekenmerkt door groen en water (de Broekervaart) zijn deze kengetallen gehanteerd.

Een overzicht van de kengetallen van verscheidene studies zijn weergegeven in tabel 20 in de bijlage. De kengetallen die zijn gehanteerd in deze studie zijn weergegeven in onderstaande tabel.

**Tabel 10: gehanteerde kengetallen voor stijging woningwaarde in relatie tot groen/watervoorzieningen**

Variant	Kengetal 0 – 50m	Kengetal 51 – 250m
1 Boven	-	-
2 Onder 50km/u	8%	6%

Variant	Kengetal 0 – 50m	Kengetal 51 – 250m
3 Onder 80km/u	8%	6%
4 Onder 2x2	6%	4,5%

In variant 1 is geen sprake van ondertunneling en treden er dus geen ruimtelijk economische effecten op. In de varianten 2 en 3 is een verwachte waardestijging van 8% aangenomen voor woningen binnen 0 tot 50 meter van het dorpsplein. Een afstand van 0 tot 50 meter is gehanteerd omdat woningen op deze afstand direct grenzen aan het dorpsplein. Voor woningen op 51 tot 250 meter afstand van het dorpsplein is een verwachte waardestijging van 6% verondersteld. Deze waardestijging valt iets lager uit omdat deze woningen niet direct grenzen aan het dorpsplein, maar zich wel in de nabijheid van het dorpsplein bevinden.

De verwachte waardestijgingen van woningen zijn met 25% afgeschaald in variant 4, omdat de verkeersbak in variant 4 groter is dan in de varianten 2 en 3. Deze verkeersbak neemt in het centrum van Broek in Waterland meer ruimte in beslag, waar woningen aan beide kanten van de N247 hinder van ondervinden.

De bovenstaande kengetallen zijn vermenigvuldigd met de gemiddelde WOZ-waarde van de woningen op 0-50 en 51-250 meter afstand van het dorpsplein. De resulterende contante



waarde van de ruimtelijk economische effecten per variant is weergegeven in onderstaande tabel.

**Tabel 11: contante waarde effect ruimtegebruik (in mln €)**

Variant	Eenmalig effect ruimtegebruik (in mln €)	Contante waarde effect ruimtegebruik (in mln €)
1 Boven	-	-
2 Onder 50km/u	€8,9	€5,7
3 Onder 80km/u	€8,9	€5,7
4 Onder 2x2	€6,7	€4,1

### Externe effecten

De verbeterde doorstroming en verandering in verkeersintensiteit hebben ook effect op CO<sub>2</sub> uitstoot, luchtvervuiling, geluidsbelasting en verkeersveiligheid. De effecten op deze aspecten zijn hieronder toegelicht.

### Uitstoot emissies

Door een toename van het verkeer neemt de CO<sub>2</sub> uitstoot in de varianten 2,3 en 4 toe. Deze toename is berekend aan de hand van kengetallen, welke vermenigvuldigd zijn met de toename in voertuigkilometers per variant. De resulterende contante waarden zijn weergegeven in onderstaande tabel. Let wel, het gaat hier om een toename van de uitstoot, dus om negatieve baten.

**Tabel 12: contante waarde CO<sub>2</sub> uitstoot (in mln €)**

Variant	Contante waarde CO <sub>2</sub> uitstoot
1 Boven	€0
2 Onder 50km/u	- €0,2
3 Onder 80km/u	- €0,2
4 Onder 2x2	- €1,3

### Luchtkwaliteit

Tauw heeft de effecten op fijnstof (PM<sub>10</sub>) en stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) gemodelleerd. Als gevolg van de toename van verkeer is er een stijging van de concentraties bij de varianten 2,3 en 4. Waarbij de toename bij variant 4 het grootst is.

Tegenover het negatieve effect van de toename van verkeer, staat, een (klein) positief effect op luchtkwaliteit bij varianten 2,3 en 4 vanwege de ondertunneling bij Broek in Waterland. Ook de verbeterde doorstroming en in mindere mate een eventuele snelheidsverhoging hebben een (klein) positief effect op de luchtkwaliteit. Wel zal er ter hoogte van de tunnelmonden sprake zijn van een toename van de concentraties.

**Tabel 13: effecten luchtkwaliteit ondertunneling.**

Variant	Door toename verkeer	Door ondertunneling
1 Boven	0	0
2 Onder 50km/u	-	+
3 Onder 80km/u	-	+
4 Onder 2x2	- -	+





### Geluid

Uit akoestisch onderzoek blijkt dat alle varianten per saldo leiden tot een afname van de geluidsbelasting. Tauw heeft voor de varianten 2,3 en 4 inzichtelijk gemaakt hoe het aantal geluidsbelaste woningen in het invloedsgebied van de N247 verandert, Antea voor variant 1. Dit effect is gewaardeerd op basis van voorgeschreven kengetallen. De resulterende contante waarden zijn weergegeven in onderstaande tabel.

**Tabel 14: contante waarde geluid (euro)**

Variant	Contante waarde CO <sub>2</sub> uitstoot
1 Boven	€0,2
2 Onder 50km/u	€1,1
3 Onder 80km/u	€0,9
4 Onder 2x2	€0,9

N.B. In deze berekeningen is nog geen rekening gehouden met eventueel nog te nemen mitigerende (geluids)maatregelen, zoals de plaatsing van geluidsschermen.

### Verkeersveiligheid

Als gevolg van de aanpassingen aan de N247 wordt de verkeerssituatie veiliger voor langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer. Dit is weergegeven in de onderstaande tabel.

De effecten voor het langzaam verkeer zijn positief, doordat er minder interactie is met doorgaand verkeer. Daarbij is variant 1 extra veilig, doordat fietsers en voetgangers volledig

gescheiden worden van gemotoriseerd verkeer dankzij de hoogwaardige fiets- en voetgangerstunnels.

De varianten 2, 3 en 4 zijn extra veilig voor gemotoriseerd verkeer doordat het doorgaande en interne verkeer van elkaar gescheiden worden.

**Tabel 15: baten verkeersveiligheid verkeer**

Variant	langzaam verkeer	gemotoriseerd verkeer
1 Boven	++	+
2 Onder 50km/u	+	++
3 Onder 80km/u	+	++
4 Onder 2x2	+	++

### Bouwhinder

Tijdens de periode van bouwwerkzaamheden zal er in meer of mindere mate sprake zijn van hinder. Onderstaande tabel toont de duur van de bouwhinder per variant en een vertaling naar een kwalitatieve score. De periode van hinder is bepaald door Antea. De grote marge in bouwtijd bij de varianten 2,3 en 4 wordt veroorzaakt doordat nu nog niet bekend is hoeveel materieel en personeel de aannemer t.z.t. inzet (en hoeveel werk er dus gelijktijdig kan worden uitgevoerd).

**Tabel 16: effecten duur bouwhinder**

Variant	In jaren	Score
1 Boven	Ca. 1 jaar	-



Variant	In jaren	Score
2 Onder 50km/u	Ca. 4 tot 5¼ jaar	- -
3 Onder 80km/u	Ca. 3½ tot 4¾ jaar	- -
4 Onder 2x2	Ca. 4 tot 5¼ jaar	- -



## 5. Resultaten

Dit hoofdstuk presenteert de resultaten van de MKBA, de gevoeligheidsanalyses en de conclusies.

### Resultaten MKBA

In tabel 17 zijn de uitkomsten van de MKBA opgenomen. In de tabel komen de effecten terug zoals ze in de voorafgaande paragrafen zijn beschreven. Een groot deel van de effecten is gemonetariseerd. De effecten die niet gemonetariseerd konden worden, zijn kwalitatief vertaald in plussen en minnen.

De gemoneteriseerde 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), de baten/kostenverhouding en de interne rentevoet. Voor een toelichting hierop verwijzen we naar hoofdstuk 2 (bladzijde 5).

Tabel 17: uitkomsten MKBA N247 (in mln € of kwalitatief)

	1 Boven	2 Onder 50km/u	3 Onder 80 km/u	4 Onder 2x2
<b>Kosten</b>				
Investeringskosten	- €23,7	- €70,0	- €75,7	- €96,3
Onderhoudskosten	- €0,6	- €23,0	- €24,5	- €27,8
<b>Baten</b>				
Reistijdeffekten	€50,5	€99,8	€108,2	€120,5
Waarvan OV	€ 6,6	€ 7,7	€ 7,9	€ 7,8
Ruimtegebruik	-	€5,7	€5,7	€4,1
Uitstoot CO <sub>2</sub>	- €0,0	- €0,2	- €0,2	- €1,3
Geluid	€0,2	€1,1	€0,9	€0,9
Luchtkwaliteit (tunnel)	0	+	+	+
Luchtkwaliteit (intensiteit)	0	-	-	--
Verbinding dorpsdelen	+	++	++	++
Verkeersveiligheid LV	++	+	+	+
Verkeersveiligheid GV	+	++	++	++
Bouwhinder	-	--	--	--
<b>Totale kosten</b>	- €24,3	- €93,0	- €100,2	- €124,1
<b>Totale baten</b>	€50,7	€106,4	€114,7	€124,2
<b>Netto contante waarde</b>	€26,4	€13,4	€14,4	€0,1
<b>B/K verhouding</b>	2,1	1,1	1,1	1,0
<b>Interne rentevoet</b>	9,1%	5,3%	5,3%	4,5%



De tabel laat in de eerste plaats zien dat voor ieder alternatief de maatschappelijke baten groter zijn dan de maatschappelijke kosten.

Variant 1 heeft de meest positieve baten-/kostenverhouding (2,1). Dit komt doordat de investerings- en onderhoudskosten van deze variant laag zijn en de reistijdeffecten in verhouding tot de investerings- en onderhoudskosten hoog uitvallen. Echter het probleemoplossend vermogen van deze variant is beperkt (er bestaan nog steeds reistijdverliezen tijdens de spits), er zijn weinig effecten van de verbinding van de beide dorps helften en de verwachting is dat de positieve bereikbaarheidseffecten tijdelijk van aard zijn (al snel na 2030 nemen de vertragingen verder toe).

### Gevoeligheidsanalyses

Er zijn twee gevoeligheidsanalyses uitgevoerd, voor de reistijdwinsten en voor de tijdsduur waarover de effecten van variant 1 optreden.

#### **Correctie tijdwinsten dynamisch model**

Zoals eerder aangegeven in de rapportage zijn de gehanteerde tijdwinsten in deze studie relatief hoog als gevolg van het gehanteerde dynamische verkeersmodel. In een statisch verkeersmodel zijn de tijdwinsten in het algemeen lager en daarmee de resultaten van de MKBA ook.

In deze gevoeligheidsanalyse geven we inzicht in de resultaten van de MKBA indien de gebruikte tijdwinsten uit hoofdstuk 4 gehalveerd zouden worden (met gelijkblijvende intensiteiten).

**Tabel 18: uitkomsten gevoeligheidsanalyse tijdwinsten**

	1 Boven	2 Onder 50km/u	3 Onder 80 km/u	4 Onder 2x2
Reistijdeffecten	€27,3	€57,9	€62,2	€68,7
Totale kosten	- €24,3	- €93,0	- €100,2	- €124,5
Totale baten	€27,5	€64,5	€68,6	€72,5
Saldo	€3,2	- €28,5	- €31,6	- €51,6
B/K verhouding	1,1	0,7	0,7	0,6

Uit bovenstaande tabel blijkt dat indien de tijdwinsten voor de helft lager uitvallen, de baten in de varianten 2, 3 en 4 niet langer opwegen tegen de kosten.

#### **Correctie reistijdwinsten variant 1 na 2030**

De tijdwinsten in variant 1 verdwijnen mogelijk al snel na 2030 omdat de infrastructuraanpassingen in variant 1 onvoldoende zijn voor een toenemende intensiteit. Met deze capaciteitsproblemen is geen rekening gehouden in de MKBA. De reistijdwinsten zijn berekend voor 2030 en conform kengetallen voor groeicijfers doorgetrokken naar de toekomst (tot 100 jaar na realisatie), zoals gebruikelijk in MKBA's. Om



toch rekening te houden met de capaciteitsrestricties van variant 1 is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd. In deze gevoeligheidsanalyse zijn er voor variant 1 na 2030 geen reistijdwinsten meer verondersteld. De resultaten hiervan zijn in onderstaande tabel gepresenteerd.

**Tabel 19: uitkomsten gevoeligheidsanalyse effecten na 2030**

	1 Boven	2 Onder 50km/u	3 Onder 80 km/u	4 Onder 2x2
Reistijdeffecten	€11,7	€99,8	€108,2	€120,5
<b>Totale kosten</b>	- €24,3	- €93,0	- €100,2	- €124,1
<b>Totale baten</b>	€11,9	€106,4	€114,7	€124,2
<b>Saldo</b>	- €12,4	€13,4	€14,4	€0,1
<b>B/K verhouding</b>	0,5	1,1	1,1	1,0

Uit de bovenstaande tabel blijkt dat indien de reistijdwinsten voor variant 1 na 2030 wegvallen, de baten niet opwegen tegen de kosten. In dat geval zouden de ondergrondse varianten een hoger maatschappelijk rendement hebben dan de bovengrondse variant.



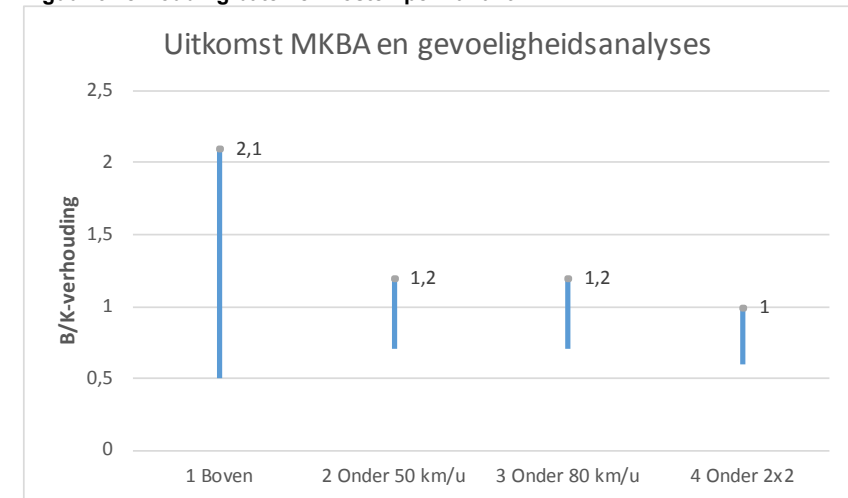
## 6. Conclusies

In dit rapport zijn de maatschappelijke kosten en baten van de verschillende varianten voor de N247 op een rij gezet. De omvangrijkste baten van het project zijn de bereikbaarheidsbaten.

Daarnaast ontstaan effecten voor de leefbaarheid in het dorp, zoals de uitstoot van emissies, geluid en verkeersveiligheid. De ondergrondse varianten 2, 3 en 4 zorgen daarnaast voor baten door de vrijgekomen ruimte bovengronds. Deze ruimte kan benut worden voor horeca en/of groen. Dit kan zelfs een toeristische functie krijgen en daarmee bijdragen aan de mogelijkheden voor spreiding van de toeristische druk

Voor alle varianten geldt dat de maatschappelijke baten zoals berekend in deze MKBA opwegen tegen de benodigde kosten. Echter, de uitkomsten zijn erg gevoelig voor de berekening van de reistijdwinsten. In de onderstaande figuur is de verhouding tussen de baten en kosten weergegeven voor de basis MKBA en de twee uitgevoerde gevoeligheidsanalyses.

Figuur 6 verhouding baten en kosten per variant



In de basis MKBA heeft variant 1 de hoogste baten/kostenverhouding, namelijk van 2,1. De investeringskosten van de bovengrondse variant is beduidend lager, dan inde ondergrondse varianten. Echter, de bereikbaarheidsproblemen worden maar ten dele opgelost en waarschijnlijk maar tijdelijk. Als we ervan uit gaan dat de effecten bij variant 1 snel na 2030 verdwijnen door de groei in het autoverkeer, is de uitkomst van de MKBA beduidend minder goed (B/K-verhouding van 0,5). Daarmee is het probleemoplossend vermogen en de robuustheid van de bovengrondse variant minder groot dan bij de ondergrondse varianten.



De ondergrondse varianten zijn duurder dan de bovengrondse variant. Indien de reistijdwinsten in de praktijk lager uitvallen dan het dynamisch verkeersmodel doet suggereren, zijn de ondergrondse varianten maatschappelijk gezien niet langer rendabel. Wel zijn de reistijdeffecten in variant 2, 3 en 4 robuuster. Indien de intensiteiten op de N247 in de toekomst toenemen, blijven reistijdwinsten bestaan. Tevens ontstaat er in de ondergrondse varianten ruimte voor een dorpsplein in Broek in Water. Dit heeft naast een effect op de waarde van de omliggende woningen ook een effect op de sociale verbinding tussen de dorpsdelen en biedt wellicht een mogelijkheid om de toeristische druk in Amsterdam te spreiden.

Als de ondergrondse varianten vergeleken worden is te zien dat variant 4 dankzij de extra rijstrook per richting de grootste reistijdeffecten oplevert. In potentie biedt deze variant de mogelijkheid om de N235 en de A7 te ontlasten. Tegelijkertijd kunnen er door de extra intensiteit problemen ontstaan bij de aansluiting op de A10. Deze netwerkeffecten zijn vooralsnog niet in kaart gebracht. Daar komt bij dat variant 4 door de bredere bak lastiger in te passen is in Broek in Waterland dan de smallere ondergrondse varianten.



## Bijlage

De bijlage bestaat uit een overzicht van de waardeestijging van woningen als gevolg van groen en blauw.

**Tabel 20: overzicht kengetallen op stijging waarde van woningen**

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



**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted]  
**Cc:** [redacted]  
**Onderwerp:** toegang tot definitieve stukken en filmpjes  
**Datum:** donderdag 3 mei 2018 08:39:25

---

Beste [redacted]

Voorzover ons bekend zijn de stukken van Tauw + filmpjes nog niet publiek toegankelijk.  
Wanneer gaat dit gebeuren?

Verder is er een informatie dip en veel mensen in het dorp leven in de veronderstelling dat deze periode het besluit over de onderdoorgang gaat vallen..

We willen ook graag op korte termijn een voortgangsoverleg plannen, [redacted] neemt op 14 mei, als [redacted] weer terug is, contact hierover op,

Tenslotte gaan we onze gezamenlijke reactie op MKBA rapport eind volgende week (11 mei) bundelen en aan jullie sturen,

Met hartelijke groet

[redacted]  
DR Broek in Waterland

**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** Ter info: Co-creatie op toekomstcongres PNH?  
**Datum:** woensdag 9 mei 2018 14:56:35  
**Bijlagen:** [image001.jpg](#)

Hallo allemaal,

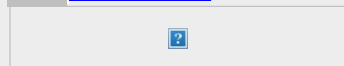
Ik werd zojuist geattendeerd op de mogelijkheid om onze samenwerking te presenteren op het Toekomstcongres van de Provincie Noord-Holland op 5 juli 2018.

Ik ben zo vrij geweest om een plekje te reserveren. In ons overleg kunnen we wel afstemmen of we dit echt willen en hoe we ons dan willen presenteren.

Met vriendelijke groeten,

[redacted] *programma Bereikbaarheid Waterland*

M 06 [redacted]  
 Houtplein 33 2012 DE Haarlem  
[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)  
[@noord-holland.nl](#)

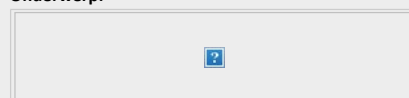


**Van:** Provincie Noord-Holland <VGVhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>

**Verzonden:** woensdag 9 mei 2018 14:53

**Aan:** [redacted]@noord-holland.nl>

**Onderwerp:**



## Initiatief voor het SamenNH Toekomstcongres 5 juli 2018

\* = Invoer verplicht

Naam contactpersoon [redacted]

E-mailadres [redacted]@noord-holland.nl

Directie B&U

Welke vorm heeft jouw bijdrage Kraam/ stand

(Werk)titel activiteit Bereikbaarheid Waterland

Korte omschrijving van de activiteit  
 (waar gaat het over, hoet ziet het eruit enz.)  
 co-creatie met bewoners/ondernemers voor een (onder)doorgang van de N247 Broek in Waterland.  
 Mogelijk samen met N241 en N247 samen presenteren over PIP-procedure

Hoe gaat dit over SamenNH?  
 Bewoners uit Broek in Waterland hebben met een crowdfundingactie in een paar weken ruim 20.000 euro verzameld om zelf een ontwerp te maken voor een doorgang van de N247 onder het dorp door. Inmiddels al anderhalf jaar met elkaar aan het co-creëren voor een oplossing. 31 mei presenteren we de resultaten aan dorpsbewoners en de regio. Meer gedetailleerde info over het participatieproces: [https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer\\_vervoer/Projecten\\_Verkeer\\_en\\_Vervoer/N235\\_N247\\_Bereikbaarheid\\_Waterland/Inspraak](https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Projecten_Verkeer_en_Vervoer/N235_N247_Bereikbaarheid_Waterland/Inspraak)

Overig betrokken collega's [redacted]

Zijn er externe partners betrokken? Wie zijn dit? (geef naam/organisatie)  
 Dorpsraad Broek in Waterland co-creatiepartner

Wat is hun rol?  
 voor dit moment alleen een marktkraam

Wat heb je nodig aan materiaal?  
 Ik geef dit project vast op i.v.m. de vakantieperiode, maar moet nog afstemmen met projectleiders en omgevingsmanagement voor definitieve deelname.

Overige vragen en/of opmerkingen  
 Ik geef dit project vast op i.v.m. de vakantieperiode, maar moet nog afstemmen met projectleiders en omgevingsmanagement voor definitieve deelname.

**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** Naar buiten met (onder)doorgang N247  
**Datum:** dinsdag 15 mei 2018 12:21:02

---

Hallo [redacted] en [redacted]

In de Whatsapp-wisseling van gisteren ben ik even het overzicht kwijt geraakt over het hervatten van ons reguliere overleg.

[redacted] en ik hebben een optie staan op dinsdag 22 mei van 09.30 – 11.00 uur of van 12.00 – 15.00 uur. Kunnen jullie dan ook ergens op deze momenten?

Verder had ik een optie genomen bij Van der Valk op 31 mei voor een informatieavond over de MKBA. Omdat [redacted] en ik dit toch graag met jullie voorbespreken, begint de tijd erg te dringen om met de “promotie” van dit evenement naar buiten te gaan. Het lijkt ons daarom verstandiger om de informatieavond uit te stellen naar 12 of 14 juni. Welke dag heeft jullie voorkeur?

Tot slot: op 5 juli houdt Provincie Noord-Holland een Toekomstcongres met het thema “Samen Noord-Holland”. De co-creatie over de (onder)doorgang Broek in Waterland lijkt ons een goed voorbeeld om in een standje daar te presenteren. Ook dit onderwerp kunnen we in ons reguliere overleg nader uitwerken.

De nieuwsredactie van PNH heeft al direct interesse en vraagt of [redacted] (of iemand anders van de Dorspraak) en [redacted] wellicht samen geïnterviewd en gefotografeerd kunnen worden. Willen jullie hier aan mee werken?

Veel groeten,

[redacted]

06 [redacted]

**Van:** [REDACTED]  
**Aan:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** concept advertentietekst: 20180522 Advertentie inloopbijeenkomst MKBA  
**Datum:** dinsdag 22 mei 2018 13:35:26  
**Bijlagen:** [20180522 Advertentie inloopbijeenkomst MKBA.doc](#)  
[image001.jpg](#)

---

Hallo [REDACTED]

Hierbij een concept voor de advertentietekst. Zijn er nog op- of aanmerkingen van jullie zijde?

Veel groeten,

[REDACTED]  
Met vriendelijke groeten,

[REDACTED] *programma Bereikbaarheid Waterland*

M 06 [REDACTED]

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)

[REDACTED] [@noord-holland.nl](#)



**Advertentie inloopbijeenkomst**

Plaatsen in week 23 & 24 – 2018 in:

**Onderstaande advertentietekst voor**

- Nieuw Volendam
- Dagblad Waterland
- Prettig Weekend Monnickendam
- Noordhollandsch Dagblad: regio Waterland

**Donderdag 14 juni inloopbijeenkomst over de (onder)doorgang  
Broek in Waterland (N247)**

De Dorpsraad Broek in Waterland en de provincie Noord-Holland organiseren op donderdagavond 14 juni een inloopbijeenkomst over een belangrijke bottleneck voor de doorstroming van de N247: de (onder)doorgang in Broek in Waterland.

U kunt zich laten informeren over de verschillende varianten van de (onder)doorgang door Broek in Waterland:

- Onderdoorgang: 2 x 1 rijstrook, maximum snelheid 50 km/uur
- Onderdoorgang: 2 x 1 rijstrook, maximum snelheid 80 km/ uur
- Onderdoorgang: 2 x 2 of 3 x1 rijstrook, maximum snelheid 80 km/ uur
- Bovengrondse doorgang: 2 x 1 rijstrook met ovotondes, maximum snelheid 50 km/uur

Wij presenteren u de uitkomsten van de maatschappelijke kosten-baten-analyse. Dit geeft indicatief weer wat de **gemiddelde** belastingbetaler aan de (onder)doorgang in Broek in Waterland heeft in thema's als kosten, tijdsbesparing, milieu-effecten. Ook presenteren we filmpjes hoe de boven- en ondergrondse oplossingen eruit zouden kunnen komen te zien.

Uiteraard kunt met uw vragen nog terecht bij de dorpsraad en de provincie Noord-Holland.

**Plaats en tijd van de inloopbijeenkomst:**

Datum: donderdag 14 juni 2018

Vrije inloop van 19.00 tot 21.30 uur

Locatie: Van der Valk Hotel Volendam, Wagenweg 1, 1145 PW Katwoude

**Meer informatie**

- Kijk voor meer informatie op [www.bereikbaarheidwaterland.nl](http://www.bereikbaarheidwaterland.nl) of [www.dorpsraadbroekinwaterland.nl](http://www.dorpsraadbroekinwaterland.nl)

**Van:** [REDACTED]

**Onderwerp:** RE: N247 - Broek in Waterland  
**Datum:** donderdag 24 mei 2018 14:00:27

Hoi [REDACTED]

Ik heb de filmpjes bekeken. Mijn persoonlijke reactie is:

- Zien er goed uit, geven een completer beeld dan eerdere versies
- Tegenliggers staan stil, dat werkt vervreemdend
- Eilandweg als enige als wit anoniem huizenblok aangegeven, zou graag ook meer levensecht moeten zijn
- Niet duidelijk waarom in de eerste 2 filmpjes na de uitvoeger vanuit M'dam bij het plein aangekomen, alleen linksaf wordt geslagen, en bij het 3<sup>e</sup> filmpje rechtsaf
- Bij de 2x2 is met kanteldijk aangegeven, maar die vind ik niet echt terug..

Groet

**Van:** [REDACTED]@noord-holland.nl]

**Verzonden:** woensdag 23 mei 2018 11:09

**Aan:** [REDACTED]

**Onderwerp:** FW: N247 - Broek in Waterland

Gaarne uiterlijk morgen jullie reactie. Wat mij betreft is het zo akkoord.

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
 Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

**Van:** [REDACTED]@tauw.com>

**Verzonden:** donderdag 26 april 2018 21:48

**Aan:** [REDACTED]@noord-holland.nl>

**CC:** [REDACTED]@APPM.nl>; [REDACTED]@tauw.com>

**Onderwerp:** RE: N247 - Broek in Waterland

Hierbij een nieuwe downloadlink voor de filmpjes.

Download link

<https://we.tl/gPWni2iYp9>

Je had een opmerking geplaatst over de vide in de onderdoorgang. Deze zit in het model en is dus opgenomen in de filmpjes. In het BKP is de vide geschetst bij het gesloten deel van de onderdoorgang. Hier zit het tunneldak veel lager dan bovenzijde wand en zou je een verlaagde groene vide tussen de wanden kunnen maken. In het uiteindelijke ontwerp zit de vide bij de rotonde, deze ligt op gelijke hoogte als bovenzijde wand en valt deze minder op. In het bovenaanzicht zie je dat deze groene vide er wel zit. Een fietser op de brug ziet er heel gek uit als je het filmpje van de fietser afspeelt. Dan fiets je dwars door de andere fietser heen. Aangezien de filmpjes allemaal uit hetzelfde model komen hebben we deze weg gelaten. OP het plein staan wel mensen zoals besproken.

De filmpjes staan ook nog op Vimeo (wachtwoord [REDACTED])

<https://vimeo.com/266332071>

<https://vimeo.com/266332293>

<https://vimeo.com/266332391>

Met vriendelijke groet,

**Tauw bv**

Australiëlaan 5

Postbus 3015  
3502 GA Utrecht

T +31

M +31

**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** draaiboek en informatiapanelen infoavond 14 juni  
**Datum:** woensdag 30 mei 2018 11:12:51  
**Bijlagen:** [image001.jpg](#)  
[20180530 draaiboek inloopavond MKBA.docx](#)  
[20180530 Informatiepanelen inloop MKBA.docx](#)

---

Beste allemaal

Hierbij ontvangen jullie het draaiboek en de informatiapanelen voor 14 juni.

Zijn jullie hiermee akkoord?

Bij nader inzien heb ik het paneel "voorkeurspeiling" er toch in laten zitten: mensen vinden er toch wel iets van. Als ze dat aan willen geven, geeft dat ook inzicht aan de politiek die nu de keuzes moet gaan maken.

Bekijk in het draaiboek vooral ook even de personele bezetting. We hebben Tauw benaderd en Antea benaderd voor bezetting, maar nog niet alle namen zijn definitief. Kan de Dorpsraad laten weten wie er namens jullie aanwezig zijn i.v.m. maken badges?

Met vriendelijke groeten,

[redacted] *programma Bereikbaarheid Waterland*

M 06 [redacted]  
Houtplein 33 2012 DE Haarlem

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)

[redacted] [@noord-holland.nl](#)





## OPZET INLOOPBIJEENKOMST MKBA 14 JUNI 2018

### Doel inloop:

1. Inzicht geven in consequenties van de varianten voor een (onder)doorgang van de N247 in Broek in Waterland:
  - a. Transparantie thema's: bereikbaarheid, milieu, verkeersveiligheid, bouw hinder en kosten
  - b. In aparte zaal mini-cursus MKBA voor mensen die dieper op de materie in willen duiken.
2. Draagvlak voor vergelijkingsmatrix:
  - c. Toelichting hoe varianten scoren in matrix (objectieve feiten)
  - d. Daarna kans om voorkeur uit te spreken, want mensen willen toch hun mening geven
  - e. **Aandachtspunt: de politiek is nu aan zet!**
3. Helderheid scheppen over besluitvormingsproces
  - f. Proces schetsen (hoe komen tot advies SG, via stuurgroep etc)
  - g. Mogelijke inbreng stakeholders in besluitvormingsproces
  - h. Wanneer helderheid (en wanneer verdere uitwerking en realisatie)

### Doelgroep

1. Eenieder die geïnteresseerd is, zowel inwoners en belangengroepen uit Broek als uit de regio. Werving via
  - a. Advertenties (met teksten op maat) in Nieuw Volendam, Dagblad Waterland, Waterlands Weekblad, Noordhollandsch Dagblad: regio Waterland en Broeker Gemeenschap
  - b. Facebook
  - c. Brief aan stakeholders voor wie iedere variant grote impact heeft op leefomgeving: bewoners Parallelweg, Laan, Jaagweg, en Eilandweg.
  - d. Partner websites / social media van gemeente Waterland, Edam-Volendam en Vervoerregio
2. verwijzing van bereikbaarheidwaterland.nl naar Pleio waar de stukken te vinden zijn.
3. Leden stuurgroep Bereikbaarheid Waterland (reeds uitgenodigd).
4. Staten/raadsleden ook welkom (zonder aanmelding).
5. Inschatting opkomst 150 – 200 personen


## Opzet avond

- Vrije inloop.
  - Bij entree persoonlijk welkom.
  - Vervolgens “chronologische” looproute met de klok mee. Is overigens geen ‘verplichte’ route: verwijst bij opstoppen vooral eerst naar andere stand.
  - Informatiematerialen (A0-posters) worden opgehangen aan de panelen (liggen niet op tafels ivm zichtbaarheid).
  - Per stand wordt op de panelen duidelijk aangegeven waarover de stand gaat.
- 
- Omdat het het einde van het proces is, vragen we niet meer actief om reacties. Wel doen we net als bij het 3<sup>e</sup> atelier een voorkeurenpeiling voor de varianten.
  - Aandachtspunt is de grote hoeveelheid informatie. Om een overkill te voorkomen zijn soms keuzes gemaakt om sommige informatie wel achter de hand te hebben (voor eventuele vragen), maar niet op te hangen. Zie draaiboek hieronder.

### Bemensing/aanwezigen

Zie draaiboek hieronder.

### Tijden:

- 19.00 – 21.30 Piek vermoedelijk rond 20.30 uur.
- Opbouwen: 15.00 uur (door Van der Valk / 
- Eten: 18.00 uur
- Briefen: 18.30 uur

### Locatie:


- Van der Valk Hotel Katwoude
  - o Hoofdzaal (inloop met informatiepanelen): Purmerzaal
  - o Subzaal (mini-cursus MKBA): Edammerzaal






**Aandachtspunten (wees voorbereid op de volgende vragen, die nl al diverse malen gesteld zijn):**

- Wat is de rol van de DR in dit proces? De DR heeft een grote rol in dit proces, als co-creant en initiator van het proces van de onderdoorgang. DR stelt zich in hun rol tijdens participatiebijeenkomsten 'neutraal' op, om te blijven uitstralen dat we een onafhankelijk proces doorlopen waarin alle varianten serieus beschouwd worden, wat immers essentieel is voor het welslagen van het participatieproces.
- Waarom wordt er maar één bovengrondse variant' beschouwd? Voor de bovengrondse variant heeft eerder al een afweging plaatsgevonden, waaruit deze resulteerde. Ook daarbij is destijds een klankbordgroep betrokken geweest. Voor inhoudelijke uitleg hierover doorverwijzen naar stand 3 (bovengrondse variant).
- Hoe vindt afweging/beoordeling van de varianten plaats? Het proces heeft geresulteerd in een ingevulde 'vergelijkingsmatrix', waarin voor alle varianten (1x bovengronds en 4x ondergronds) is aangegeven wat effecten zijn op diverse criteria (verkeersdoorstroming, milieu (geluid/lucht), kosten, lokale leefbaarheid etc). De matrix bevat objectieve en feitelijke informatie. Welke variant 'het best scoort' hangt af van de weging van de verschillende criteria door de politiek (wat ze belangrijker en minder belangrijk vinden en hoeveel dat mag kosten). Hoe de politiek weegt is nog niet te voorspellen, omdat er speciaal voor dit project extra criteria zijn benoemd (cf. provinciaal beleid wordt normaliter alleen beoordeeld op verkeersdoorstroming, verkeersveiligheid milieu, en kosten). U kunt altijd aangeven wat uw voorkeur heeft. Ook vanavond op het laatste paneel, zodat die informatie met de politiek kan worden gedeeld.
- Hoe ziet het besluitvormingsproces eruit, hoe weten stakeholders hoe afgewogen wordt door de politiek, en hebben stakeholders nog iets in te brengen?

Stand 5

**Draaiboek:**

"Stand"	Wat/hoe	Bemensing	Benodigdheden
Welkom	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Persoonlijk welkom (hand, voorstellen)</li> <li>- Meegeven <ul style="list-style-type: none"> <li>o Post-it afhankelijk van herkomst: geel voor Broekers, blauw voor Regio, roze voor belangengroepen</li> </ul> </li> <li>- Uitleggen: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Looproute: van proces, via ontwerpen, naar uitleg variantenvergelijking en daarna uitleg besluitvorming.</li> <li>o Aan einde (stand 6) voorkeurpeiling. Dan post-it bij voorkeursvariant hangen, <u>met vermelding van de reden</u> van deze voorkeur. Deze info is zinvol om politiek volledig te kunnen informeren.</li> <li>o In Purmerzaal: mini-cursus MKBA voor als u dieper in de beoordeling wilt duiken</li> </ul> </li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- (Sta)tafels</li> <li>- Presentielijst</li> <li>- Post-its</li> <li>- Pennen</li> </ul>

Stand 1: Proces	<p>A0 met</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Gehele proces (van start studie BW tot en met besluitvorming varianten boven/ondergronds)</li> </ul> <p><i>Voorstel: ter voorkoming info-overkill geen aparte stand voor programma bereikbaarheid waterland (had tijdens eerdere avonden bovendien weinig bezoekers) &gt; in processtand het grotere kader schetsten (en voor verdere informatie over rest programma verwijzen naar website bereikbaarheid waterland)</i></p>	<p>Deze stand wordt altijd “slecht” bezocht. Er zijn vrijwel nooit vragen. Eventuele vragen kunnen op worden gevangen door  in stand 2</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1 paneel</li> </ul>
Stand 2: Bovengrondse variant	<p>Verlengde A0 met ingekleurde technische tekening: idem als bij inloop 1 en 2.</p> <p>Filmpje animatie afspelen. <i>(dus geen stills nodig)</i></p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>2 panelen</li> <li>Beamer en scherm</li> <li>Laptop  met animatie</li> </ul>
Stand 3: Ondergrondse varianten	<p>A0 met</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Hoofdkenmerken 4 onderdoorgang-varianten (cf. eerste tabel vergelijkmatrix)</li> </ul> <p>4x A0 met:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ontwerptekeningen (alleen bovenaanzichten). Let op: belangrijkste wijzigingen tov vorige keer (nav review en output atelier2/inloop 2) hierop duidelijk aanduiden! <i>Ter voorkoming info-overkill overige tekeningen uitsluitend bij de hand houden voor eventuele vragen.</i></li> </ul> <p>2x A0 met:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>A0 Dorpsplein-modellen (BKP)</li> <li>A0 Plaatjes inpassing op maatgevende dwarsprofielen (BKP)</li> </ul>	 Lid dorpsraad   Lid dorpsraad	<ul style="list-style-type: none"> <li>8 panelen</li> <li>1 tafel (om evt. andere tekening/KES/BKP te kunnen laten zien)</li> </ul>

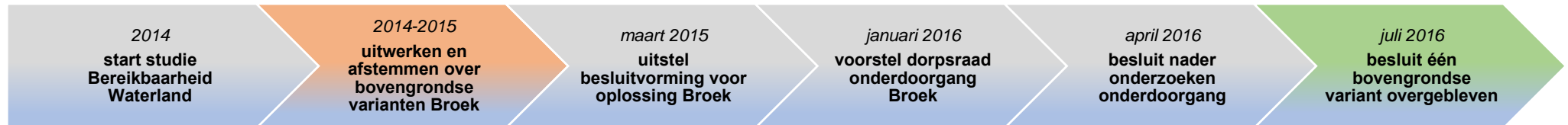
	<p><i>Ter voorkoming info-overkill geen andere plaatjes: BKP-rapport achter de hand houden om bv. plaatjes materialisering te kunnen laten zien.</i></p> <p>Ivm transparantie over verwerking klanteisen tevens KES beschikbaar &amp; lijst 'vertaling tafelkleden naar klanteisen'</p>		
Tussen stand 3 en 4	Filmpjes animatie afspelen. (dus geen stills nodig)		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Beamer en scherm</li> <li>- Laptop met animaties</li> <li>- Tiental stoelen voor kijkers</li> </ul>

Stand 4: Vergelijkingsmatrix varianten	<p>7x A0 met uitkomsten matrix per thema (bereikbaarheid, leefbaarheid etc)</p> <p><i>Voorstel: ter voorkoming info-overkill niet extra informatie laten zien (zoals bij atelier) tbv verdieping op verkeersmodel en milieu. Wel de betreffende adviseurs aanwezig om vragen te beantwoorden/uitleg te geven.</i></p>	<p>Lid Dorpsraad [redacted] (verkeersmodel) [redacted] (Antea, geluid bovengronds) [redacted] (onderzoeken ondergronds)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 7 panelen</li> <li>- 1 tafel (voor beschikbare prints matrix)</li> </ul>
Stand 5: Besluitvormingsproces	<p>A0 met bulletsgewijs:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Proces schetsen (hoe komen tot advies SG, via stuurgroep etc)</li> <li>- Mogelijke inbreng stakeholders in besluitvormingsproces</li> <li>- Tijdslijn: wanneer advies, wanneer besluitvorming, en wanneer verdere uitwerking en realisatie</li> <li>- Melden wat er gebeurt met peiling voorkeuren (laatste stand)</li> </ul>	Nog in te vullen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 1 paneel</li> </ul>
Stand 6: Voorkeurenpeiling	A0 met 5 vakken voor peiling variantenvoorkeur	Geen bezetting nodig?	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 1 paneel</li> <li>- 3 (sta)tafels</li> <li>- pennen</li> </ul>

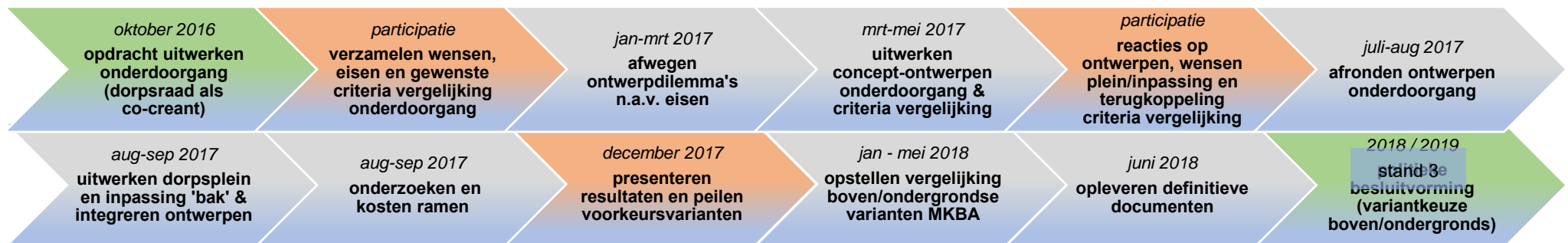
**Acties:**

Wie	Wat	Wanneer
<div></div> (week 23 vrij)	Werving	Week 22,23, 24
	Concept-draaiboek en materialen voorbereiden	Week 22
	Check aanwezig in stands	Week 22
	Definitief maken draaiboek & badges	Week 24
	Definitief maken panelen & drukwerk Panelen + bevestigingsmateriaal reserveren (bezorgen voor 16.30 uur en ophalen volgende dag): 19 stuks op A0-formaat.	12 juni
	Afspraken met Van der Valk: eten personeel, opstelling/inrichting zalen, panelen, beschikbaarheid schermen en beamers, 5 sta-tafels, waar entree/welkom, waar locatie garderobe en sanitarie voorzieningen, catering gasten: koffie/thee, fris (geen alcohol) Post-its geel, blauw, roze	Week 22,24
	Regelen aanwezigheid <div></div> & <div></div>	Week 22
<div></div>	Laptop met animatie bovengronds meenemen (automatisch draaiend)	14 juni
Tauw	Laptop met animatie ondergronds meenemen (automatisch draaiend)	14 juni
	Verlengde A0 bovengrondse variant meenemen	14 juni
	Uitdraai KES	14 juni
	BKP-rapporten meenemen om door te bladeren (ca. 3 stuks)	14 juni
	Naambadges voor aanwezig (zie namen in draaiboek)	14 juni

# 1. PROCES BEREIKBAARHEID WATERLAND: [www.bereikbaarheidwaterland.nl](http://www.bereikbaarheidwaterland.nl)



stand 2



stand 3

stand 4

stand 5

## 2. BOVENGRONDSE VARIANT

## 2. BOVENGRONDSE VARIANT

Bovenstaande kop afdrukken/uitsnijden: ophangen boven verlengde A0 van bovengrondse variant.





### 3. ONDERDOORGANG-VARIANTEN: hoofdkenmerken

Onderdoorgang-varianten	Rijstroken	Snelheid	Vluchtwegen en rijbaanscheiding	Breedte onderdoorgang	Lengte onderdoorgang (gesloten deel bij alle varianten ca. 200 m)	Waterkering	Aanpassing Broekervaart	Duur aanleg
<b>Variant 2a</b>	2x1	50 km/uur	nee: versmald!	ca. 13,25 meter	ca. 639 meter	coupure (schuif)	Wordt niet versmald	3,5 tot 4,5 jaar
<b>Variant 2b</b>	2x1	50 km/uur	ja	ca. 18,80 meter	ca. 696 meter	kanteldijk (vershoven dijk)	Ca 7 meter smaller	4 tot 5,5 jaar
<b>Variant 3</b>	2x1	80 km/uur	ja	ca. 18,80 meter	ca. 867 meter	coupure (schuif)	Ca 7 meter smaller	3,5 tot 4,5 jaar
<b>Variant 4</b>	2x2 (van Schouw tot Monnickendam)	80 km/uur	ja	ca. 22,30 meter	ca. 917 meter	kanteldijk (vershoven dijk)	Ca 7,5 meter smaller	4 tot 5,5 jaar

**3. ONDERDOORGANG VARIANT 2a: 50 km/uur, 2x1 rijstrook, zonder vluchtwegen**

**3. ONDERDOORGANG VARIANT 2b: 50 km/uur, 2x1 rijstrook, met vluchtwegen**

**3. ONDERDOORGANG VARIANT 3: 80 km/uur, 2x1 rijstrook, met vluchtwegen**

**3. ONDERDOORGANG VARIANT 4: 80 km/uur, 2x2 rijstroken, met vluchtwegen**

Bovenstaande koppen afdrukken/uitsnijden: ophangen boven A0-tekeningen

Deze pagina staat 2x in dit document zodat het in 1x dubbel af kan worden gedrukt

Iedere stand van een variant heeft 2 panelen

**3. ONDERDOORGANG VARIANT 2a: 50 km/uur, 2x1 rijstrook, zonder vluchtwegen**


**3. ONDERDOORGANG VARIANT 2b: 50 km/uur, 2x1 rijstrook, met vluchtwegen**


**3. ONDERDOORGANG VARIANT 3: 80 km/uur, 2x1 rijstrook, met vluchtwegen**

**3. ONDERDOORGANG VARIANT 4: 80 km/uur, 2x2 rijstroken, met vluchtwegen**

Bovenstaande koppen afdrukken/uitsnijden: ophangen boven A0-tekeningen

#### 4. VERGELIJKING BOVEN/ONDERGRONDSE VARIANTEN: bereikbaarheid


	Bovengrondse variant	Onderdoorgang variant 2a 50 km/uur, 2x1, versmald	Onderdoorgang variant 2b 50 km/uur, 2x1	Onderdoorgang variant 3 80 km/uur, 2x1	Onderdoorgang variant 4 80 km/uur, 2x2
Reistijdwinst auto <b>ochtendspits</b>	7 minuten	11 minuten	11 minuten	11 minuten	11 minuten
Reistijd auto's <b>avondspits</b>	0 minuten	4 minuten	4 minuten	5 minuten	5 minuten
Lokaal in/uitvoegen van en naar Broek	makkelijk	makkelijk	makkelijk	makkelijk	makkelijk

	Bovengrondse variant	Onderdoorgang variant 2a 50 km/uur, 2x1, versmald	Onderdoorgang variant 2b 50 km/uur, 2x1	Onderdoorgang variant 3 80 km/uur, 2x1	Onderdoorgang variant 4 80 km/uur, 2x2
Reistijdwinst bus <b>ochtendspits</b>	2 minuten	2 minuten	2 minuten	2 minuten	2 minuten
Reistijd bus <b>avondspits</b>	5 minuten	5 minuten	5 minuten	5 minuten	5 minuten

#### 4. VERGELIJKING BOVEN/ONDERGRONDSE VARIANTEN: verkeersveiligheid

	<b>Bovengrondse variant</b>	<b>Onderdoorgang variant 2a</b> 50 km/uur, 2x1, versmald	<b>Onderdoorgang variant 2b</b> 50 km/uur, 2x1	<b>Onderdoorgang variant 3</b> 80 km/uur, 2x1	<b>Onderdoorgang variant 4</b> 80 km/uur, 2x2
<b>Weginrichting conform richtlijnen</b>	geheel	vrijwel geheel 50 km/u lastig handhaven voldoet niet aan eisen hulpdiensten	vrijwel geheel 50 km/u lastig handhaven	vrijwel geheel	vrijwel geheel
<b>Oversteekbaarheid voor fietsers/voetgangers</b>	verbeterde fiets-voettunnel & nieuwe fiets-voettunnel	via plein	via plein	via plein	via plein
<b>Invoegen autoverkeer</b>	makkelijk	makkelijk	makkelijk	makkelijk	makkelijk
<b>Kruisingen</b>	Overzichtelijk	overzichtelijk doorgaand verkeer en lokaal verkeer gescheiden	overzichtelijk doorgaand verkeer en lokaal verkeer gescheiden	overzichtelijk doorgaand verkeer en lokaal verkeer gescheiden	overzichtelijk doorgaand verkeer en lokaal verkeer gescheiden
<b>Beoordeling MKBA langzaam verkeer</b>	<b>++</b> fietsers & voetgangers gescheiden van gemotoriseerd verkeer	<b>+</b>	<b>+</b>	<b>+</b>	<b>+</b>
<b>Beoordeling MKBA gemotoriseerd verkeer</b>	<b>+</b>	<b>-</b>	<b>++</b> Intern & doorgaand gemotoriseerd verkeer van elkaar gescheiden	<b>++</b> Intern & doorgaand gemotoriseerd verkeer van elkaar gescheiden	<b>++</b> Intern & doorgaand gemotoriseerd verkeer van elkaar gescheiden

#### 4. VERGELIJKING BOVEN/ONDERGRONDSE VARIANTEN: milieu

	Bovengrondse variant	Onderdoorgang variant 2a	Onderdoorgang variant 2b	Onderdoorgang variant 3	Onderdoorgang variant 4
		50 km/uur, 2x1, versmald	50 km/uur, 2x1	80 km/uur, 2x1	80 km/uur, 2x2
<b>Verkeersgeluid</b>	binnen wettelijke normen  16 woningen afname: maximaal 0,5 dB(A)  41 woningen toename: maximaal 0,75 dB(A)	binnen wettelijke normen  57 woningen afname: gemiddeld 15 dB(A)  1 woning toename: 4 dB(A)	binnen wettelijke normen  50 woningen afname: gemiddeld 15 dB(A)  4 woningen toename: 1 woning 6 dB(A), rest maximaal 1 dB(A)	binnen wettelijke normen  49 woningen afname: gemiddeld 15 dB(A)  7 woningen toename: 1 woning 6 dB(A), rest maximaal 2 dB(A)	binnen wettelijke normen  50 woningen afname: gemiddeld 15 dB(A)  5 woningen toename: 1 woning 6 dB(A), rest maximaal 1,5 dB(A)
<b>Luchtkwaliteit (stikstof en fijnstof)</b>	stikstof ca. 40% onder norm fijnstof ca. 50% onder norm	stikstof ca. 25% onder norm bij tunnelmonden, elders ca. 40%  fijnstof ca. 50% onder norm	stikstof ca. 25% onder norm bij tunnelmonden, elders ca. 40%  fijnstof ca. 50% onder norm	stikstof ca. 25% onder norm bij tunnelmonden, elders ca. 40%  fijnstof ca. 50% onder norm	stikstof ca. 25% onder norm bij tunnelmonden, elders ca. 40%  fijnstof ca. 50% onder norm
<b>Effect Luchtkwaliteit ondertunneling door toename verkeer</b>	<b>0</b>	-	-	-	--
<b>Effect Luchtkwaliteit ondertunneling door tunnel</b>	<b>0</b>	+	+	+	+

Tegenover het negatieve effect van de toename van verkeer, staat, een positief effect op luchtkwaliteit bij varianten 2a, 2b, 3 en 4 vanwege de ondertunneling bij Broek in Waterland. Ook de verbeterde doorstroming en in mindere mate een eventuele snelheidsverhoging hebben een (klein) positief effect op de luchtkwaliteit. Wel zal er ter hoogte van de tunnelmonden sprake zijn van een toename van de concentraties.

#### 4. VERGELIJKING BOVEN/ONDERGRONDSE VARIANTEN: milieu



Bovenstaande kop afdrukken/uitsnijden: ophangen boven **A3's** met:

- 1 geluidkaart Antea bovengrondse variant
- 4 geluidverschilkaarten Tauw ondergrondse varianten
- 1 luchtverschilkaart Tauw ondergrondse varianten




#### 4. VERGELIJKING BOVEN/ONDERGRONDSE VARIANTEN: ruimtelijke kwaliteit

	Bovengrondse variant	Onderdoorgang variant 2a	Onderdoorgang variant 2b	Onderdoorgang variant 3	Onderdoorgang variant 4
		50 km/uur, 2x1, versmald	50 km/uur, 2x1	80 km/uur, 2x1	80 km/uur, 2x2
<b>Groen in dorpshart</b>	bestaand groen verdwijnt grotendeels  beperkt ruimte voor nieuw groen	bestaand groen verdwijnt  volop ruimte voor nieuw groen	bestaand groen verdwijnt  volop ruimte voor nieuw groen	bestaand groen verdwijnt  volop ruimte voor nieuw groen	bestaand groen verdwijnt  volop ruimte voor nieuw groen
<b>Groen aan flanken dorp</b>	bestaand groen blijft behouden	bestaand groen verdwijnt  ruimte voor nieuw groen	bestaand groen verdwijnt  beperkt ruimte voor nieuw groen	bestaand groen verdwijnt  beperkt ruimte voor nieuw groen	bestaand groen verdwijnt  nauwelijks ruimte voor nieuw groen
<b>Broekervaart</b>	ongewijzigd	ca. 5 meter verschoven	ca. 12 meter verschoven ca. 7 meter versmald	ca. 12 meter verschoven ca. 7 meter versmald	ca. 12,5 meter verschoven ca. 7,5 meter versmald
<b>Groene oevers t.h.v. Motorrijtuigstraat</b>	ongewijzigd	verdwijnt aan woning-zijde	verdwijnen aan beide zijden  indien mogelijk 'groenbak' aan N247-zijde	verdwijnen aan beide zijden  indien mogelijk 'groenbak' aan N247-zijde	verdwijnen aan beide zijden  indien mogelijk 'groenbak' aan N247-zijde
<b>Verbinding dorpsdelen</b>	vele asfalt doorsnijdt dorp	éénheid dorp, dorpsplein	één maken dorp mogelijk met dorpsplein	één maken dorp mogelijk met dorpsplein	één maken dorp mogelijk met dorpsplein
<b>Cultuurhistorie en behoud panden</b>	geen aansluiting beschermd dorpsgezicht  Jaagweg 1, Eilandweg 33 en brandweerkazerne blijven behouden	goede aansluiting op beschermd dorpsgezicht  Jaagweg 1 en Eilandweg 33 kunnen niet behouden blijven	goede aansluiting op beschermd dorpsgezicht  Jaagweg 1, Eilandweg 33 en brandweerkazerne kunnen niet behouden blijven	goede aansluiting op beschermd dorpsgezicht  Jaagweg 1, Eilandweg 33 en brandweerkazerne kunnen niet behouden blijven	goede aansluiting op beschermd dorpsgezicht  Jaagweg 1, Eilandweg 33 en brandweerkazerne kunnen niet behouden blijven

#### 4. VERGELIJKING BOVEN/ONDERGRONDSE VARIANTEN: bouwhinder

	Bovengrondse variant	Onderdoorgang variant 2a	Onderdoorgang variant 2b	Onderdoorgang variant 3	Onderdoorgang variant 4
		50 km/uur, 2x1, versmald	50 km/uur, 2x1	80 km/uur, 2x1	80 km/uur, 2x2
<b>Duur bouwhinder</b>	ca. 1 jaar	ca. 3¼ tot 4¼ jaar	ca. 4 tot 5¼ jaar	ca. 3½ tot 4 ¾ jaar	ca. 4 tot 5¼ jaar
<b>Hinder wegverkeer</b> (woningen altijd bereikbaar en géén langdurige stremmingen)	vertragingen door o.a. versmalde rijstroken ca. 1 jaar omleiding doorgaand verkeer ca. 3 dagen stremming bij aanleg noodbrug	vertragingen door o.a. versmalde rijstroken ca. 1 jaar omleiding doorgaand verkeer	vertragingen door o.a. versmalde rijstroken ca. 1 jaar omleiding doorgaand verkeer	vertragingen door o.a. versmalde rijstroken ca. 1 jaar omleiding doorgaand verkeer	vertragingen door o.a. versmalde rijstroken ca. 1 jaar omleiding doorgaand verkeer
<b>Hinder vaarverkeer</b>	stremming vaart ca. 1 jaar	stremmingen vaart ca. 75% van bouwtijd	stremmingen vaart ca. 75% van bouwtijd	stremmingen vaart ca. 75% van bouwtijd	stremmingen vaart ca. 75% van bouwtijd
<b>Overige hinder</b>	trillingen bouwverkeer, geluid, stof	trillingen bouwverkeer, geluid, stof	trillingen bouwverkeer, geluid, stof	trillingen bouwverkeer, geluid, stof	trillingen bouwverkeer, geluid, stof (dichtbij woningen)
<b>Score MKBA</b>	-	--	--	--	--

#### 4. VERGELIJKING BOVEN/ONDERGRONDSE VARIANTEN: kosten

	Bovengrondse variant	Onderdoorgang variant 2a 50 km/uur, 2x1, versmald	Onderdoorgang variant 2b 50 km/uur, 2x1	Onderdoorgang variant 3 80 km/uur, 2x1	Onderdoorgang variant 4 80 km/uur, 2x2
Investeringskosten Excl. BTW	26	65	82	89	115
Investeringskosten incl. BTW	31	78	97	105	137
Contante waarde investeringskosten	24	56	70	76	96
Beheer- en onderhoudskosten	0,1	1,4	1,6	1,7	2
Contante waarde onderhoudskosten	0,6	20,5	23	24,5	27,8

**Investerings-, beheer- en onderhoudskosten per variant in miljoen euro**

## 5. BESLUITVORMING



Besluitvorming in 2018/ 2019  
Provinciale Verkiezingen maart 2019

Exacte planning nog te bepalen. Zie hiervoor [www.bereikbaarheidwaterland.nl](http://www.bereikbaarheidwaterland.nl)

## 6. VOORKEUREN-PEILING

Instructie:

1. Noteer s.v.p. op uw post-it wat de belangrijkste reden is van uw voorkeur voor een variant.
2. Plak uw post-it bij de variant van uw voorkeur.

Bovengrondse variant variant 1	Onderdoorgang variant 2a 50 km/uur, 2x1, versmald	Onderdoorgang variant 2b 50 km/uur, 2x1	Onderdoorgang variant 3 80 km/uur, 2x1	Onderdoorgang variant 4 80 km/uur, 2x2

**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted]  
**Cc:** [redacted]  
**Onderwerp:** Re: Vraag Plattelandsparlement 23 november  
**Datum:** donderdag 7 juni 2018 14:47:44

---

Natuurlijk ben ik beschikbaar op 23 november 2018.

Ik wacht de nadere berichten af. En inderdaad, volgende week benik niet in NL.

Met groet,

[redacted]

m: [redacted]

e: [redacted]

**From:** [redacted]

**Sent:** Thursday, June 7, 2018 10:19 AM

**To:** [redacted]@noord-holland.nl

**Cc:** [redacted]

**Subject:** Vraag Plattelandsparlement 23 november

Beste [redacted] en [redacted]

Ik richt me tot jullie samen, vanwege een workshop over cocreatie aan de hand van de N247 casus, tijdens het NH plattelandsparlement, op 23 november in Hoogkarspel. Zie vooraankondiging op website van Dorpswerk Noordholland: <https://www.dorpswerknh.nl/>. De provincie faciliteert deze bijeenkomst.

De Dorpsraad is gevraagd deze workshop verzorgen, en vragen jullie als stakeholder om hier ook aan mee te werken. De focus van de workshop ( van 1 uur) zal liggen op het proces van cocreatie, rond onze samenwerkingsafspraken uit december 2016, dus maar een klein beetje de inhoud. De deelnemers (veelal andere dorpsraden, experts ed.) hebben daar het meest aan. Wellicht ook [redacted] erbij, omdat hij vanuit W&B zo cruciaal is geweest in de aanloop naar de huidige fase.

Ook de voorlopige resultaten van de externe proces evaluatie van VINU zouden we mee kunnen nemen.

En het is een idee om [redacted] als moderator te vragen, bekend met de inhoud..

Kortom, het is nog heel pril, en de vraag is of jullie bereid zijn hieraan mee te werken.

[redacted] van Dorpswerk NH werkt dit verder uit, en zal ook contact opnemen. Zij is aanwezig op de inloopavond op 14 juni, handig om meteen kennis te maken (al weet ik dat [redacted] er dan niet is).

Met hartelijke groet

[redacted]

DR Broek in Waterland

---

Ik gebruik de gratis versie van [SPAMfighter](#)  
8260 spam-mails zijn er tot op heden geblokkeerd.

Uw PC enorm traag? Klik [voor de oplossing!](#)

**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** Draaiboek informatieavond 14 juni  
**Datum:** woensdag 13 juni 2018 22:46:52  
**Bijlagen:** [20180614 draaiboek inloopavond MKBA.pdf](#)  
[image001.jpg](#)

---

Beste collega's,

Op het nippertje het draaiboek voor morgen.

De opzet van de avond is vrijwel identiek aan de informatieavond in december in Broek in Waterland.

De locatie is echter: Van der Valk Hotel in Katwoude ☺

Bijzonderheden: morgen staakt het busvervoer in regio Waterland! PNH heeft met taxibedrijf TTA uit Volendam een pendeldienst opgezet. Ik verwacht dat het nieuwsbericht morgen op bereikbaarheidwaterland.nl staat en ik verzoek iedereen om er vanuit social media zo veel mogelijk naar te verwijzen om nog zo veel mogelijk mensen te bereiken. [redacted] probeert ook nog wat tekstkarren in te zetten, maar we horen morgenochtend pas of dat echt gaat lukken.

De veel gestelde vraag: is er iets geregeld voor het eten? Uiteraard!

Er zijn goed belegde, gevarieerde broodjes en soep. En op veler verzoek: frites. Het eten wordt om 18.00 uur op een buffet geplaatst. Dus zorg dat je op tijd bent, anders is het koud en oud ;-)

Speciaal verzoek aan @[redacted]: denken jullie aan de kaarten 1&4 en nog wat laatste zaken die op de checklist staan (in het draaiboek van 30 mei ook vermeld).

Speciaal verzoek aan [redacted] & [redacted]: willen jullie alsjeblieft je laptop meenemen, zodat we daar ook presentaties op kunnen draaien? Dan hoeven we geen extra laptops te huren.

Hartelijk dank.

We zien elkaar morgenavond om 18.00 uur bij Van der Valk. Als er tussentijds nog vragen zijn, aarzel niet om mij te bellen

Met vriendelijke groeten,

[redacted] *programma Bereikbaarheid Waterland*

M 06 [redacted]  
Houtplein 33 2012 DE Haarlem

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)

[redacted] [@noord-holland.nl](https://www.noord-holland.nl)



## OPZET INLOOPBIJEENKOMST MKBA 14 JUNI 2018

### Doel inloop:

1. Inzicht geven in consequenties van de varianten voor een (onder)doorgang van de N247 in Broek in Waterland:
  - a. Transparantie thema's: bereikbaarheid, milieu, verkeersveiligheid, bouw hinder en kosten
  - b. In aparte zaal mini-cursus MKBA voor mensen die dieper op de materie in willen duiken.
2. Draagvlak voor vergelijkingsmatrix:
  - c. Toelichting hoe varianten scoren in matrix (objectieve feiten)
  - d. Daarna kans om voorkeur uit te spreken, want mensen willen toch hun mening geven
  - e. **Aandachtspunt: de politiek is nu aan zet!**
3. Helderheid scheppen over besluitvormingsproces
  - f. Proces schetsen (hoe komen tot advies SG, via stuurgroep etc)
  - g. Mogelijke inbreng stakeholders in besluitvormingsproces
  - h. Wanneer helderheid (en wanneer verdere uitwerking en realisatie)

### Doelgroep

1. Eenieder die geïnteresseerd is, zowel inwoners en belangengroepen uit Broek als uit de regio. Werving via
  - a. Advertenties (met teksten op maat) in Nieuw Volendam, Dagblad Waterland, Waterlands Weekblad, Noordhollandsch Dagblad: regio Waterland en Broeker Gemeenschap
  - b. Facebook
  - c. Brief aan stakeholders voor wie iedere variant grote impact heeft op leefomgeving: bewoners Parallelweg, Laan, Jaagweg, en Eilandweg.
  - d. Partner websites / social media van gemeente Waterland, Edam-Volendam en Vervoerregio
2. verwijzing van bereikbaarheidwaterland.nl naar Pleio waar de stukken te vinden zijn.
3. Leden stuurgroep Bereikbaarheid Waterland (reeds uitgenodigd).
4. Staten/raadsleden ook welkom (zonder aanmelding).
5. Inschatting opkomst 150 – 200 personen




## Opzet avond

- Vrije inloop.
  - Bij entree persoonlijk welkom.
  - Vervolgens “chronologische” looproute met de klok mee. Is overigens geen ‘verplichte’ route: verwijst bij opstoppen vooral eerst naar andere stand.
  - Informatiematerialen (A0-posters) worden opgehangen aan de panelen (liggen niet op tafels ivm zichtbaarheid).
  - Per stand wordt op de panelen duidelijk aangegeven waarover de stand gaat.
- 
- Omdat het het einde van het proces is, vragen we niet meer actief om reacties. Wel doen we net als bij het 3<sup>e</sup> atelier een voorkeurenpeiling voor de varianten.
  - Aandachtspunt is de grote hoeveelheid informatie. Om een overkill te voorkomen zijn soms keuzes gemaakt om sommige informatie wel achter de hand te hebben (voor eventuele vragen), maar niet op te hangen. Zie draaiboek hieronder.
  - Er worden geen inteken- of presentielijsten getekend!! #AVG
  - Verder zijn er 3 schermen waarop de filmpjes van de onderdoorgang naast elkaar worden getoond. Er worden circa 10 stoelen in theateropstelling bij geplaatst.

### Bemensing/aanwezigen

Zie draaiboek hieronder.

### Tijden:

- 19.00 – 21.30 Piek vermoedelijk rond 20.30 uur.
- Opbouwen: 15.00 uur (door Van der Valk / 
- Eten: 18.00 uur
- Briefen: 18.30 uur


### Locatie:

- Van der Valk Hotel Katwoude
  - o Hoofdzaal (inloop met informatiepanelen): Purmerzaal
  - o Subzaal (mini-cursus MKBA): Edammerzaal

**Aandachtspunten (wees voorbereid op de volgende vragen, die nl al diverse malen gesteld zijn):**

- Wat is de rol van de DR in dit proces? De DR heeft een grote rol in dit proces, als co-creant en initiator van het proces van de onderdoorgang. DR stelt zich in hun rol tijdens participatiebijeenkomsten 'neutraal' op, om te blijven uitstralen dat we een onafhankelijk proces doorlopen waarin alle varianten serieus beschouwd worden, wat immers essentieel is voor het welslagen van het participatieproces.
- Waarom wordt er maar één bovengrondse variant' beschouwd? Voor de bovengrondse variant heeft eerder al een afweging plaatsgevonden, waaruit deze resulteerde. Ook daarbij is destijds een klankbordgroep betrokken geweest. Voor inhoudelijke uitleg hierover doorverwijzen naar stand 3 (bovengrondse variant).
- Hoe vindt afweging/beoordeling van de varianten plaats? Het proces heeft geresulteerd in een ingevulde 'vergelijkingsmatrix', waarin voor alle varianten (1x bovengronds en 4x ondergronds) is aangegeven wat effecten zijn op diverse criteria (verkeersdoorstroming, milieu (geluid/lucht), kosten, lokale leefbaarheid etc). De matrix bevat objectieve en feitelijke informatie. Welke variant 'het best scoort' hangt af van de weging van de verschillende criteria door de politiek (wat ze belangrijker en minder belangrijk vinden en hoeveel dat mag kosten). Hoe de politiek weegt is nog niet te voorspellen, omdat er speciaal voor dit project extra criteria zijn benoemd (cf. provinciaal beleid wordt normaliter alleen beoordeeld op verkeersdoorstroming, verkeersveiligheid milieu, en kosten). U kunt altijd aangeven wat uw voorkeur heeft. Ook vanavond op het laatste paneel, zodat die informatie met de politiek kan worden gedeeld.
- Hoe ziet het besluitvormingsproces eruit, hoe weten stakeholders hoe afgewogen wordt door de politiek, en hebben stakeholders nog iets in te brengen?  
Stand 5

**Draaiboek:**

"Stand"	Wat/hoe	Bemensing	Benodigdheden
Welkom	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Persoonlijk welkom (hand, voorstellen)</li> <li>- Meegeven <ul style="list-style-type: none"> <li>o Post-it afhankelijk van herkomst: geel voor Broekers, blauw voor Regio, roze voor belangengroepen</li> </ul> </li> <li>- Uitleggen: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Looproute: van proces, via ontwerpen, naar uitleg variantenvergelijking en daarna uitleg besluitvorming.</li> <li>o Aan einde (stand 6) voorkeurpeiling. Dan post-it bij voorkeursvariant hangen, <u>met vermelding van de reden</u> van deze voorkeur. Deze info is zinvol om politiek volledig te kunnen informeren.</li> <li>o In Purmerzaal: mini-cursus MKBA voor als u dieper in de beoordeling wilt duiken</li> </ul> </li> </ul>	 (later naar stand 5)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- (Sta)tafels</li> <li>- Post-its</li> <li>- Pennen</li> </ul>

Stand 1: Proces	<p>A0 met</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Gehele proces (van start studie BW tot en met besluitvorming varianten boven/ondergronds)</li> </ul> <p><i>Voorstel: ter voorkoming info-overkill geen aparte stand voor programma bereikbaarheid waterland (had tijdens eerdere avonden bovendien weinig bezoekers) &gt; in processtand het grotere kader schetsten (en voor verdere informatie over rest programma verwijzen naar website bereikbaarheid waterland)</i></p>	<p>Deze stand wordt altijd "slecht" bezocht. Er zijn vrijwel nooit vragen. Eventuele vragen kunnen op worden gevangen door [redacted] in stand 2</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1 paneel</li> </ul>
Stand 2: Bovengrondse variant	<p>Verlengde A0 met ingekleurde technische tekening: idem als bij inloop 1 en 2.</p> <p>Filmpje animatie afspelen. <i>(dus geen stills nodig)</i></p>	<p>[redacted] [redacted]</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2 panelen</li> <li>Laptop [redacted] met animatie</li> </ul>
Stand 3: Ondergrondse varianten	<p>A0 met</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Hoofdkenmerken 4 onderdoorgang-varianten (cf. eerste tabel vergelijkmatrix)</li> </ul> <p>4x A0 met:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ontwerptekeningen (alleen bovenaanzichten). Let op: belangrijkste wijzigingen tov vorige keer (nav review en output atelier2/inloop 2) hierop duidelijk aanduiden! <i>Ter voorkoming info-overkill overige tekeningen uitsluitend bij de hand houden voor eventuele vragen.</i></li> </ul> <p>2x A0 met:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>A0 Dorpsplein-modellen (BKP)</li> <li>A0 Plaatjes inpassing op maatgevende dwarsprofielen (BKP)</li> </ul>	<p>[redacted] [redacted] Lid dorpsraad</p> <p>[redacted] Lid dorpsraad</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>8 panelen</li> <li>1 tafel (om evt. andere tekening/KES/BKP te kunnen laten zien)</li> </ul>

	<p><i>Ter voorkoming info-overkill geen andere plaatjes: BKP-rapport achter de hand houden om bv. plaatjes materialisering te kunnen laten zien.</i></p> <p>Ivm transparantie over verwerking klanteisen tevens KES beschikbaar &amp; lijst 'vertaling tafelkleden naar klanteisen'</p>		
Tussen stand 3 en 4	Filmpjes animatie afspelen. (dus geen stills nodig)		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Beamer en scherm</li> <li>- 3 laptops (■■■■ ■■■■ ■■■■)</li> <li>- Tiental stoelen voor kijkers</li> </ul>
Stand 4: Vergelijkingsmatrix varianten	<p>7x A0 met uitkomsten matrix per thema (bereikbaarheid, leefbaarheid etc)</p> <p><i>Voorstel: ter voorkoming info-overkill niet extra informatie laten zien (zoals bij atelier) tbv verdieping op verkeersmodel en milieu. Wel de betreffende adviseurs aanwezig om vragen te beantwoorden/uitleg te geven.</i></p>	<p>Lid Dorpsraad ■■■■ (verkeersmodel) ■■■■ (Antea, geluid bovengronds) ■■■■ (onderzoeken ondergronds)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 7 panelen</li> <li>- 1 tafel (voor beschikbare prints matrix)</li> </ul>
Stand 5: Besluitvormingsproces	<p>A0 met bulletsgewijs:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Proces schetsen (hoe komen tot advies SG, via stuurgroep etc)</li> <li>- Mogelijke inbreng stakeholders in besluitvormingsproces</li> <li>- Tijdslijn: wanneer advies, wanneer besluitvorming, en wanneer verdere uitwerking en realisatie</li> <li>- Melden wat er gebeurt met peiling voorkeuren (laatste stand)</li> </ul>	<p>■■■■ ■■■■ (eerst bij welkom)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 1 paneel</li> </ul>
Stand 6: Voorkeurenpeiling	<p>A0 met 5 vakken voor peiling variantenvoorkeur</p> <p>Deze peilingvoorkeur geeft inzicht aan de politiek wat uw voorkeur heeft.</p>	Geen bezetting nodig?	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 1 paneel</li> <li>- 3 (sta)tafels</li> <li>- pennen</li> </ul>

## Checklist 14 juni

Wie	Wat	Klaar
[REDACTED]	A0 en A3 printen ophalen repro	
	Badges ophalen	
	Post its (geel, blauw, roze)	
	Pennen	
	Punaises	
	Schaar, tape/ plakband etc.	
[REDACTED]	[REDACTED] met animatie bovengronds meenemen (automatisch draaiend)	
Tauw	Laptop met animatie ondergronds meenemen (automatisch draaiend)	
	Kaart 1 en Kaart 4 op A0 meenemen	
	Verlengde A0 bovengrondse variant meenemen	
	Uitdraai KES	
	BKP-rapporten meenemen om door te bladeren (ca. 3 stuks)	

### Belangrijke telefoonnummers:

Van der Valk – Zaalreserveringen	[REDACTED]	[REDACTED]
Taxibedrijf TTA	[REDACTED]	[REDACTED]
ABC Display	[REDACTED]	[REDACTED]

Van: [REDACTED]  
Aan: [REDACTED]  
Onderwerp: Fwd: Provincie verlaagt geluidrempel  
Datum: woensdag 18 juli 2018 15:22:14

---

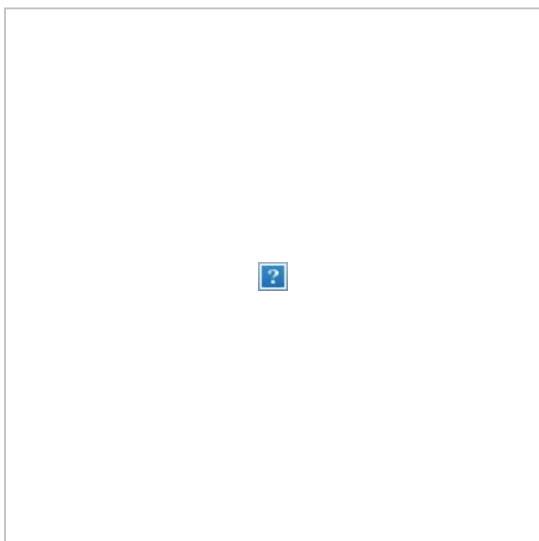
Heren

Ik heb niet alle e-mailadressen van de Dorpsraad paraat onderweg, maar onderstaand bericht is wellicht interessant voor Broek in Waterland

Verstuurd vanaf mijn iPhone

Begin doorgestuurd bericht:

**Van:** "Communicatie Provincie Noord-Holland" <[ahyads@noord-holland.nl](mailto:ahyads@noord-holland.nl)>  
**Datum:** 18 juli 2018 om 15:02:22 CEST  
**Aan:** [REDACTED] <[\[REDACTED\]@noord-holland.nl](mailto:[REDACTED]@noord-holland.nl)>  
**Onderwerp:** Provincie verlaagt geluidrempel



PERSBERICHT

18 juli 2018

## Provincie verlaagt geluidrempel

De provincie Noord-Holland heeft een nieuw Actieplan geluid voor 2018-2022 voor minder geluidbelasting. Verkeer op de provinciale wegen produceert geluid. En bij hoge geluidbelasting op omliggende woningen kan dit gezondheidseffecten en hinder voor bewoners opleveren. Daarom blijft de provincie zich inzetten voor minder geluidbelasting. Zo wordt er een nieuw geluid van 63 dB (i.p.v. 65 dB) ingevoerd en worden de provinciale wegen dichtbij stiltegebieden, woningen of ziekenhuizen aangepast met stil asfalt. Huidige maatregelen in het actieplan zijn gevelisolatie en stil asfalt.

Gedeputeerde Tekin (Milieu): "Met dit actieplan geluid verlagen we de geluidrempel van 65 dB naar 63 dB. Maar we blijven ambitieus want we onderzoeken, op verzoek van Provinciale Staten, naar de mogelijkheden om de geluidrempel, buiten de bebouwde kom, verder naar 60 dB te verlagen. Hierdoor hebben straks nog meer Noord-Hollanders minder geluidsoverlast. Verschillende onderzoeken tonen aan dat een goede nachtrust essentieel is voor de gezondheid en een gezonde leefomgeving".

### Stil Asfalt

Er zal met dit nieuwe actieplan een extra 5,5 km van de provinciale wegen bedekt worden met stil asfalt, waar de geluidbelasting op omliggende woningen hoger is dan 63 dB. Dit zijn de N232 bij Badhoevedorp, de N242 bij Noord-Scharwoude/Zuid-Scharwoude, de N246 bij Wormerveer, de

N247 bij Broek in Waterland, de N247 bij Monnickendam, de N247 bij Oosthuizen en de N522 bij Ouderkerk aan de Amstel. Door toepassing van stil asfalt op deze wegvakken zal de geluidbelasting voor 89 woningen tot onder de geluidsdrempel van 63dB dalen. Dit betreft ongeveer 225 bewoners. Daarnaast komen 59 afgelegen woningen in aanmerking voor het plaatsen van gevelisolatie, zodat het geluidsniveau binnenshuis zal afnemen.

De provincie is verantwoordelijk voor geluidshinder op provinciale wegen en heeft daarom maatregelen ingevoerd om deze te beperken. Eens per vijf jaar wordt door de provincie een EU geluidbelastingkaart opgesteld waarop te zien is waar er geluidshinder plaatsvindt. Er worden berekeningen gemaakt van gegevens van o.a. verkeersstromen, wegdekverharding en de ligging van woningen. Hierna wordt een Actieplan geluid opgesteld waarin staat hoe de provincie de komende vijf jaar hinder aanpakt en hoe de inwoners worden geïnformeerd. De provincie telt 615 km aan provinciale wegen en die worden alle meegenomen.

Meer informatie:

[www.noord-holland.nl/geluid](http://www.noord-holland.nl/geluid)



[Ontwerp-actieplan geluid 2018-2022.pdf](#)

**1.44 MB**



[provinciale weg.jpg](#)

**2.56 MB**

#### Contactgegevens

Saida Ahyad

Telefoon: 06-46323669

E-mail: [ahyads@noord-holland.nl](mailto:ahyads@noord-holland.nl)

#### Volg de provincie op

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)

[Facebook](#)

[Twitter](#)

Instagram [@oogvoornoordholland](#) [@provincienh](#)

Geen berichten meer ontvangen van ons? [Klik hier](#).

**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted]  
**Cc:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: evaluatie N247  
**Datum:** maandag 23 juli 2018 14:40:22  
**Bijlagen:** [image001.jpg](#)

---

In aanvulling op mijn vorige mail nog even de verduidelijking dat het evaluatierapport nog vertrouwelijk is.

Groeten

[redacted]

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** maandag 23 juli 2018 08:38

**Aan:** [redacted]@noord-holland.nl>; [redacted]  
[redacted]@vervoerregio.nl>; [redacted]@waterland.nl>; [redacted]  
[redacted]@waterland.nl>; [redacted]@noord-holland.nl>; [redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

**CC:** [redacted]@vinu.nl>

**Onderwerp:** evaluatie N247

Dag iedereen,

Hierbij stuur ik de door Vinu ([redacted]) gemaakte procesevaluatie.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

[redacted]

T (023) [redacted] | (06) [redacted]

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

[www.bereikbaarheidwaterland.nl](http://www.bereikbaarheidwaterland.nl)

[www.infoN243.nl](http://www.infoN243.nl)

[redacted]@noord-holland.nl





**Van:**



**Cc:**

**Onderwerp:**

RE: evaluatie N247

**Datum:**

maandag 23 juli 2018 09:29:30

**Bijlagen:**

[image001.jpg](#)

Beste

Bedankt hiervoor. Wat is hiervan openbaar en kan naar buiten?

met hartelijke groet



DR BinW

**Van:**

@Noord-Holland.nl]

**Verzonden:** maandag 23 juli 2018 08:38

**Aan:**



**CC:**

**Onderwerp:** evaluatie N247

Dag iedereen,

Hierbij stuur ik de door Vinu ( ) gemaakte procesevaluatie.

Met vriendelijke groet,



T (023) | (06)

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

[www.bereikbaarheidwaterland.nl](http://www.bereikbaarheidwaterland.nl)

[www.infoN243.nl](http://www.infoN243.nl)

@noord-holland.nl



Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** concept verslag bewonersavond 6 maart  
**Datum:** donderdag 8 maart 2018 18:21:20  
**Bijlagen:** [20180306\\_informatieavond\\_bewoners\\_Parallelweg.docx](#)  
[image001.jpg](#)

---

Beste allemaal

Hierbij ontvangen jullie het concept van het verslag van de bewonersavond afgelopen dinsdag met de bewoners van de Parallelweg.

Ik stel voor de presentatie als PDF bij te voegen.

Willen jullie aanvullen/verbeteren waar nodig?

Ik moet er zelf ook nog een keer voor een spellingcheck doorheen.

Met vriendelijke groeten,

[redacted]  
[redacted] *programma Bereikbaarheid Waterland*

M 06 [redacted]  
Houtplein 33 2012 DE Haarlem  
[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)  
[redacted] [@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)



**Uw contactpersoon**

[redacted] (PNH)

[redacted] Dorpsraad BiW)

Telefoonnummer + [redacted]

[bereikbaarheidwaterland@noord-holland.nl](mailto:bereikbaarheidwaterland@noord-holland.nl)**Betreft Bewonersoverleg Parallelweg Broek in Waterland**

Bijlage: presentatie varianten mogelijke onderdoorgang

**Memo**

6 maart 2018

1|5

Op dinsdagavond 6 maart komen bewoners van de Parallelweg (Broek in Waterland) bij elkaar om zich te laten informeren over de (onder)doorgang van de N247 in Broek in Waterland. Niet alle bewoners zijn aanwezig. Er zijn geen intekenlijsten voor aanwezigheid getekend.

Namens de Provincie Noord-Holland zijn aanwezig: [redacted]

[redacted] Namens de Dorpsraad Broek in Waterland zijn

[redacted] aanwezig. Verder is aanwezig [redacted] Tauw. [redacted]

[redacted] is onafhankelijk voorzitter om de avond te begeleiden.

**Aanleiding en doel van de avond**

Een groot deel van de bewoners van Broek in Waterland zag geen heil in de oplossing van de samenwerkende overheden om de doorstroming van de N247 te verbeteren met een aantal bovengrondse maatregelen. Met een crowdfundingactie hebben de bewoners een eigen ondergrondse variant uit laten werken. Provincie Noord-Holland heeft toegezegd om dit voorstel verder te onderzoeken en uit te werken tot hetzelfde niveau als de bovengrondse variant (schetsontwerp), zodat de politiek op basis van gelijkwaardige informatie een keuze kan maken voor de (onder)doorgang van de N247 in Broek in Waterland.

Doel van de avond is om de bewoners te informeren over de status van de planvorming: welke varianten liggen er nu? Wat betekenen de varianten van een mogelijke onderdoorgang voor de (leef)omgeving van

de bewoners aan de Parallelweg? Hoe verloopt het besluitvormingsproces?

### Welke varianten liggen er nu?

- Bovengrondse oplossing: vervangt de kruispunten van de Parallelweg en de Broekermeerdijk door ovotondes (ovale rotondes), zodat afslaand verkeer veiliger de N247 kan oprijden en verlaten. De huidige hefbrug wordt vervangen. Hieronder komt een onderdoorgang voor fietsers en voetgangers.
- Er zijn vier subvarianten voor een ondergrondse oplossing, omdat verkeers- en tunnelveiligheid en waterbeheersing een grote rol spelen bij de ruimte die nodig is voor een mogelijke onderdoorgang.

Snelheid	Rijstroken	Vluchtwegen	Waterkering
50 km/uur	2x1	Nee	Coupure
50 km/uur	2x1	Ja	Kanteldijk
80 km/uur	2x1	Ja	Coupure
80 km/uur	2x2	Ja	Kanteldijk

Alle varianten worden gepresenteerd met technische tekeningen en impressies hoe de situatie er ongeveer uit zou kunnen komen te zien vanuit de woningen van de Parallelweg of wanneer je op straat bent (maaiveld aanzicht). **De presentatie is als bijlage bij dit verslag opgenomen.**

### Vragen en antwoorden

- **Waar gaat de weg naar beneden?**  
Waar de weg een onderdoorgang wordt is afhankelijk van de subvariant. Verwezen wordt naar de technische tekeningen in de presentatie. Ook als bijlage bij dit verslag.
- **Is het mogelijk om de tunnelbak zo lang te maken dat de in- en uitgangen van de tunnelbak buiten de Parallelweg komen te liggen?**  
Technisch is er veel mogelijk. Het heeft wel invloed op de kosten. En er moet een politieke wil zijn. De voorstellen geven de wettelijke minimale maten aan. Korter kan het dus niet.
- **Waar blijft het fietspad naar Monnickendam?**  
Het huidige fietspad blijft liggen waar het ligt. Dat is een veilige situatie. Er komt mogelijk een snelfietspad tussen Amsterdam en Volendam aan de andere zijde.
- **Waar kunnen we parkeren? De parkeerplaatsen staan nu al onder druk.**  
Parkeren kan tussen de groene hoven zoals ingetekend op de technische tekeningen en impressies.

- **Is het mogelijk om naast de tunnelbak een ondergrondse parkeergarage te maken?**  
Technisch is er veel mogelijk. Het heeft wel invloed op de kosten. En er moet een politieke wil zijn.
- **Waar kunnen pakketbezorgers parkeren, terwijl doorgang voor ander verkeer mogelijk blijft? Er komen gemiddeld 5 pakketbezorgers per uur over de Parallelweg.**  
Bij uitwerking in een voorlopig en definitief ontwerp kan dit in afstemming met de bewoners worden geoptimaliseerd. Er is nu geen specifieke plek voor gereserveerd.
- **De hulpdiensten hebben toch aangegeven dat de smalste variant van de onderdoorgang niet geschikt is?**  
Ook de smalste variant (50 km/uur, 2x1 rijstrook, zonder vluchtwegen met coupure) voldoet aan de wetgeving. De hulpdiensten hebben liever een vluchtweg erbij, omdat het de doorstroming bij calamiteiten minder belemmert en hun werk tegelijkertijd veiliger is. Bij bestemmingsplanwijzigingen zal het oordeel van de hulpdiensten zwaar mee tellen voor het bevoegd gezag (in dit geval de gemeente) om vergunningen te verlenen. Als de vergunning verleent wordt zonder vluchtwegen, zullen de hulpdiensten hun werk uiteraard blijven verrichten.
- **Is het echt niet mogelijk om een aparte baan te maken voor bussen en vrachtwagens? En een aparte parallelweg?**  
Provincie en Dorpsraad laten uitzoeken hoeveel vrije ruimte er wettelijk nodig is als fysieke scheiding tussen de wegen om ook uitwijkmogelijkheden. Deze slag kan als consequentie hebben dat het groen uit de plannen verdwijnt. In de voorstellen die vanavond zijn gepresenteerd is geprobeerd om het groene en dorpse karakter te behouden. Ook wordt toegezegd dat er impressies worden gemaakt hoe dat er dan uit zou kunnen komen te zien. Wordt het een grote asfaltplak? Of juist niet?
- **Komt er nog een hek op de tunnelbak?**  
Langs de tunnelbak komt een betonnen band van 1.20 meter hoog. Daar bovenop komt een hekwerk. Het is mogelijk dat eventueel te verrijken met groen.
- **Hoeveel verkeer kunnen we verwachten?**  
Er komen in de spits 8 bussen per uur. Buiten de spits 4 bussen per uur. De verwachting is dat er circa 180 per uur over de Parallelweg zullen rijden (circa 3 per minuut). **controleert dit met de verkeerstellingen: hoeveel verkeert rijdt over de N247 (doorgaand) en hoeveel zal over de Parallelweg gaan rijden (bestemmingsverkeer). En hoe zal dat zijn tijdens de bouw van de tunnel? Moet dan alles over de Parallelweg?**
- **Komt er geluidreducerend asfalt?**  
De provincie schrijft een bepaald type asfalt voor de tunnelbak dat geluid reducerend kan werken.

- Als alles wordt berekend. Wordt dan ook berekend wat deze verandering de bewoners kost? Bijvoorbeeld waarde van de huizen en leefbaarheid?

Op dit moment wordt er een maatschappelijke kosten-baten analyse gemaakt (MKBA). Hierin worden leefbaarheidsaspecten als geluid, fijnstof etc. meegenomen. Of woningen in waarde dalen kan pas worden bepaald als de plannen definitief zijn. Dat kan per woning verschillen afhankelijk van de consequenties van het ontwerp. Als bewoners zich zorgen maken over planschade kunnen ze t.z.t. op kosten van de provincie Noord-Holland een adviseur inhuren die voor hen in beroep gaat en hij bij kan staan in het verhalen van de planschade.

- Hebben de bewoners nog invloed op de verdere ontwikkeling van de plannen?

De Dorpsraad Broek in Waterland en provincie Noord-Holland erkennen dat de bewoners van de Parallelweg bijzondere belangen hebben bij de planvorming. Toegezegd wordt dat de bewoners bij alle stappen in het proces betrokken blijven. Ook bij de inrichting van de openbare ruimte (verantwoordelijkheid gemeente) kunnen de bewoners betrokken worden.



Enkele bewoners geven aan zich grote zorgen te maken over hun veiligheid en de leefbaarheid van hun omgeving. Ze vinden de voorstellen teleurstellend. Ze willen liever geen doorgaande weg langs hun deur. Het is zeer belangrijk voor de bewoners dat zij prettig kunnen (blijven) wonen.

### Besluitvorming

Er is nog door niemand een besluit genomen welke variant (bovengronds of ondergronds) uit moet worden gevoerd. Ook is er geen voorkeursvariant.

De huidige varianten zijn nu in onderzoek in een maatschappelijke kosten en baten analyse. Bij zo'n MKBA gaat het 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. Voor een periode van 100 jaar wordt een inschatting gemaakt van de welvaartseffecten van alle varianten voor de (onder)doorgang van de N247 in Broek in Waterland.

De verwachting is dat de MKBA dit voorjaar kan worden voltooid. Dan zal er weer een informatieavond plaatsvinden voor alle geïnteresseerden.

Vervolgens gaat het de politieke besluitvorming in bij de betrokken gemeentes en de provincie Noord-Holland. Het ziet er nu naar uit dat er eind 2018 zicht is op de keuzes van de politieke organen. Echter in het voorjaar van 2019 zijn de verkiezingen voor de provinciale staten. Er bestaat een kans dat de besluitvorming uit wordt gesteld om onderdeel te maken van de verkiezingen.

*Bij vragen of mogelijke onduidelijkheid over de toekomstige plannen en werkzaamheden, is de provincie bereikbaar op bovenstaande gegevens.*

**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted]  
**Cc:** [redacted]  
**Onderwerp:** uitnodiging werkbezoek BZK aan Broek in Waterland  
**Datum:** dinsdag 14 augustus 2018 13:05:04  
**Bijlagen:** [BZK.BroekinWaterland.Programma\\_4\\_September\\_2018.doc](#)

---

Beste [redacted]

Hierbij de uitnodiging voor het werkbezoek van Binnenlandse Zaken in Broek in Waterland, op 4 september 2018 in het Broeker huis.

We hopen dat je aanwezig kan zijn.

Zie bijgaand programma.

Mede namens [redacted] van de Landelijke Vereniging voor Kleine Kernen,

[redacted]

[redacted] Dorpsraad Broek in Waterland





## Werkbezoek aan Dorpsraad Broek in Waterland en LVKK; Delegatie Ministerie BZK op dinsdag 4 september 2018.

*Op dinsdag 4 september in Het Broeker Huis, Leeteinde 16, 1151 AK Broek in Waterland,  
12.30 – 16.00 uur*

Vanuit het Ministerie van BZK komen twee personen

- [redacted] programmamanager Plan van Aanpak Versterking Lokale Democratie en Bestuur.
- [redacted], beleidsmedewerker Democratie en Burgerschap.

Vanuit de LVKK komen zes personen:

- [redacted], voorzitter.
- [redacted], secretaris.
- [redacted] penningmeester.
- [redacted] vicevoorzitter.
- [redacted] DB-lid.
- [redacted] bestuurssecretaris, projectleider.

Uit Broek in Waterland komen:

- [redacted] voorzitter Dorpsraad.
- [redacted] secretaris/penningmeester Dorpsraad.

Vanuit de regio Waterland komt:

- [redacted] voorzitter Vereniging Ondernemingen Waterland (VOWA).

Vanuit de gemeente Waterland worden uitgenodigd (komen iets later):

- Astrid van de Weijenberg, wethouder.
- Bas ten Have, wethouder.

Vanuit de provincie Noord Holland is uitgenodigd:

- [redacted] Projectleider N247

Namens Dorpswerk Noord Holland is uitgenodigd:

- [redacted] voorzitter.

## PROGRAMMA

- 12.30 Ontvangst door:  
-Bestuur LVKK,  
-Dorpsraad Broek in Waterland
- 12.40 Lunch.
- 13.25 Dorpsraad Broek in Waterland:  
Werkwijze; 'Wapenfeiten' van de afgelopen jaren.  
Inzoomen op problematiek met betrekking tot de N 247.  
Hierbij aandacht voor wat bewoners bezielt; wat zij zelf kunnen; hoe de verbinding met de dorpsgemeenschap, de regio en het lokaal en provinciaal bestuur is ingezet en verlopen.  
Inbreng ook vanuit de gemeente en de provincie.
- Vervolgens: Korte wandeling door het dorp.  
Vervolgens: Koffie/ thee.
- 14.50 Gesprek BZK en LVKK en overige aanwezigen over de rol en functie van een dorpsraad of dorpsoverlegorgaan; over hoe gemeente en bewoners aan elkaar te verbinden in vertrouwen; over de grenzen aan verantwoordelijkheden van bewoners en gemeente.  
Wat zijn de ambities van de LVKK en de bij haar aangesloten provinciale verenigingen.
- 15.45 Afsluiting met drankje en hapje.
- 16.15 Einde.

[kmirck@lvkk.nl](mailto:kmirck@lvkk.nl)

**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted] [@dorpsraadbroekinwaterland.nl](mailto:[redacted]@dorpsraadbroekinwaterland.nl); [redacted]  
**Onderwerp:** FW: Onderzoeksrapport [redacted]  
**Datum:** vrijdag 7 september 2018 18:16:53  
**Bijlagen:** [UvU.Findrapport.definitief.april.docx](#)

---

Dag [redacted] en DR bestuur

Hierbij het rapport van [redacted] over de functies van bewonersoverleg in veranderende samenleving.

Ook voor ons relevante kost.

Zouden we [redacted] niet een keer kunnen uitnodigen op een of andere activiteit, bv jaarvergadering volgend jaar? Ze is hoogleraar in Gent, ik zag haar met een goed verhaal in Tegenlicht begin dit jaar.

groet

[redacted]

**Van:** Vereniging LVKK [mailto:vereniginglvkk@gmail.com]

**Verzonden:** dinsdag 31 juli 2018 16:17

**Aan:** [redacted]

**Onderwerp:** Onderzoeksrapport [redacted]

Dag [redacted]

Ik heb er alle vertrouwen in dat de 4e september een mooie middag wordt!

Zoals vanmorgen afgesproken bijgevoegd de digitale versie van het rapport van [redacted] over veranderende rol en functie van dorpsorganisaties.

Vriendelijke groet,

[redacted]

Vereniging voor Kleine Kernen LVKK

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[www.lvkk.nl](http://www.lvkk.nl)

Afwezig :

2 /3 augustus.

# De functies van bewonersoverlegorganisaties in een veranderende samenleving

*Over de functies van bewonersoverlegorganisaties tegen de achtergrond van bewonersparticipatie en andere  
hedendaagse maatschappelijke ontwikkelingen*

Onderzoek in opdracht van de Landelijke Vereniging voor Kleine Kernen

*Universiteit Utrecht*

*April 2018*



#### Onderzoekers

[Redacted]

#### Begeleiding Universiteit Utrecht

[Redacted]

#### Begeleidingscommissie

[Redacted] (VKKL)  
[Redacted] (LVKK)  
[Redacted] (BZK)  
[Redacted] (VNG)  
[Redacted] (LSA)

#### Datum

29/3/2018

## Inhoud

Inleiding .....	4
Burgerbetrokkenheid en bewonersoverlegorganisaties.....	6
Vraagstelling.....	6
Onderzoeksopzet.....	7
Toelichting functies .....	7
1. Speelveld bewonersoverlegorganisaties .....	12
1.1 Bewonersoverlegorganisaties.....	12
1.2 Huidige maatschappelijke context .....	16
1.3 Conclusie.....	22
2. Visie van (actieve) bewoners op de bewonersoverlegorganisatie.....	24
3. Visie van bewonersoverlegorganisaties.....	26
3.1 Inleiding .....	26
3.2 Representatieve functie.....	26
3.3 Adviserende functie .....	40
3.4 Activerende functie .....	45
3.5 Verbindende functie.....	56
3.6 Uitdagingen .....	63
4. Conclusie .....	66
Bibliografie .....	69
Bijlage 1: Enquête We-doen-het-zelf-wel-festival .....	71
Bijlage 2: Plan van aanpak diepte-interviews.....	72

## Inleiding

Burgerbetrokkenheid is in de huidige bestuurlijke en maatschappelijke context een *hot topic*. Niet alleen in Nederland, maar ook elders in Noordwest-Europa nemen burgers in toenemende mate initiatief. De opkomst van bewonersinitiatieven en –collectieven zijn kenmerkend voor deze tendens. Tegelijkertijd lijkt een aanzienlijk deel van de bevolking zich ook machteloos te voelen. Als gemeenschappelijke noemer van beide ontwikkelingen geldt echter: burgers verliezen het vertrouwen in de ‘traditionele’ overheidsinstanties. Tot op zekere hoogte wordt dit ook door de overheid onderkend en wordt hier op ingespeeld.

Het begrip burgerbetrokkenheid is breed interpreteerbaar, een specificering ervan kan daarom geen kwaad. In het WRR rapport ‘Vertrouwen in burgers’ (2012) wordt onderscheid gemaakt tussen drie vormen van burgerbetrokkenheid: beleidsparticipatie, maatschappelijke participatie en maatschappelijke initiatieven. In onderstaande tabel gaan we nog iets verder in de opsplitsing van vormen van burgerbetrokkenheid, omdat zo ook duidelijk wordt waar de twee types van betrokkenheid die de hoofdrol spelen in dit onderzoek moeten gesitueerd worden. In het WRR-rapport wordt gesproken over **beleidsparticipatie** of beleidsbeïnvloedende participatie waarbij de overheid vraagt aan bewoners mee te praten en te denken. Zo is er de afgelopen decennia een toenemende vraag vanuit burgergroeperingen om meer inspraak in het beleid, via bijvoorbeeld referenda, burgerbegrotingen, “inspraakcoördinaties” zoals de G1000 of een plattelandsparlement. Op lokaal niveau experimenteert men met nieuwe vormen om burgers meer invloed op het beleid te geven, bijvoorbeeld via buurtpanels, klankbordgroepen en inspraakavonden.<sup>1</sup> In de onderstaande tabel zijn deze twee vormen van burgerbetrokkenheid opgesplitst in “inspraak” en “participatie”. Inspraak beperkt zich tot het adviseren van overheden, zoals bijvoorbeeld in het geval van de dorpsraden centraal staat; participatie gaat een stapje verder, met een grotere betrokkenheid van burgers, bijvoorbeeld zoals het geval is in de burgerbegrotingen, waarbij burgers ook het beleid kunnen bijsturen, althans deels.

**De Maatschappelijke participatie** zoals verwoord in het WRR-rapport richt zich op de deelname van bewoners aan het maatschappelijk verkeer via twee sporen: tegenbinding en vervlechting. Wij schakelen dit gelijk met de term co-creatie, waarbij duidelijker wordt dat burgers en overheid samen een probleem proberen op te lossen. Door middel van veranderende wetgeving, zoals de WMO, stimuleert de overheid dat bewoners hun eigen verantwoordelijkheid nemen binnen de maatschappij.<sup>2</sup> Tegenbinding gaat uit van de één-op-één verbanden tussen personen: reizigers die elkaar aanspreken op overlast in de stiltecoupé is een vorm van maatschappelijke participatie die op dit idee gestoeld is. De betrokkenheid van mensen bij moeilijker bereikbare burgers is waar vervlechting omdraait: uiteenlopend van ‘klassiek’ vrijwilligerswerk tot aan nieuwere initiatieven in bijvoorbeeld het kader van de WMO.<sup>3</sup> Bij de hiervoor genoemde vormen van burgerparticipatie ligt het voortouw bij beleidsmakers en ‘mogen’ bewoners meedoen. Het eigenaarschap, oftewel de uiteindelijke beslissingsmacht, blijft in deze gevallen bij de overheid liggen (zie Tabel 1).

De derde vorm van burgerbetrokkenheid zijn **maatschappelijke initiatieven**, of vormen van burgerbetrokkenheid waarbij bewoners zelf het heft in handen nemen om een maatschappelijk doel na te streven, in de meeste gevallen in partnerschap met de overheid, al staan vele van deze initiatieven echt op zichzelf, zonder veel inmenging van overheden.<sup>4</sup> Zo zijn er de laatste jaren talloze energie- zorg- en glasvezelcoöperaties, maar ook buurtmoestuinen, opgericht. In deze gevallen ligt het eigenaarschap - en ook de eindverantwoordelijkheid - bij de bewoners; de overheid is nu diegene die participeert in het initiatief van burgers. Samenwerking met de overheid komt vaak voor, maar is zeker niet noodzakelijk. Binnen deze laatste categorie kunnen twee types worden onderscheiden: bij type één zijn bewoners volledig zelfredzaam en is er geen rol voor de gemeente. Bij het tweede type ligt het initiatief bij de bewoners en heeft de gemeente een ondersteunende rol, onder meer via kaderstelling.<sup>5</sup> Bij burgerinitiatieven speelt, meer dan bij de andere vormen van participatie, de burger de hoofdrol. Om deze reden zullen ze in dit onderzoek centraal staan.

<sup>1</sup> Pepijn van Houwelingen et al., *Burgermacht op eigen kracht* (Den Haag: SCP, 2014). Jasper Loots et al., *Dorps- en wijkraden in Nederland* (Utrecht: Necker van Naem, 2013), 12.

<sup>2</sup> WRR, *Vertrouwen in burgers* (Amsterdam: Amsterdam University Press, 2012), 56.

<sup>3</sup> WRR, *Vertrouwen in burgers*, 52 – 57.

<sup>4</sup> WRR, *Vertrouwen in burgers*, 51-60.

<sup>5</sup> Opmerking Ben van Essen, 12 december 2016. Het onderscheid tussen type 1 en 2 is gebaseerd op een onderscheid van de gemeente Peel en Maas, die 4 typen burgerparticipatie onderscheidt. (Type 3: Gemeente heeft het initiatief, bewoners worden erbij betrokken. Type 4: Gemeente heeft het initiatief, geen rol voor bewoners).



Gebruikte term	INSPRAAK	PARTICIPATIE	CO-CREATIE	PARTNERSCHAP	ONAFHANKELIJK BURGERCOLLECTIEF
Voorbeeld	Referenda Dorpsraad G1000	burgerbegroting	Overheid faciliteert initiatief via bv. infrastructuur Right to Challenge	Burgercollectieven, vaak in de vorm van coöperaties waarin overheid een aandeel heeft	Burgercoöps waar overheid helemaal niet bij betrokken is
Vorm van burgerbetrokkenheid	Adviserend	Beleidsparticipatie	Maatschappelijke participatie	Maatschappelijke initiatieven	Maatschappelijke initiatieven
Wat doen bewoners	Meepraten en meedenken	Meebeslissen	Samen uitvoeren	Uitvoeren	Uitvoeren volgens eigen agenda
Bij wie ligt eigenaarschap/beslissingsmacht	Overheid	Overheid, soms gedelegeerd naar bv. burgerjuries	Overheid Initiatief ligt bij bewoners, de gemeente ondersteunt (kaderstelling)	Bewoners Bewoners regelen het zelf, met beperkte rol voor de gemeente. Gemeente is partner in het verhaal, maar heeft gelijkwaardige rol als andere betrokken partijen.	Bewoners Bewoners regelen het zelf zonder steun of inmenging van overheid
Opmerkingen	Grotendeels beperkt tot politieke participatie		Vooral voorziening van publieke en private diensten en goederen		Vooraf voorzien private diensten

Tabel 1: Onderscheid tussen vier vormen van burgerbetrokkenheid.

## Burgerbetrokkenheid en bewonersoverlegorganisaties

De recente tendens van burgerbetrokkenheid beïnvloedt het bestuurlijke en maatschappelijke landschap in Nederland. Ook het speelveld van lokale organisaties wordt hierdoor bepaald; steeds meer dorp- en wijkorganisaties zien een kans of zien zichzelf zelfs genoodzaakt een andere koers te varen om in te spelen op de ontwikkelingen waarmee ze geconfronteerd worden. Een flink aantal van deze **bewonersoverlegorganisaties (boo's)** zijn oorspronkelijk door de gemeente in het leven geroepen, als inspraakorgaan voor de overheid.<sup>6</sup> De oprichting van veel wijkraden resulteerde bijvoorbeeld uit het wijkgericht werken, door de overheid bedacht en geregisseerd.<sup>7</sup> Boo's worden in veel gemeentes dan ook gezien als een vorm van burgerparticipatie.<sup>8</sup> Volgens sommige leden van deze organisaties is de toekomst van deze organisaties echter niet meer om (enkel) als inspraakinstrument van de overheid te dienen: zij willen niet meer met hun gezicht naar de gemeente staan, maar zich omdraaien en met hun gezicht naar de inwoners komen te staan.<sup>9</sup> In de bovenstaande tabel kunnen we deze boo's plaatsen onder het eerste type, waarbij inspraak centraal staat. In het geval van dorpsraden kunnen we wel spreken van een vrij geïnstitutionaliseerde vorm van inspraak, dit in tegenstelling tot eerder eenmalige of vrij kortdurende initiatieven zoals referenda of een G1000.

In dit onderzoek wordt onderzocht hoe boo's zichzelf kunnen heruitvinden door in te spelen op nieuwe uitdagingen, in eerste plaats gecreëerd door de ontwikkelingen op het gebied van burgerbetrokkenheid, in het bijzonder deze aan de rechterkant van de tabel, waar we de initiatieven van burgers die eigenlijk vrij los staan van de overheid situeren. In theorie is de afstand tussen de overheid en de burgers kleiner aan de inspraak-zijde van de tabel (links) en groter aan de rechterkant. In de praktijk blijkt –zie ook dit rapport– dat beide types van burgerbetrokkenheid evenzeer last hebben van de afstand tot de overheden. Met dit rapport wordt bekeken of zij door samenwerking of tenminste onderlinge afstemming die afstand ook zouden kunnen verkleinen. Daarnaast zullen ook andere recente ontwikkelingen en hun uitwerking op de functies van boo's onderzocht worden. Het onderzoeksrapport moet deze organisaties inzicht bieden in de kansen en knelpunten van de verschillende functies die ze kunnen kiezen en kan als zodanig fungeren als hulpmiddel bij de (her)oriëntatie op de eigen functies en taken.

## Vraagstelling

Dit onderzoek zal uitgaan van een tweetal vragen. De eerste vraag luidt:

*Welke maatschappelijke veranderingen (in het bijzonder het ontstaan van burgercollectieven) zijn van invloed op de functies van bewonersoverlegorganisaties, en welke functies zien (actieve) inwoners en bewonersoverlegorganisaties voor hen weggelegd?*

Deze vraag heeft als doel in kaart te brengen welke ontwikkelingen het speelveld van boo's beïnvloeden en wat voor gevolgen dit heeft voor de functies die ze vervullen. Hierbij moet in de eerste plaats gedacht worden aan burgercollectieven, maar ook aan demografische ontwikkelingen als krimp en vergrijzing. Het antwoord op deze vraag zal beschrijvend van aard zijn. De tweede, meer sturende vraag die hieruit voortvloeit, luidt:

*Hoe kunnen bewonersoverlegorganisaties zichzelf heruitvinden door in te spelen op nieuwe uitdagingen, gecreëerd door nieuwe burgercollectieven?*

Deze vraag heeft als doel een advies op te stellen op basis van de resultaten die de beschrijvende vraag heeft opgeleverd. Bij dit onderzoek moet de link met de praktijk duidelijk aanwezig zijn. Van belang is dat de onderzoeksresultaten naast een rapport een compact verslag opleveren dat voor boo's hanteerbaar is in de dagelijkse praktijk. Hierbij is 'oog voor context' het credo; belangrijk is dat het onderzoek niet voorlegt 'hoe het moet', maar handvatten biedt voor organisaties om binnen hun eigen specifieke context zichzelf te heruitvinden. 'Waar staan we nu, en vooral ook: waar willen we in de toekomst staan?' zijn vragen die dit

<sup>6</sup> Loots et al., *Dorps- en wijkraden in Nederland*, 23, 29.

<sup>7</sup> Opmerking Ben van Essen, 12 december 2016.

<sup>8</sup> Loots et al., *Dorps- en wijkraden in Nederland*, 4.

<sup>9</sup> Opmerkingen Ben van Essen en Koos Mirck, 12 december 2016.

onderzoek moeten prikkelen.<sup>10</sup> Op basis van het onderzoeksrapport kan dan door de opdrachtgeven een instrument voor verdere verspreiding onder de boo's worden uitgewerkt.

## Onderzoekopzet

In het onderzoek wordt structuur aangebracht door verschillende functies van bewonersoverlegorganisaties te onderscheiden. Op basis van literatuur zijn de meer traditionele functies in kaart gebracht (zie Appendix 1). Na overleg met LVKK (Koos Mirck en Ben van Essen) werden daar de meer vernieuwende functies aan toegevoegd. In totaal werden vier functies geïdentificeerd: een **representatieve**, een **adviserende**, een **activerende** en een **verbindende** functie. Deze functies vormen het uitgangspunt van het onderzoek. Op deze manier kunnen zowel eventuele verschuivingen in invullingen van traditionele functies als nieuwe ontwikkelingen in de taken van boo's in kaart worden gebracht. Hierbij moet opgemerkt worden dat functies elkaar niet altijd uitsluiten; ze kunnen elkaar overlappen. In de volgende paragraaf (Toelichting functies) worden deze begrippen verder uitgewerkt.

De huidige maatschappelijke veranderingen rond burgerbetrokkenheid hebben invloed op de functies van boo's. De activerende functie is daarbij relatief nieuw en hangt sterk samen met de huidige opkomst van bewonersinitiatieven. Het verbinden van deze maatschappelijke initiatieven binnen het dorp op de wijk kan daardoor een bijkomende functie van boo's zijn. De representatieve rol, en in mindere mate adviserende rol, worden al traditiegetrouw door hen vervuld, maar ook hierin zijn veranderingen merkbaar. Hoewel boo's van oudsher waarschijnlijk vooral de gemeente van advies voorzagen vanuit hun representatieve rol, kan burgerbetrokkenheid er ook voor zorgen dat ze een grotere adviesfunctie krijgen naar bewoners toe, bijvoorbeeld wanneer bewoners een maatschappelijk initiatief beginnen.

De maatschappelijke veranderingen brengen dus allerlei uitdagingen met zich mee voor boo's. In deze studie wordt onderzocht hoe deze veranderingen, in het bijzonder toenemende burgerbetrokkenheid, de functies van deze organisaties, beïnvloeden. Dit wordt gedaan door de volgende vragen te beantwoorden:

1. Welke brede maatschappelijke ontwikkelingen (kunnen) zorgen voor veranderingen in van de functies van bewonersoverlegorganisaties?
2. Wat is er in de literatuur bekend over de manier waarop inwoners van het dorp of de wijk tegen de lokale bewonersoverlegorganisatie aankijken en welke functies zien actieve bewoners voor bewonersoverlegorganisaties weggelegd?
3. Welke functies zien huidige bewonersoverlegorganisaties voor zichzelf weggelegd en hoe geven zij daar invulling aan? Zijn die functies de afgelopen jaren veranderd en wat zijn daar de motivaties voor?

## Toelichting functies

### Representatieve functie

Veel bewonersoverlegorganisaties zijn in het leven geroepen om te dienen als inspraakorgaan richting de overheid.<sup>11</sup> Boo's vervullen, als binnengemeentelijke vormen van representativiteit, op deze manier van oudsher een representatieve functie. Zij representeren de inwoners van het dorp of de wijk. In dit onderzoek wordt echter niet zozeer gefocust op het nut van boo's voor het gemeentebestuur. Vanuit deze organisaties zelf gezien is het veel interessanter om te onderzoeken hoe deze organisaties hun representatieve functie naar bewoners toe verantwoorden. Wat legitimeert dat de boo namens het dorp of de wijk over zaken beslist, zoals de besteding van dorpsbudgetten? Wat doen ze bijvoorbeeld om draagvlak te creëren en iedereen erbij te betrekken?<sup>12</sup> Het is hierbij relevant om het onderscheid tussen de manier waarop overheid en burgers met representativiteit omgaan, aan te stippen. Overheidsmechanismen als politieke partijen zijn niet van toepassing op bewoners – zij hanteren wellicht andere instrumenten om hun representatieve functie te vervullen.<sup>13</sup>

---

<sup>10</sup> Opmerking Ben van Essen, 4 september 2017

<sup>11</sup> Loots et al., *Dorps- en wijkraden in Nederland*, 23, 29.

<sup>12</sup> Opmerking Ben van Essen, 12 december 2016.

<sup>13</sup> Opmerking Ben van Essen, 23 augustus 2017.

Ook interessant ter overweging is de rol van boo's bij de waarborging van het democratische gehalte van burgercollectieven. Zoals uit het volgende hoofdstuk zal blijken, kampen veel bewonersinitiatieven met kritiek op hun democratische kwaliteit. Wellicht kunnen lokale organisaties ook een representatieve functie vervullen op dit gebied, hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan het reguleren van de toegankelijkheid en interne werking van een initiatief.

#### Adviserende functie

Omdat boo's als het ware tussen bewoners en het gemeentebestuur in staan, kunnen zij beiden adviseren. Ze kunnen de gemeente bijvoorbeeld adviseren over de manier waarop de gemeente bewoners kan betrekken bij inspraakmogelijkheden voor beleid of bewoners benadert die maatschappelijke initiatieven opzetten. De boo kan wellicht aan de gemeente aangeven waar bewoners, die zelf een initiatief opzetten, behoefte aan hebben vanuit de gemeente. Boo's kunnen echter ook een adviesfunctie vervullen voor bewoners betrokken bij een burgerinitiatief, aangezien ze vaak goed op de hoogte zijn van het gemeentebeleid en nieuwe initiatieven kunnen adviseren op basis van ervaringen van eerdere initiatieven.

#### Activerende functie

Een functie van boo's die in recentere literatuur wordt genoemd, is het stimuleren en ondersteunen van nieuwe bewonersinitiatieven. Zo beschrijft Lex Pauka, voorzitter van een wijkoverlegorganisatie in Enschede, dat zijn organisatie geen klachtenloket wil zijn. In plaats daarvan moedigt de wijkoverlegorganisatie klagende bewoners actief aan om de gewenste veranderingen zelf te bewerkstelligen: "Wat de wijkraad kan, is wensen kanaliseren, onvrede bundelen, en het omzetten tot betrokkenheid en zelfdoen."<sup>14</sup> Op die manier kunnen boo's bijdragen aan maatschappelijke initiatieven, waarbij burgers uitvoerende taken op zich nemen.

#### Verbindende functie

Boo's kunnen een verbindende functie hebben wanneer zij bewonersinitiatieven binnen het dorp of de wijk aan elkaar koppelen. Hoewel veel burgerinitiatieven in Nederland zich wel binnen sectoren aan het verbinden zijn (bijvoorbeeld via landelijke platforms voor zorg- en energiecoöperaties, zie Nederland zorgt voor elkaar<sup>15</sup> en HierOpgewekt<sup>16</sup>), is er nog weinig sprake van cross-sectorale verbinding binnen de regio. Cross-sectorale verbinding kan maatschappelijke initiatieven minder kwetsbaar maken en kansen bieden binnen de regio.<sup>17</sup> Als intersectorale organisatie kan de boo een rol spelen in het verbinden van de verschillende initiatieven. Dit haakt in op een veelgenoemd kritiekpunt op burgerinitiatieven: het gebrek aan samenwerking en onvermogen om op grote schaal problemen aan te pakken. Aan de verbindende functie kan ook op een geheel andere manier invulling gegeven worden, bijvoorbeeld door bewoners in bredere zin samen te brengen en daarmee het gemeenschapsgevoel in het dorp te bevorderen.

#### Onderzoeksmethode

Niveau micro/macro	Onderzoeks- methode	Onderzoeksvragen	Doelgroep
<b>Macroniveau (vooral kwantitatief)</b>	Data-analyse, literatuur en interviews	1. Welke maatschappelijke ontwikkelingen zorgen voor verandering in de functies van bewonersoverlegorganisaties?	N.v.t.

<sup>14</sup> Lex Pauka et al., 'De wijkraad als geluksfabriekje' (2014), 27 en 6.

<sup>15</sup> Zie <http://www.kenniscentrumwonzorg.nl/thema/burgerinitiatieven/landelijk-netwerk-nederland-zorgt-voor-elkaar-van-start>.

<sup>16</sup> Zie <https://www.hieropgewekt.nl/>.

<sup>17</sup> Opmerking Tine De Moor, 12 december 2016.

<b>Microniveau (vooral kwalitatief)</b>	Literatuur en enquête	2. Wat is er in de literatuur bekend over de manier waarop inwoners van het dorp of de wijk tegen bewonersoverlegorganisaties aankijken en welke functies zien actieve bewoners voor bewonersoverlegorganisaties weggelegd?	Gericht op inwoners dorp/wijk
	Diepte-interviews (en literatuur)	3. Welke functies zien huidige bewonersoverlegorganisaties voor zichzelf weggelegd en hoe geven zij daar invulling aan?	Gericht op bewonersoverleg-organisaties

Tabel 2: Onderzoeksmethode en –vragen per niveau.

### Macroniveau

De studie bestaat uit een analyse op macro- en microniveau. De analyse op macroniveau is gebaseerd op literatuuronderzoek en (waar de data daarvoor beschikbaar zijn) analyse van kwantitatieve gegevens. Dit macroniveau passen we toe op de eerste deelvraag: Welke maatschappelijke ontwikkelingen zorgen voor verandering in de functies van bewonersoverlegorganisaties? Voorbeelden van zulke maatschappelijke ontwikkelingen zijn vergrijzing, leegloop van het platteland, terugtrekking van de overheid op het gebied van publieke dienstverlening. Daarnaast wordt in het bijzonder gekeken naar de tendens van burgerbetrokkenheid en welke kansen dit biedt voor boo's. Deze macro-analyse is nodig en nuttig omdat ze de maatschappelijke context waarin boo's anno 2017 opereren kan verduidelijken. Op deze manier kunnen niet alleen de mogelijke problemen geïdentificeerd worden waarmee zulke organisaties geconfronteerd kunnen worden, maar tegelijkertijd ook de opportuniteiten in het uitbreiden van de functies.

Voor deze analyse zal hoofdzakelijk een beroep worden gedaan op gegevens waarover de onderzoekers al beschikken of dit jaar zullen kunnen beschikken. Noodzakelijk is in elk geval een overzicht van de boo's in Nederlandse dorpen en wijken. Het overzicht dat het rapport 'Dorps- en wijkraden in Nederland' van Necker van Naem geeft is te summier: niet alleen mist een groot deel van de boo's waardoor een vertekenend beeld kan ontstaan, ook zijn de locaties van de organisaties te weinig nauwkeurig bepaald (alleen de gemeente is bekend). Op basis van de gegevens waarover de LVKK en de LSA beschikken is daarom een completer overzicht van boo's in Nederland verschaft.

### Microniveau

De opgedane kennis over de invloed van maatschappelijke ontwikkelingen op de veranderende functies van bewonersoverlegorganisaties vormt de achtergrond waartegen vervolgens kan worden ingezoomd op de instituties zelf. De andere deelvragen vormen dan ook het microniveau, en gaan over de werking van boo's als instituties.

Er kunnen binnen het onderzoek drie verschillende doelgroepen onderscheiden worden (die onderling overlappen). Ten eerste de leden van de boo's. Ten tweede de inwoners van het dorp of de wijk. En ten derde de inwoners die actief betrokken zijn bij maatschappelijke initiatieven. Om een goed beeld te krijgen van de wijze waarop burgerbetrokkenheid de functies van boo's beïnvloed, is het noodzakelijk dat voor alle drie deze doelgroepen wordt onderzocht hoe zij tegen deze organisaties aankijken. Leden van boo's kunnen immers zelf wel ideeën hebben over (toekomstige) functies, maar het uiteindelijke succes van een dergelijke functie is mede afhankelijk van de visie van (actieve) bewoners.

Om de deelvragen van de micro-analyse te kunnen beantwoorden, wordt dan ook naar alle drie deze doelgroepen gekeken. De tweede deelvraag richt zich daarom op de tweede en derde doelgroep (inwoners van het dorp/de wijk en actieve bewoners die betrokken zijn bij maatschappelijke initiatieven). Het is binnen de gegeven onderzoekstijd niet mogelijk om een breed onderzoek onder bewoners uit te zetten om de tweede deelvraag te beantwoorden. Hiervoor zal worden teruggegrepen op bestaand onderzoek, zoals het SCP-studie 'De dorpse doe-democratie' (2016) waarin is onderzocht hoe bewoners tegen boo's in dorpen aankijken. Aan de hand van een enquête zal de visie van actieve bewoners die bij maatschappelijke

initiatieven betrokken zijn op boo's in beeld gebracht worden. Deze enquêtes zijn uitgedeeld 'We doen het zelf wel' festival op 25 maart 2017 (zie Bijlage 1).

De laatste deelvraag richt zich op de leden van bewonersoverlegorganisaties zelf. Het antwoord op deze vragen zal vooral gebaseerd zijn op diepte-interviews met bestuursleden van boo's door heel het land. De selectie van de verschillende cases gebeurde in samenspraak met opdrachtgever LVKK. Enerzijds is deze gebaseerd op de geografische ligging; diverse regio's zijn in de casusselectie vertegenwoordigd. Anderzijds selecteerde LVKK ook op basis van de voorkennis die ze had met betrekking tot de boo's, waardoor niet alleen de meest vernieuwende en innovatieve boo's in dit onderzoek zijn meegenomen, maar ook organisaties die er wellicht een wat 'traditionelere' insteek op nahouden. Dit geeft een realistisch beeld van de onderlinge diversiteit en variatie die boo's in Nederland kenmerken. Voor dit onderzoek zijn 17 interviews afgenomen met leden van 11 verschillende boo's, verspreid over 8 Nederlandse provincies. Zie onderstaande tabel voor een overzicht van de deelnemende boo's. Hoewel het aantal geïnterviewden per organisatie verschilt, komt de totale gespreksduur per boo grotendeels overeen.

Boo	Dorp	Provincie	Geïnterviewden	Functie	Interview
<b>Dorpsvereniging De Coorndijk</b>	Goudswaard	Zuid-Holland	Wim van Eijk	Bestuurslid	1a
			Bas Schelling	Voorzitter	1b
<b>Dorpsraad Wouw</b>	Wouw	Noord-Brabant	Wim Groffen	Voorzitter	2a
			Agnella Bakx	Bestuurslid	2b
<b>Dorpsraad Exloo</b>	Exloo	Drenthe	Wil Luchjenbroers	Voorzitter	3
<b>Belangenvereniging Schoonloo</b>	Schoonloo	Drenthe	Anton Bardie	Ex-voorzitter	4
<b>Dorpsraad Lutjewinkel</b>	Lutjewinkel	Noord-Holland	Tanja Hartmans	Secretaris	5a
			Bruno Cassanelli	Voorzitter	5b
<b>Plaatselijk Belang Oldeberkoop</b>	Oldeberkoop	Friesland	Rinie Pen-Eisses	Secretaris	6
<b>Dorpsoverleg Meijel</b>	Meijel	Limburg	Joost Stemkens	Voorzitter	7
<b>Dorpsraad Wellerlooi</b>	Wellerlooi	Limburg	Annemarie de Mulder	Secretaris	8a
			Ingrid Bergmans	Voorzitter	8b
<b>Netwerk Den Andel</b>	Den Andel	Groningen	Tim Schouwenaar	Aspirant-voorzitter	9a
			Marja Heijnen	Actief lid	9b
<b>Dorpsvereniging Steendam</b>	Steendam	Groningen	Fred Mahler	Voorzitter	10a
			Peter van Zeijl	Secretaris	10b
<b>Dorpsraad Heteren</b>	Heteren	Gelderland	Ronnie Groenewold	Voorzitter	11

Tabel 3: Deelnemende bewonersoverlegorganisaties en hun vertegenwoordigers.

## Dorpen en wijken

Hoewel bewonersoverlegorganisaties voorkomen in zowel dorpen als wijken, hanteert dit onderzoek een sterke focus op dorpen. Beschreven maatschappelijke ontwikkelingen als krimp en vergrijzing zijn bijvoorbeeld met name relevant voor het platteland en ook de interviews zijn uitsluitend met boo's in dorpen afgenomen. Dit neemt echter niet weg dat de uitkomsten van het onderzoek ook voor organisaties in een stedelijke context ter inspiratie kunnen dienen. Hoewel het speelveld van wijk- en dorpsoverlegorganisaties verschilt, vertoont ze ook overeenkomsten: een niet onbelangrijke is de tendens van burgerbetrokkenheid die in beide contexten relevant is. Om deze reden kunnen de functies en taken die boo's in dorpen vervullen ook nieuwe inzichten bieden voor boo's in steden.

## Onderzoeksteam

Dit onderzoek werd uitgevoerd door door onderzoeksgroep Institutions for Collective Action (Universiteit Utrecht) in opdracht van de Landelijke Vereniging voor Kleine Kernen. De begeleidingscommissie die hierbij betrokken was bestond uit Ben van Essen (Vereniging Kleine Kernen Limburg), Koos Mirck

(Landelijke Vereniging voor Kleine Kernen), Koos Steenbergen (Ministerie van BZK), Jornt van Zuylen (Vereniging van Nederlandse Gemeenten) en Thijs van Mierlo (Landelijk Samenwerkingsverband Actieve bewoners).



## 1. Speelveld bewonersoverlegorganisaties

Dit hoofdstuk zal ingaan op het speelveld waarin bewonersoverlegorganisaties opereren. Eerst zal worden ingegaan op de organisaties zelf en welke veranderingen ze de afgelopen decennia hebben ondergaan. Daarna zal naast een beschrijving van de ontwikkelingen die van invloed zijn op deze organisaties, ook mogelijke kansen worden benoemd waar deze organisaties op in kunnen spelen. Op deze manier kan georiënteerd worden welke functies de organisaties kunnen vervullen in de huidige maatschappelijke en institutionele context. De centrale vraag luidt: Welke maatschappelijke ontwikkelingen zorgen voor mogelijke veranderingen of creëren nieuw potentieel in de functies van bewonersoverlegorganisaties?

### 1.1 Bewonersoverlegorganisaties

#### 1.1.1 Begripsbepaling

Dorps- en wijkraden, LBO's, wijkverenigingen, dorpscoöperaties, 'dorpsbelangenorganisaties': er zijn ontzettend veel verschijningsvormen van organisaties waarin bewoners van een dorp of wijk zich inzetten voor hun dorp of wijk, of voor een bepaalde groep bewoners in hun buurt. Een eenduidige term en dus definitie ontbreekt, maar de dorps- en wijkraden krijgen het meeste aandacht, zo ook in dit onderzoek. Het BZK-rapport 'Over wijken, bewoners en (sub)lokaal bestuur' beschrijft de dorps- en wijkraad als 'bewonersgroep, bestaande uit vrijwilligers die de belangen van hun wijk of dorp vertegenwoordigen en als zodanig gesprekspartner zijn van het gemeentebestuur.'<sup>18</sup> 'Dorps- en wijkraden in Nederland', het rapport dat in 2013 verscheen in samenwerking met Necker van Naem, hanteerde een soortgelijke definitie: 'een binnengemeentelijke vorm van representatie, vooral richting de gemeente'.

Wat opvalt aan beide definities, is dat ze de traditionele, representatieve rol van de dorps- en wijkraad benadrukken. De organisatie fungeert als 'spreekbuis', 'belangenbehartiger' of zelfs 'antenne' van de gemeente.<sup>19</sup> Ook in regionale rapporten wordt aan de gemeente een centrale rol toegedicht. 'Het creëren van draagvlak voor gemeentelijke plannen' zou bijvoorbeeld een taak zijn van deze bewonersorganisaties, wat suggereert dat ze 'slechts' optreden als instrument van de lokale overheid.<sup>20</sup> De koppeling aan een administratieve eenheid zoals een gemeente, zorgt er ook voor dat het begrip normaliter enkel voor een bepaalde geografische eenheid gehanteerd wordt, en het lokale niveau niet overstijgt.

Dit is een fundamenteel verschil met vele nieuwe vormen van burgercollectieven die vandaag ontstaan. Deze laatste zijn vaak ook lokaal "geënt" maar schromen niet om ook bovenlokaal hun werking uit te breiden, indien dit gunstig is voor de doelen die ze nastreven. Denk bijvoorbeeld aan een energiecoöperatie die in eerste instantie lokaal opgezet kan zijn, maar mettertijd ook buiten de dorpsgrenzen nieuwe coöperanten weet aan te trekken. Dit verschil tussen de "referentie-eenheden" van dorps- en wijkraden (beperkt tot een bepaald gebied, blijven lokaal) en van andere vormen van burgercollectieven, betekent ook dat beide vormen van burgerorganisaties niet alleen verschillende doelstellingen kunnen hebben, maar ook verschillende werkingsgebieden en kansen. Dit zal in het onderzoek verder meegenomen worden.

De tot nu toe gehanteerde definitie doet de organisaties in kwestie geen recht, met name in een maatschappelijke en institutionele context waarbij burgers steeds actiever worden. Op de veranderende achtergrond waartegen burgerorganisaties opereren zal in de volgende paragraaf verder worden ingegaan. Kortgezegd moeten organisaties in deze context niet louter in relatie tot de gemeente worden gezien, maar juist tot de bewoners. Om deze reden wordt ook van de term 'raad' afgezien, gezien deze door sommige bewonersoverlegorganisaties bewust vermeden wordt wegens de associatie met de term 'gemeenteraad'.<sup>21</sup> Voor dit rapport is daarom een andere term en bijhorende definitie geformuleerd:

**Bewonersoverlegorganisatie:** een organisatie die er voor alle inwoners van het dorp of de wijk is, zich niet tot één sector of enkele sectoren beperkt en tot doel heeft de leefbaarheid in het dorp of de wijk te vergroten.

<sup>18</sup> A.G.M. van Brunschot et al., *Over wijken, bewoners en (sub)lokaal bestuur* (Den Haag: BZK, 2002), 27.

<sup>19</sup> Van Brunschot et al., *Over wijken, bewoners en (sub)lokaal bestuur*.

<sup>20</sup> Buro MO, 'Onderzoek naar de toekomstige rol en functie van dorps- en wijkbelangenorganisaties in Overijssel' (2016).

<sup>21</sup> Opmerking Ben van Essen, 12 december 2016.



‘Bewonersoverlegorganisatie’ (boo) fungeert in dit rapport als verzamelterm voor dorpsraad, wijkraad, wijkvereniging, dorpscoöperatie, dorpsoverleg, plaatselijk belang, lokale belangenorganisatie, etc. De breedheid van het begrip staat een grote mate van diversiteit toe. Bewonersoverlegorganisaties kunnen namelijk aanzienlijk verschillen wat betreft juridische rechtsvorm, totstandkoming, taken en bevoegdheden. De term ‘overleg’ is verder bewust opgenomen omdat het organisaties betreft die in de eerste plaats ideeën, opinies en ambities van bewoners bij elkaar brengen, maar niet noodzakelijk ook de stap naar het uitvoeren ervan zetten. Ze worden als mediërende organisaties beschouwd, daar waar gemeenteraden eerder beleidsvormende organisaties zijn. Bewonersoverlegorganisaties staan als het ware tussen de bewoners en het gemeentelijk bestuur in. Ze worden in het onderzoek benaderd als een institutie die zich in deze veranderende maatschappelijke omgeving bevindt, en er wordt onderzocht wat deze veranderingen kunnen betekenen voor de huidige en toekomstige functies van deze instituties.

### 1.1.2 Ontstaan

Voor het ontstaan van bewonersoverlegorganisaties moeten we een paar decennia terug in de tijd, al zijn er ook tal van voorbeelden te vinden van boo’s die van voor die tijd dateren. Tijdens de jaren zeventig ontstonden een groot aantal lokale belangenorganisaties, toen nog voornamelijk aangeduid als dorps- en wijkraden, uit actie- en belangengroepen die meer invloed eisten op het gemeentelijke beleid dat betrekking had op hun dorp of wijk.<sup>22</sup> Daarnaast zijn ook dorps- en wijkraden ontstaan naar aanleiding van gemeentelijke herindelingen. In de jaren zestig en zeventig daalde het aantal gemeenten met ruim zeventig en in de decennia die daarop volgden zette deze trend door.<sup>23</sup> De bestuurlijke schaalvergroting zou leiden tot een grotere kloof tussen burger en bestuur, die de dorps- of wijkraad zou kunnen dichten.<sup>24</sup>

De ontstaansgeschiedenis van de eerste dorps- en wijkraden kan gezien worden als een vorm van beleidsbeïnvloedende burgerparticipatie. Bewoners streefden in de eerste plaats naar inspraak en invloed op het beleid. Dit is een vorm van burgerparticipatie die sinds de jaren zestig de nadruk legt op politieke toegankelijkheid van het openbaar bestuur.<sup>25</sup> De representatieve functie van de organisatie, als vertegenwoordiger van de belangen van bewoners, voerde hierbij de boventoon. Ze vervulde in deze context de rol van gesprekspartner van de gemeente, en daar bleef het vaak bij.

In de huidige maatschappelijk en institutionele context verleggen steeds meer boo’s hun horizon buiten het bereik van ‘slechts’ inspraak op het gemeentelijke beleid. Beleidsbeïnvloedende participatie wordt tegenwoordig nogal eens in negatieve zin vergeleken met het inleveren van een ‘wensenlijstje’ bij de gemeente en daarmee als achterhaald afgedaan.<sup>26</sup> Deze organisaties hanteren een andere focus, waarbij ze niet langer met hun gezicht naar de gemeente staan, maar naar de bewoners. Daarbij komt ook dat de vertegenwoordigende functie van boo’s nogal eens als ‘overbodig’ beschouwd, gezien er genoeg andere mogelijkheden tot inspraak zijn. Tegenwoordig kennen gemeenten namelijk diverse uitgebreide inspraak- en meepraatmogelijkheden waarmee burgers hun stempel op het lokale beleid kunnen drukken.<sup>27</sup> Des te meer reden voor boo’s om hun horizon te verbreden. In dit kader spreekt het SCP-rapport ‘Burgermacht op eigen kracht’ van zelfredzame participatie. In paragraaf 1.2 Huidige maatschappelijke context zal hier dieper op worden ingegaan.

### 1.1.3 Verspreiding

Vrijwel alle bewonersoverlegorganisaties op het platteland zijn aangesloten bij een provinciale koepelorganisatie. Deze koepelorganisaties zijn op hun beurt weer verenigd onder de LVKK. Door de LVKK zijn voor dit onderzoek lijsten verstrekt van bestaande boo’s in Nederlandse dorpen.<sup>28</sup> In totaal zijn

<sup>22</sup> Er zijn echter ook bewonersoverlegorganisaties waarvan de geschiedenis verder teruggaat dan de jaren zeventig. Groningen, Friesland, Drenthe en delen van Gelderland kennen bijvoorbeeld dorpsorganisaties die inmiddels hun honderdjarig bestaan hebben gevierd. Opmerking Koos Mirck, 20 december 2017. Voor een goed overzicht van de ontstaansgeschiedenis dient bijkomend archivalisch onderzoek te gebeuren.

<sup>23</sup> Duncan Beeckman et al., ‘Een eeuw gemeentelijke herindelingen’, *CBS Bevolkingstrends* (tweede kwartaal 2005).

<sup>24</sup> Van Brunschot et al., *Over wijken, bewoners en (sub)lokaal bestuur*.

<sup>25</sup> Van Houwelingen et al., *Burgermacht op eigen kracht*.

<sup>26</sup> Opmerking Ben van Essen, 4 september 2017.

<sup>27</sup> Onbekend, ‘Discussienota Wijk- en Dorpsraden’ (2015).

<sup>28</sup> Voorjaar 2017 hebben we deze lijsten ontvangen. De provincie Zeeland vormt een uitzondering op deze regel: daarvan zijn ook wijkraden meegeteld. Dorpshuizen zijn niet meegenomen omdat die niet onder de bewonersoverlegorganisaties vallen.

er momenteel een kleine 1500 boo's in de Nederlandse dorpen aanwezig. Het totale aantal zal dus nog een stuk hoger liggen: boo's in steden zijn immers niet meegerekend.

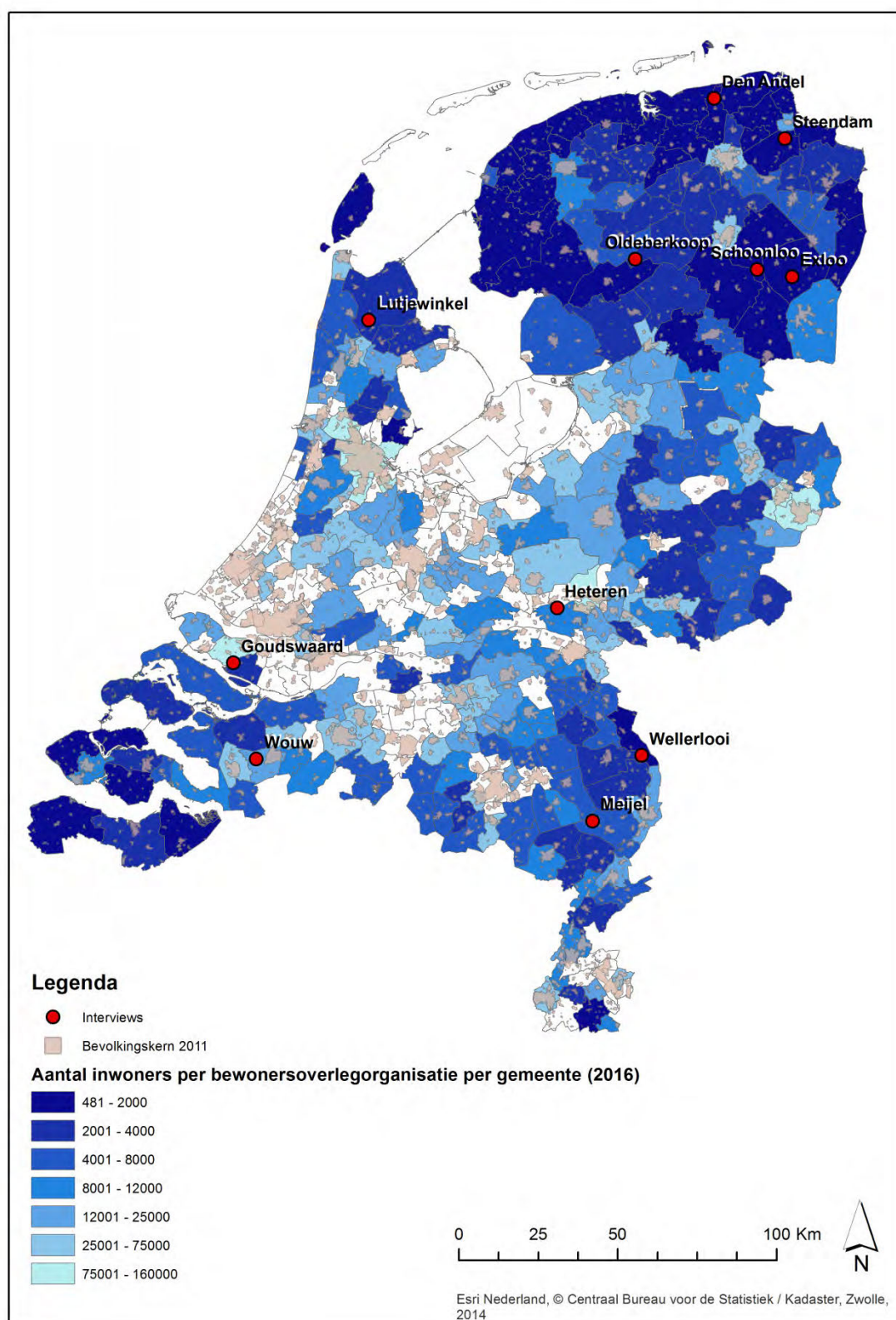
Provincie	Aantal boo's	Inwoneraantal	‰ boo's t.a.v. inwoneraantal
Drenthe	133	491.792	0,27
Flevoland	10	407.818	0,02
Friesland	275	646.874	0,43
Gelderland	141	2.047.901	0,07
Groningen	199	583.581	0,34
Limburg	137	1.117.546	0,12
Noord-Brabant	145	2.512.531	0,05
Noord-Holland (noordelijk deel)	135	2.809.483	0,05
Overijssel	124	1.147.687	0,12
Utrecht	26	1.284.504	0,02
Zuid-Holland	43	3.650.222	0,01
Zeeland	116	381.568	0,30
<b>Totaal</b>	<b>1.484</b>	<b>17.081.507</b>	

Tabel 4: Het aantal bewonersoverlegorganisaties in Nederlandse dorpen per provincie. Het aantal boo's in Noord-Holland betreft met name het noordelijke deel, gezien beneden het Noordzeekanaal de dichtheid zeer laag is. West-Friesland kent daarentegen wel een hoog aantal boo's. Bron: lijsten per provincie die de onderzoekers van de LVKK hebben ontvangen voor aantal boo's, CBS voor inwoneraantal per provincie per 1 januari 2017.

Om het voorkomen van bewonersoverlegorganisaties in Nederlandse dorpen geografisch inzichtelijk te maken, is een kaart gemaakt (zie Figuur 1). Hierbij is het aantal organisaties per gemeente vergeleken met het aantal inwoners. Dit geeft de dichtheid, het aantal inwoners per boo, weer.<sup>29</sup> Hoe lager het aantal, hoe donkerder de kleur, en hoe groter de dichtheid aan bewonersoverlegorganisaties. In het grijs zijn de bevolkingskernen weergegeven. In en rondom deze kernen is de kaart vaak lichtblauw (een lage dichtheid aan bewonersoverlegorganisaties) of wit (geen data). Omdat er geen gegevens zijn van bewonersoverlegorganisaties in steden, kunnen hieraan geen conclusies worden verbonden over de dichtheid van dergelijke organisaties in en rondom steden. Van het platteland geeft de kaart echter wel een betrouwbaar beeld.

Wat meteen opvalt is de grote dichtheid aan bewonersoverlegorganisaties in de noordelijke provincies Groningen, Friesland en Drenthe. Ook in Noord-Holland, Zeeland, Limburg, de Achterhoek en Twente komen veel bewonersoverlegorganisaties voor per inwonersaantal. De plattelandsgemeenten op en rond de Veluwe, in de Gelderse Vallei, het Groene hart, rivierengebied en centraal Brabant zijn daarentegen minder vertegenwoordigd. Behalve op Texel lijken er geen bewonersoverlegorganisaties op de Waddeneilanden te zijn.

<sup>29</sup> Het inwoneraantal is gebaseerd op CBS gegevens uit 2016 per gemeente.



Figuur 1: Aantal inwoners per bewonersoverlegorganisatie in Nederlandse dorpen. In het rood zijn de 11 dorpen aangegeven waar de diepte-interviews met leden van de boo's hebben plaatsgevonden. Kaart gemaakt door Charlotte Witte.

## 1.2 Huidige maatschappelijke context

### 1.2.1 Burgercollectieven

In deze paragraaf zullen maatschappelijke ontwikkelingen behandeld worden die mogelijke veranderingen of nieuw potentieel creëren in de functies van bewonersoverlegorganisaties. Hiervoor is al gehint op het gegeven dat de traditionele representatieve en adviserende functie van boo's niet meer vanzelfsprekend is en steeds meer organisaties op zoek zijn naar andere manieren om zich in te zetten voor de bewoners. Dit moet tegen de achtergrond gezien worden van de recente ontwikkelingen op het gebied van verregerende vormen van burgerparticipatie in Nederland.

De afgelopen decennia zag Nederland een bijzondere ontwikkeling op het gebied van burgercollectieven. Sinds de eeuwwisseling is er namelijk sprake van een 'stille revolutie': een forse stijging van het aantal burgerinitiatieven in Nederland. Gesuggereerd wordt dat deze ontwikkeling onderdeel is van een reeks historische bewegingen waarin collectieve actie ook het institutionele landschap kleurde. In dit rijtje wordt de eenentwintigste eeuw vergezeld door collectieve instituties als de markegenootschappen van de late middeleeuwen en de bloeiperiode van onder andere coöperaties en vakverenigingen tegen het einde van de negentiende eeuw. Of er sprake is van een nieuw kantelmoment valt te betwisten, maar dat steeds meer burgers het heft in eigen handen nemen om lokale problemen aan te pakken, staat buiten kijf. Hierbij kan gedacht worden aan energie- en zorgcoöperaties, glasvezelnetwerken en de zogenaamde Broodfondsen, waarin ZZP-ers zichzelf verenigen. Recente bestuurlijke ontwikkelingen, zoals privatisering en (over)professionalisering onder het mom van 'New Public Management', lijken een belangrijke voedingsbodem voor deze tendens. Zorgverleners zien de keten tussen vraag en aanbod alsmaar groter worden en mensen in de energiesector willen weer weten waar hun energie vandaan komt. De oplossing: we gaan het zelf doen.<sup>30</sup>

Dergelijke burgercollectieven en -initiatieven kennen verschillende vormen. Ten eerste moet er een onderscheid gemaakt worden tussen eenmalige initiatieven en meer ambitieuze organisaties die een langetermijneffect nastreven, zoals coöperaties. De vier belangrijkste types van deze laatste soort zijn infrastructuur- energie- en zorgcoöperaties, en initiatieven in de groensector. Initiatieven in de infrastructuur richten zich bijvoorbeeld op de aanleg van glasvezelnetwerken en in de energie op opwekking en aankoop ervan. Zorgcoöperaties variëren van ouderwoongemeenschappen tot kinderopvangcentra en collectieven in de groensector kunnen zich bijvoorbeeld richten op voedselproductie.<sup>31</sup> Wat betreft burgercollectieven op het platteland ligt het accent meestal op praktische zaken, zoals het behoud van voorzieningen, verkeersveiligheid, ontmoetingsgelegenheden en vervoersdiensten.<sup>32</sup> Vaak zijn ze gericht op de directie leefomgeving. Dit is ook van oudsher het speelveld van bewonersoverlegorganisatie, aangeduid als 'groen en grijs'. Hierbij moet gedacht worden aan de groenvoorziening, de inrichting van de wijk, de (verkeers)veiligheid en de infrastructuur.<sup>33</sup>

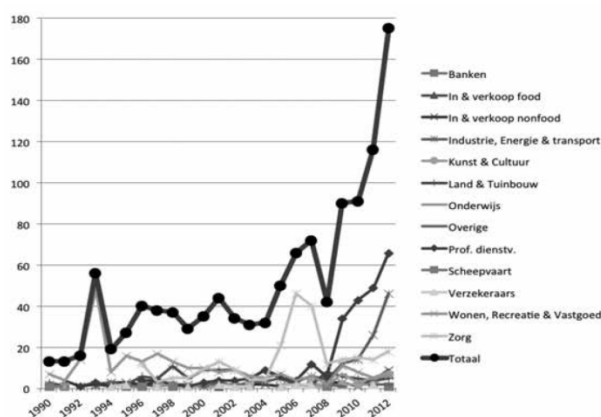
---

<sup>30</sup> Tine De Moor, 'Homo Cooperans. Instituties voor collectieve actie en de solidaire samenleving' (Oratie, Universiteit Utrecht, 2013).

<sup>31</sup> Tine de Moor, 'Homo Cooperans'.

<sup>32</sup> Anja Steenbekkers et al., *De dorpenmonitor* (Den Haag: SCP, 2013), 257.

<sup>33</sup> Van Brunschot et al., *Over kijken, bewoners en (sub)lokaal bestuur*.



**Figuur 2: Evolutie van het aantal nieuwe coöperaties per sector sinds 1990 en tot en met 2012 (De Moor, 2013, 11).**

Als reactie op deze veranderende institutionele context, waarin burgers steeds meer en vaker zelfregulerend optreden, is ook de overheid op zoek naar een nieuwe koers. In rapporten van adviesraden en standpunten van het kabinet is steeds meer de nadruk komen te liggen op wat een burger zelf kan (en zou moeten doen). De ‘doe-democratie’ is het bestuurlijke ideaal geworden. In dit licht moet ook de aandachtsverschuiving van beleidsbeïnvloedende participatie naar zelfredzame participatie gezien worden. De ‘inspraakmaatschappij’ zou plaats hebben gemaakt voor de ‘participatiemaatschappij’, waarin mensen niet alleen meedenken, maar vooral ook meedoen. Naast beleidsparticipatie komen ook maatschappelijke initiatieven steeds centraler te staan.<sup>34</sup> In dit kader wordt ook gesproken van de meervoudige democratie; welke naast de representatieve ook de participatieve democratie omvat.<sup>35</sup> Zelforganisatie wordt omarmd door de overheid: erkend wordt dat de samenleving minder maakbaar is van bovenaf.<sup>36</sup> De vermeende overgang van *government* naar *governance* spreekt hieruit: de overheid vervult niet langer de rol van regisseur, maar is ‘slechts’ een van de spelers in het maatschappelijk veld.

Het overheidsbeleid dat gericht is op platteland vernieuwing getuigt van de hedendaagse bestuurlijke focus op zelfregulering. Betrokkenheid van de burger bij de lokale leefbaarheid wordt meer dan voorheen gestimuleerd. Tegelijkertijd bestaat er onder de dorpsbewoners ook de drang om maatschappelijke initiatieven te ondernemen, ongeacht de wens van de overheid.<sup>37</sup> Ingrijpende gebeurtenissen, ontevredenheid en persoonlijke betrokkenheid zijn belangrijke aanleidingen voor burgers om initiatieven te ondernemen. Een voorbeeld van een dergelijke gebeurtenis is het plotselinge sluiten van de dorpsschool, wat bewoners kan aanzetten om gezamenlijk de handen uit de mouwen te steken en het besluit tegen te gaan, of met een alternatief te komen.<sup>38</sup> Terugtrekkende voorzieningen en andere ontwikkelingen als krimp en vergrijzing die met name het platteland treffen, vormen vaak de achtergrond waartegen initiatieven van de grond komen.

### **Kritiek op zelforganisatie**

Bij deze hernieuwde nadruk op burgerkracht is een kritische noot op zijn plaats. Burgerinitiatieven worden in beleidsstukken en -rapporten nogal eens geromantiseerd als het ultieme politieke ideaal, maar dit is wat ongenueanceerd. Hoogleraar Samenlevingsopbouw Justus Uitermark merkt bijvoorbeeld op dat de ondersteuning van burgerinitiatieven door derden uiterst selectief is: mediagenieke, charismatische mensen kunnen eerder op steun rekenen dan weinig zichtbare vormen van zelforganisatie.<sup>39</sup> Hoogopgeleide, welvarende burgers met een stevig netwerk zouden daarnaast beter in staat zijn initiatieven op te zetten en ondersteuning te ontvangen, dan mensen met een minder sterke maatschappelijke positie.<sup>40</sup> Daarnaast zou

<sup>34</sup> Van Houwelingen et al., *Burgermacht op eigen kracht*.

<sup>35</sup> Wim van den Donk et al., ‘Op weg naar meervoudige democratie’ (Den Haag: VNG, 2016).

<sup>36</sup> Justus Uitermark, ‘Verlangen naar Wikitopia’ (Oratie, Erasmus Universiteit Rotterdam, 2014).

<sup>37</sup> Lotte Vermeij en Joost Gieling, ‘De dorps doe-democratie’ (Den Haag: SCP, 2016).

<sup>38</sup> Adviesgroep Kleine Kernen Limburg, ‘Burgerinitiatieven in Limburg’ (Wageningen, 2015).

<sup>39</sup> Uitermark, ‘Verlangen naar Wikitopia’.

<sup>40</sup> Pauka et al., ‘De wijkraad als geluksfabriekje’, 12.



ook de toegang van bewoners tot een collectief gekenmerkt worden door ongelijkheid, immers: kapitaalkrachtige bewoners genieten meer ruimte om zich in te zetten voor een initiatief. Op deze manier ontstaat een zekere tweespalt tussen het deel van de maatschappij dat wel actief betrokken is bij dergelijke initiatieven, en het deel van de bevolking dat dat niet is.

Ook de *scope* van burgerinitiatieven verdient een kritische noot: grootschalige problemen zouden buiten het bereik ervan liggen.<sup>41</sup> Hieruit vloeit een ander kritiekpunt voort, namelijk dat burgercollectieven geen samenhang op hoger schaalniveau zouden kunnen genereren en alleen maar bezig zijn met 'hun eigen postzegeltje'. Dit betekent een bedreiging voor de representatieve democratie, immers: wiens belangen worden in het collectief vertegenwoordigd? Waarom wordt het ene initiatief wel gefaciliteerd, en het andere niet? Bij dit kritiekpunt kan men meteen de vraag stellen of het financieel faciliteren wel zo'n belangrijke rol heeft ingenomen in de afgelopen jaren, bij het ontstaan van burgercollectieven. In vele gevallen streven collectieven er niet naar om financieel onafhankelijk te zijn, of toch te worden, van overheden en andere sponsors. Niettemin blijft het punt dat niet alle bevolkingsgroepen over het nodige sociale en menselijke kapitaal beschikken om een burgercollectief op te zetten en door te laten groeien.

Daarnaast is het een gemiste kans dat collectieven in verschillende sectoren niet altijd samenwerken, wat hun positie in de samenleving sterker zou kunnen verankeren. Anderszijds is al enige tijd te merken dat er tal van netwerken ontstaan, op intermediair niveau en over het algemeen sectorgebonden, die precies de verbinding tussen kleinschalige collectieven binnen één bepaalde sector ambiëren (bv. NederlandZorgtvoorElkaar, HierOpgewekt). Een ander kritiekpunt is dat burgerinitiatieven en de daarmee gepaard gaande vernieuwingsdrift mogelijks een bedreiging vormen voor de rechtsstaat, die juist gebaat is bij 'bestendigheid, continuïteit en kalm overleg'.<sup>42</sup> Op dat punt kan dan weer de vraag gesteld worden waar dat overleg dan wel blijft. Tot op heden is er nauwelijks constructief overleg geweest tussen vertegenwoordigers van burgercollectieven en (hogere) overheden.

De kanttekeningen die bij burgerinitiatieven geplaatst worden, bieden mogelijk nieuw potentieel voor bewonersoverlegorganisaties. Hoewel deze ook in zekere zin tot burgercollectieven gerekend kunnen worden, is er namelijk sprake van een aantal fundamentele verschillen. Misschien wel het belangrijkste is dat van tijdelijkheid; waar boo's gebaseerd zijn op een langdurige commitment van hun leden, zijn hedendaagse burgercollectieven dat niet altijd. Dit maakt dat de eerstgenoemden beter in staat zijn om representatie te waarborgen, dan de losse initiatieven. Een ander (eerder genoemd) verschil, is dat boo's zich beperken tot de administratieve eenheid van dorp of wijk, enkele uitzonderingen daargelaten. Burgercollectieven hanteren daarentegen vaak een ruimere blik. Ook dit is van invloed op het terrein waarin boo's opereren.

Het is duidelijk dat de tendens van bewonersparticipatie van invloed is op het speelveld van boo's. De kritiek die bestaat op zelforganisatie kan nieuwe deuren openen voor deze organisaties. Hierbij kan gedacht worden aan het waarborgen van het democratische gehalte van bewonersinitiatieven, of het verbinden van verschillende collectieven. De traditionele representatieve functie van de dorpsraad wordt hierdoor verbreed met functies als activering, advisering en verbinding. Mensen in het dorp energie geven en activeren lijkt het nieuwe credo.<sup>43</sup> In de volgende alinea's zal gekeken worden hoe deze functies tot uiting kunnen komen in het huidige maatschappelijke klimaat waarmee boo's te maken hebben.

### 1.2.2 Andere maatschappelijke ontwikkelingen en het potentieel van bewonersoverlegorganisaties

Krimp, vergrijzing, terugtrekkende voorzieningen: het is een greep uit de ontwikkelingen die de afgelopen decennia hun stempel hebben gedrukt op dorpen. Deze ontwikkelingen doen zich dan ook vooral voor op het platteland (zie Figuur 3). In het kader van de hiervoor geschetste bestuurlijke context speelt de overheid een teruggetrokken rol bij het beantwoorden van deze problemen. De toegenomen privatisering van de maatschappelijke dienstverlening maakt dat de overheid niet langer achter de knoppen zit, maar het vraagstuk overlaat aan de markt. Echter, veel van deze problemen zijn niet op te lossen aan de hand van vrije marktwerking. Een naar behoren functionerende marktpartij is helemaal niet geïnteresseerd in het

<sup>41</sup> Mirjan Oude Vrielink et al., 'Bewonersinitiatieven: een prachtkans voor wijken?' (2014), 12.

<sup>42</sup> 'Code rood voor 'nieuwe democratie'', Annemarie Kok, laatst gewijzigd 2 maart 2017, <https://www.socialelvraagstukken.nl/code-rood-voor-nieuwe-democratie/>.

<sup>43</sup> Katrien Termeer et al., 'Burger en overheid: twee werelden, één samenleving!', Adviescommissie voor het Plattelandsparlement (2011), 41.

opzetten van een bejaardentehuis in een ontvolkend gebied, immers: dat zou een weinig lucratieve investering zijn. Het resultaat is dat bewoners in deze gebieden op zichzelf aangewezen zijn bij het vinden van oplossingen voor deze maatschappelijke ontwikkelingen.

Burgercollectieven zijn mogelijk in staat een lacune op te vullen in deze op het eerste gezicht penibele situatie. Dorpsbewoners kunnen gezamenlijk iets van de grond tillen en daarmee een antwoord formuleren op de problemen waarmee zij geconfronteerd worden. Echter, zoals eerder al genoemd, zijn veel bewonersinitiatieven niet zonder haken en ogen. Vaak ontbreekt samenhang en daarmee de potentie om grootschalige problemen aan te pakken. Bovendien is het de vraag welke maatschappelijke waarden worden verdedigd – is hier sprake van publieke waarden, of de waarden van een selectieve groep burgers?

Hier komen bewonersoverlegorganisaties in beeld. Deze lokale organisaties kunnen namelijk van betekenis zijn in het samenbrengen van collectieven en het scheppen van een breder kader waarin ze opereren (verbindende functie). Deze verbindende functie wordt met het winnen van belang van burgercollectieven en het toenemen van hun actieradius steeds belangrijker. De toename van het aantal collectieven heeft de afgelopen jaren geleid tot het ontstaan van sector-gebonden samenwerkingsverbanden, zoals NederlandZorgtVoorElkaar, die deels ook als lobbygroepen voor dit bepaalde type van zorginitiatieven fungeren. Wat momenteel echter nog ontbreekt is een sectoroverschrijdend netwerk, dat vooral de collectieven verbindt omdat zij een bepaalde vorm van “governance” (met name self-governance en collective action) voorstaan, niet zozeer omdat ze een bepaalde doelstelling, bv. zorg voor ouderen, delen. De beweging van collectieven, die in nagenoeg alle sectoren dezer dagen aangroeit, zou in de dorps- en wijkraden, een onvermoede partner kunnen vinden, doordat deze een eerste stap richting het verbinden van collectieve initiatieven kunnen vormen.

Algemeener gezien de dorpsraden mogelijk ook de functie vervullen van ‘procesbewaker’ en het democratische gehalte van burgercollectieven vergroten. Door hun rol als ondersteuner en procesbewaker kunnen ze los van materiële doelstellingen –zoals burgercollectieven- of partijpolitieke belangen –zoals de lokale politieke raden- burgers die minder makkelijk de weg vinden naar alternatieve vormen van organisaties bijstaan. In het onderzoek zal de mogelijke vernieuwende rol vooral op dit punt in de diepte uitgewerkt worden. Kunnen boó’s zich ontwikkelen tot organisaties die een verbindende rol spelen tussen niet alleen burgers, maar ook tussen collectieven van burgers? Kunnen zij die uitdagingen waar specifieke burgercollectieven in bijvoorbeeld zorg of energie mee zitten, helpen oplossen?

### *Bevolkingsontwikkeling: krimp, ontgroening en vergrijzing*

Krimp, ontgroening en vergrijzing zijn demografische ontwikkelingen die van invloed zijn op dorpen. Het platteland heeft meer dan de stad te maken met bevolkingskrimp; met name voor kleine, afgelegen dorpen is dit het geval. De verwachting is dat 60 procent van de kleinere gemeenten bevolkingsdaling zal ondergaan in de komende decennia. Krimpgebieden komen vooral voor in plattelandsregio’s, zoals Zeeuws-Vlaanderen en Oost-Groningen. Hier gaat de bevolking sneller achteruit dan in andere gebieden..<sup>44</sup>

Ontgroening is een hiermee samenhangende demografische kwestie. 20-34-jarigen vormen de belangrijkste vertrekgroep in dorpen: tussen 2004 en 2010 nam hun aandeel af van 1 miljoen naar 750.000 personen. Een belangrijke reden hiervoor is dat veel jongeren en starters naar de stad trekken met het oog op het grotere woning-, werk- en opleidingsaanbod, ook wel aangeduid als *braindrain*.<sup>45</sup> Naast ontgroening is ook sprake van vergrijzing; in de periode tussen 2004 en 2010 zag het platteland een dubbel zo grote toename van 65-plussers dan in steden. Daarnaast is er sprake van ‘dubbele vergrijzing’, het gegeven dat de groep ouderen niet alleen groter wordt, maar ook meer levensjaren in kwetsbare gezondheid doorbrengen.<sup>46</sup> Daarnaast blijven ouderen langer tot op hoge leeftijd zelfstandig wonen, dit is het principe van *ageing in place*.<sup>47</sup>

De demografische ontwikkelingen die hier beschreven zijn, zijn indirect van invloed op de leefbaarheid van dorpen. Het dalende aantal bewoners en steeds groter wordende aandeel ouderen, hangt namelijk vaak nauw samen met het verdwijnen van voorzieningen. De markt lijkt onvoldoende in staat om een antwoord te

<sup>44</sup> Steenbekkers et al., *De dorpenmonitor*, 56 – 67.

<sup>45</sup> Steenbekkers et al., *De dorpenmonitor*, 53-67.

<sup>46</sup> Steenbekkers et al., *De dorpenmonitor*, 43.

<sup>47</sup> Lotte Vermeij, *Kleine gebaren* (Den Haag: SCP, 2016), 7.

bieden op deze ontwikkelingen, wat weer de voedingsbodem creëert voor de zelforganisatie van burgers. Juist hier liggen de mogelijkheden voor bewonersoverlegorganisaties. Wat betreft bevolkingskrimp zouden ze bijvoorbeeld in samenwerking met actieve burgers zich inzetten voor het aantrekken van inwoners, door het potentieel van hun krimpgemeente te onderstrepen (activerende functie).<sup>48</sup> Een dergelijke rol zou zich ook specifiek kunnen toespitsen op het aantrekken van jongeren tegen de achtergrond van ontgroening.

De toenemende vergrijzing op het platteland is mogelijk ook van invloed op de functies die boo's voor zichzelf weggelegd kunnen zien. Oudere bewoners worden ouder, kwetsbaarder en blijven langer zelfstandig wonen. Om deze reden zijn ze afhankelijker van hun buurtgenoten, maar vinden ze juist door hun kwetsbare positie relatief weinig aansluiting.<sup>49</sup> Een mogelijke manier waarop boo's kunnen bijdragen aan het betrekken van ouderen bij de gemeenschap, is door het democratische gehalte van burgercollectieven te bewaken. Kwetsbare ouderen staan vaak minder op het netvlies van bewonersinitiatieven: afgevraagd kan worden of een oudere zich thuis voelt in de 'huiskamer' van het dorpshuis, wat het terrein is van de 'harde kern' dorpsbewoners.<sup>50</sup> Een boo kan waarborgen dat burgercollectieven er voor een breder spectrum bewoners zijn, dus ook deze groep ouderen (representatieve functie).

### *Voorzieningschaarste*

De demografische ontwikkelingen die hiervoor genoemd zijn hangen nauw samen met een ruimtelijke tendens: de terugtrekking van voorzieningen. Sinds de twintigste eeuw kan het dorps aanbod in cafés, winkels en scholen steeds moeilijker tegemoet komen aan de 'door verstedelijking gewekte behoeften van de bevolking'. De schaalvergroting van voorzieningen maakt dat steeds meer dorps gelegenheden plaats moeten maken voor hun grotere broer in de stad: met name in kleine dorpen is dit het geval.<sup>51</sup> In de afgelopen decennia veranderde ook het beleidsdenken over wat dorpen aantrekkelijk maakt. In de jaren zeventig kon de laatste dorpswinkel nog op een subsidie rekenen, anno 2017 is dat een heel ander verhaal. 'Bereikbaarheid' in plaats van 'aanwezigheid' is voldoende.<sup>52</sup>

Het terugtrekken van lokale voorzieningen wordt door dorpsbewoners als een probleem ervaren. Vanzelfsprekend geldt dit voor bewoners zonder auto, vaak zijn dit ouderen, maar ook meer mobiele mensen zijn vaak ontevreden. De aanwezigheid van voorzieningen brengt levendigheid in een dorp en biedt de gelegenheid voor dagelijkse ontmoetingen. De tendens van terugtrekkende voorzieningen legt wederom het falen van de markt bloot, gezien burgers vaak op zichzelf aangewezen zijn om een antwoord te bieden op het terugtrekkende aanbod.<sup>53</sup> Ook hier kunnen bewonersoverlegorganisaties een rol vervullen. Het activeren van en adviseren aan bewonersinitiatieven die zich inzetten voor het behouden en realiseren van voorzieningen is een functie die ze op zich zouden kunnen nemen.

Een geheel andere insteek is echter ook denkbaar. De terugloop van voorzieningen kan namelijk ook in zekere zin omarmd worden, door juist de woonfunctie van het dorp te benadrukken. Schaalvergroting wordt namelijk in sommige gevallen positief gewaardeerd. De combinatie van een kleinschalig dorpsleven en een groot aanbod aan voorzieningen buiten het dorp maakt de woonomgeving voor sommigen juist prettig.<sup>54</sup> Het 'woondorp' geniet dus ook een zekere aantrekkingskracht. Het Zeeuwse dorp Nisse is hier een voorbeeld van: in plaats van aan de laatste kleermaker vast te houden, werd juist volledig ingezet op het 'vermooien' van woningen.<sup>55</sup> In beide gevallen kan de lokale organisatie wederom de taak als procesbewaker en verbinder op zich nemen. Zo wordt gewaarborgd dat de voorzieningen waarvoor collectieven zich inzetten ook daadwerkelijk aansluiten bij de behoeften van de meerderheid van de bewoners, wat haar democratische gehalte ten goede komt. Daarnaast kunnen initiatieven binnen en wellicht tussen dorpen met het oog op terugtrekkende voorzieningen aan elkaar verbonden worden.

---

<sup>48</sup> Steenbekkers et al., *De dorpenmonitor*, 62.

<sup>49</sup> Vermeij, *Kleine gebaren*, 39.

<sup>50</sup> Vermeij, *Kleine gebaren*, 41.

<sup>51</sup> Steenbekkers et al., *De dorpenmonitor*, 177.

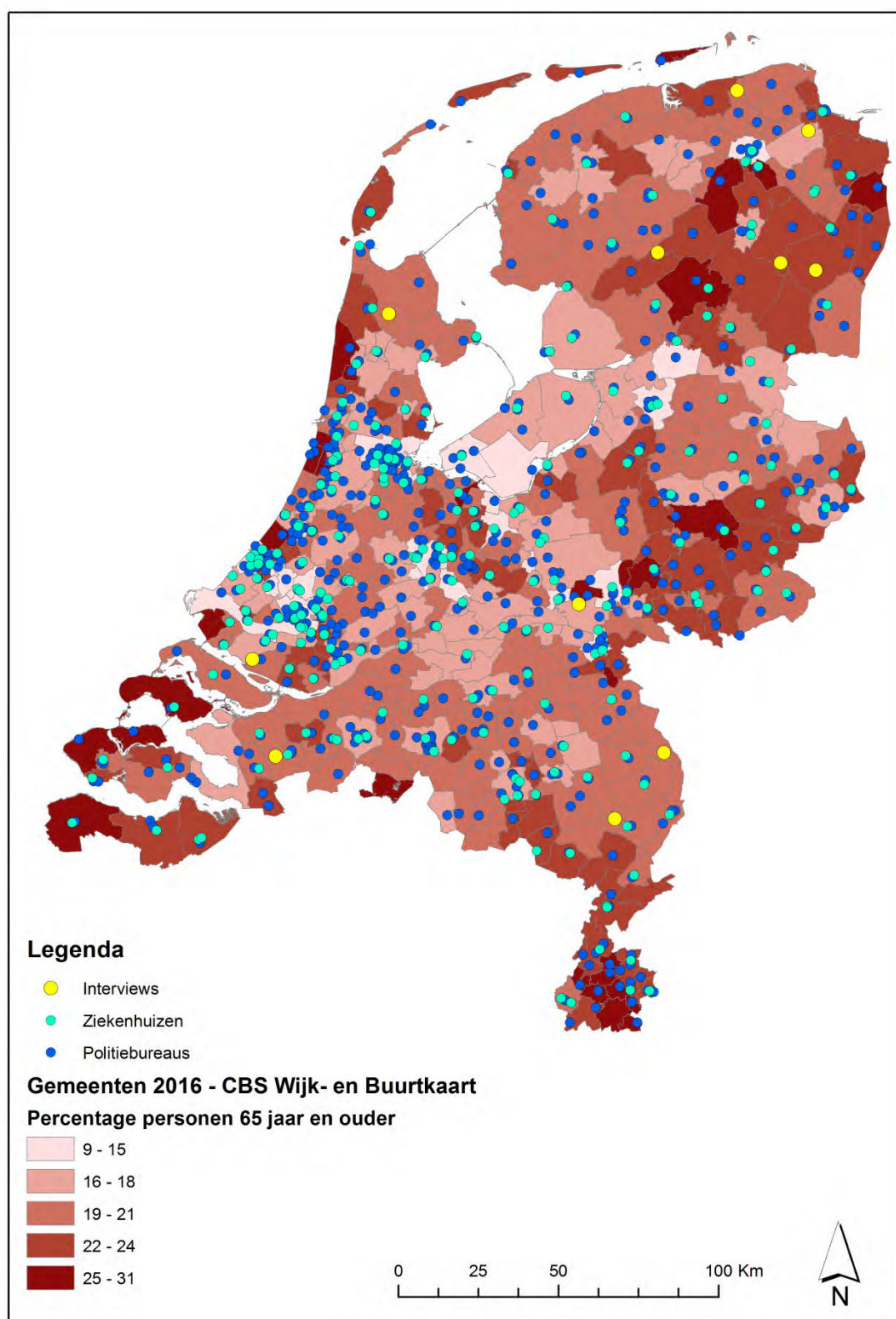
<sup>52</sup> Vermeij et al., 'De dorps doe-democratie', 10.

<sup>53</sup> Steenbekkers et al., *De dorpenmonitor*, 178.

<sup>54</sup> Steenbekkers et al., *De dorpenmonitor*, 201.

<sup>55</sup> Frans Thissen en Maarten Loopmans, 'Dorpen in verandering. Achtergrond', *Rooijlijn* 46, 2 (2013): 80-89.





Figuur 3: Het percentage 65-plussers (landelijk gemiddelde: 18,2%) in buurten en wijken en de locaties van ziekenhuizen en politiebureaus. Gegevens: CBS. Kaart gemaakt door Charlotte Witte.

### Democratische vernieuwing

Naast recente ontwikkelingen die zich op demografisch en ruimtelijk niveau hebben voltrokken, is ook een andere tendens waarneembaar die mogelijk van invloed is op de functies van bewonersoverlegorganisaties. Deze kan kort worden samengevat als de drang naar ‘democratische vernieuwing’. Het idee dat de representatieve democratie in Nederland niet meer functioneert naar behoren en aan drastische vernieuwing toe is ligt hieraan ten grondslag. In het kader hiervan zijn verschillende projecten van de grond gekomen die gericht zijn op de herinrichting van de democratie en alternatieven voor het huidige systeem verkennen. ‘Code Oranje’ bijvoorbeeld, dit is een groep van onder andere gemeentelijke bestuurders en actieve burgers die zich met dit vraagstuk bezighouden op lokaal niveau.<sup>56</sup>

Ook de Commissie Toekomstgericht lokaal bestuur heeft als missie de lokale democratie te hervormen. “Het vertrouwen, het draagvlak en daarmee de legitimiteit van het lokaal bestuur staat onder druk,” stelt voorzitter Wim van der Donk.<sup>57</sup> Steeds meer mensen raken gedesillustioneerd ten aanzien van de politiek, wat zich uit in onverschilligheid of juist ‘rauwe vormen van protest’. Democratische vernieuwing vereist volgens deze commissie een innovatieve agenda, waarbij niet meer de bestuurlijke structuren centraal staan, maar juist bedrijven en maatschappelijke organisaties.<sup>58</sup> De herziening van de representatieve democratie is bovenal een maatschappelijke opgave, waarbij gestreefd moet worden naar verscheidenheid in democratische vormen: de meervoudige democratie.<sup>59</sup>

Een grootschalig project in het kader van lokale democratische vernieuwing is de *Democratic Challenge* van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en de Vereniging Nederlandse Gemeenten. Dit driejarige ‘experimenteer- en leerprogramma’ (2015-2018) bundelt en ondersteunt een breed scala aan experimenten gericht op de vernieuwing van de lokale democratie.<sup>60</sup> Een specifiek thema binnen dit programma is ‘Dorps- en wijkdemocratie’, dat zich voornamelijk richt op de democratische component van bewonersinitiatieven op dorps- en wijkniveau.<sup>61</sup> Een belangrijke gedachte hierbinnen is dat binnen bewonersinitiatieven sprake is van democratische principes, hoewel die misschien niet direct binnen het discours passen van de politieke democratie. Erkend moet worden dat ‘democratie’ een breed begrip is, dat ook op maatschappelijke organisaties en initiatieven van toepassing is. Niet ‘*seeing like a state*’, maar ‘*seeing like a citizen*’.<sup>62</sup>

Tegen de achtergrond van democratische vernieuwing kunnen boo’s mogelijk ook een waardevolle rol vervullen. Het waarborgen van het representatieve gehalte van bewonersinitiatieven kan bijvoorbeeld een aspect zijn van de representatieve functie. Ook op andere manieren kunnen boo’s mogelijk bijdragen aan de vernieuwing van de lokale democratie, door nieuwe vormen te verkennen en bewoners actief bij het representatieve proces te betrekken.

### 1.3 Conclusie

De leefbaarheid in dorpen heeft te maken met uitdagingen zoals vergrijzing, krimp en terugtrekkende voorzieningen. Maatschappelijke initiatieven bieden een antwoord op deze problemen en bewonersoverlegorganisatie kunnen hierin een waardevolle rol vervullen. In principe zouden ze in staat moeten kunnen zijn om de democratische legitimiteit van initiatieven te waarborgen en een schakel te zijn tussen verschillende collectieven onderling, om zo de noden en behoeften van dorpelingen enerzijds en de mogelijkheden van de collectieven anderzijds, op elkaar af te stemmen en te integreren. Daarnaast zouden

---

<sup>56</sup> ‘Code Oranje’, Democratic Challenge, laatst gewijzigd 20 november 2016, <http://democraticchallenge.nl/code-oranje/>.

<sup>57</sup> ‘Lokaal bestuur heeft snel groot onderhoud nodig’, Yolanda de Koster, laatst gewijzigd 8 juni 2016, <http://www.binnenlandsbestuur.nl/bestuur-en-organisatie/nieuws/lokaal-bestuur-heeft-snel-groot-onderhoud-nodig.9539715.lynkx>.

<sup>58</sup> Van den Donk et al., ‘Op weg naar meervoudige democratie’, 2016.

<sup>59</sup> De Koster, ‘Lokaal bestuur heeft snel groot onderhoud nodig’.

<sup>60</sup> Zie <http://democraticchallenge.nl/>.

<sup>61</sup> ‘Dorps- en wijkdemocratie’, Democratic Challenge, laatst gewijzigd onbekend, <http://democraticchallenge.nl/dorpswijkdemocratie/>.

<sup>62</sup> Ben van Essen en Guido Enkevort, ‘Democratie vanuit het perspectief van bewonersinitiatieven. Uitkomsten van het kennisdossier Wijk- en Dorpsdemocratie als onderdeel van het landelijk project Democratic Challenge’ (2017).

boo's ook de schakel kunnen zijn tussen de burgers betrokken bij nieuwe collectieven en de lokale overheden.

In dit onderzoek gaan we er van uit dat het archaïsche karakter van de dorpsraad als spreekbuis van de gemeente verleden tijd is, en dat het tijd wordt, maar ook noodzakelijk is om de nieuwe mogelijkheden van bewonersoverlegorganisaties te verkennen, mede door aan te sluiten bij nieuwe rollen die burgers zich het afgelopen decennium hebben aangemeten. Daarbij speelt vooral hun rol als actieve burger die maatschappelijke dienstverlening die niet meer gecreeërd wordt door overheid of markt zelf probeert te realiseren. Burgers ageren hierbij over het algemeen als collectief, maar dat betekent evenwel niet dat bij de nieuwe initiatieven de gehele dorpsgemeenschap betrokken wordt. Mogelijke nieuwe vormen van uitsluiting zijn niet ondenkbaar al is daar tot op heden weinig aantoonbaar bewijs voor. Boo's zouden in hun nieuwe rol tevens als bewakers van het algemene belang kunnen optreden, door na te gaan of nieuwe collectieven voldoende inclusief tewerk gaan.

## 2. Visie van (actieve) bewoners op de bewonersoverlegorganisatie

### 2.1 Inleiding

Dit hoofdstuk richt zich op de visie van bewoners: hoe zien zij de rol van bewonersoverlegorganisaties? Naast het SCP-rapport is er echter nauwelijks literatuur te vinden waarin het perspectief van bewoners op dorpsraden e.d. wordt beschreven. Aan de hand van de beschikbare bestaande literatuur zal het beeld dat bewoners in het algemeen hebben van boo's geschetst worden. Een enquête dient daarnaast als basis voor het perspectief op boo's van actieve bewoners die betrokken zijn bij maatschappelijke initiatieven. Hiermee behelst dit hoofdstuk het antwoord op deelvraag 2: 'Wat is er in de literatuur bekend over de manier waarop inwoners van het dorp of de wijk tegen bewonersoverlegorganisaties aankijken en welke functies zien actieve bewoners voor bewonersoverlegorganisaties weggelegd?'

### 2.2 Bewoners

Over de manier waarop bewoners tegen boo's aankijken, is in de recente literatuur al eerder aandacht besteed. In het rapport 'De dorpsse doe-democratie' (2016) staat het SCP stil bij de visie van bewoners op dorpsraden. Hieruit blijkt ten eerste dat bewoners tamelijk kritisch zijn wat betreft de representatieve functie van dorpsraden. Zo vindt 65% van de bevroegden dat de dorpsraad (of een vergelijkbaar bewonersorgaan) openstaat voor alle meningen, en een kwart (24%) vindt dat bepaalde groepen in de dorpsraad overheersen. 15% vindt zelfs dat de leden van de dorpsraad hun eigen belang dienen.<sup>63</sup> De representatieve rol van bewonersoverlegorganisaties gaat dus niet altijd van een leien dakje. Ook over de effectiviteit van de dorpsraad zijn de meningen verdeeld: slechts 46% vindt dat de dorpsraad veel gedaan krijgt. De oorzaak hiervan wordt deels toegeschreven aan een gebrek aan expertise, maar ook het gebrek aan ondersteuning van de gemeente zou meespelen.<sup>64</sup> Deze houding kan wellicht worden verhelderd aan de hand van de visie van gemeentes op boo's, waarnaar eerder onderzoek werd gedaan in het Necker van Naem-rapport. Hierin wordt namelijk genoemd dat er onder gemeenten nogal eens onduidelijkheid bestaat over het takenpakket van dorps- en wijkraden, en daarmee de afbakening van hun werkterrein.<sup>65</sup>

### 2.3 Actieve bewoners

Een andere vraag is hoe actieve bewoners de rol van boo's zien. De basis hiervoor vormt de enquête die is verspreid op het 'We-doen-het-zelf-wel-festival' op 25 maart 2017 (zie Bijlage 1). Van de 94 respondenten gaf 84 aan op dit moment actief te zijn bij een burgerinitiatief. 92 personen waren bekend met een dorps- of wijkraad, en hiervan had ruim de helft (49) regelmatig contact met deze raad.

De reacties van de respondenten op de vraag 'Denkt u dat het nuttig is voor burgerinitiatieven indien er een dorps- of wijkraad bestaat in hun dorp/wijk? Waarom denkt u dat?' geven een beeld van de visie van actieve bewoners op boo's in relatie tot burgerinitiatieven. Ruim 80% (78) van alle respondenten antwoordt hier bevestigend op: boo's kunnen inderdaad van toegevoegde waarde zijn voor burgerinitiatieven. De redenen hiervoor lopen echter uiteen. Een veelgehoord argument, is dat een boo over een netwerk beschikt waar burgerinitiatieven graag gebruik van maken. De boo kent de weg naar de gemeente en andere (overheids)instanties. '[Je hebt] sneller contacten waar je verder mee kunt omdat geïnteresseerde ondernemers daar al bekend zijn, en je zelf minder hoeft te zoeken,' schrijft een respondent bijvoorbeeld. Ook: 'Dan is er al contact met de gemeente en kan het initiatief hierbij aansluiten.' Ook de representatieve functie van boo's zou volgens respondenten nuttig kunnen zijn voor burgerinitiatieven. De boo zou als 'gesprekspartner' en 'spreeksteun' van de gemeente kunnen opkomen voor de belangen van een burgerinitiatief. 'Burgerinitiatieven zijn de uitvoerders van de wijk/dorp. Raden de vertegenwoordiger. Ze vullen elkaar goed aan', schrijft een respondent.

Daarnaast wordt ook door actieve bewoners gehint op de activerende functie van boo's. Ze kunnen optreden als katalysator van bewonersinitiatieven, waarbij het enthousiasmeren en motiveren van bewoners een belangrijke taak is. Ook de ondersteunende en faciliterende rol van bewonersinitiatieven wordt hierbij aangestipt, bijvoorbeeld via financiële prikkels: 'De dorpsraad dient burgerinitiatieven te ondersteunen en te stimuleren. De dorpsraad in ons dorp heeft de beschikking over een budget voor dit soort zaken en kan

<sup>63</sup> Vermeij et al., 'De dorpsse doe-democratie', 7-8, 34-36.

<sup>64</sup> Vermeij et al., 'De dorpsse doe-democratie', 34 – 36.

<sup>65</sup> Loots et al., *Dorps- en wijkraden in Nederland*, 37 – 38.

deze, onder bepaalde voorwaarden inzetten voor initiatieven.’ Een andere respondent wijst op de ondersteunende rol als ervaringsdeskundige van de boo: ‘Elke initiatief is uniek maar loopt voor 90% tegen dezelfde obstakels aan. Een wijkraad kan hier faciliteren.’ Daarnaast wordt ook door meerdere respondenten op de rol van coördinator gewezen. Ook op de verbindende functie wordt door actieve bewoners aangehaakt. ‘Er bestaan vaak vele initiatieven, die van elkaar niet weten dat ze bestaan. Een coördinerende raad o.i.d. helpt hierbij.’ schrijft een respondent bijvoorbeeld. Iemand anders wijst ook op de verbindende functie van boo’s: ‘Juist voor eenmalige, grote initiatieven is het makkelijk om andere actievelingen te verbinden.’ Het ‘bundelen’ en ‘verbinden’ van initiatieven zijn terugkerende thema’s.

## 2.3 Conclusie

Concluderend kan gesteld worden dat de rol van boo’s over het algemeen door bewoners (en ook gemeente) niet altijd positief gewaardeerd wordt: met name over de mate van representatie en effectiviteit zijn de meningen verdeeld. Maar de visie van actieve bewoners op de rol die boo’s in bewonersinitiatieven getuigt echter van meer optimisme: op verschillende vlakken lijkt hier voor de lokale organisaties een rol weggelegd, in het bijzonder omdat de boo’s de wegen richting gemeente en andere lokale stakeholders al geëffend hebben. In het volgende hoofdstuk zal op de verschillende rolopvattingen van de boo verder in worden gegaan, door te kijken naar het perspectief van bewonersoverlegorganisaties zelf.

### 3. Visie van bewonersoverlegorganisaties

#### 3.1 Inleiding

Het vorige hoofdstuk sloot af met een tamelijk onbevredigende conclusie: (actieve) bewoners uitten zowel twijfel als optimisme over de toegevoegde waarde van bewonersoverlegorganisaties. Wellicht dat het perspectief van de boo zelf het een en ander op kan helderen. Aan de hand van diepte-interviews is onderzocht hoe boo's anno 2017 hun rol in een veranderende samenleving zien. Hoe geven zij invulling aan de representatieve en adviserende functie en in hoeverre herkennen zij de meer vernieuwende activerende en verbindende functie? Dit hoofdstuk biedt een overzicht van de instrumenten die boo's inzetten om invulling te geven aan deze functies en beschrijft op welke manieren boo's inspelen op de in Hoofdstuk 1 geschetste maatschappelijke ontwikkelingen; in het bijzonder bewonersparticipatie.

#### 3.2 Representatieve functie

De representatie van bewoners naar de gemeente, en vice versa, is een rol die bewonersoverlegorganisaties vaak van oudsher op zich nemen. Veel van deze organisaties zijn immers ooit om deze reden ook in het leven geroepen, bijvoorbeeld in het kader van een gemeentelijke herindeling.<sup>66</sup> Uit deze paragraaf zal blijken dat de representatieve functie in de huidige maatschappelijke context nog steeds groot gewicht toegekend krijgt in boo's, hoewel de uitvoering ervan per boo sterk varieert. Het blijft zeker niet bij de maandelijks bestuursvergadering – veel lokale organisaties stellen zich juist bijzonder inventief op en durven te experimenteren met andere vormen van representatie.

##### 3.2.1 Representatie in de basis van de organisatie: juridische basis, organisatiestructuur, (bestuurs)leden

###### *Juridische basis*

Voordat gekeken wordt naar de manieren waarop boo's actief invulling geven aan hun vertegenwoordigende functie, loont het om te reflecteren op de wijze waarop representatie is vastgelegd in de organisatie. Representativiteit vereist volgens boo's een zeker fundament in de organisatie. Een juridische basis waarborgt dit. Bas Schelling, voorzitter van Dorpsvereniging de Coördijk (Goudswaard), noemt dat formele regels in dit opzicht van essentieel belang zijn. Hiermee kan namelijk worden voorkomen dat bepaalde “dominante figuren” het voortouw nemen en claimen het dorp te vertegenwoordigen, terwijl dit eigenlijk niet zo is.<sup>67</sup> Een formele status resulteert daarnaast in vertrouwen en erkenning van de gemeente.<sup>68</sup> Het belang van een formele basis bij het uitoefenen van de representatieve functie wordt ook door andere boo's onderstreept, een voorbeeld is de statutaire vastlegging van het stemrecht van leden dat Dorpsraad Wellerlooi hanteert (zie ook 3.2.2 Inventarisatie belangen en behoeften bewoners).<sup>69</sup>

###### *Organisatiestructuur*

Het in kaart brengen van de organisatiestructuur is ook een manier waarop representativiteit in de basis gewaarborgd wordt. Transparantie lijkt hierbij het sleutelwoord: hoe helderder inzichtelijk gemaakt kan worden hoe de organisatie in elkaar steekt, hoe beter bewoners hun belangen kenbaar kunnen maken. Dorpsraad Exloo bracht bijvoorbeeld nauwkeurig in beeld hoe verschillende onderdelen van de boo zich tot elkaar verhouden aan de hand van een visueel schema met ‘honingraten’. Op deze manier weten bewoners waar aan te kloppen met hun wensen of problemen, en dat het centrale kanaal waarnaar dit gecommuniceerd wordt de dorpsraad is (Figuur 4). Een soortgelijke strategie hanteerde Belangenvereniging Schoonloo (Figuur 5), die daarnaast ook nadrukkelijk kiest voor structurering van de vergaderingen. Dit komt de representatieve functie van de boo ten goede, vindt Anton Bardie, inmiddels ex-voorzitter van Belangenvereniging Schoonloo. Door vaste vergadermomenten in te stellen, in plaats van ad hoc, is het voor bewoners veel duidelijker wanneer zij iets in kunnen brengen.<sup>70</sup>

<sup>66</sup> Beeckman et al., ‘Een eeuw gemeentelijke herindelingen’.

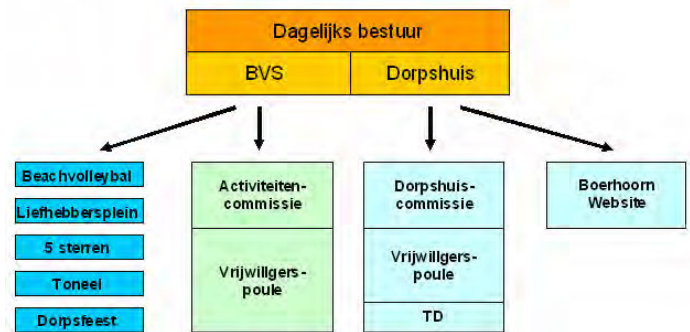
<sup>67</sup> Bas Schelling (6 september 2017), interview door Lauren Antonides. Zie interviewtranscript 1b, p. 3-4.

<sup>68</sup> “Door die status ben je een officiële vereniging, (...). Zo krijg je toch wat meer zekerheid, maar ook vertrouwen naar externe instanties. Staatsbosbeheer zei: wij gaan niet praten met een vereniging die geen enkele status heeft”, aldus Bas Schelling. Zie interviewtranscript 1b, p. 4.

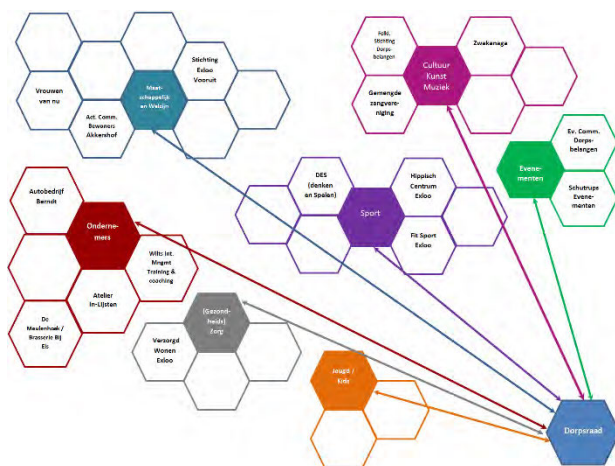
<sup>69</sup> Annemarie de Mulder (29 september 2017), interview door Lauren Antonides. Zie interviewtranscript 8a, p. 1,4. Ingrid Bergmans (29 september 2017), interview door Lauren Antonides. Zie interviewtranscript 8b, p. 1.

<sup>70</sup> Anton Bardie (13 september 2017), interview door Lauren Antonides. Zie interviewtranscript 4, p. 5.





Figuur 5: Organisatieschema, Belangenvereniging Schoonloo.



Figuur 4: Honingratenschema, Dorpsraad Exloo.

### Werving, instelling en samenstelling van het bestuur

#### Werving en instelling

In Hoofdstuk 1. Speelveld bewonersoverlegorganisaties werd genoemd dat bestuursfuncties binnen boo's tegenwoordig vaak stuiten op een gebrek aan belangstelling – kandidaten liggen vaak niet voor het oprapen. Het gebrek aan aanwas is een probleem dat in bredere zin geldt voor verenigingen en andere lokale organisaties. In de dorpse context hangt dit voor een deel samen met demografische ontwikkelingen als krimp en vergrijzing,<sup>71</sup> maar ook met maatschappelijke tendensen als individualisering en informatisering.<sup>72</sup> Tegen deze achtergrond zien boo's zichzelf vaak genooddaakt om aan actieve werving te doen voor leden van het bestuur. Het eigen blad kan hier als podium voor dienen,<sup>73</sup> maar ook het persoonlijke netwerk van bestuursleden zelf fungeert in veel gevallen als pool aan mogelijke kandidaten. De secretaris van dezelfde Dorpsraad Lutjewinkel was bijvoorbeeld via vrienden in aanraking met het toenmalige bestuur gekomen,

<sup>71</sup> Steenbekkers et al., *De dorpenmonitor*, 48 – 50.

<sup>72</sup> 'Het verenigen', Noordam & De Vries, laatst gewijzigd 30 januari 2012, <https://www ledenonderzoek.nl/2012/01/het-verenigen/>.

<sup>73</sup> Tanja Hartmans (19 september 2017), interview door Lauren Antonides. Zie interviewtranscript 5a, p. 8.

waarop ze zich beschikbaar stelde als kandidaat.<sup>74</sup> “Er is maar één mogelijkheid: mensen benaderen”, meent ook Rinie Pen-Eisses, secretaris van Plaatselijk Belang Olderbekoop.<sup>75</sup>

Wanneer bestuursleden een beroep doen op hun eigen netwerk en relaties, valt op dat ze er wel vaak bepaalde selectiecriteria op na houden. Leefstijldynamiek is daar een van – besturen van boo’s lopen namelijk nogal eens het risico op een oververtegenwoordiging van gepensioneerden. Deels valt dit te verklaren door de toenemende vergrijzing die met name dorpen raakt, maar daarnaast lijkt een bestuursfunctie ook beter aan te sluiten bij de levensstijl van gepensioneerden. Tijdgebrek is immers voor deze groep, in tegenstelling tot werkenden, minder een issue. Juist daar haakte Belangenvereniging Schoonloo op aan: door te benadrukken dat de taken en tijd die een bestuursfunctie vergen afgebakend en overzichtelijk zijn, wist ze met succes een jongere laag warm te maken voor het bestuur. “Omdat we zo duidelijk kunnen zeggen: ‘Dit houdt het in qua tijd en qua taken’, zeggen heel veel mensen: ‘Nou, dat wil ik wel.’”<sup>76</sup> In hetzelfde kader maakte Dorpsraad Exloo deelname aan het bestuur voor jonge ouders met kinderen mogelijk, door met het inplannen van vergadermomenten rekening te houden met schooltijden.<sup>77</sup>

Het aanspreken van jongere bewoners is ook Dorpsraad Heteren niet vreemd; haar jongste bestuurslid is Mark van 18 (!) jaar. De aantrekkingskracht van een bestuursfunctie in deze dorpsraad op jongeren, hangt sterk samen met de verbindende functie die deze boo vervult. Deze dorpsraad spant zich namelijk meer dan gemiddeld in om de verbinding te leggen met jongeren, bijvoorbeeld bij het ondernemen van bewonersinitiatieven. Hier zal verder op worden ingegaan in Paragraaf 3.5 Verbindende functie. Tegen deze achtergrond is het betrekken van jongeren in het representatieve proces niet meer dan vanzelfsprekend. “Het was eigenlijk niet zo moeilijk om Mark te vragen om dorpsraad lid te worden, dat was logisch, dat dat ging ontstaan”, aldus Ronnie.<sup>78</sup>

Een ander belangrijk selectie criterium is de motivatie van potentiële bestuursleden. Anton (Schoonloo) noemt het van belang een onderscheid te maken tussen ‘denkers’ en ‘doeners’: denkers vinden het leuk om te besturen, en doeners om activiteiten organiseren. Deze indeling moet in ogenschouw worden genomen bij het werven van bestuursleden (zie kader). Ook Rinie (Oldeberkoop) benadrukt dat de motivatie voor een bestuursfunctie van belang is bij de werving: zo worden potentiële kandidaten uitgenodigd vergaderingen bij te wonen om de sfeer te proeven. “Dat is hartstikke interessant. Dat zie je aan de buitenkant niet, daar kom je pas achter als je erin zit.”<sup>79</sup>

Bij de werving van bestuursleden, waarbij de poel aan kandidaten vaak wordt bepaald door de contacten van bestuursleden zelf, is kritiek op representatieve gehalte ervan wellicht terecht. Bewoners worden immers benaderd door de organisatie, en niet voorgedragen door de gemeenschap zelf. “Vaak hebben die mensen wel een gezicht, al voordat ze bij ons verschijnen en dat roept wel eens weerstand op”, zegt Wim Groffen, voorzitter van Dorpsraad Wouw.<sup>80</sup> Actieve werving door het bestuur lijkt echter in veel gevallen noodzakelijk, gezien in de huidige maatschappelijke context kandidaten vaak schaars zijn en daarom maar weinig zich op eigen initiatief aanmelden.

Bij de daadwerkelijke instelling van het nieuwe bestuur zijn echter wel in de regel mechanismes ingebouwd die een democratisch proces waarborgen. Zo is er in de meeste gevallen sprake van een stemming binnen het bestuur, ‘ballotage’,<sup>81</sup> of worden leden verkiesbaar gesteld tijdens de Algemene Ledenvergadering.<sup>82</sup> In beide gevallen bestaat voor aanwezigen de mogelijkheid om bezwaar aan te tekenen bij een aanstelling.

<sup>74</sup> Hartmans, zie interviewtranscript 5a, p. 3.

<sup>75</sup> Rinie Pen-Eisses (20 september 2017), interview door Lauren Antonides. Zie interviewtranscript 6, p. 9.

<sup>76</sup> Bardie, zie interviewtranscript 4, p. 5, 9-10.

<sup>77</sup> Wil Luchjenbroers (13 september 2017), interview door Lauren Antonides. Zie interviewtranscript 3, p. 16-17.

<sup>78</sup> Ronnie Groenewold (5 oktober 2017), interview door Lauren Antonides. Zie interviewtranscript 11, p. 7.

<sup>79</sup> Pen-Eisses, zie interviewtranscript 6, p. 10.

<sup>80</sup> Wim Groffen (6 september 2017), interview door Lauren Antonides. Zie interviewtranscript 2a, p. 6.

<sup>81</sup> Groffen, zie interviewtranscript 2a, p.6. Pen-Eisses, zie interviewtranscript 6, p.1. Bergmans, zie interviewtranscript 8b, p.1.

<sup>82</sup> Tim Schouwenaar (4 oktober 2017), interview door Lauren Antonides. Zie interviewtranscript 9a, p. 8-9. Fred Mahler (4 oktober 2017), interview door Lauren Antonides. Zie interviewtranscript 10a, p.6.



Daarnaast noemen meerdere boo's dat bestuursleden gebonden zijn aan termijnen, vaak met een maximumduur van drie à vier jaar.<sup>83</sup>

### Samenstelling

De manier waarop het bestuur geworven en ingesteld wordt, heeft invloed op het representatieve gehalte van haar leden. Van politieke presentatie, zoals we die van de overheid en gemeente gewend zijn, is in ieder geval geen sprake. Dat neemt niet weg dat andersoortige representatie wel aan de orde kan zijn, denk bijvoorbeeld op demografische representatie op basis van leeftijd. Leeftijdsgedynamiek in het bestuur werd bijvoorbeeld bewust nagestreefd door Belangenvereniging Schoonloo.<sup>84</sup> Vaker nog is er überhaupt geen sprake van een afspiegeling van de bewoners in het bestuur; de kleine pool kandidaten waaruit geput wordt maakt dit simpelweg onmogelijk. Als het gaat om de samenstelling wordt in plaats daarvan door boo's wel vaak gehamerd op de rijkheid aan expertises die het bevat. Van jurist, tot bedrijfsleider van een melkrobotfabriek, tot bankmedewerker: besturen worden vaak gekarakteriseerd door een veelheid aan professionele achtergronden en daarmee specifieke expertise en vaardigheden.<sup>85</sup> Dit draagt niet per se bij aan de representatieve, maar wellicht wel aan de adviserende en activerende functie.

### Leden

Niet alleen de instelling van bestuursleden, maar ook het toelaten van andere leden is een aspect van de representatieve functie. Een terugkerende factor is het laagdrempelige karakter ervan: voor bewoners wordt vaak op alle mogelijke manieren de weg geplaveid om lid te worden. Op de bredere ontwikkeling waarbij ledenaantallen van verenigingen en andere lokale organisaties afnemen wordt in dit opzicht dus ook actief ingespeeld door boo's. Het aantrekkelijk maken van het lidmaatschap zit vaak in kosten. Lage of zelfs geen kosten van het lidmaatschap of abonnement op het eigen blad moeten de toegankelijkheid van de boo waarborgen.<sup>86</sup> Anderzijds wordt lidmaatschap ook gestimuleerd door bewoners er actief voor te benaderen, bijvoorbeeld aan de hand van oproepen in het dorpsblad.<sup>87</sup> Belangenvereniging Schoonloo houdt er een bijzondere 'wervingsmethode' op na: daar worden nieuwe bewoners verwelkomd met een uitgebreid welkomstpakket inclusief aanmeldformulier voor de vereniging.<sup>88</sup> De aansporing van bewoners om lid te worden van de boo, duidt op het belang dat aan lidmaatschap gehecht wordt. Veel boo's zien lidmaatschap als een indicator van het representatieve gehalte van de organisatie.<sup>89</sup> Het is immers onderbouwd "met harde cijfers".<sup>90</sup> Een bijzondere variant daarop is het aantal 'likes' op Facebook, wat ook wordt aangehaald als signaal dat de boo een representatieve functie vervult.<sup>91</sup>

## 3.2.2 Inventarisatie belangen en behoeften bewoners

### Bijeenkomsten

#### Regelmatige bijeenkomsten

In deze paragraaf zal gekeken worden via welke kanalen de boo belangen en behoeften van bewoners inventariseert. Boo's hanteren hiervoor uiteenlopende instrumenten, een veelgehoorde zijn de bijeenkomsten die op regelmatige basis plaatsvinden. De bestuursvergadering en ALV worden door vrijwel

---

<sup>83</sup> Pen-Eisses, zie interviewtranscript 6, p.1. Bergmans, zie interviewtranscript 8b, p.1. Schouwenaar, zie interviewtranscript 9a, p. 8-9. Mahler, zie interviewtranscript 10a, p.6.

<sup>84</sup> Bardie, zie interviewtranscript 4, p. 9

<sup>85</sup> Pen-Eisses, zie interviewtranscript 6, p.2.

<sup>86</sup> "We vragen geen lidmaatschap, moet allemaal heel laagdrempelig zijn, want we willen zoveel mogelijk mensen hebben die lid worden", verklaart Annemarie de Mulder, secretaris van Dorpsraad Wellerlooi. Dorpsraad Lutjewinkel koos er nadrukkelijk voor de abonnementskosten laag te houden, om bewoners met een laag inkomen niet buiten te sluiten. Zie interviewtranscript 8a, p.1, interviewtranscript 5b, p. 17.

<sup>87</sup>

De Mulder, zie interviewtranscript 8a, p. 1, Bruno Cassanelli (19 september 2017), interview door Lauren Antonides. Zie interviewtranscript 5b, p. 17.

<sup>88</sup> Bardie, zie interviewtranscript 4, p. 7

<sup>89</sup> Schelling, zie interviewtranscript 1b, p.4. Bardie, zie interviewtranscript 4 p. 6. De Mulder, zie interviewtranscript 8a, p. 2.

<sup>90</sup> Schelling, zie interviewtranscript 1b, p.4.

<sup>91</sup> Pen-Eisses, zie interviewtranscript 6, p. 8.

alle organisaties gehanteerd, maar kennen wel verschillende verschijningsvormen.<sup>92</sup> De frequentie waarmee bijeenkomsten worden belegd varieert bijvoorbeeld, maar ook de selectie van deelnemers. Zo zijn er boo's die bewoners zelf laten aanschuiven bij hun vergaderingen,<sup>93</sup> maar kan de toegang ook beperkt worden: voor dorpen met een hoog inwonertal is dit vaak een logische stap. In Wouw nemen bewoners bijvoorbeeld niet deel aan de dorpsraadvergadering, maar krijgen ze wel de gelegenheid om hun punten voorafgaand aan de vergadering in te brengen.<sup>94</sup>

Naast bewoners kunnen boo's ook andere doelgroepen benaderen. Een voordehand liggende is de gemeente, denk hierbij aan maandelijkse vergaderingen of tafelgesprekken met ambtenaren.<sup>95</sup> Een bredere *scope* dan dat is ook mogelijk, zo getuigt de strategie van Dorpsraad Heteren. De vergadering bestaat hier uit een open en gesloten versie. Het gesloten uurtje is voorbehouden aan dorpsraadleden, daarna schuiven ook andere partijen aan: variërend van de regionale krant, politieke partijen, kerken tot aan de bejaardentehuisdirecteur.<sup>96</sup> Het genereren van een groot bereik getuigt van een innovatieve houding ten opzichte van de traditionele bestuursvergadering, die enkel voorbehouden zou zijn aan leden. Boo's experimenteren dus met bestaande democratische vormen en dragen daarmee bij aan de hedendaagse tendens van democratische vernieuwing. Zie het kader voor een ander voorbeeld van een boo die een vernieuwende aanpak van de bestuursvergadering hanteert.

#### **Stemmen tijdens de ALV**

Regelmatige bijeenkomsten hebben vaak als doel om behoeften en belangen van bewoners te peilen. Dorpsraad Wellerlooi geeft hier een inventieve invulling aan. Tijdens de Algemene Ledenvergadering krijgen bewoners namelijk de mogelijkheid om te stemmen over de besteding van het leefbaarheidsbudget. Tijdens deze bijeenkomst presenteren verenigingen en organisaties hun plannen; op basis hiervan kunnen de leden aan de hand van een stembiljet aangeven of ze vinden dat die aanvraag financiële ondersteuning verdient.

*Interviewtranscript 8a, p. 4-5.*

#### **Incidentele en thematische bijeenkomsten**

Naast bijeenkomsten die volgens een vast stramien belegd worden, kennen boo's ook meer incidentele bijeenkomsten met een specifieke aanleiding. Deze kan heel concreet zijn, zo belegde Dorpsvereniging Steendam een bijeenkomst van de naderende versterkingsoperatie naar aanleiding van de aardbevingsproblematiek.<sup>97</sup> Gebeurtenissen of problemen op kleinere schaal zijn echter ook denkbare aanleidingen: een dichtgegroeide steeg, of snelheidsoverlast in een bepaalde straat.<sup>98</sup> Redenen voor boo's om incidentele bijeenkomsten te beleggen zijn dus legio; variërend van gemeentelijke plannen tot aan gebeurtenissen in het dorp.

Een bijzondere variant van deze bijeenkomsten met een meer eenmalig karakter zijn samenkomsten die het opstellen van een dorpsvisie als doel hebben. De inventarisatie van belangen en behoeften van bewoners gebeurt in deze bijeenkomsten op een tamelijk systematische manier en heeft als doel een plan op te stellen van het te voeren beleid. De manieren waarop dit gebeurt lopen sterk uiteen. Dorpsraad Heteren en Dorpsvereniging Steendam organiseerden bijvoorbeeld 'geeltjesavonden' om de dorpsvisie op te stellen. Het idee is dat bewoners hun ideeën op 'geeltjes' noteren, die vervolgens op thema gegroepeerd worden en waarbij ook plannen ter realisatie besproken worden.<sup>99</sup>

<sup>92</sup> Wim van Eijk (6 september 2017), interview door Lauren Antonides. Zie interviewtranscript 1a, p.5. Schelling, zie interviewtranscript 1b, p. 5, 18. Bardie, zie interviewtranscript 4, p. 5. Pen-Eisses, zie interviewtranscript 6, p. 10. De Mulder, zie interviewtranscript 8a, p. 1,3. Bergmans, zie interviewtranscript 8b, p. 1, 4. Schouwenaar, zie interviewtranscript 9a, p. 9.

<sup>93</sup> Schelling, zie interviewtranscript 1b, p. 5, 18. De Mulder, zie interviewtranscript 8a, p. 1, 3. Bergmans, zie interviewtranscript 8b, p. 1, 4. Schouwenaar, zie interviewtranscript 9a, p. 9.

<sup>94</sup> Groffen, zie interviewtranscript 2a, p.2.

<sup>95</sup> Dorpsraad Wouw organiseert bijvoorbeeld 20 tot 25 keer per jaar tafelgesprekken met gemeente en bewoners en in Oldeberkoop schuiven de burgemeester en wethouder tweejaarlijks aan bij de bewoners. Zie interviewtranscript 2a, p. 4, interviewtranscript 6, p. 12.

<sup>96</sup> Groenewold, zie interviewtranscript 11, p. 4-5.

<sup>97</sup> Mahler, zie interviewtranscript 10a, p. 6

<sup>98</sup> Cassanelli, zie interviewtranscript 5b, p. 3. Groffen, zie interviewtranscript 2a, p. 3.

<sup>99</sup> Groenewold, zie interviewtranscript 11, p. 4. Mahler, zie interviewtranscript 10a, p. 2.

In Oldeberkoop en Den Andel kwam de professionele achtergrond van boo-leden van pas bij het organiseren van de dorpsvisiebijeenkomst. Vanuit haar juridische achtergrond kwam bijvoorbeeld een bestuurslid van Plaatselijk Belang Oldeberkoop op de proppen met het idee ‘dorpsarena’s’ te organiseren (zie hiervoor onderstaand kader). Een gelijksoortige bijeenkomst wist aspirant-voorzitter Tim Schouwenaar op poten te zetten in Den Andel, waarbij zijn communicatieve achtergrond goed van pas kwam. Met behulp van gespreksleiders werden bewoners gestimuleerd hun hartenwens met betrekking tot het dorp op te schrijven, deze werden vervolgens opgehaald en gebundeld. “We hebben vooral die ochtend gezegd: droom gewoon, denk niet over mogelijkheden. We willen horen wat jullie zouden willen, en niet dat kunnen we niet betalen of dat is onhandig.”<sup>100</sup> Het ‘dromen’ werd aan de bewoners overgelaten: de concretisering ervan

aan de verantwoordelijken binnen de boo. Beide voorbeelden getuigen wederom van de neiging van boo’s om van het bekende af te stappen en te experimenteren met nieuwe democratische vormen.

#### **Dorpsarena’s**

In verschillende arena’s worden thema’s besproken, waarbij experts plaatsnemen in de binnenring en bewoners in de buitenring. De deskundigen gaan met elkaar in gesprek over het thema, waarna de buitenring de kans krijgt om vragen te stellen. Op deze manier krijgt de boo goed op haar netvlies wat de verschillende standpunten zijn wat betreft een specifiek onderwerp. Rinie hierover: “Plaatselijk Belang kan wel zeggen ‘We gaan meer huizen bouwen’, maar als het dorp het helemaal niet wil of er helemaal geen behoefte is, dan merk je dat meteen in het gesprek.”

*Zie interviewtranscript 6, p. 7.*

#### **Enquête**

Enquêtering is een ander middel dat door boo’s wordt ingezet om behoeften en belangen van bewoners te inventariseren. Wellicht een voordeel ten opzichte van bijeenkomsten: de drempel om bij te dragen is veel lager. “Tedereen kan vanaf zijn luie stoel de enquête invullen, sommige mensen komen gewoon niet naar dit soort gelegenheden”, merkt Wim (Wouw) op.<sup>101</sup> Net als incidentele bijeenkomsten kunnen enquêtes over specifieke zaken gaan, zoals de behoefte aan bepaalde voorzieningen.<sup>102</sup>

Ook voor het breder in kaart brengen van belangen, en soms ook als basis voor de dorpsvisie, lijkt de enquête een nuttige *tool*. Het kan bijvoorbeeld in de vorm van een

belevingsonderzoek, leefbaarheids- of inwonersenquête gegoten worden.<sup>103</sup> Naast deze meer ‘traditionele’ vormen, zijn ook alternatieve wijzen van enquêtering mogelijk. In plaats van bewoners een vragenlijst voor te leggen, vroeg voorzitter Joost Stemkens op te schrijven waar zij geluk uithalen in het dorp: wat betekent ‘Peelgeluk’ voor Meijelnaren? “Bewoners kregen een A3-vel, en dat werd van buurman op buurvrouw doorgegeven. We krijgen er meer dan achthonderd terug, we hebben nu een verzameling van wat voor hen

<sup>100</sup> Schouwenaar, zie interviewtranscript 9a, p. 5.

<sup>101</sup> Groffen, zie interviewtranscriptie 2a, p. 17.

<sup>102</sup> Dorpsraad Wellerlooi nam bijvoorbeeld een enquête af om de behoefte te peilen voor een rijdende winkel. Zie interviewtranscript 8b, p. 5-8.

<sup>103</sup> In samenwerking met de Brede Overleggroep Kleine Dorpen (BOKD) voerde Dorpsraad Exloo bijvoorbeeld een belevingsonderzoek uit. “En daar kwamen heel duidelijk mensen naar voren, wat mensen willen, waar mensen mee zitten”, aldus voorzitter Wil Luchjenbroers. De leefbaarheidsenquête van Dorpsvereniging Steendam fungeerde ook als “peilstok” en het dorpsontwikkelingsplan van Heteren was voor een groot deel gestoeld op de inwonersenquête. In Wouw wordt veel gewicht toegedicht aan de rol van de enquête bij het in kaart brengen van behoeften, wensen en belangen van bewoners. In samenwerking met de gemeente is de boo verantwoordelijk voor het opstellen, uitzetten en verwerken van de resultaten van deze vragenlijst. Het doel is duidelijk: in kaart brengen wat echt leeft onder de bevolking in Wouw: “Onze vraag is: wat willen jullie in de toekomst in Wouw zien. Wat zou je nou willen zien op het vlak van verenigingsleven. Er is een grote voetbalvereniging, er is een grote harmonie, er zijn nog tal van andere verenigingen, maar wat mis je nou? Misschien willen wel een heleboel mensen hier gaan hockeën: wordt nooit over gepraat. Zou best kunnen dat ze die graag hebben. Nou dan gaan we voor een hockeyvereniging. Dan worden we pas echt representatief voor wat de bevolking wil, want eigenlijk weten we op dit moment niet zo goed.” Zie interviewtranscript 3, p. 4, interviewtranscript 10a, p. 1, interviewtranscript 11, p. 7, interviewtranscript 2a, p. 17.

het geluk van Meijel is, zeg maar. Wat ze eigenlijk willen. En daaruit zijn weer Peelgeluk<sup>104</sup> en andere projecten ontstaan.”<sup>105</sup>

### *Boo als meldpunt*

Een andere, veel aangehaalde vorm van inspraak is de mogelijkheid om wensen of klachten redelijk *low profile* mondeling kenbaar te maken bij de boo. De boo vervult op deze manier de functie van meldpunt waar bewoners terecht kunnen voor allerlei zaken, zonder ze zich naar een bijeenkomst hoeven te bewegen. In sommige gevallen fungeert de boo als ‘doorgeefluik’ naar de gemeente, door klachten te bundelen en deze via één kanaal aan de gemeente voor te leggen.<sup>106</sup> “Op het moment dat er klachten spelen gaan we er zoveel mogelijk verzamelen en dan gaan we als één groep naar de partij of de gemeente toe, van: ‘Joh, dit is het probleem, wat gaan we hiermee doen?’”, zegt bijvoorbeeld Bruno Cassanelli, voorzitter van Dorpsraad Lutjewinkel.<sup>107</sup>

Een boo kan zijn functie als meldpunt ook invulling geven door gebruik te maken van inlooppuurtjes. Bij deze gelegenheden kunnen bewoners op een vastgesteld tijdstip bij bijvoorbeeld het dorpshuis aankloppen en hun wens of probleem aankaarten, of simpelweg even stoom afblazen over iets dat hun dwarszit.<sup>108</sup> Ook een ‘ideeën-bus’ – zowel fysiek als digitaal – is een middel dat laagdrempelige inspraak mogelijk maakt en daarmee als meldpunt kan worden ingezet.<sup>109</sup>



**Figuur 6:** Ideeënbus, Dorpsraad Wouw.

---

<sup>104</sup> Project dat door het Dorpsoverleg in Meijel in het leven is geroepen met als doel bewoners bewust te maken van wat het dorp te bieden heeft en de noodzaak om zich actief in te zetten voor het dorp. Het project heeft ook een blik naar buiten, is er namelijk ook op gericht Meijel onder de aandacht van toeristen en potentiële nieuwe inwoners te brengen. Zie voor meer over dit project Paragraaf 3.4.

<sup>105</sup>

Joost Stemkens (29 september 2017), interview door Lauren Antonides. Zie interviewtranscript 7, p. 12.

<sup>106</sup> Individuele klachtenbrieven van bewoners aan de gemeente hebben volgens Agnella Bakx, bestuurslid van Dorpsraad Wouw, weinig zin. De dorpsraad kan hierin als verbinder van klachten optreden en bijvoorbeeld de gemeente uitnodigen erover in gesprek te gaan, wat vaak effectiever is. Rinie (Oldeberkoop) lijkt zich hierbij aan te sluiten: “Je kan als burger naar de gemeente toegaan en daartegen klagen, maar daar schiet je niks mee op. Maar als tien mensen uit het dorp erover gaan klagen, dan wordt dat onze aangelegenheid en dan pakken wij dat op.” Zie interviewtranscript 2b, p. 6, interviewtranscript 6, p. 2-3.

<sup>107</sup> Cassanelli, zie interviewtranscript 5b, p. 10.

<sup>108</sup> Groffen, zie interviewtranscriptie 2a, p. 2, 12, Hartmans, zie interviewtranscript 5a, p. 5.

<sup>109</sup> In Lutjewinkel het dit idee geopperd een ideeën-bus neer te zetten als aanvulling op de vaste vergadering, die door verhoging van de huur van het clubgebouw minder toereikend dreigde te worden. Zie interviewtranscript 5b, p. 23. Dorpsraad Wouw hanteert naast een fysieke ook een digitale versie van de ideeën-bus. Zie <http://www.dorpsraadwouw.nl/contact/idee/>.

### Informele kanalen voor inspraak

Ook buiten de meer ‘officiële’ kanalen is inspraak vaak mogelijk. Dit past bij het laagdrempelige karakter van boo’s en volgt misschien zelfs wel logisch uit de stevige basis die ze hebben in het dorpsnetwerk. Een vorm van informele inspraak is het één-op-één-contact tussen bewoners en bestuursleden. Door te bellen, mailen of leden persoonlijk aan te spreken kunnen bewoners hun bezwaren of wensen aan het bestuur kenbaar maken.<sup>110</sup> Ook het bezoeken van ontmoetingsplekken is een manier waarop boo-leden op informele manier behoeften inventariseren, bijvoorbeeld door een bezoek aan een ontmoetingsplek voor ouderen.<sup>111</sup> In de context van toenemende vergrijzing kunnen dergelijke informele bezoeken van belang zijn om oudere bewoners bij het democratische proces te betrekken.

Een andere vorm van informele inspraak is via (sociale) media. Een eigen blad is een middel dat boo’s hiervoor kunnen hanteren: zo kunnen bewoners van Oldeberkoop reacties insturen op plannen die in *De Dreyer* worden gepresenteerd.<sup>112</sup> Hetzelfde geldt voor Goudswaard, ook hier worden bewoners aangemoedigd te reageren op artikelen in het plaatselijke blad: de *Polderpraat*. Zo’n artikel kan bijvoorbeeld de rioolwerkzaamheden in het dorp toelichten, waar bewoners vervolgens telefonisch of per mail op kunnen reageren.<sup>113</sup> Naast of in plaats van magazines maken boo’s daarnaast steeds meer gebruik van internet en *social media*, denk hierbij aan Facebook en de eigen website. Met name jongeren en jongvolwassenen kunnen op deze manier aangesproken worden.<sup>114</sup>

“De dorpsraad is in principe laagdrempeliger dan de gemeente, dat komt omdat je gewoon heel veel mensen in het dorp spreekt. We worden ook regelmatig aangesproken door bewoners, van: ‘Wat vind je hiervan, wat vind je daarvan.’ Dan pak je dat makkelijker op dan wanneer je dat via kernbeheer [een gemeentelijk orgaan] doet.”

*Bruno Cassanelli, Dorpsraad Lutjewinkel  
Zie interviewtranscript 5b, p. 3.*

Doordat de leden vaak een groot deel van de dorpsbewoners persoonlijk kennen, zijn ze makkelijk en op persoonlijke titel benaderbaar.<sup>115</sup> Het laagdrempelige karakter van de boo wordt door Tim onderstreept: “Je bent niet voorzitter, je bent Tim. Ik voel me ook niet belangrijker of zo dan de rest.”<sup>116</sup> Het belang van herkenning en aanspreekbaarheid wordt ook door andere boo’s benadrukt,<sup>117</sup> zie ook het kader.

<sup>110</sup> In Oldeberkoop kunnen bewoners bijvoorbeeld Plaatselijk Belang-leden bellen of mailen wanneer ze ergens bezwaren bij hebben: dit was bijvoorbeeld het geval bij de plannen voor de herbestemming van de multifunctionele accommodatie. In Goudswaard kunnen bewoners bij de dorpsvereniging langskomen om hun klachten of behoeften voor te leggen. Zie interviewtranscript 6, p. 16, interviewtranscript 1b, p. 4, 6.

<sup>111</sup> Ingrid (Wellerlooi) noemt bijvoorbeeld dat ze regelmatig een bezoek brengt aan de ‘Keuvelkamer’, een ontmoetingsplek voor ouderen. Op deze manier krijgt ze mee wat er onder hen speelt. Ook Tim (Den Andel) doet regelmatig plekken in het dorp aan en maakt hier praatjes met bewoners, bijvoorbeeld bij Theetafel de Holm. Hoewel het doel van deze bezoeken hoofdzakelijk sociaal van aard is, is dit toch een manier waarop wensen en problemen van bewoners op het netvlies komen van de boo. Zie interviewtranscript 8b, p. 3, 6, interviewtranscript 9a, p. 11.

<sup>112</sup> Pen-Eisses, zie interviewtranscript 6, p. 11.

<sup>113</sup> Onbekend, ‘Rioolvernieuwing in Goudswaard’, *Polderpraat* 34, 2017.

<sup>114</sup> Dorpsraad Wellerlooi presenteert bijvoorbeeld haar plannen op de eigen Facebook en website. Zie interviewtranscript 8a, p. 6.

<sup>115</sup> Dit blijkt bijvoorbeeld uit hoe dorpsraadleden Wil (Exloo) benaderen wanneer ze haar om hulp vragen: “De werkgroep Sport heeft mij al ingeschakeld, en zegt: ‘Wil, wij zouden voor de vakantie bericht krijgen of het [voetbalveld, red.] doorging, maar we hebben daar nog niks van gehoord. Wil jij ze daar nog een keer op attent maken?’” Zie interviewtranscript 3, p. 9.

<sup>116</sup> Mahler, zie interviewtranscript 10a, p. 12.

<sup>117</sup> Volgens Rinie (Oldeberkoop) weet iedereen in het dorp wie de bestuursleden van Plaatselijk Belang zijn. Annemarie en Ingrid (Wellerlooi) zijn het erover eens dat informele kanalen van fundamenteel belang zijn om belangen van bewoners te inventariseren: de formele wegen worden volgens hen immers vaak niet bewandeld. Annemarie: “Mensen hebben wel vaak een mening, hebben ze het binnen de familie over of in de kroeg, maar op de plek waar het hoort te zijn, daar hoor je ze niet. Dus je zult echt op de mensen af moeten stappen.” Zie interviewtranscript 6, p. 8, interviewtranscript 8b, p. 6.



### *Inventarisatie belangen jongeren*

In Paragraaf 3.2.1 Representatie in de basis van de organisatie: juridische basis, organisatiestructuur, (bestuurs)leden is al even aangehaakt op de representatie van jongeren in het bestuur: een aantal boo's bleken hier extra aandacht aan te geven. De focus op jongeren heeft vaak te maken met vergrijzing en ontgroening, die zoals eerder beschreven dorpen harder raakt dan steden. Op verschillende manieren zetten boo's in om jongeren te bereiken en actief te betrekken bij het democratische proces. Zoals eerder genoemd is *Social media* hiertoe een veelgebruikt middel. Sommige boo's geven aan dit te gebruiken om jongeren te bereiken, de werkgroep 'Jeugd' van Dorpsraad Wouw bijvoorbeeld.<sup>118</sup> Ook bij het organiseren van bijeenkomsten focussen sommige boo's op de betrokkenheid van jongeren. Rinie (Oldeberkoop) noemt bijvoorbeeld dat jonge mensen geneigd waren om mee te doen aan de dorpsarena, omdat het om zaken ging die hen aanging, zoals de bouw van jongerenwoningen.<sup>119</sup> Dorpsraad Exloo organiseerde zelfs een bijeenkomst voor jongeren om hen te informeren over het aanbod woningen in het dorp.<sup>120</sup> Een bijzonder inventieve manier om de belangen van jongeren te peilen, word ingezet door Dorpsoverleg Meijel: de *Talk of the Town*. Zie hiervoor onderstaand kader.

#### ***Talk of the Town***

Tijdens de *Talk of the Town* komen jongeren (in de leeftijdscategorie 8 tot ongeveer 15 jaar) en gemeenteraadsleden jaarlijks bij elkaar in een Lagerhuis-opstelling. Jongeren kunnen hier hun wensen en behoeften uitspreken, maar worden tegelijkertijd op een leerzame manier geconfronteerd met de bestuurlijke grenzen ervan. Dit was bijvoorbeeld het geval bij de wens van jongeren een kartbaan aan te leggen: "Dat kan natuurlijk nooit. Jeugd heeft het alleen maar over dromen hè, dat is mooi, die kan je niet bewust maken dat je voor een kartbaan tien miljoen euro nodig hebt (...). Voor de gemeente is dat prikkelend en voor de jeugd moet het zo zijn dat ze ook zien: we kunnen die dingen wel willen, maar soms gaan die dingen ook gewoon niet." De *Talk of the Town* is succesvol gebleken: hier is onder andere de 'Summerkick-off' uit voortgekomen, een groot evenement voor jongeren dat jaarlijks in het dorp plaatsvindt.

*Joost Stemkens, Dorpsoverleg Meijel*  
*Interview 7, p. 23-24.*

### **3.2.3 Betrokkenheid en transparantie**

#### ***Betrokkenheid***

Hiervoor is uiteengezet op welke manieren bewoners hun belangen kenbaar kunnen maken bij een boo. Dit wil echter niet automatisch zeggen dat hier ook daadwerkelijk volop gebruik van gemaakt wordt: vaak is extra inspanning vanuit de boo nodig om bewoners in beweging te krijgen (Zie ook Paragraaf 3.6 Uitdagingen). Het persoonlijk benaderen van bewoners voor deelname aan vergaderingen of dorpsvisieavonden is dan ook niet ongebruikelijk.<sup>121</sup> "We hadden per thema alvast een paar *teasers* rondgestuurd, er was een soepje en broodje, muziekje na afloop. Het werd een beetje leuk gemaakt", zegt Tim over de aanloop naar de dorpsvisie-avond in Den Anel.<sup>122</sup> Ook (sociale) media is een middel dat ingezet wordt om bewoners te bereiken.<sup>123</sup> Ronnie (Heteren) maakt bijvoorbeeld gebruik van de populaire "Facebook-community" om het thema dat in de eerstvolgende vergadering extra aandacht zal krijgen uit te

<sup>118</sup> Groffen, zie interviewtranscript 2a, p. 6-7.

<sup>119</sup> Pen-Eisses, zie interviewtranscript 6, p. 7

<sup>120</sup> Luchjenbroers, zie interviewtranscript 3, p. 13.

<sup>121</sup> Wim van Eijk, bestuurslid van Dorpsvereniging de Coorndijk (Goudswaard) is ervan overtuigd dat persoonlijke benadering van bewoners essentieel is om een hoge opkomst bij bijeenkomsten te bewerkstelligen:

"Ik ga iedereen aanschrijven. Dat gaat dan in één mail eruit: 'Er is een inloopavond over de planning van de riolering of de planning van het nieuwe project waar we mee bezig zijn, (...). Als je mensen wilt betrekken, dan moet je ze ook informeren. En dan moet je ook durven te vragen van: 'Joh, kom nou langs, want het is in het belang van het dorp. Nou en blijkbaar werkt dat dus op die manier.'" In Steendam krijgen alle bewoners, lid of geen lid, een uitnodiging per mail voor dorpsvisieavonden. "Bij mensen van wie we geen email hebben, dat is maar een enkeling, stoppen we het ook echt in de brievenbus", aldus voorzitter Fred Mahler. Zie interviewtranscript 1a, p. 7, interviewtranscript 10a, p. 14.

<sup>122</sup> Schouwenaar, zie interviewtranscript 9a, p. 6.

<sup>123</sup> Hartmans, zie interviewtranscript 5a, p. 5. Cassanelli, zie interviewtranscript 5b, p. 17-18. Bergmans, zie interviewtranscript 8b, p. 4.

lichten: “Wij proberen heel actief, met name rond het kwartiertje waarin we een bepaald thema bespreken, mensen daarbij te krijgen, je ziet steeds meer mensen op een natuurlijke manier daarnaartoe gaan.”<sup>124</sup>

Breder nog spannen boo's zich ook in om betrokkenheid bij politiek in het algemeen te stimuleren. Zoals eerder beschreven menen aanhangers van hedendaagse democratische vernieuwing dat er sprake is van een kloof tussen ‘burger’ en ‘politiek’. Sommige boo's geven aan dit sentiment te herkennen en zetten zich actief in om de kloof te dichten,<sup>125</sup> bijvoorbeeld door politiek engagement aan toe moedigen. “Het is een thema dat een hoop mensen afstoot. Slechte ervaringen, te lang wachten bij het loket. (...) ik vind wel dat je vanuit je eigen gemeenschap bereid moet zijn om te participeren, op de een of andere manier.”<sup>126</sup> In dit kader heeft hij in de aanloop naar de gemeenteraadsverkiezingen andere dorpen benaderd om gezamenlijk politieke debatten te organiseren. Op deze manier wil hij bewoners attent maken op de manieren waarop streekbelangen door de deelnemende partijen vertegenwoordigd worden.<sup>127</sup>

### *Transparantie: wensen en plannen in kaart gebracht*

Naast het inventariseren van belangen en betrekken van bewoners bij het representatieve proces, geven boo's ook invulling aan hun vertegenwoordigende functie door het hieruit resulterende ‘beleid’ in kaart te brengen en presenteren. Zoals hiervoor beschreven zijn bijeenkomsten en enquêtes veelgebruikte instrumenten bij het opstellen van dergelijk ‘beleid’, ook wel aangeduid als dorpsvisie, dorpsontwikkelingsplan, etc. Deze brengen de behoeften onder bewoners en concrete plannen die hieruit volgen in kaart. Volgens Ronnie (Heteren) is het dorpsontwikkelingsplan bijvoorbeeld een “*bidbook*” dat als leidraad voor de boo geldt. “Het heeft een bepaalde opbouw, er zit een stuk strategisch verhaal bij: wat willen wij als dorp zijn.”<sup>128</sup> Tim (Den Andel) vindt dat de dorpsvisie, nu nog in ontwikkeling, een dynamische vorm moet krijgen. Op deze manier krijgen de bewoners ook daadwerkelijk het idee dat er iets gedaan wordt met hun inbreng: “Jullie hebben gedroomd, het is niet zo dat we dan over vijf jaar zeggen: ‘Oh trouwens, jullie hadden gedroomd: we moeten weer een keer dromen.’”<sup>129</sup> Op de website kan dit bijvoorbeeld in beeld gebracht worden door de visie telkens te updaten wanneer er voortgang geboekt is.

---

<sup>124</sup> Groenewold, zie interviewtranscript 11, p. 4-5.

<sup>125</sup> Bas (Goudswaard) ziet bijvoorbeeld een taak voor de boo weggelegd om de kloof tussen ‘burger’ en ‘overheid’ te overbruggen: “Luister maar naar de radio, kijk naar de tv: een zeker wantrouwen is ten opzichte van bestuurders. En ik denk als wij dat nou een beetje kunnen doorbreken, dan kunnen we dat verschil misschien een beetje proberen te slechten. Zo kunnen we toch een hoop dingen bespreekbaar maken, en ook voor hen [bewoners], tegen betrouwbare mensen, mensen die ze kennen, die niet zozeer in dat politieke jargon uitsluitend verblijven.” Zie interviewtranscript 1b, p. 2.

<sup>126</sup> Mahler, zie interviewtranscript 10a, p. 5-6.

<sup>127</sup> Mahler, zie interviewtranscript 10a, p. 4-6.

<sup>128</sup> Groenewold, zie interviewtranscript 11, p. 1-2.

<sup>129</sup> Schouwenaar, zie interviewtranscript 9a, p. 1, 6.



Figuur 7: Fragment uit Ambitieboek van Dorpsoverleg Meijel, waarin de wensen en behoeften van bewoners op een creatieve manier weergegeven zijn.

Naast de dorpsvisie en het dorpsontwikkelingsplan zijn er ook andere inventieve manieren waarop boo's invulling geven aan het op papier zetten van behoeften en daarmee gepaard gaande plannen. Het formuleren van specifieke kwaliteiten en uitdagingen waarmee het dorp in de toekomst aan de slag moet, is hier een voorbeeld van.<sup>130</sup> In Meijel stelden bewoners gezamenlijk een Ambitieboek op, op basis van de A3-tjes waarop bewoners op een creatieve manier hun wensen kwijt konden (zie ook Paragraaf 3.2.2 Inventarisatie belangen en behoeften bewoners). “Je merkt ook heel sterk dat er heel veel dezelfde verhalen terugkomen”, zegt Joost hierover. “Buurvrouw B schrijft iets, en oh ja, numero 28 vindt dat ook. Maar dan weet je wel wat er leeft en dat het speelt.”<sup>131</sup> Een andere bijzondere werkwijze komt van Dorpsraad Wouw, zie hiervoor onderstaand kader.

#### DNA Wouw

DNA Wouw is een project waarmee de dorpsraad het “DNA van het dorp” in kaart wil brengen. Ten grondslag hieraan ligt de inventarisatie van plannen voor initiatieven die de toekomst van Wouw anders in moeten richten. Op basis van enquêtes en gespreksavonden is dit bij bewoners opgehaald: “Er zijn bijvoorbeeld mensen met bouwplannen en mensen die een bepaald stuk van het dorp helemaal tegen de vlakte willen leggen en daar nieuwbouw op krijgen met allerlei functies.” De haalbaarheid van dergelijke plannen wordt bepaald door het DNA van Wouw: “Wat kan er nou historisch gezien wel in Wouw en wat niet? Wat moet je nou wel doen hier, en wat niet?” Het uiteindelijke eindproduct, ten tijde van het interview nog in ontwikkeling, moet de vorm krijgen van een leefbaarheidsagenda.

*Zie interviewtranscript 2a, p. 10-11, 17.*

### 3.2.3 Bewonersinitiatieven

#### *Initiatief zelf: gesprek faciliteren, monitoren, voorwaarden stellen*

Een vernieuwende invulling van de representatieve functie is het waarborgen van de democratische kwaliteit van bewonersinitiatieven. Zoals in Hoofdstuk 1. Speelveld bewonersoverlegorganisaties is beschreven, zijn het aantal bewonersinitiatieven en -collectieven de afgelopen decennia in Nederland fors toegenomen. Een belangrijk punt van kritiek waar deze vormen van zelforganisatie op stuiten, was hun democratische kwaliteit: deze zou niet altijd voldoende gewaarborgd zijn. Boo's blijken in deze situatie op verschillende manieren te kunnen optreden en de representativiteit van initiatieven een *boost* geven; hiermee dragen zij

<sup>130</sup> Als deelnemer van het Vijfsterrenproject van de BOKD formuleerde Belangenvereniging Schoonloo vijf kwaliteiten – ‘sterren’ – en vijf uitdagingen waar het dorp in de toekomst mee aan de slag moest, aan de hand van huiskamergesprekken en bewonersavonden. Zie interviewtranscript 4, p. 1-2.

<sup>131</sup> Stemkens, zie interviewtranscript 7, p. 12.



tegelijkertijd bij aan de hedendaagse tendens van democratische vernieuwing. Een van de manieren waarop ze dit doen, is door onderling contact tussen initiatiefnemers te faciliteren. In het kader van DNA Wouw nodigde de dorpsraad bewoners met plannen voor initiatieven uit om het gesprek met elkaar aan te gaan. “Als mensen daar aan tafel zitten en met elkaar over de reikwijdte van hun initiatieven willen praten, is dat redelijk democratisch”, zegt Wim.<sup>132</sup>

Ook Dorpsvereniging Steendam ziet een rol voor zichzelf weggelegd in het bespreekbaar maken van het democratische gehalte van initiatieven. Volgens secretaris Peter van Zeijl zijn bewoners vaak niet bewust van de gedeelde belangen die een initiatief kan dienen – de boo daarentegen wel. “Vaak zijn het wel dezelfde meningen en ideeën, maar anders samengevat”, zegt secretaris Peter van Zeijl. “De kunst is om dat te ontrafelen en er een samenhangend geheel van te maken. Dat het kwartje gaat vallen bij elkaar van: ‘Oh ja.’”<sup>133</sup> Een persoonlijk gesprek kan ook een initiatiefnemer aanzetten te reflecteren op de belangen die meespelen. Rinie (Oldeberkoop): “De beste manier is om in gesprek te gaan met mensen. ‘Wat is nou jouw plan, voor wie doe je het, wat is het belang van jouzelf, wat is het belang voor het dorp. Dan peilen we in een Algemene Ledenvergadering of mensen daar hetzelfde belang inzien.’”<sup>134</sup>

Een boo kan ook door middel van monitoring en regulering de democratische kwaliteit van initiatieven waarborgen. Bij de glasvezelcoöperatie waar Schoonloo aan deelneemt is bijvoorbeeld een bestuurslid van de belangenvereniging betrokken, om erop toe te zien dat de belangen van het dorp gediend worden.<sup>135</sup> Een ander voorbeeld hiervan komt uit Heteren, hier was de dorpsraad verantwoordelijk voor de selectie van deelnemers aan een initiatief. Het ging hierbij om een actiegroep die protesteerde tegen de plaatsing van een hoog hek om de school. De dorpsraad besloot dat alleen bewoners die niet in de nabijheid van de school woonden hieraan deel mochten nemen. “Anders spelen eigenbelangen een rol en word je daarop afgeschoten door de gemeente.”<sup>136</sup>

Het stellen van bepaalde voorwaarden aan een initiatief om in aanmerking te komen voor ondersteuning van de boo kan ook het representatieve gehalte van een initiatief verhogen. De plannen voor de besteding van het leefbaarheidsbudget in Wellerlooi worden bijvoorbeeld, voordat bewoners erover kunnen stemmen, eerst door de boo zelf aan de meetlat gelegd. Een van de punten waarop beoordeeld wordt of een aanvraag überhaupt in aanmerking komt voor het budget, is of ermee het algemene belang gediend wordt: “Het leefbaarheidsbudget moet wel echt voor Wellerlooi zijn zeg maar, het is niet de bedoeling dat mensen het in hun eigen zak gaan steken.”<sup>137</sup> Dorpsraad Wouw hanteert vergelijkbare voorwaarden om in aanmerking te komen voor ondersteuning. Een belangrijke “spelregel” is dat het initiatief voldoende draagvlak en een breed bereik heeft, “dus niet voor zes mensen die een gezellig avondje willen hebben.”<sup>138</sup>

### *Dorp betrekken: dorpsvisie, belangen peilen*

Bij het bevorderen van de democratische kwaliteit van een initiatief kan de boo ook een beroep doen op dorpsbewoners die er niet direct bij betrokken zijn. Een dorpsvisie of ander ‘beleidsplan’ is, zoals eerder beschreven, gebaseerd op de belangen van het hele dorp – initiatieven die hier logisch uit voortvloeien of op aansluiten genieten dus automatisch een democratische legitimering. Ronnie (Heteren) noemt initiatieven de praktische uitvoering van thema’s in het dorpsontwikkelingsplan. “In de komende vijf, zes jaar proberen we zoveel af te vinken, door alles wat we

“We willen het zo concreet mogelijk maken, dat mensen kunnen zien: er gebeurt iets met wat wij inbrengen. De thema’s zijn zichtbaar, ‘dromen’ kunnen uitgewerkt worden als mensen zich ervoor aanmelden. Dit was jouw droom bijvoorbeeld, vind je het leuk om daar mee aan de slag te gaan, wij van de dorpsbelangenvereniging faciliteren.”

*Tim Schouwenaar, Den Andel  
Zie interviewtranscript 10a, p. 6.*

<sup>132</sup> Groffen, zie interviewtranscriptie 2a, p. 11.

<sup>133</sup> Peter van Zeijl (4 oktober 2017), interview door Lauren Antonides. Zie interviewtranscript 10b, p. 5.

<sup>134</sup> Pen-Eisses, zie interviewtranscript 6, p. 16.

<sup>135</sup> Bardie, zie interviewtranscript 4, p. 14.

<sup>136</sup> Groenewold, zie interviewtranscript 11, p. 8.

<sup>137</sup> De Mulder, zie interviewtranscript 8a, p. 5.

<sup>138</sup> Groffen, zie interviewtranscript 2a, p. 13.

realiseren.”<sup>139</sup> In Steendam was het initiatief om glasvezel te realiseren de belangrijkste pijler die voortkwam uit de leefbaarheidsenquête, op basis waarvan de dorpsvisie ontwikkeld wordt.<sup>140</sup> De interactieve, digitale dorpsvisie van Netwerk Den Andel moet het mogelijk maken om bewoners zich direct aan te laten melden voor initiatieven die uit de ‘dromen van bewoners’ voortkomen (zie kader).

“Duurzaamheid gaat eigenlijk over de toekomst van de kinderen. Dan moeten we naar de kinderen toe. Toen zijn we met z’n tweeën, gemeente en wij, naar de school gegaan. Wij willen wat beters voor de toekomst van de kinderen, het milieu en het dorp. Nou ja goed, wat vinden jullie daarvan. We denken dat we daar een energiecoöperatie voor moeten oprichten en als er geld overblijft dan gaat het weer terug naar het dorp en de kinderen. Dat vonden de kinderen ook een goed idee.”

*Ronnie Groenewold, Heteren*  
*Zie interviewtranscript 11, p. 10.*

Bij initiatieven die zich niet één-op-één verhouden tot de dorpsvisie beschikken boo’s ook over middelen om ze te toetsen aan de ‘collectieve’ belangen van het dorp. Plaatselijk Belang Oldeberkoop peilde bijvoorbeeld bij verenigingen of er behoefte was aan een pannakooi,<sup>141</sup> naar aanleiding van een voorstel van een bewoner. Ook noemt Rinie dat bewoners per mail bezwaar kunnen maken tegen initiatieven die in de ALV besproken zijn.<sup>142</sup> Peter (Steendam) noemt ook het belang van informatieavonden om de behoefte van bewoners met betrekking tot initiatieven te peilen: “We kunnen het wel bedenken, maar als het niet gedragen wordt door het dorp, doen we het ook niet. Vandaar die informatieavonden. Als daaruit duidelijk blijkt: er is helemaal geen interesse hiervoor, moeten wij dat dan wel willen?”<sup>143</sup> Soms wordt de verantwoordelijkheid bij initiatiefnemers zelf gelegd, zo worden bewoners door Dorpsraad Wouw geadviseerd zelf te

gaan flyeren bij hun burens om te achterhalen of zij ook achter het initiatief stonden om nieuwe bomen te planten in hun straat.<sup>144</sup>

Het peilen van belangen kan ook gericht zijn op de doelgroep waarop het initiatief van toepassing is. Wil (Exloo) ging bijvoorbeeld bij ouderen na of er behoefte was aan een groep vrijwilligers die op vaste basis activiteiten zouden gaan organiseren.<sup>145</sup> Op deze manier wordt de stem van oudere bewoners meegenomen bij het opzetten van het initiatief, wat zeker tegen de achtergrond van toenemende vergrijzing van belang is. Dorpsraad Heteren richtte zich daarentegen juist op jongeren, in het kader van het initiatief een energiecoöperatie op te richten bezocht voorzitter Ronnie basisscholen om kinderen te vragen hoe ze hierover dachten. Immers: duurzaamheid gaat over de toekomst, en dus moet de volgende generatie erover beslissen. Het actief vertegenwoordigen van jongeren in initiatieven kan tegen de achtergrond van ontgroening een waardevolle invulling van de representatieve functie zijn. Zie ook het kader.

Bewoners kunnen dus meebeslissen of een ‘kant-en-klaar’ initiatief al dan niet doorgaat, maar worden soms ook eerder in het besluitvormingsproces meegenomen. Het opstellen en beslissen over verschillende scenario’s is hier een middel toe (zie onderstaand kader).

<sup>139</sup> Groenewold, zie interviewtranscript 11, p. 2-3.

<sup>140</sup> Mahler, zie interviewtranscript 10a, p. 1-2, 8.

<sup>141</sup> Een pannakooi is een ‘kooi’ geschikt voor het spelen van een variatie op straatvoetbal (‘pannavoetbal’).

<sup>142</sup> Pen-Eisses, zie interviewtranscript 6, p. 14-16.

<sup>143</sup> Van Zeijl, zie interviewtranscript 10b, p. 4.

<sup>144</sup> Agnella Bakx (6 september 2017), interview door Lauren Antonides. Zie interviewtranscript 2b, p. 2-3.

<sup>145</sup> Luchjenbroers, zie interviewtranscript 3, p. 11.

#### **Scenario's voor initiatieven**

In Den Andel werden bewoners in een vroeg stadium betrokken bij de herbestemming van de recentelijk gesloten basisschool 'De Holm'. Tijdens een vergadering van Netwerk Den Andel werd in eerste instantie gepeild of er onder bewoners überhaupt de behoefte was om het gebouw een bestemming voor het dorp te geven, dit bleek het geval. Vervolgens zijn gezamenlijk drie scenario's opgesteld – het realiseren van andere onderwijsvormen, woningen voor vluchtelingen of het creëren van bedrijvigheid – en zijn werkgroepen gaan uitzoeken wat de haalbaarheid was van deze scenario's. Op basis hiervan is besloten om bedrijvigheid te gaan realiseren in het leegstaande pand. Marja Heijnen, lid Netwerk Den Andel en initiatiefneemster, hierover: "De werkgroep wonen zei: 'We hebben geïnformeerd en het is heel moeilijk om hier een coöperatie of vluchtelingen of wat ook te verwezenlijken, (...).' Idem dito onderwijs. De bedrijvigheid, dat hebben Sandra en ik opgepakt, wij zeiden: 'Wij willen dat wel trekken.'"

*Zie interview 9b, p. 1.*

#### **3.2.4 Conclusie**

Als vertegenwoordiger van het dorp naar de gemeente en andersom zijn veel bewonersoverlegorganisaties ooit in het leven geroepen. Deze traditionele rolopvatting van de boo behoort zeker niet tot het verleden: ook in de huidige maatschappelijke context wordt nog steeds veel waarde gehecht aan de representatieve functie. In deze paragraaf zijn de middelen verkend waarop boo's anno 2017 invulling geven aan deze functie. Bekende instrumenten als de bestuursvergadering, het inloopuurtje en de bewonersenquête kwamen aan bod, maar ook bleken boo's te experimenteren met vernieuwende en innovatieve kanalen van inspraak. Het verlenen van stemrecht aan bewoners, organiseren van dorpsarena's of bijeenkomsten specifiek gericht op jongeren en het gebruik van *social media* is een greep hieruit. Daarnaast bleken boo's zich in te spannen om het dorp bij het democratische proces te betrekken en soms zelfs in bredere zin politiek engagement te genereren. Op deze manier dragen zij op lokaal niveau bij aan de tendens van democratische vernieuwing die het huidige maatschappelijke en politieke landschap kleurt. Ook op de opkomst van bewonersparticipatie bleken boo's aan de hand van hun representatieve functie in te spelen. Bij het waarborgen van de democratische kwaliteit, vaak een heikel punt voor bewonersinitiatieven, kunnen ze een waardevolle rol vervullen.

### 3.3 Adviserende functie

Het adviseren van bewoners en gemeente is, net als de representatieve functie, een taak die in bestaand onderzoek vaak wordt toegedicht aan boo's. "Raden spelen in veel gevallen een communicatie- en adviesrol in het contact tussen de gemeente en inwoners", stelt het Necker van Naem-rapport (2012) 'Dorps- en wijkraden in Nederland' bijvoorbeeld.<sup>146</sup> "Territoriale bestuurs- en adviescommissies" is de formele term die het BZK-rapport (2002) hanteert.<sup>147</sup> Uit deze paragraaf zal blijken dat boo's nog steeds een adviserende rol voor zichzelf zien weggelegd, maar dat de invulling ervan ook veranderingen is ondergaan. Zo lijkt de opkomst van bewonersparticipatie zijn stempel te hebben gedrukt op de adviserende functie die boo's anno 2017 vervullen.

#### 3.3.1 Advies aan de gemeente

##### *(On)gevraagd advies*

Het adviseren van de gemeente is een taak die boo's van oudsher vervullen en dat in veel gevallen nog steeds doen. Dit gebeurt soms gevraagd, soms ongevraagd. Het op eigen initiatief geven van advies past binnen het straatje van veel boo's. "Lobbyen" noemt Bas (Goudswaard) het. Vanuit signalen van de bewoners stelt hij regelmatig zaken aan de orde bij de gemeente.<sup>148</sup> Dit 'lobbyen' is ook Ronnie (Heteren) niet vreemd. In de aanloop naar de gemeenteraadsverkiezingen pitchte hij namens de dorpsraad namelijk de belangrijkste plannen aan de politieke partijen die kandidaat stonden. "Om het maar in die verkiezingsprogramma's te krijgen. Dat is wel een adviesfunctie, volgens mij."<sup>149</sup>

Ongevraagd advies kan op verschillende manieren verstrekt worden. Zo kunnen boo's zelf een afspraak of vergadering plannen met de gemeente,<sup>150</sup> of het advies op papier zetten.<sup>151</sup> Soms heeft het advies betrekking op gemeentelijke plannen. Plaatselijk Belang Oldeberkoop verschaftte bijvoorbeeld advies over de herbestemming van een oude boerderij. "We zijn gaan kijken, van, wat zouden wij en onze bewoners daar willen hebben. Dat geven we aan de gemeente: 'Het dorp wil graag dat en dat. Kunnen jullie daar jullie beleidsplan op schrijven?'"<sup>152</sup> Eigenhandig een plan opstellen kan echter ook. In Heteren stelde de dorpsraad bijvoorbeeld een gebiedsvisieplan op over groen in het dorp. De aanleiding was in eerste instantie een provinciale prijsvraag, maar tegelijkertijd fungeerde het als een soort adviesrapport naar de gemeente en de Provincie. "Die prijs hebben we niet gewonnen, maar we hebben wel gezegd van jullie moeten ermee doorgaan, het is een mooi plan."<sup>153</sup>

Advies aan de gemeente kan ook op verzoek verschaft worden. In het kader van de omgevingsvisie<sup>154</sup> vroeg de gemeente bijvoorbeeld aan Dorpsvereniging de Coördijk (Goudswaard) om aan te geven wat hierin moest worden opgenomen. "Alle gegevens die wij belangrijk vonden hebben we op papier gezet, dat is aan elke dorpsvereniging gevraagd", aldus Wim.<sup>155</sup> In veel gemeentes is daarnaast sprake van (jaarlijkse) bijeenkomsten waar boo's voor worden uitgenodigd, waarbij ook advies door de gemeente gevraagd kan worden.<sup>156</sup>

---

<sup>146</sup> Loots et al., *Dorps- en wijkraden in Nederland*, 13.

<sup>147</sup> Van Brunschot et al., *Over wijken, bewoners en (sub)lokaal bestuur*, p. 12.

<sup>148</sup> Zo bestond er onder voormalig bewoners van het dorp de behoefte om weer terug te keren, maar was het huizenaanbod daarvoor niet toereikend. Op basis hiervan verstrekte hij advies aan de gemeente om meer in te zetten op het huizenaanbod. Zie interviewtranscript 1b, p. 8-9.

<sup>149</sup> Groenewold, zie interviewtranscript 11, p. 14.

<sup>150</sup> Bruno (Lutjewinkel) plant afspraken met de gemeente om advies te verschaffen, bijvoorbeeld met betrekking tot gemeentelijke plannen. "Als er we iets een heel slecht idee vinden, dan kaarten we of gewoon aan, of we maken een afspraak om erover te vergaderen", zegt hij. Zie interviewtranscript 5b, p. 16.

<sup>151</sup> Cassanelli, zie interviewtranscript 5b, p. 17.

<sup>152</sup> Pen-Eisses, zie interviewtranscript 6, p. 15.

<sup>153</sup> Groenewold, zie interviewtranscript 11, p. 14.

<sup>154</sup> De omgevingsvisie is een strategische visie voor de lange termijn met betrekking op alle terreinen van de fysieke leefomgeving. Het Rijk, de provincie en de gemeente moeten ieder een omgevingsvisie opstellen. Zie <https://aandeslagmetdeomgevingswet.nl/omgevingswet/omgevingswet/instrumenten/omgevingsvisie>.

<sup>155</sup> Van Eijk, zie interviewtranscript 1a, p. 7-9.

<sup>156</sup> Pen-Eisses, zie interviewtranscript 6, p. 23. Mahler, zie interviewtranscript 10a, p. 12. Cassanelli, zie interviewtranscript 5b, p. 23. Ingrid (Wellerloo): "Het is de bedoeling dat we twee keer per jaar naar het

Het advies aan de gemeente is gefundeerd op de stevige basis die een boo in het dorp heeft. Aan de hand van de specifieke kennis van het dorp en de bewoners geven boo's invulling aan hun adviesfunctie. Volgens Agnella (Wouw) weet een dorpsraad bijvoorbeeld beter hoe je bewoners kunt helpen en wanneer ze tevreden zijn. Zo gaf ze de gemeente advies over het contact met bewoners: "Mensen weten vaak niet eens waar ze bij de gemeente moeten aankloppen. Wie is waarvoor. Dat hebben wij dus ook sowieso adviserend aan de gemeente meegegeven en daar wordt de laatste tijd ook aan gewerkt."<sup>157</sup> Niet alleen van de manier waarop bewoners benaderd moeten worden, maar ook wat onder hen speelt zijn boo's doorgaans goed op de hoogte. Hoe bewoners tegen gemeentelijke plannen aankijken kan daar een voorbeeld van zijn.<sup>158</sup> Ook wat betreft de leefomgeving kan de boo vanuit zijn eigen ervaring advies verstrekken: over de dijk waar te hard gereden wordt, of de plaats van een drempel. "Als je een drempel vlak voor je woning hebt liggen, word je daar niet blij van. Klap, klap, scheurende muren," zegt Wim (Wouw). "Dan moet je de gemeente soms ook adviseren van, denk eens verder na: die drempel kan je vergeten, dat gaan we niet doen."<sup>159</sup>

### *Advies van de gemeente*

In sommige gevallen vragen boo's ook advies van de gemeente. Wim (Wouw) doet bijvoorbeeld regelmatig een beroep op gemeenteamtgenoten. Hij kan daarvoor gebruik maken van de werkhof die de gemeente heeft ingesteld als aanspreekpunt voor dorpen,<sup>160</sup> maar ook van zijn eigen contacten. "Als we niet goed weten welke ambtenaar nu eens achter z'n bureau vandaan moet komen, dan hebben we nog een paar mensen op het Stadskantoor die we kunnen bellen of mailen, dan vragen we van: 'Wie moeten we hebben, wie kan ons het beste vooruit helpen.'<sup>161</sup>

De relaties en contacten die een aantal boo-leden met ambtenaren hebben, vergemakkelijken het vragen van advies. "Als ik iemand nodig heb dan bel ik ze op, daar hebben we aan gewerkt. Dat gaat vanuit het creëren van vertrouwensrelaties", zegt Ronnie (Heteren).<sup>162</sup> Ook andere boo's onderstrepen het gemak dat bestaande relaties tussen de gemeente en de eigen organisatie teweeg brengt wat betreft het vragen van advies.<sup>163</sup> "Ikzelf ben eigenlijk kind aan huis daarzo", zegt Wim (Goudswaard). Hij heeft diverse relaties met raadsleden en wethouders, waar informeel mee overlegd wordt. "Ik denk dat het alleen maar op die manier gewoon goed werkt, dat je naar beide kanten goed contact moet hebben."<sup>164</sup>

### **3.3.2 Advies aan andere boo's**

Advies van boo's beperkt zich niet altijd tot binnen de dorpsgrenzen; wederzijds advies wordt ook uitgewisseld met collega-organisaties in de omgeving. Boo's opereren dus niet uitsluitend binnen de geografische eenheid van het dorp, maar overstijgen dit niveau ook. Advies aan nabijgelegen boo's kan betrekking hebben op de manier waarop de organisatie is ingericht, Wil (Exloo) verstrekte bijvoorbeeld advies aan het nabijgelegen dorpshuis in Drouwen over het opstellen van een huishoudelijk reglement. Het Drouwense document – "twee blaadjes met hele grote letters" – was volgens haar aan vervanging toe, het 25-kantjes tellende reglement van Exloo kon daarvoor als voorbeeld dienen.<sup>165</sup> Ook bij het opstellen van de dorpsvisie kan advies van andere boo's nuttig zijn: Dorpsvereniging Steendam zocht in dit proces aansluiting bij buurdorp Tjuchem, waar de boo net aan de herziening van zijn dorpsvisie bezig was.<sup>166</sup> Op

---

gemeentehuis gaan en dat we, samen met andere dorpsraden, één bepaald onderwerp bespreken." Zie interviewtranscript 8b, p. 7.

<sup>157</sup> Bakx, zie interviewtranscript 2b, p. 10.

<sup>158</sup> Plaatselijk Belang Oldeberkoop adviseerde de gemeente bijvoorbeeld niet in zee te gaan met plannen van bepaalde inwoners om een woongroep te beginnen in de multifunctionele accommodatie. "We hebben gezegd van leuk dat die meneer dat plan gelanceerd heeft, maar men wil dat helemaal niet in het dorp. (...) Dat advies geven we dan aan de gemeente en dat wordt dan opgevolgd." Zie interviewtranscript 6, p. 15.

<sup>159</sup> Groffen, zie interviewtranscript 2a, p. 9.

<sup>160</sup> Groffen, zie interviewtranscript 2a, p. 16.

<sup>161</sup> Groffen, zie interviewtranscript 2a, p. 9.

<sup>162</sup> Groenewold, zie interviewtranscript 11, p. 6.

<sup>163</sup> Tanja (Lutjewinkel): "Als er iets met Groen [het groenbeheer in het dorp, red.] was, kon ik gewoon [naam] bellen en die wist alle ins en outs op groengebied." Zie interviewtranscript 5a, p. 9.

<sup>164</sup> Van Eijk, zie interviewtranscript 1a, p. 6.

<sup>165</sup> Luchjenbroers, zie interviewtranscript 3, p. 15.

<sup>166</sup> Mahler, zie interviewtranscript 10a, p. 13.

tal van andere terreinen verschaffen boo's advies aan elkaar. Voorbeelden zijn het onderhandelen met de gemeente,<sup>167</sup> of het aanvliegen van gemeenschappelijke maatschappelijke problematiek.<sup>168</sup> Een andere, minder voordehand liggende vorm van advies, is het meelopen met andere boo's. Zo werden de dorpsarena's in Oldeberkoop bijgewoond door andere 'Plaatselijk Belangen' in de omgeving, om inspiratie op te doen voor hun eigen dorp.<sup>169</sup>

### 3.3.3 Advies aan bewoners

#### *Gemeente*

Naast aan de gemeente en aan elkaar, verstrekken boo's ook advies aan bewoners. In de meeste gevallen gaat het hier om gevraagd advies: bewoners kloppen aan bij de boo met een specifieke (hulp)vraag. Boo's adviseren vervolgens over de te ondernemen stappen: vaak hebben die betrekking op de gemeente. Hun traditionele intermediaire positie – 'tussen gemeente en bewoners' – bij het verstrekken van advies, zoals omschreven in het Necker van Naem-rapport, blijkt dus nog steeds aan de orde. Over het 'reilen en zeilen' binnen de gemeentelijke organisatie kunnen boo-leden vanuit hun ervaring en soms achtergrond in het gemeentelijke wezen bijvoorbeeld advies geven.<sup>170</sup> "Wij weten van heel veel dingen hoe gemeente daarin staat, (...). Wij kunnen in principe tegen een bewoner zeggen: dit is zoals de regel is, zoals het moet, en hoe je daar vanaf zou kunnen wijken", zegt Anton (Schoonloo).<sup>171</sup> Advies kan echter ook als doel hebben de communicatie met de gemeente professioneler te laten verlopen, zie ook het kader.

#### **'Trainen' van professionele vaardigheden**

Naar aanleiding van klachten over de slordige bestrating, organiseerde Dorpsraad Wouw een gesprek tussen ambtenaren en bewoners. Voorafgaand aan het overleg werden bewoners geadviseerd over de communicatie met de gemeente. Zo moesten ze zorgen dat hun klachten helder konden onderbouwen en duidelijk aan konden geven waar de problemen lagen. Op deze manier werden bewoners 'getraind' zich in de communicatie professioneel op te stellen, waardoor meer uit het overleg gehaald kan worden.

*Zie interviewtranscript 2b, p. 6.*

Advies over de gemeente heeft soms een minder positieve noot. Dorpsraad Lutjewinkel leerde door ervaring dat er bepaalde problemen zijn die de gemeente niet wil of kan oplossen: ook dit kan een bron van advies zijn. De inefficiënte aanpak van het openbaar groen is iets waarover bewoners hun onvrede uitlaten, maar wat de dorpsraad bijvoorbeeld zelf al meerdere malen zonder succes bij de gemeente had aangekaart. "Dan zeggen we ook gewoon tegen de bewoners van 'Joh, je kan het proberen, maar we geven je gewoon heel weinig kans want wij hebben het al twintig keer geprobeerd'", aldus Bruno.<sup>172</sup>

#### *Zelfredzaamheid*

Bewoners worden dus soms geadviseerd de gemeente juist niet te benaderen. Het advies heeft dan juist de strekking om zelf het heft in handen te nemen en eigen verantwoordelijkheid te nemen voor de eigen

<sup>167</sup> Dorpsraad Lutjewinkel vroeg advies aan andere boo's in de omgeving over haar contact met de gemeente. Een andere dorpsraad had bijvoorbeeld succesvol onderhandeld met de gemeente over het aanbrengen van zonnepanelen op een stal, waarvan Bruno wilde weten hoe ze dat had aangepakt. Zie interviewtranscript 5b, p. 24.

<sup>168</sup> Fred (Steendam): "We proberen van elkaar te leren." Zo onderhoudt de Dorpsvereniging bijvoorbeeld contact met buurdorp Overschild, die voorloopt in de aanpak van de aardbevingsproblematiek en daarover advies kan verstrekken. Zie interviewtranscript 10a, p. 13.

<sup>169</sup> Pen-Eisses, zie interviewtranscript 6, p. 8.

<sup>170</sup> Bas (Goudswaard) ziet de kennis van beleid en regelgeving binnen de boo als een belangrijke bron voor advies. Het aantal huizen dat de woningbouwcorporatie bouwt in andere dorpen ligt bijvoorbeeld bij sommige bewoners gevoelig: "Die lezen een kop in de krant en daar staat dan bijvoorbeeld keihard dat Oud-Beijerland zoveel huizen bouwt." Na de wethouder hierover gesproken te hebben kon Bas bewoners informeren over het woningbouwbeleid en daarmee ook het advies geven de gemeentelijke bouwprojecten in ogenschouw te nemen, en niet zich te concentreren op de woningbouwcorporatie: "Er wordt hier weldegelijk nog gebouwd, maar op een andere manier. (...). Ze zijn hier zelfs knap goedkoper uit zijn dan wanneer dat ze een Woningwetwoning gehad zouden hebben van de woningbouwcorporatie." Zie interviewtranscript 1a, p. 9-10.

<sup>171</sup> Bardie, zie interviewtranscript 4, p. 11.

<sup>172</sup> Cassanelli, zie interviewtranscript 5b, p. 18.



wensen, behoeften en klachten. De adviesfunctie van boo's lijkt daarmee bij te dragen aan de hedendaagse trend van bewonersparticipatie: in plaats van bij de gemeente aan de bel te trekken, wordt het idee om zelf aan de slag gegaan bij bewoners geplant. Het huidige bestuurlijke idee van de 'participatiemaatschappij' wordt hier ook in weerspiegeld: steeds vaker moet een beroep worden gedaan op de zelfredzaamheid van bewoners. Klachten over de fysieke leefomgeving worden bijvoorbeeld steeds vaker teruggegeven aan bewoners, waarbij het advies luidt om hier zelf mee aan de slag te gaan. "Er is niets makkelijker dan de telefoon te pakken: die stoep is niet goed. (...) Ga er dan zelf iets mee doen", zegt Joost (Meijel).<sup>173</sup> Volgens hem moet het dorpsoverleg ervoor waken geen klachtenloket te worden. Bewoners die kwamen klagen over het gevaarlijke stoepje werden dan ook geadviseerd zelf medestanders te zoeken en het gezamenlijk aan te kaarten bij de gemeente. Een bemiddelende rol ziet Joost hier niet voor het dorpsoverleg weggelegd.<sup>174</sup> Ronnie (Heteren) lijkt zich hier volledig bij aan te sluiten. "Wij zijn ook maar vrijwilligersclubje, oh je hebt een probleem, wij nemen het van je over. Dat doen we niet", zegt hij.<sup>175</sup> In dezelfde lijn als Joost adviseerde hij bewoners met klachten over geluidsoverlast van de snelweg dit zich te verzamelen en dit zelfstandig op te pakken, zonder inmenging van de dorpsraad.

Ook Tanja Hartmans, secretaris van Dorpsraad Lutjewinkel, vindt het belangrijk bewoners aan te spreken op hun eigen verantwoordelijkheid. Zo adviseerde ze bijvoorbeeld bewoners die last hadden van een dichtgegroeide steeg dit gezamenlijk op te pakken door twee keer per jaar de steeg te snoeien.<sup>176</sup> In Wouw werden bewoners aangezet om zelf aan de slag gegaan met de klachten over de leefomgeving, in dit geval weggezakte tegels. "We hebben die mevrouw geadviseerd van: ga eens aanbellen bij die burens of er mensen zijn die ondersteunende werkzaamheden zouden willen verrichten wanneer de gemeente bereid zou zijn om dat sierstraatwerk te verwijderen. (...)", aldus Wim.

### *Bewonersinitiatieven*

#### *Financiën en gemeente*

Advies van boo's kan bewoners dus aanzetten tot actie, in sommige gevallen kan dit zelfs uitmonden in een bewonersinitiatief. Voor deze initiatieven kunnen boo's ook een adviesfunctie vervullen. In eerste instantie rondom financiën; voor vrijwel elk initiatief een *hot topic*. Dit advies richt zich voornamelijk op fondsen- en subsidiewerving, "een vak apart" volgens Anton (Schoonloo). Het aanvragen van fondsen, subsidies en budgetten vereist veel kennis van de verschillende aanbiedende instanties. "Het is subsidiemanagement."<sup>177</sup> Een subsidieaanvraag schrijven is bovendien niet makkelijk, het vereist een helder projectplan, duidelijke motivatie en sociale aspecten. "Dat kan niet iedereen, er zijn heel veel mensen die schrijven gewoon een plan heel fysiek van: 'Ja, het moet zo', maar de effecten van zo'n plan, die moeten goed vertaald worden. Nou, en dus helpen we daarbij."<sup>178</sup>

Boo's hebben vaak goed op het netvlies van welke 'potjes' initiatieven gebruik kan maken, en kunnen op basis hiervan adviseren.<sup>179</sup> In Den Andel is de adviesfunctie niet zozeer 'formeel' vastgelegd, Tim benadrukt dat het adviseren niet onder de vlag van Netwerk Den Andel gebeurt. "Er zijn mensen die weten veel van subsidies, advies hierover gebeurt meer op persoonlijke titel, dan de organisatie."<sup>180</sup>

Zoals hiervoor al is beschreven, kunnen boo's vanuit hun ervaring met de gemeente advies verstrekken aan bewoners. Ook voor bewonersinitiatieven kan advies van deze aard nuttig zijn. "Ik denk dat wij beter begrijpen welke wegen je moet bewandelen dan zij", zegt Ronnie (Heteren). Vanuit de kennis van het

<sup>173</sup> Stemkens, zie interviewtranscript 7, p. 9.

<sup>174</sup> Stemkens, zie interviewtranscript 7, p. 3-4, 9.

<sup>175</sup> Groenewold, zie interviewtranscript 11, p. 4.

<sup>176</sup> Hartmans, zie interviewtranscript 5a, p. 11.

<sup>177</sup> Bardie, zie interviewtranscript 4, p. 19.

<sup>178</sup> Bardie, zie interviewtranscript 4, p. 19.

<sup>179</sup> Zo spreekt Fred (Steendam) van de "aardgaspotjes" waar een beroep op gedaan kan worden en Bruno (Lutjewinkel) van gemeentelijke budgetten. Bij het initiatief om nieuwe bomen te planten vanwege overlast met hars die de vorige bomen veroorzaakten, adviseerde de dorpsraad dan de mogelijkheid te benutten een budgetverzoek te doen. Zie interviewtranscript 10a, p. 9, interviewtranscript 5b, p. 19.

<sup>180</sup> Schouwenaar, zie interviewtranscript 9a, p. 10.

gemeentelijke wezen konden aangewezen personen binnen de dorpsraad de groep bewoners die actie op touw zette tegen het hek om de school adviseren.<sup>181</sup>

### 3.3.4 Achtergrond adviserende functie: diverse expertises en laagdrempeligheid

Op basis van hun ervaring met fondsenwerving en het gemeentewezen verschaffen boo's dus in de regel advies aan bewoners (initiatieven). Hier blijft het uiteraard niet bij – advies kan op tal van andere terreinen van toepassing zijn. De diverse samenstelling van boo-besturen (zie 3.2.1 Representatie in de basis van de organisatie: juridische basis, organisatiestructuur, (bestuurs)leden) maakt dat verschillende expertises vertegenwoordigd worden, wat advies op meerdere vlakken mogelijk maakt. Een lid van Plaatselijk Belang Oldeberkoop met een achtergrond in het bankwezen kon bijvoorbeeld ondersteuning bieden bij het opzetten van een boekhoudprogramma voor verenigingen die gezamenlijk besloten op te trekken: “Eén zelfde boekhoudprogramma en niet allemaal in verschillende Excelbestandjes. (...) Op die manier ook echt mensen helpen om het gemakkelijker te maken.”<sup>182</sup>

Naast deze zijn ook andere professionele achtergronden denkbaar die bijdragen aan de adviesfunctie van de boo.<sup>183</sup> Het initiatief om duurzame energie te realiseren in Steendam wordt bijvoorbeeld mogelijk gemaakt door de “technuten” in het dorpscoöperatiebestuur.<sup>184</sup> In Heteren komt de professionele achtergrond in duurzaamheid van voorzitter Ronnie van pas bij het opzetten van de energicoöperatie. “Nou, ik zit in die wereld van duurzaamheid, ontwikkel allerlei energiediensten in de vereniging. Ik dacht, als ik iets met duurzaamheid ga doen, wil ik ook iets moois doen. Ik ga niet iets saais doen.”<sup>185</sup>

Ook het laagdrempelige en toegankelijke karakter van de boo draagt bij aan de adviesfunctie. “Als ze ons nodig hebben dan, al is 't midden in de nacht, dan bellen ze maar”, zegt Wil (Exloo). Bereikbaarheid voor bewoners staat ook bij Bas (Goudswaard) hoog in het vaandel: “Trek maar aan de bel en maak het bespreekbaar”.<sup>186</sup> Ook Tim vindt het belangrijk om zich benaderbaar en toegankelijk op te stellen. Hij adviseert dan ook niet per se onder de vlag van Netwerk Den Andel, maar meer op persoonlijke titel. “Het is meer: ‘Tim, jij weet iets van websites, kun je naar mijn website kijken, hoe doe ik dat.’”<sup>187</sup>

### 3.3.5 Conclusie

Naast de representatieve is ook de adviserende functie een rol die bewonersoverlegorganisaties van oudsher op zich hebben genomen. Dat de adviesrol van boo's nog steeds aan de orde is, is gebleken uit deze paragraaf. Traditiegetrouw verstrekken ze advies aan de gemeente, gevraagd en ongevraagd, en vice versa. Interessant is dat de adviesfunctie zich niet altijd beperkt tot de dorpsgrenzen; collega-organisaties in nabijgelegen staan elkaar ook geregeld met raad en daad bij. In de aard en vorm van het advies aan bewoners is de invloed van hedendaagse ontwikkelingen te herkennen. Bewoners worden niet altijd meer geadviseerd zich tot de gemeente te wenden; in veel gevallen wordt hen juist aangeraden het heft zelf in handen te nemen. Daarnaast vervullen boo's ook een adviserende rol voor bestaande bewonersinitiatieven. Als adviserend orgaan bewegen boo's dus mee op de tendens van bewonersparticipatie – en dragen hier in zekere zin ook aan bij.

---

<sup>181</sup> Groenewold, zie interviewtranscript 11, p. 9.

<sup>182</sup> Pen-Eisses, zie interviewtranscript 6, p. 25-26.

<sup>183</sup> “Er is veel kennis en ik denk dat als die kennis kan bijdragen aan een bewonersinitiatief dat men het niet zal nalaten om dat advies te geven,” zegt Tim (Den Andel). Met zijn achtergrond in de online communicatie kon hij het bewonersinitiatief dat zich inzette voor de herbestemming van de gesloten school advies geven over het opzetten van een website. Zie interviewtranscript 9a, p. 10.

<sup>184</sup> Mahler, zie interviewtranscript 10a, p. 14.

<sup>185</sup> Groenewold, zie interviewtranscript 11, p. 14.

<sup>186</sup> Schelling, zie interviewtranscript 1b, p. 13.

<sup>187</sup> Schouwenaar, zie interviewtranscript 9a, p. 10.



### 3.4 Activerende functie

In de vorige paragrafen is al gehint op functies die bewonersoverlegorganisaties voor bewonersinitiatieven kunnen vervullen. Zo kunnen ze advies verstrekken op allerlei vlakken, maar ook het democratische gehalte ervan een boost geven. Hier blijft het echter niet bij: op diverse manieren kunnen boo's bijdragen aan initiatieven vanuit de gemeenschap. In deze paragraaf zal beschreven worden hoe boo's invulling geven aan deze activerende functie. Het in beweging brengen van bewoners om een initiatief te starten, maar ook het ondersteunen en draaiende houden van bestaande initiatieven zijn taken die boo's voor zichzelf zien weggelegd en eigen hebben gemaakt. De hedendaagse tendens van bewonersparticipatie gaat dus niet aan deze organisaties voorbij – integendeel. Ze kunnen er juist een waardevolle bijdrage aan leveren en in sommige gevallen zelfs oplossingen bieden voor de valkuilen waarmee bewonersinitiatieven kampen.

#### 3.4.1 De boo als inspiratiebron

Boo's kunnen allereerst invulling geven aan de activerende functie door als inspiratiebron te fungeren. Het in de vorige paragraaf genoemde advies aan bewoners om zich zelfredzaam op te stellen kan inspirerend werken, maar ook op andere manieren kunnen boo's bewoners inspireren om zelf het heft in eigen handen te nemen. Een daarvan is het vervullen van een voorbeeldfunctie: door zelf initiatieven te ondernemen zenden boo's een signaal uit naar de rest van het dorp.

In de context van de recentelijke huisvesting van vluchtelingen in Exloo was er bijvoorbeeld wel de wil onder bewoners om iets te organiseren, maar de drempel om daadwerkelijk tot uitvoering over te gaan nog te hoog. “Mensen willen dat wel graag, alleen ze zitten er altijd mee van: ‘Hoe pak je zoiets aan’”, aldus Wil. Ze besloot daarom de eerste stap te zetten, door het Zintuigpret-festijn te organiseren: een gezamenlijke maaltijd tussen statushouders en de rest van het dorp. Op deze manier liet ze zien dat zelf iets ondernemen mogelijk is – en ook nog eens heel leuk kan zijn. Ook Dorpsraad Lutjewinkel doorbrak de status quo door het ambitieuze initiatief te starten om de oude basisschool om te vormen tot multifunctionele accommodatie. Dit ging volledig in tegen de bestaande houding van bewoners, die getekend werd door scepsis. “Mensen zeiden op voorhand al: dat lukt toch niet”, aldus Bruno. Door het tegendeel te bewijzen, gaf de boo te kennen dat een initiatief starten wel succesvol kan zijn en dus het ondernemen waard is.



Figuur 8: Foto die Dorpsraad Wouw op Facebook plaatste van het initiatief om het Catharinapark op te knappen.

De inspirerende werking die ‘gelukke’ initiatieven met zich meebrengen, wordt door meer boo's erkend. *Best practices* worden dan ook soms nadrukkelijk in de spotlights gezet. Het opknappen van het Catharinapark in Wouw is een voorbeeld van zo'n succesvol project: “Dat is zo goed bevallen dat er andere initiatieven elders in het dorp ontstaan zijn”, zegt Agnella.<sup>188</sup> De dorpsraad besteedde veel aandacht om dit initiatief onder de aandacht te brengen, door het te presenteren op de jaarvergadering en op social media breed uit te meten.<sup>189</sup>

<sup>188</sup> Bakx, zie interviewtranscript 2b, p. 1.

<sup>189</sup> Bakx, zie interviewtranscript 2b, p. 4.

Ook Fred (Steendam) onderstreept het belang van het onder de aandacht brengen van ‘gelukke initiatieven’, zoals het realiseren van glasvezel voor het dorp. Het geeft een “visitekaartje” af, “we hebben laten zien dat we als dorp iets in beweging kunnen krijgen”, aldus Fred.<sup>190</sup> Joost (Meijel) meent ook dat bewoners geïnspireerd raakten om zich in te zetten voor het dorp doordat het Dorpsoverleg met succes bepaalde problemen aanpakte, zoals de leegstand in het dorp. “Dat is ook de flow die je meeneemt, waardoor mensen zich daarvan bewust gaan zijn en zeggen van: ‘Dat werkt wel, ik wil ook mee doen’”.<sup>191</sup> Het inspireren van bewoners om zelf in actie te komen kan ook onderdeel zijn van een breder project. Zie hiervoor het kader.

Wat verder opvalt aan deze voorbeelden, is dat boo’s bewoners inspireren om zich hard te maken voor initiatieven met een duidelijke maatschappelijke dimensie. De hiervoor genoemde initiatieven raken aan thema’s die anno 2017 om antwoorden vragen, zoals de integratie van vluchtelingen en het behoud van voorzieningen. Door dergelijke bewonersinitiatieven te steunen, spelen ze dus ook in op recente tendensen waarvoor bewonersparticipatie mogelijk antwoorden biedt.

#### **‘Peelgeluk voor jou en Meijel’**

Het inspireren van bewoners om in beweging te komen en zelf actie te ondernemen om de leefbaarheid in het dorp te verbeteren, ziet Joost als een proces van “bewustwording” waar hij zich heel actief voor inzet. “Ik vind dat verantwoordelijkheid voor het leefklimaat bij de buurt moet liggen. Waar wij mee bezig zijn, is die bewustwording bij de buurten maken. Volgens mij gaat het om drie dingen, passie, bewustwording en beleving”, zegt hij. Het project “Peelgeluk voor jou en Meijel” is in het leven geroepen om dit proces van bewustwording op gang te krijgen en bewoners te prikkelen zich in te zetten voor het dorp. Zo worden bewoners aan de hand van mediacampagnes en lespakketten aangezet om te reflecteren op wat hen gelukkig maakt in het dorp en dus waar ze zich hard voor zouden willen maken. Een ander voorbeeld is dat bewoners worden aangezet om op verjaardagen altijd “het verhaal te vertellen waarom het belangrijk is dat je iets doet voor je omgeving, ‘Peelgeluk’.”

*Zie interview 7, p. 7-9.*

### **3.4.2 Opstartfase**

#### ***Financiële injectie***

Boo’s kunnen dus een activerende rol spelen door bewoners te inspireren en in de modus te zetten om zich actief in te zetten voor het dorp. Wanneer bewoners concrete plannen hebben voor een initiatief, of er recentelijk een in het leven hebben geroepen, kunnen boo’s ook een waardevolle rol vervullen. Tijdens de opstartfase beschikken ze over verschillende middelen waarmee ze bewonersinitiatieven kunnen stimuleren en ondersteunen.

Financiën betekenen vaak een drempel om een initiatief te starten. Iets van de grond krijgen kost geld en maar zelden zijn bewoners bereid of in staat dit zelf in te leggen. Zoals in Hoofdstuk 1 ook al genoemd past dit bij het kritiekpunt van Uitermark dat kapitaalkrachtige mensen een voordeel genieten bij het opstarten van initiatieven. Boo’s kunnen in deze situatie een oplossing bieden, door budgetten beschikbaar te stellen die gelden als financiële prikkels voor startende initiatieven. Zo verstrekt Dorpsraad Heteren in sommige gevallen “een beetje geld om te beginnen” aan initiatieven. De Heteren-run is hier een voorbeeld van, voor de eerste ‘editie’ van deze hardloophwedstrijd werd een bedrag uitgetrokken door de dorpsraad. Inmiddels is het een onafhankelijke stichting die niet meer afhankelijk is van financiële ondersteuning.<sup>192</sup> Dorpsraad Wellerlooi hanteert, zoals eerder genoemd, het leefbaarheidsbudget waar bewoners en verenigingen met een initiatief aanspraak op kunnen maken.<sup>193</sup> In Wouw worden financiële prikkels weer op een andere manier vormgegeven; initiatiefnemers kunnen daar in aanmerking komen voor vouchers die door de dorpsraad verstrekt worden. Het totale budget wordt hier gefinancierd door de gemeente.<sup>194</sup>

<sup>190</sup> Van Zeijl, zie interviewtranscript 10b, p. 11.

<sup>191</sup> Stemkens, zie interviewtranscript 7, p. 9.

<sup>192</sup> Groenewold, zie interviewtranscript 11, p. 5, 9.

<sup>193</sup> De Mulder, zie interviewtranscript 8a, p. 4-5. Bergmans, zie interviewtranscript 8b, p. 8-9.

<sup>194</sup> Groffen, zie interviewtranscript 2a, p. 2.



Figuur 9: Promotiemateriaal voor 'Deelgeluk voor jou & Meijel' drukt zijn stempel op het straatbeeld.

In de opstartfase kunnen boo's ook bijdragen aan het financiële plaatje, door fondsen of subsidies voor het betreffende initiatief aan te vragen. "Er zijn natuurlijk allerlei dingen die worden ondernomen door het dorp. En er is ook geld nodig. Nou, je hebt tegenwoordig zoveel subsidiepotjes, ze bieden het je haast aan", zegt Wil (Exloo). Het aanvragen van deze fondsen en subsidies voor beginnende initiatieven ziet ze als belangrijke taak van de dorpsraad. Rinie (Oldeberkoop) lijkt zich hierbij aan te sluiten. In haar dorp ondernamen bewoners bijvoorbeeld het initiatief een kunstgrasveld aan te leggen, wat nodig was voor de oprichting van een korfbalvereniging. "En die beginnen dan gewoon", zegt Rinie. "En op een gegeven moment hebben ze subsidies nodig, of fondsen, en dan komen ze bij ons: 'Goh, zouden jullie voor ons die subsidie aan kunnen vragen.'"<sup>195</sup>

### *Vrijwilligers werven*

Tijdens de opstartfase kunnen boo's initiatieven ook van dienst zijn door ondersteuning te bieden bij het werven van deelnemers. Media is een middel dat hiervoor wordt ingezet. Wim (Goudswaard): "Hoe kan je bewoners nou mobiliseren. Mijn stelling is: dat moet je doen via informatie. Om ze direct, via een poster bij de supermarkt hierzo, te stimuleren."<sup>196</sup> Ook het eigen blad kan een podium bieden voor initiatieven die om deelnemers verlegen zitten. Als voorbeeld geeft Wil (Exloo) het initiatief van vier bewoners, voorheen aangesloten bij de Zonnebloem, om als "zelfstandige organisatie" zich in te zetten voor ouderen in het dorp. Toen er voldoende belangstelling hiervoor bleek te zijn onder ouderen, ondernam Wil de volgende stap: "We hebben in het Bokkenblaadje gezet dat we meer vrijwilligers nodig hebben. Wat gebeurt er, er hebben zich nog eens twaalf aangemeld. Dus we hebben nu zestien vrijwilligers, het is haast één-op-één."<sup>197</sup> Digitale en sociale media zijn ook kanalen waarmee potentiële vrijwilligers aangesproken kunnen worden, bijvoorbeeld via de eigen website of Facebook.<sup>198</sup>

<sup>195</sup> Pen-Eisses, zie interviewtranscript 6, p. 13.

<sup>196</sup> Van Eijk, zie interviewtranscript 1a, p. 12.

<sup>197</sup> Luchjenbroers, zie interviewtranscript 3, p. 11.

<sup>198</sup> Tim (Den Andel) benadrukt de rol van "nieuwere" media. Zo moet de website waarop de dorpsvisie komt te staan een belangrijk middel worden om bewoners te werven voor beginnende initiatieven. Zoals ook in Paragraaf 3.2.3 al is genoemd, kunnen bewoners zich dan aanmelden voor initiatieven die de praktische uitwerking vormen van de dorpsvisie. Om het jaarlijkse Sinterklaasfeest te financieren, riep Plaatselijk Belang Oldeberkoop bewoners op via Facebook om mee te helpen met de verkoop van suikerbroden. Zie interviewtranscript 9a, p. 6, interviewtranscript 6, p. 4.

“Eigenlijk kan zo’n initiatief al binnen acht weken in beweging gezet worden. Dat kan gewoon, eerste vergadering wordt erover gesproken, tweede vergadering: ‘Hebben jullie allemaal mensen gevonden?’ ‘Ja, die en die en die willen het doen.’ Dan is het zorgen dat we die mensen een keer gezamenlijk aan tafel krijgen en dan zeggen wij succes, red je ermee en kom terug als je niet meer verder komt.”

*Rinie Pen-Eisses, Oldeberkoop  
Zie interviewtranscript 6, p. 20.*

Het persoonlijk aanspreken of -schrijven van contacten in het eigen netwerk is een andere manier waarop boo’s bewoners aan kunnen trekken voor startende initiatieven. Het opzetten van een pannakooi in Oldeberkoop is daar een voorbeeld van: “Er was één moeder die begon, en die vond er een moeder bij, en op een gegeven moment komen ze erachter dat ze het eigenlijk niet redden. En dan zeggen ze: ‘We hebben eigenlijk nog mannen nodig.’ Dan zeggen wij: ‘Nou, zullen we die eens vragen.’”<sup>199</sup> Met deze aanpak kan een initiatief in relatief korte termijn van de grond komen, stelt Rinie (zie kader). Ook Dorpsraad Wouw schrijft bewoners persoonlijk aan. Voor het ‘Catharinapark-initiatief’ werden alle bewoners die rondom het park woonden daarvoor

benaderd.<sup>200</sup> Het direct aanspreken van bewoners om bij te dragen aan initiatieven is ook een taak die Joost (Meijel) voor zichzelf ziet weggelegd. “Soms bel ik mensen op en dan zeg ik: joh, ik heb een klus voor je en die is voor jou ideaal, daar moet je ons mee helpen.”<sup>201</sup>

Het grote netwerk in het dorp dat de boo aan kan boren, komt bij het werven van deelnemers voor initiatieven goed van pas.. “Het zijn geen mensen van buitenaf die hier komen wonen en die dat wel even zullen doen”<sup>202</sup>, zegt Wil (Exloo). Ook Rinie (Oldeberkoop) benadrukt het voordeel van het beschikken over een groot netwerk. “Als initiatiefnemers niet genoeg mensen kunnen vinden, dan zeggen we: heb je aan die gedacht, heb je aan die gedacht, weet je wel. We kennen natuurlijk ook iedereen, hè.”<sup>203</sup>

Het werven van vrijwilligers kan ook worden vormgegeven als afzonderlijke verantwoordelijkheid binnen de boo. Zie hiervoor het kader ‘De vrijwilligerswerver’.

### *Initiatief als onderdeel van de boo*

Aan bewoners die een initiatief hebben opgestart, of dat willen doen, bieden boo’s vaak de mogelijkheid hen te laten aansluiten bij de organisatie in de vorm van een commissie of werkgroep.<sup>204</sup> Een voordeel van het aansluiten bij de boo voor een initiatief, is de zekere mate van fundering die dit oplevert. “Als dat niet gebeurt, dan heb je het gevoel dat je het alleen moet dragen”, aldus initiatiefneemster Marja. “Het moet een zeil of fundering hebben.”<sup>205</sup> Het initiatief om de school een herbestemming te geven sloot zich dan ook als ‘werkgroep De Holm’ aan bij Netwerk Den Andel. Ook Anton lijkt zich hierbij aan te sluiten: “Zo zijn veel meer mensen betrokken bij wat er in het dorp gebeurt. En dat is gewoon heel belangrijk.”<sup>206</sup>

Dat een initiatief onder de vlag van de boo hangt, betekent echter niet altijd dat het ook een stukje zelfstandigheid moet inleveren. Het initiatief van Marja opereerde bijvoorbeeld relatief onafhankelijk. “Het is niet dat de vereniging zich daarmee bemoeit”, zegt Tim. “Maar het heeft een entiteit nodig om door te kunnen, bij wijze van spreken.”<sup>207</sup> Ook Ronnie (Heteren) is van mening dat initiatieven die onder de naam van de boo opereren bepaalde voordelen genieten. “Informeel ben je niemand,” zegt hij.<sup>208</sup> Om deze reden worden beginnende initiatieven gestimuleerd op titel van de dorpsraad brieven te versturen. Daarnaast treedt

<sup>199</sup> Pen-Eisses, zie interviewtranscript 6, p. 20.

<sup>200</sup> Bakx, zie interviewtranscript 2b, p. 1.

<sup>201</sup> Stemkens, zie interviewtranscript 7, p. 21.

<sup>202</sup> Luchjenbroers, zie interviewtranscript 3, p. 12.

<sup>203</sup> Pen-Eisses, zie interviewtranscript 6, p. 20.

<sup>204</sup> Het initiatief rondom de herbestemming van de school in Den Andel werd bijvoorbeeld ‘werkgroep De Holm’. Plaatselijk Belang Oldeberkoop stelde een commissie samen van bewoners die het dorpsfeest wilden organiseren. Voor het opknappen van het park in Wouw werd ‘werkgroep Catharinapark’ in het leven geroepen. Anton (Schoonloo) benadrukt ook het belang van een dergelijke inbedding in de belangenvereniging: “Daar moet je commissies omheen bouwen, werkgroepen”, zegt hij. Zie interviewtranscript 9a, p. 14, interviewtranscript 6, p. 20, interviewtranscript 2b, p.1, interviewtranscript 4, p. 16.

<sup>205</sup> Marja Heijnen (4 oktober 2017), interview door Lauren Antonides. Zie interviewtranscript 9b, p. 3.

<sup>206</sup> Bardie, zie interviewtranscript 4, p. 16.

<sup>207</sup> Schouwenaar, zie interviewtranscript 9a, p. 14.

<sup>208</sup> Groenewold, zie interviewtranscript 11, p. 9.

de dorpsraad geregeld op als penvoerder van startende initiatieven, en is hiermee verantwoordelijk voor de correspondentie met bijvoorbeeld de gemeente en andere organisaties.<sup>209</sup>

Wanneer boo's zich wel actief bemoeien met aangesloten initiatieven, kan dit de vorm hebben van het aanwijzen van verantwoordelijkheden. Bij de werkgroep Catharinapark stelde dorpsraad Wouw bijvoorbeeld een voorzitter aan onder de betrokken bewoners, die het initiatief zou trekken. "Die ging dus alles coördineren, want ja, voor ons is het onmogelijk om voor elke vergadering overal te gaan flyer en mensen uit te nodigen. Dus dat hebben we bij hem neergelegd", zegt Agnella hierover.<sup>210</sup>

### *Voorwaarden van ondersteuning*

Ondersteuning van initiatieven in de opstartfase wordt vaak niet zomaar aangeboden: er kunnen bepaalde voorwaarden aan verbonden zijn. Zoals uit 3.2.3 Bewonersinitiatieven blijkt kan een voorwaarde zijn dat het initiatief genoeg draagvlak geniet onder de rest van de bewoners, maar ook op andere vlakken kunnen bepaalde eisen gesteld worden. Naast het hebben van voldoende bereik, moet een initiatief in Wouw bijvoorbeeld ook aan kunnen tonen dat het geen beroep doet op andere fondsen en een begroting laten zien om in aanmerking te komen voor een voucher. Dit zijn de eerder genoemde 'spelregels' die de dorpsraad hanteert.<sup>211</sup> Ook minder expliciet kunnen voorwaarden aan een initiatief gesteld worden. Wil (Exloo) vindt

#### **De vrijwilligerswerver**

"De grootste fout die ik bij heel veel clubs in het dorp zie, is dat het lastig zou zijn om vrijwilligers te werven. Nou het is helemaal niet lastig, maar niemand is er verantwoordelijk voor. Het is een soort gezamenlijke verantwoordelijkheid van iedereen, maar niemand eigenlijk echt," aldus Ronnie. In Dorpsraad Heteren is daarom het werven van vrijwilligers als volwaardige taak vormgegeven, die de voorzitter op dit moment voor zijn rekening neemt. Door één persoon binnen de organisatie hiervoor aan te wijzen, is deze dus primair verantwoordelijk en kan bovendien de kunst van het vrijwilligers werven zich meer eigen maken. Ronnie zegt bijvoorbeeld dat hij zichzelf "trucjes" heeft aangeleerd om vrijwilligers te werven. "Ik heb nog nooit iemand ontmoet die zegt: ik ben principieel ertegen om iets voor het dorp te doen", zegt hij. "Als ik een beetje ga praten met iemand en merk dat die wel geschikt is, dan stel ik zo'n soort vraag. Dan krijg ik bijna altijd: 'Ja, ja ik ben er niet op tegen'. En mijn reactie is: wij ook niet." Een andere 'truc' die hij zichzelf heeft aangeleerd is het benadrukken dat de taken en tijd die gevegd worden scherp afgebakend zijn. Dit garandeert namelijk dat bewoners vooraf weten waar ze aan beginnen, en niet het risico lopen gedurende het proces uitgebreide verantwoordelijkheden op zich afgeschoven te krijgen – dat schrikt af. Het moet daarom voor bewoners mogelijk zijn zich tijdelijk in te zetten voor een initiatief, met een "een begin en een einddatum".

*Zie interviewtranscript 11, p. 2-3, 8.*

bijvoorbeeld dat er sprake moet zijn van een "gedegen plan", wat inhoudt dat er sprake is van een begroting, maar ook voldoende enthousiasme onder bewoners. "Wat ik heel erg belangrijk vind, wie zit er nou in zo'n sportgroep, zijn die mensen enthousiast? Als je hier de sportgroep hebt, het vuur spat eraf. Daar kun je echt wat mee."<sup>212</sup>

### **3.4.3 Continuïteit en professionalisering**

Als een initiatief eenmaal van de grond is gekomen, betekent niet dat ondersteuning van boo's automatisch ophoudt. Het bijdragen aan de continuïteit van een initiatief wordt juist door veel boo's als belangrijk ervaren. Tekenend hiervoor is de uitspraak van Peter (Steendam): "Je moet gewoon afmaken waar je mee bezig bent, doe je dat niet, dan wordt het ook niks."<sup>213</sup> Dit biedt een interessante invalshoek op het tijdelijke karakter van bewonersinitiatieven – boo's lijken op verschillende manieren in staat te zijn op langere termijn levensvatbaar te houden. Vaak gaat dit gepaard met een bepaalde mate van professionalisering.

<sup>209</sup> Groenewold, zie interviewtranscript 11, p. 5.

<sup>210</sup> Bakx, zie interviewtranscript 2b, p. 1.

<sup>211</sup> Groffen, zie interviewtranscript 2a, p. 14.

<sup>212</sup> Luchjenbroers, zie interviewtranscript 3, p. 10.

<sup>213</sup> Van Zeijl, zie interviewtranscript 10b, p. 5.



## Financiën

Financiële ondersteuning beperkt zich vaak niet tot een ‘financiële injectie’ tijdens de opstartfase. Boo’s kunnen ook ondersteuning bieden waarvan initiatieven op de langere termijn profijt van hebben. Het verstrekken van advies over het aantrekken van fondsen en subsidies, zie hiervoor 3.3.3 Advies aan bewoners, is een van de middelen hiertoe. Door bewoners te informeren over de beschikbare geldstromen en adviseren over de manier waarop hier effectief aanspraak op gedaan kan worden, kunnen deze hierop voortbouwen bij toekomstige subsidieaanvragen. Andere vormen van ondersteuning zijn ook denkbaar, zo maakt Belangenvereniging Schoonloo het initiatieven mogelijk om geld te stallen op haar rekening en kascontroles te doen.<sup>214</sup>

“Het is echt bewezen dat dat ook functioneert, als het bestuur verantwoordelijk is voor de subsidieaanvragen van het dorp. (...) In ons geval zit daar één dame op die dat heel goed kan. Zij gaat met die verschillende clubs om de tafel van: ‘Goh, wat hebben jullie nodig, nou dit, nou dan ga ik op zoek naar de waarderingssubsidies, naar de structurele subsidies, (...), allemaal die subsidiestromen, nou en eigenlijk kan je wel zeggen dat we de afgelopen jaren als dorp gewoon hele mooie subsidies hebben gekregen.”

*Anton Bardie, Schoonloo  
Zie interviewtranscript 4, p. 4*

Een andere manier waarop boo’s ondersteuning bieden bij het aantrekken van fondsen en subsidies op de langere termijn, is door een vaste persoon hiervoor verantwoordelijk te maken. Heteren maakte het werven van fondsen net als het werven van vrijwilligers een afgebakende functie binnen de dorpsraad: hier werd een ‘fondsenwerver’ aangesteld. Het aanvragen van fondsen is de primaire taak van dit dorpsraadslid.<sup>215</sup> Voor bewoners die deel uit maken van een initiatief is het daarom duidelijk bij wie ze terecht kunnen voor fondsen en subsidies, wanneer hier gedurende het proces behoefte aan is.

Ook Belangenvereniging Schoonloo benadrukt dat “subsidie management” het meest effectief is, wanneer één of meerdere leden van het bestuur daar expliciet verantwoordelijk voor is (zie kader). Een voorbeeld van een subsidie die Belangenvereniging Schoonloo hierdoor aan kon

trekken, was het ‘procesgeld’ voor de glasvezelcoöperatie. Dit is kortgezegd het geld dat beschikbaar wordt gesteld om een bepaald proces in goede banen te leiden. Dit maakte een zekere mate van professionalisering van het initiatief mogelijk, er kon bijvoorbeeld een website opgezet worden en trainingen georganiseerd voor ambassadeurs van de glasvezelcoöperatie. “En dat vind ik echt een nieuwe manier van denken”, zegt Anton. “Ook vrijwilligersorganisaties willen gebruik maken van professionele kennis (...), dat kost geld en geld is er vaak niet. Dus wordt er maar weer gezegd: we doen het zelf wel. Maar doordat je juist procesgeld beschikbaar stelt, krijg je initiatieven meer *body* en ook meer slagingskansen.”<sup>216</sup>

## Facilitair

Ondersteuning van initiatieven op de lange termijn kan ook van facilitaire aard zijn. De beschikbaarheid van een ruimte waar initiatiefnemers samen kunnen komen, draagt volgens veel boo’s bij aan de continuïteit van het initiatief. Het biedt de mogelijkheid voor bewoners om samen te komen, of activiteiten te organiseren. In Exloo kunnen bewoners onbeperkt gebruik maken van het dorpshuis.<sup>217</sup> De groep vrijwilligers die zich wilde inzetten voor ouderen, kon dit bijvoorbeeld gebruiken om activiteiten als bloemschikken hier te organiseren.<sup>218</sup> De afwezigheid van een dorpshuis wordt door Ronnie (Heteren) gezien als een groot gemis. “Dat belemmert enorm in het opstarten van sociale activiteiten”, zegt hij. Het huren van een zaal kost namelijk al gauw zoveel dat het niet toereikend is voor bewoners die er gebruik van willen maken. “Als je een leuk idee hebt, dan kost dat soms wel een jaar om dat een kans te geven, maar je gaat niet 1.500 euro op eigen risico voor een idee voor je dorp doen.”<sup>219</sup>

In Steendam fungeert het plaatselijke café als dorpshuis, waarvan secretaris Peter eigenaar is. “We zijn de spin in het web”, stelt hij. Bewoners kunnen in het café samenkomen voor besprekingen, maar ook het

<sup>214</sup> Bardie, zie interviewtranscript 4, p. 16.

<sup>215</sup> Groenewold, zie interviewtranscript 11, p. 2.

<sup>216</sup> Bardie, zie interviewtranscript 4, p. 14.

<sup>217</sup> Luchjenbroers, zie interviewtranscript 3, p. 3.

<sup>218</sup> Luchjenbroers, zie interviewtranscript 3, p. 11.

<sup>219</sup> Groenewold, zie interviewtranscript 11, p. 11.

organiseren van activiteiten.<sup>220</sup> Volgens Joost (Meijel) is het beschikbaar stellen van faciliteiten de crux bij het ondersteunen van initiatieven. “Wij hebben een faciliterende rol”, onderstreept hij. “We zorgen dat er middelen zijn om activiteiten te organiseren, dat er een ruimte is waar mensen kunnen samenkomen, dat er voor koffie wordt gezorgd en dat soort dingen. En dat er geld voor is, dat dat gebeurt. Echt primair.”<sup>221</sup>

### *Monitoring*

Het beschikbaar stellen van financiën en faciliteiten vergt *an sich* geen verregaande inmenging van boo's in het initiatief. Soms gaan boo's een stap verder, door het initiatief actief te monitoren. Zoals eerder beschreven is een bestuurslid van Belangenvereniging Schoonloo bijvoorbeeld actief betrokken bij de glasvezelcoöperatie. Naast het waarborgen van de belangen van het dorp, zorgt dit lid ervoor dat de boo op tijd op de hoogte is wanneer er hulp nodig mocht zijn. “Die [het bestuurslid] zorgt ervoor dat er in de bestuursvergadering gewoon even teruggekoppeld wordt van: ‘Oké, hier staan we, dit is de status van het project.’ En die houdt het een beetje in de gaten.”<sup>222</sup> Dorpsraad Heteren hanteert een vergelijkbare aanpak, daar stapten dorpsraadleden in het oprichtingsbestuur van de energiecoöperatie. Wanneer de coöperatie rond is, treden deze leden uiteindelijk ook weer af.<sup>223</sup>

Plaatselijk Belang Oldeberkoop geeft ook aan actief aan monitoring van initiatieven te doen, met deze wordt, vooral in de beginfase, intensief contact onderhouden. Rinie: “We houden contact met de commissie: ‘Jongens, hoe is de stand van zaken. Hebben jullie contact gehad met die. (...)’. ‘Kunnen jullie genoeg tijd vinden om het rond te breien.’”<sup>224</sup> Wanneer de motivatie gaandeweg het traject is afgenomen, kan de boo optreden door het gesprek met de betrokken bewoners aan te gaan. “Dan moeten we in gesprek weer, (...)”. Het enthousiasme weer terugbrengen: waarom wilde je het zo graag, waarom ben je eraan begonnen.”<sup>225</sup> In Schoonloo schuiven initiatiefnemers ook geregeld aan bij de belangenvereniging. “Soms is dat één keer per jaar, soms één keer per halfjaar, dat hangt er een beetje vanaf hoe gaande dat is.”<sup>226</sup>

### *Bijzondere vorm van continuïteit en professionalisering: dorpscoöperatie*

Een bijzonder en vernieuwende manier om initiatieven te ondersteunen en daarmee de continuïteit te verhogen, komt van Dorpsvereniging Steendam. Zij richtte namelijk een dorpscoöperatie op, waar verschillende bewonersinitiatieven in zijn ondergebracht. Deze coöperatie is verantwoordelijk voor de uitvoering van initiatieven die voortkomen uit de dorpsvisie. “Je moet je voorstellen dat daar ook een wensenlijstje uitkomt, en daar zitten een aantal elementen in, duurzame energie is er een, maar je zou ook kunnen denken over een deelauto, boodschappenservice, snel internet en alternatieven voor de zorg aan huis.”<sup>227</sup>

De aanleg van glasvezel is een initiatief dat onlangs werd gerealiseerd door de coöperatie, het volgende ambitieuze project is het realiseren van duurzame energie: “Wat wij willen is ook daarin zelfvoorzienend worden: we gaan *all the way*”, aldus Fred, die de rol van penningmeester vervult bij de coöperatie.

Fred benadrukt dat initiatieven die voortvloeien uit de dorpsvisie een “bedrijfsmatige aanpak” vereisen waar een dorpscoöperatie aan bij kan dragen. Op deze manier kan grote (financiële) zelfredzaamheid gerealiseerd

---

<sup>220</sup> Van Zeijl, zie interviewtranscript 10b, p. 1, 6.

<sup>221</sup> Stemkens, zie interviewtranscript 7, p. 3-4.

<sup>222</sup> Bardie, zie interviewtranscript 4, p. 15.

<sup>223</sup> Groenewold, zie interviewtranscript 11, p. 9-10.

<sup>224</sup> Pen-Eisses, zie interviewtranscript 6, p. 20.

<sup>225</sup> Pen-Eisses, zie interviewtranscript 6, p. 21.

<sup>226</sup> Bardie, zie interviewtranscript 4, p. 16.

<sup>227</sup> Mahler, zie interviewtranscript 10a, p. 2.

“Eigenlijk is het een soort bedrijf, maar wij zijn niet commercieel. Maar je moet wel kostendekkend en niet op subsidiestromen je projecten aan de vork kunnen prikken, dat vraagt echt een andere insteek. We doen dat nu nog met vrijwilligers, maar als je bijvoorbeeld met zorg aan huis mensen op de loonlijst wilt zetten, dat soort effecten, dan moet je ook de overhead omslaan naar de deelnemersgelden, enzovoorts”.

*Fred Mahler, Steendam*

*Zie interviewtranscript 10a, p. 2.*

worden (zie kader). De ambitie om zelfvoorzienend te zijn en de daarmee gepaard gaande relatief professionele aanpak van dorpscoöperatie Steendam komt tot uiting op een aantal vlakken. In eerste instantie dus op financieel gebied: volledige kostendekking vereist het opstellen van bedrijfsplannen voor de verschillende initiatieven, waar de coöperatie verantwoordelijk voor is. Het initiatief om duurzame energie in het dorp te realiseren is daar een voorbeeld van: “Dan heb je groene energie, je maandrekening is iets voordeliger, maar de kosten die erbij komen compenseren dat misschien wel weer. Dat hoort in de *businesscase* om daarnaar te kijken en dan kunnen mensen zelf beslissen of ze daarin participeren of niet.”<sup>228</sup>

Hetzelfde initiatief vereist ook andersoortige professionele ondersteuning, bijvoorbeeld meer in de technische hoek. Zo worden bezoeken bij mensen aan huis gebracht om in kaart te brengen wat de stand van zaken is wat betreft energiegebruik. “Daar zit een ploegje van een man of tien omheen als een soort apostelen die we in kunnen zetten om huisbezoek te brengen, met de warmtecamera foto’s te nemen om te kijken waar er lekken zitten.”<sup>229</sup> Ook het bieden van onderwijs valt binnen het takenpakket van de dorpscoöperatie. In het kader van het initiatief om glasvezel aan te leggen, werden bijvoorbeeld cursussen georganiseerd om met internet om te gaan, “voor mensen die echt daar helemaal niks van wisten.”<sup>230</sup> Daarnaast is ook promotie van initiatieven professioneel aangevlogen. In het kader van hetzelfde initiatief werd bijvoorbeeld een promotiefilm gemaakt. “Het is een hele mooie film vinden wij, is ook professioneel gemaakt hoor. Tegelijkertijd een beetje gebiedspromotie.”<sup>231</sup>

Tegen de achtergrond waarin dorpen in toenemende mate geconfronteerd worden met voorzieningschaarste, is de ambitie van de dorpscoöperatie om op verschillende terreinen zelfvoorzienend te zijn interessant. Het realiseren van glasvezel en duurzame energie zijn intensieve en tijdrovende trajecten die tegelijkertijd kwetsbaar zijn door de afhankelijkheid van de inzet van bewoners. De rol van de dorpscoöperatie, opgericht door de dorpsvereniging, is hierin cruciaal gebleken. Het biedt een vernieuwend perspectief op de rol die een boo kan spelen bij het verlenen van relatief professionele ondersteuning bij ambitieuze initiatieven. Hiermee biedt dit voorbeeld ook nieuwe inzichten in mogelijke oplossingen voor ruimtelijke kwesties waarmee dorpen tegenwoordig te maken krijgen.

### 3.4.4 Eigenaarschap

#### *Regulering vs. facilitering*

Hiervoor is beschreven op welke manier boo’s zich actief inzetten om bewonersinitiatieven te ondersteunen, zowel tijdens de opstartfase als daarna. Het stellen van voorwaarden, aanwijzen van verantwoordelijkheden en monitoren van het proces betekent in sommige gevallen dat boo’s een behoorlijke stempel drukken op bewonersinitiatieven: hun rol heeft bijna een regulerend karakter. Dit is geen vanzelfsprekendheid – volgens sommige boo’s moet de inmenging van de boo juist zo beperkt mogelijk zijn. Joost (Meijel) is, zoals hiervoor ook al beschreven, voorstander van een beperkte mate van inmenging: niet reguleren, maar faciliteren is volgens hem de sleutel naar succes. Hij vindt dat bewoners hun eigen gang moeten gaan, op die manier worden ze pas echt ‘eigenaar’ van het initiatief: dit komt hun motivatie ten goede (zie kader). Tim (Den Andel) ziet ook de relatie tussen een grote mate van eigenaarschap en de motivatie van bewoners om zich in te zetten. Als de boo zich te regulerend opstelt, krijgt het ‘moeten’ de overhand: “Het is niet zo van de

<sup>228</sup> Mahler, zie interviewtranscript 10a, p.10.

<sup>229</sup> Mahler, zie interviewtranscript 10a, p. 10.

<sup>230</sup> Mahler, zie interviewtranscript 10a, p. 9.

<sup>231</sup> Mahler, zie interviewtranscript 10a, p. 9.



dorpstuin moet geschoffeld worden, jij gaat de dorpstuin schoffelen. Ik denk dat je dan een hele andere energie krijgt dan mensen die denken: ‘Goh, leuk, ik wil wat doen.’”<sup>232</sup>

“Ik denk dat als je reguleert, mensen op de rem gaan staan. (...) Dat is juist wat ik probeer te voorkomen, dat mensen niet afhaken, maar dat toch iedere keer de *bright side of life* zien en zeggen van: dit is wat ik wil, dit gaan we doen. Niet door regels beperkt worden, maar echt gaan doen.”

*Joost Stemkens, Meijel*  
*Zie interviewtranscript 7, p. 10*

Bij het intensieve project waarbij de dorpskern van Meijel werd heringericht, stond de eigenaarschap van bewoners centraal. Zo kregen ze niet alleen regie over de voorbereiding, zoals het uitzoeken van partners en bepalen van de architectuur, maar ook de daadwerkelijke uitvoering.<sup>233</sup> Een belangrijk voordeel van een beperkte mate van inmenging door de boo voor een initiatief, is dat de deelnemers zelf vaardiger worden in het opzetten ervan. Het leren omgaan met financiën is hier een concreet voorbeeld van: “Waarvoor ‘ie [de initiatiefnemer] ook veel meer bewust is: ‘Als ik dit doe en ik krijg er een euro voor, als ik dat op die doe en dat erbij organiseren, dan word ik er ook weer slimmer en beter en financieel beter van.’”<sup>234</sup>

### *Organisatiestructuur*

De manier waarop de organisatie is ingericht kan in belangrijke mate bijdragen aan de mate van eigenaarschap die bewoners hebben bij het uitvoeren van initiatieven. De platte organisatiestructuur van netwerken, knooppunten en verbinders van Dorpsoverleg Meijel werkt volgens Joost activerend. Een dergelijke structuur stimuleert namelijk bottom up-initiatieven: mensen zien dat ze zelf energie in initiatieven moeten steken, het dorpsoverleg faciliteert slechts. “Veel meer mensen komen in beweging. Als je een hiërarchische structuur hebt, dan wordt dat vaak van bovenaf opgelegd. Nu zie je dat mensen veel meer vanuit henzelf dingen organiseren.”<sup>235</sup>

Ook Netwerk Den Andel hanteert een platte (‘netwerk’)-structuur die het eigenaarschap van bewoners moet waarborgen. “Je kan zeggen: ik wil dit graag, bestuur ga het maar doen. Zo zit het niet in elkaar, zo werkt de netwerkgedachte van Netwerk Den Andel ook niet”, zegt Tim. “Het gaat van: ik zou dit graag willen, wij faciliteren dat je dat kunt gaan doen.”<sup>236</sup> De platte structuur maakt mogelijk dat bewoners zich kunnen inzetten voor initiatieven vanuit hun eigen motivatie en belangstelling. “Op basis van liefhebberij kan je zeggen: dit wil ik graag doen. Als mensen niet iets moeten, maar willen, dan werkt dat wat lekkerder.”<sup>237</sup>

In Heteren is sinds drie jaar de hiërarchische ‘flessenhalsstructuur’ ingeruild voor de meer platte ‘tandemstructuur’. Hierbij draagt niet het bestuur de grootste verantwoordelijkheid, maar themabegeleiders en hun assistenten (de tandem) die de verschillende thema’s en daaronder hangende initiatieven trekken. “Eerst trokken we het meer naar ons [het bestuur] toe. Nu hebben we een andere functie, (...) en organiseren allerlei mensen namens de dorpsraad dingen zonder dat ik daar soms wat vanaf weet.”<sup>238</sup> De invloed van burgerparticipatie op boo’s wordt dus niet alleen weerspiegeld in de taken die ze op zich nemen, maar ook in de manier waarop de organisatie zelf is ingericht.

<sup>232</sup> Schouwenaar, zie interviewtranscript 9a, p. 13.

<sup>233</sup> Stemkens, zie interviewtranscript 7, p. 6.

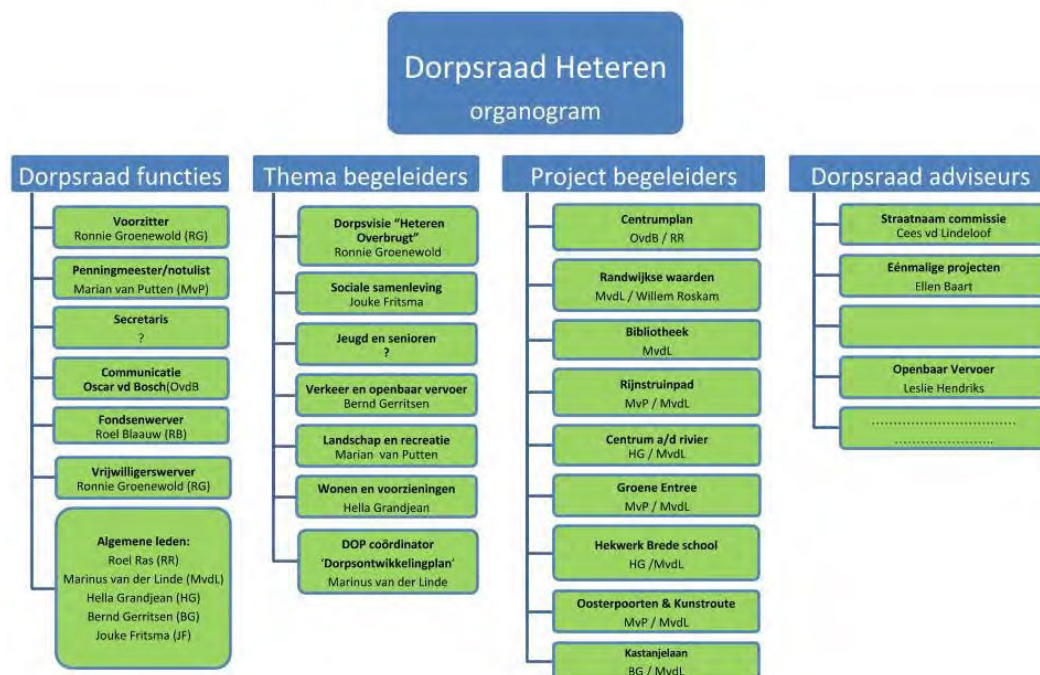
<sup>234</sup> Stemkens, zie interviewtranscript 7, p. 20.

<sup>235</sup> Stemkens, zie interviewtranscript 7, p. 2.

<sup>236</sup> Schouwenaar, zie interviewtranscript 9a, p. 6.

<sup>237</sup> Schouwenaar, zie interviewtranscript 9a, p. 1.

<sup>238</sup> Groenewold, zie interviewtranscript 11, p. 3-4.



Figuur 10: Organogram Dorpsraad Heteren. Het bestuur staat niet bovenaan, maar naast de themabegeleiders.

### 3.4.5 Achtergrond activerende functie: positie in het dorpsnetwerk

Zoals ook bij de representatieve en adviserende functie, draagt de verankerde positie in het dorpsnetwerk van boo-leden in grote mate bij aan de manier waarop ze invulling kunnen geven aan de activerende functie. Het vergemakkelijkt bijvoorbeeld het werven van deelnemers voor initiatieven, zoals eerder beschreven in 3.4.2 Opstartfase. Hier kan nog aan toegevoegd worden dat boo's ook vaak goed op de hoogte zijn over welke specifieke vaardigheden en expertises bewoners beschikken en op basis hiervan een match kunnen maken. Ronnie (Heteren): "Je weet gewoon wie wat doet. Het is makkelijker om iemand als vrijwilliger te vragen voor iets wat ie overdag doet, dan dat je hem vreemde dingen vraagt, zeg maar."

"Je hebt allemaal mensen hier die aan de wegenbouw hebben gewerkt (...). Die zijn hartstikke slim. Die kunnen daar best toezicht ophouden. We hebben hier een man wonen die werkt bij Rijkswaterstaat. Die hebben we erbij getrokken, voor hem is dat een project met een kop en een staart. Dat heeft ons gewoon heel veel geld bespaard."

*Joost Stemkens, Meijel*  
*Interview 7, p. 6.*

expertises komt bovendien het professionele karakter van initiatieven ten goede. Voor de energiecoöperatie maakte een bewoner met een achtergrond als cameraman een promotievideo, en het plaatselijke blad de *Peperbus* draait op professionele journalisten die zich vrijwillig inzetten.<sup>239</sup>

De stevige positie van de boo in het dorpsnetwerk levert ook bepaalde voordelen op in vergelijking met de gemeente. Een bewonersinitiatief, ondersteund door de boo, kan namelijk bijzonder voordelig aan mankracht kan komen. Wil (Exloo) stelt dat de dorpsraad veel minder overheadkosten dan de gemeente draait en geeft als voorbeeld het opknappen van het dorpshuis. Als de gemeente een nieuw raam moet laten zetten, kost dat al gauw meer dan honderd euro. "Nou en wij hebben

hier, als hier een raampje eruit is, dan komt er even iemand uit het dorp. Die zegt: 'Ah nee, dat kost je 12 euro. Ah joh, die zet ik er zo in.'<sup>240</sup> In Steendam gold hetzelfde principe, daar kostte de aanleg van glasvezel nog niet eens de helft van het bedrag dat de gemeente ervoor weg zou hebben gelegd.<sup>241</sup> Ook Joost noemt het belang van bewoners op hun eigen kracht inzetten. De herinrichting van de dorpskern van Meijel is een project waarbij bewoners actief betrokken werden en gestimuleerd na te denken over slim aanbesteden.

<sup>239</sup> Groenewold, zie interviewtranscript 11, p. 11.

<sup>240</sup> Luchjenbroers, zie interviewtranscript 3, p. 6-7.

<sup>241</sup> Mahler, zie interviewtranscript 10a, p. 15.

Hierdoor kon volgens hem het project relatief voordelig gerealiseerd worden: de besparing was na aanbesteding al ruim 15 procent. Volgens de voorzitter zou meer verantwoordelijkheid onder bewoners hebben geresulteerd in een nog grotere mate van efficiëntie: “Als we vervolgens nog inwoners van Meijel konden inzetten als toezichthouder, bijvoorbeeld om de kwaliteit van de uitvoering te beoordelen, was de besparing nog meer toegenomen.”<sup>242</sup> (zie kader).

### 3.4.6 Conclusie

Het activeren van bewoners is een vernieuwende rolopvatting van bewoners, die gezien moet worden tegen de achtergrond van de recente opkomst van bewonersinitiatieven en –collectieven. Uit deze paragraaf is gebleken dat boo’s de activerende functie op zich nemen en tijdens verschillende stadia bij kunnen dragen aan bewonersinitiatieven. Zo kunnen ze bewoners inspireren om in beweging te komen en ondersteuning bieden tijdens de opstartfase van een initiatief. Daarnaast kunnen ze bijdragen aan de continuïteit van initiatieven door een zekere mate van professionalisering te stimuleren: de dorpscoöperatie is hier een bijzonder voorbeeld van. Op deze manier haken boo’s dus in op de hedendaagse ontwikkeling van bewonersparticipatie. Tegelijkertijd bieden bewonersinitiatieven weer mogelijke antwoorden op demografische, ruimtelijke en maatschappelijke kwesties. Het realiseren en behouden van voorzieningen als een park of een glasvezelnetwerk of het opzetten van activiteiten voor ouderen tegen de achtergrond van vergrijzing zijn hier voorbeelden van.

---

<sup>242</sup> Opmerking Joost Stemkens, 27 december 2017.

### 3.5 Verbindende functie

Naast de activerende biedt ook de verbindende functie een nieuwe invalshoek op de rol die bewoneroverlegorganisaties anno 2017 vervullen. Een boo kan verbindend zijn op tal van manieren: het creëren en bestendigen van een gemeenschapsgevoel, bemiddelen tussen bewoners of het samenbrengen van bewonersinitiatieven zijn enkele voorbeelden. Verbinding hoeft zich niet te beperken tot de dorpsgrenzen: sommige boo's leggen zich ook toe op regionale verbinding. In deze paragraaf zal de manier waarop boo's invulling geven aan de verbindende functie onder de loep genomen worden.

#### 3.5.1 Bewoners: gemeenschapsgevoel

Bij het creëren van een gemeenschapsgevoel en het bevorderen van de sociale cohesie in het dorp zien veel boo's een belangrijke taak voor zichzelf weggelegd – voor sommigen zelfs de meest cruciale. “Een gevoel van saamhorigheid, identiteit, dorpsgevoel” teweeg brengen noemt Fred bijvoorbeeld de voornaamste doelstelling van zijn dorpsvereniging.<sup>243</sup> Verbinden is volgens Ronnie zelfs onderdeel van de dorpsidentiteit (zie kader). Door te streven naar een hechte gemeenschap proberen boo's bewoners aan elkaar en daarmee aan het dorp te verbinden. Dit maakt dorpen mogelijk minder kwetsbaar voor demografische kwesties als bevolkingskrimp en ontgroening, waarmee ze zoals in Hoofdstuk 1 beschreven steeds vaker mee geconfronteerd worden.

“Vanaf de Romeinse tijd verbonden wij twee werelden die gescheiden waren, de Betuwe, het Romeinse Rijk en het Germaanse Rijk, vanaf de Veluwe. Bij ons dorp gingen ze de oversteek maken, wij overbruggen die twee werelden. (...) Dat is eigenlijk een functie die wij als dorp altijd hebben. ‘Heteren overbrugt’ [het dorpsontwikkelingsplan, red.] gaat eigenlijk over datgene wat we eigenlijk al 2000 jaar zijn, het verbinden van twee werelden die ogenschijnlijk gescheiden zijn: kun je dat niet in een sociaal opzicht proberen te realiseren”

Ronnie Groenewold, Heteren  
Zie interviewtranscript 11, p. 12.

#### Activiteiten

De organisatie van gezamenlijke activiteiten is een eerste middel dat boo's hanteren om de sociale cohesie in het dorp te bevorderen. In het café van Peter, secretaris van Dorpsvereniging Steendam, worden in samenwerking met de dorpsvereniging regelmatig activiteiten georganiseerd met een verbindend oogpunt. Buurtbarbecues, kaartavonden en de maandelijkse buurtborrel – het Steendammer uurtje – zijn een greep hieruit.<sup>244</sup> Peter noemt dat deze activiteiten in het café ervoor gezorgd hebben dat de twee delen van het dorp, voorheen tamelijk gescheiden werelden, aan elkaar verbonden werden (zie kader).

“Aan deze kant van het kanaal, dat noemden ze de warme kant, en de andere kant de koude kant: die mensen praatten niet met elkaar. Zo zat dat, van oudsher. Daar is door die ene avond verandering in gekomen, was gewoon even dat zetje nodig om die mensen over de drempel heen te helpen, dat ze met elkaar in gesprek gingen. Zo kwamen ze erachter: ‘Hey, we hebben toch wel heel veel raakvlakken.’”

Peter van Zeijl, Steendam  
Zie interviewtranscript 10b, p. 2.

In Heteren verzorgt de groep ‘Heteren Sociaal’, met ondersteuning van de dorpsraad, sociale activiteiten om bewoners dichterbij elkaar te brengen. Een voorbeeld is het *Walking dinner*, waarbij verschillende bewoners hun huis openstellen als ‘restaurant’ en gezamenlijk de maaltijd gebruiken.<sup>245</sup> Ook de wekelijkse bootcamp, die samen met de plaatselijke fysiotherapeut georganiseerd wordt, heeft een sociaal oogmerk: de sporters eindigen namelijk altijd in het bejaardentehuis en drinken dan een kopje koffie met de ouderen. “Als je denkt: ‘Hoe kunnen we sport met een bejaardentehuis verbinden?’, dan had je dat niet zo snel gedacht”, aldus Ronnie.<sup>246</sup>

Georganiseerde activiteiten kunnen ook specifiek gericht zijn op het bereiken van eenzame of afgezonderde bewoners, voor Dorpsraad Wouw een “*hot item*”, aldus Agnella. Door een bridgeclub op te richten deed de dorpsraad een handreiking naar ouderen die niet meer in staat waren om naar de stad te rijden voor een

<sup>243</sup> Mahler, zie interviewtranscript 10a, p. 2-3.

<sup>244</sup> Mahler, zie interviewtranscript 10a, p. 3, 12. Van Zeijl, zie interviewtranscript 10b, p. 2.

<sup>245</sup> Groenewold, zie interviewtranscript 11, p. 5.

<sup>246</sup> Groenewold, zie interviewtranscript 11, p. 12.

kaartenavondje.<sup>247</sup> Ook kan gedacht worden aan gezamenlijke maaltijden met als doel ‘geïsoleerde’ bewoners te betrekken, zoals statushouders.<sup>248</sup> Hieruit blijkt wederom dat boo’s oog hebben voor demografische ontwikkelingen als vergrijzing, maar ook inspelen op meer recente maatschappelijke ontwikkelingen zoals de toestroom aan vluchtelingen.



Figuur 11: De titel van het dorpsontwikkelingsplan, ‘Heteren Overbrugt’, slaat op de verbindende functie die Heteren van oudsher zou vervullen.

### *Gemeenschapsgevoel door bewonersinitiatieven*

Opvallend is dat het ondernemen van een bewonersinitiatief *an sich* ook al een bron kan zijn van verbinding. Agnella (Wouw) noemt bijvoorbeeld dat het opknappen van het Catharinapark de betrokken bewoners dichter bij elkaar bracht. “Die mannen, dat ze gewoon om de veertien dagen schoffelen en dat ze een bakje koffie drinken, dat is voor de saamhorigheid gewoon heel goed.”<sup>249</sup> Het glasvezelinitiatief in Steendam droeg volgens Fred ook in belangrijke mate bij aan de onderlinge verbinding tussen bewoners: “Dat heeft een enorme gemeenschapszin gekweekt”,<sup>250</sup> zegt hij. “Er zijn dorpsborrels uit ontstaan, er zijn feestavonden georganiseerd om te vieren dat een fase was afgerond en alles in werking ging.”<sup>251</sup>

Dorpsraad Heteren benadrukt daarnaast hoe het gezamenlijk ondernemen van initiatieven de band tussen jong en oud kan versterken. Een bijzonder voorbeeld is hoe de dorpsraad groepen bewoners, waaronder Heteren Sociaal en de kerk, aanspoorde om vrijwillig te helpen met het opknappen van het jongerencentrum. De nauwe samenwerking leidde ertoe dat de ‘kloof’ tussen jong en oud overbruggd kon worden: “Je zet je gewoon in als mensen, daar ontstaan menselijke relaties, één-op-één. Dat hele dorpsraad-gevoel valt weg, het is gewoon Mark en Ronnie.”<sup>252</sup> Bovendien leidde het ertoe dat de kerk en jongeren zich vaker voor

<sup>247</sup> Bakx, zie interviewtranscript 2b, p. 4.

<sup>248</sup> Het eerder genoemde Zintuigpret-festijn is een manier waarop Dorpsraad Exloo recentelijke geplaatste statushouders met andere bewoners probeert te verbinden. Immers: “voeding verbroedert”. Dorpsvereniging De Coorndijk (Goudswaard) organiseert ieder jaar een wintermaaltijd, “om mensen vanuit hun isolement toch wat meer erbij te betrekken”. Zie interviewtranscript 3, p. 3, interviewtranscript 1b, p. 10.

<sup>249</sup> Bakx, zie interviewtranscript 2b, p. 4.

<sup>250</sup> Mahler, zie interviewtranscript 10a, p. 1.

<sup>251</sup> Mahler, zie interviewtranscript 10a, p. 3.

<sup>252</sup> Groenewold, zie interviewtranscript 11, p. 15-16.



elkaar in gingen zetten, toen de kerk een jaar later een helpende hand nodig had meldden jongeren zich vrijwillig aan. “Als ik terugkijk, vind ik het echt prachtig hoe dat kan. Het kan gewoon”, aldus Ronnie.<sup>253</sup>

### *Faciliteiten*

Het aanbieden van faciliteiten is ook een manier waarop boo's bij kunnen dragen aan het gemeenschapsgevoel in het dorp. Dorpshuizen en multifunctionele accommodaties fungeren vaak als ontmoetingsplekken waar mensen sociale contacten kunnen opdoen en onderhouden. Het hiervoor genoemde café van Peter heeft deze functie ook: “We hebben hier een centraal punt waar mensen binnen kunnen stappen, om wat voor reden dan ook.”<sup>254</sup> In Den Andel vervulde basisschool De Holm van oudsher deze functie: “Het wordt veel gezegd hè, je ontmoet elkaar bij de school”, zegt Tim. Door het bewonersinitiatief om de school een herbestemming te geven intensief te ondersteunen, droeg Netwerk Den Andel bij aan het behoudt van deze verbindende functie, aldus de aspirant-voorzitter.<sup>255</sup> Een vergelijkbaar voorbeeld komt uit Lutjewinkel, waar de dorpsraad de herbestemming van de oude basisschool tot multifunctionele accommodatie – cultuurhuis – voor haar rekening nam. Dit is nu een “samenkomstplek voor het dorp”, zegt Tanja.<sup>256</sup> Het faciliteren van ontmoetingen kan ook heel simpel zijn – zo krijgen bezoekers van de leestafel in Wouw een gratis kopje koffie van de dorpsraad aangeboden.<sup>257</sup>

#### **‘Peelgeluk’-ambassadeurs**

Naast het interne doel om bewoners te inspireren zich in te zetten voor het dorp (zie 3.4.1 De boo als inspiratiebron) heeft het project ‘Peelgeluk voor jou en Meijel’ ook een extern doel: het aantrekkelijk maken van het dorp naar buiten toe. Een onderdeel hiervan zijn de ambassadeurs, actieve bewoners, die aan promotie doen om toekomstige bewoners aan te trekken, bijvoorbeeld door te flyeren in andere dorpen en steden. Onlangs werd bijvoorbeeld het ‘geluk van Meijel’ verspreid op Brainport Eindhoven: “Hier hebben ze een prachtige rustige omgeving waar ze mooi in het groen lopen, waar ze kunnen wandelen fietsen, alle vrijheid hebben en waar ze toch heel dichtbij de stad zijn. Meijel zit op een halfuur rijden van vijf steden en binnen een uur op vier luchthavens. Dat is het geluk van Meijel.”

### *Nieuwkomers*

Het verbinden van bewoners is soms nadrukkelijk toegespitst op bewoners die recentelijk in het dorp zijn komen wonen. Het actief betrekken van (mogelijke) nieuwe bewoners bij de dorpsgemeenschap door boo's biedt een vernieuwend perspectief op de rol die ze kunnen spelen tegen de achtergrond van demografische ontwikkelingen als bevolkingsdaling. In de confrontatie met of anticipatie op krimp kunnen de strategieën om nieuwe bewoners te verwelkomen of aan te trekken bijzonder nuttig zijn. Belangenvereniging Schoonloo verwelkomt nieuwkomers bijvoorbeeld met een welkomstpakket, bestaande uit een informatieboekje over het dorp, wat presentjes van ondernemers en niet onbelangrijk: een aanmeldformulier voor de vereniging. “Dan zie je gewoon heel vaak dat mensen daarna, als ze gesetteld zijn, even terugkomen”, zegt Anton. “Je ziet ze dan ineens bij een dorpsactiviteit, dan heb je zo toch op de een of andere manier betrokken.”<sup>258</sup> Dorpsvereniging Steendam adresseert nieuwe bewoners ook persoonlijk: “Als er nieuwe mensen komen, dan gaan we daar echt even op af,” zegt Fred.<sup>259</sup> Nu gebeurde dat nog met een briefje in de bus, maar uiteindelijk moest de dorpsvisie ook onder nieuwkomers verspreid worden.

Verbinding leggen met nieuwe bewoners vindt ook Joost belangrijk. “Als mensen hier komen, moeten we als burgers veel meer zeggen: ‘Wat leuk dat je in Meijel bent komen wonen’”, zegt hij.<sup>260</sup> “Ik maak het doel nog hoger: wij willen het meest vriendelijke dorp zijn van de wereld.”<sup>261</sup> Hier ligt een verandering in mindset aan ten grondslag, waar het Dorpsoverleg aan kan bijdragen. “Door continu te hebben over wat je hier

<sup>253</sup> Groenewold, zie interviewtranscript 11, p. 6-7.

<sup>254</sup> Van Zeijl, zie interviewtranscript 10b, p. 4.

<sup>255</sup> Schouwenaar, zie interviewtranscript 9a, p. 4.

<sup>256</sup> Hartmans, zie interviewtranscript 5a, p. 12.

<sup>257</sup> Bakx, zie interviewtranscript 2b, p. 4.

<sup>258</sup> Bardie, zie interviewtranscript 4, p. 7.

<sup>259</sup> Mahler, zie interviewtranscript 10a, p. 14.

<sup>260</sup> Stemkens, zie interviewtranscript 7, p. 16-17.

<sup>261</sup> Stemkens, zie interviewtranscript 7, p. 17.

hebt, wat we willen: Peelgeluk.”<sup>262</sup> Een onderdeel van het Peelgeluk-project is daarnaast het actief aanspreken van toekomstige bewoners, zie hiervoor bovenstaand kader.

### *Bemiddeling*

Verbinding van bewoners onderling kan ook de vorm krijgen van bemiddeling, wanneer er sprake is van een conflictsituatie. Veel boo's vervullen een bemiddelende rol, ze geven hier bijvoorbeeld invulling aan door als gesprekspartner op te treden wanneer er sprake is van een onderling geschil. Bij een conflict tussen gehuisveste vluchtelingen en een bewoner in Goudswaard trad de dorpsvereniging op als intermediair: “En dan proberen we daar weer de scherpe kantjes vanaf te halen, om toch die drempels weg te nemen”, zegt Bas.<sup>263</sup> Tim (Den Andel) ziet ook een dergelijke rol weggelegd voor zijn boo. “Als belangenvereniging kies je geen partij, maar je faciliteert wel het gesprek. Als er een keer ergens een conflict is, dat je wel zorgt dat mensen met elkaar in gesprek blijven. Als een neutrale derde partij, als het ware.”<sup>264</sup>

“Er zijn ook mensen die laten hun hond gewoon daar [in een steeg] poepen. Voorheen had je dan de APV, dan hadden we een BOA, die kon je erop zetten en die ondernam dan actie, maar dat is allemaal afgeschaft. Nu moet je je eigen buurman erop aanspreken. Er zijn gewoon bewoners in die steeg, die durven dat niet omdat die buurman best wel een beetje een aso is. Nou, dan krijg je weer net als vroeger het recht van de sterkste, of de brutaalste, die hebben gewoon de halve wereld.”

*Bruno Cassanelli, Lutjewinkel*  
*Zie interviewtranscript 5b, p. 5.*

Tegen de achtergrond van de afschaffing van de Algemene Politie Verordening (APV), een onderdeel van de verregaande deregulering in gemeente Hollands Kroon, lijkt de rol van bemiddelaar volgens Bruno nog meer aan de orde. Bewoners zijn minder aan regels gebonden: in plaats daarvan moeten ze elkaar aanspreken op wangedrag.<sup>265</sup> Dit blijkt echter niet altijd effectief (zie kader). In een dergelijke situatie treedt de dorpsraad op als bemiddelaar: “Dan proberen we toch als dorpsraad-zijnde hem [de hondeneigenaar] daarop aan te spreken, meestal lukt dat dan. Omdat je dan toch iets meer dwang hebt, dan wanneer een enkele buurman zegt van: 'Joh, ik wil dat niet hebben.’”<sup>266</sup>

“Dan zien we dat sommige initiatieven elkaar overlappen. Daar komt eigenlijk onze functie om de hoek kijken, naast het bij elkaar brengen van de mensen, van: als we het verstandig aanpakken en ervoor zorgen dat er geen dubbeling in zit, dan is de gemeente meer bereid om het plan financieel te ondersteunen en medewerking te verlenen voor de uitwerking.”

*Wim Groffen, Dorpsraad Wouw*  
*Zie interviewtranscript 2a, p. 10.*

### **3.5.3 Bewoners: bewonersinitiatieven**

Een bijzondere vorm van verbinding die boo's kunnen leggen tussen bewoners, is het samenbrengen van bewonersinitiatieven. Zoals in Hoofdstuk 1 beschreven, kampen bewonersinitiatieven nogal eens met de kritiek dat ze alleen bezig zouden zijn met hun eigen ‘postzegeltje’ en er weinig sprake is van onderlinge verbinding. De boo kan in deze situatie mogelijk een oplossing bieden, door de verbindende schakel te zijn tussen initiatieven. Hier kan bijvoorbeeld invulling aan gegeven worden door een grootschalig project. Zoals al eerder beschreven riep de dorpsraad in Wouw ‘DNA Wouw’ in het leven, een project dat als doel heeft bewoners met (ideeën voor) initiatieven samen te brengen en tegelijkertijd te bepalen of ze passen bij het ‘DNA’ van het dorp (“Wat kan je hier wel doen, en wat niet?”). Een belangrijk gevolg hiervan is volgens Wim dat ze meer aanspraak maken op gemeentelijke ondersteuning (zie kader).

De dorpscoöperatie in Steendam is ook een voorbeeld van de verbinding van initiatieven op grootschalig niveau. Verschillende initiatieven die vragen om een professionele aanpak zijn hierin ondergebracht. Dit heeft

volgens Fred allerlei voordelen, zo worden financiële risico's gedeeld: “Zo'n glasvezeltoestand, dat is een investering van drie ton of zo, doe dat maar als toevallig projectje. Die risico's ga je dan niet nemen.”<sup>267</sup>

<sup>262</sup> Stemkens, zie interviewtranscript 7, p. 17.

<sup>263</sup> Schelling, zie interviewtranscript 1b, 7-8.

<sup>264</sup> Schouwenaar, zie interviewtranscript 9a, p. 3.

<sup>265</sup> ‘Gemeente Hollands Kroon schrapt 70 procent van de regels’, NOS, laatst gewijzigd 29 april 2015, <https://nos.nl/op3/artikel/2033106-gemeente-hollands-kroon-schrapt-70-procent-van-de-regels.html>.

<sup>266</sup> Cassanelli, zie interviewtranscript 5b, p. 6.

<sup>267</sup> Mahler, zie interviewtranscript 10a, p. 11.

Juridische, fiscale, administratieve en organisatorische voordelen vloeien ook uit een dergelijke schaalvergroting. “Als je moet bedenken dat je voor elk afzonderlijk initiatief een coöperatie of stichting op moet richten met een bestuur en trekkers en dat elke keer moet schrijven, dat lijkt me niet handig, eerlijk gezegd”, aldus Fred.<sup>268</sup>

“Als je als een kip zonder kop gewoon aanvraagt en je achterburen zijn ook bezig met een aanvraag, kan maar zo zijn dat je de weg blokkeert voor hen. Terwijl als je het iets slimmer doet, elkaar ook daar in opzoekt, dan kun je zeggen van: ‘Oké, wat zijn die regels, dan en kunnen we binnen die regels creatief omgaan.’”

*Anton Bardie, Schoonloo*  
*Zie interviewtranscript 4, p. 18-19.*

Verbinding van initiatieven kan ook een minder alomvattend karakter hebben. Een boo kan ze uitsluitend op het gebied van financiële of andere hulpmiddelen tot samenwerking bewegen.<sup>269</sup> Belangenvereniging Schoonloo koppelt bijvoorbeeld initiatieven aan elkaar die dezelfde materialen nodig hebben. “Als de ene club een subsidieaanvraag doet voor een muziekinstallatie en die andere club heeft dat net vorig jaar gedaan en gekregen, waarom ga je dan niet die muziekinstallatie met elkaar delen”, legt Anton uit.<sup>270</sup> Het verbinden van initiatieven gebeurt ook op het niveau van subsidieaanvragen; door hier duidelijk over te communiceren en afspraken te maken kan dit veel effectiever gebeuren, denkt de voormalig voorzitter (zie kader). *Social media* kan een nuttig middel zijn om

‘dubbeling’ in initiatieven te voorkomen. Plaatselijk Belang Oldeberkoop presenteert bestaande initiatieven op Facebook, zodat bewoners ervan op de hoogte zijn en niet zelf nog een keer het wiel uitvinden.<sup>271</sup>

### 3.5.3 Bewoners: verenigingen

Niet alleen tussen bewonersinitiatieven, maar ook tussen verenigingen kunnen boo’s onderlinge verbindingen leggen. Tegen de achtergrond van afnemende ledentallen is de slagvaardigheid van verenigingen bij een dergelijke samenwerking vaak gebaat.<sup>272</sup> Het aansturen op samenwerking, en soms zelfs fusering, tekent de rol die Dorpsoverleg Meijel vervult. Joost bezocht de tien grootste verenigingen en liet hen tijdens die bezoeken reflecteren op de toekomst: “Zie jij die zoals we er nu mee bezig zijn, dat we voor tien mensen iets organiseren met zes man, of zeggen we: ‘Nee, we vragen d'r twaalf verenigingen bij en zijn dan met zestig mensen.’”<sup>273</sup> Zijn ideaal is dat verschillende verenigingen ondergebracht worden in een gezamenlijk clubhuis – een mooi bijeffect hiervan is dat het nieuwe ontmoetingen tussen bewoners stimuleert.

Het verbinden van verenigingen behoort ook tot het takenpakket van Plaatselijk Belang Oldeberkoop, het (relatief kleine) dorp kent er volgens Rinie zelfs meer dan veertig. “Het hangt hier van verenigingen aan elkaar”, grapt ze.<sup>274</sup> De meeste daarvan kunnen volgens de secretaris net rondkomen; leegloop is hiervoor de voornaamste reden. Om de slagvaardigheid te vergroten, stuurt de secretaris daarom aan op samenwerking. Het ‘delen’ van een penningmeester is daar een voorbeeld van.<sup>275</sup> Vanuit dezelfde gedachte kiezen sommige boo’s er ook voor om zelf de verbinding aan te gaan met verenigingen of andere organisaties in het dorp, bijvoorbeeld door te fuseren of ze op te nemen in het organogram.<sup>276</sup>

<sup>268</sup> Mahler, zie interviewtranscript 10a, p. 11.

<sup>269</sup> Ook Marja (Den Andel) onderstreept het belang van de verbindende functie van een boo als het gaat om subsidieaanvragen. Ze liep namelijk ooit een subsidie mis, omdat een andere initiatiefnemer met hetzelfde idee – het organiseren van een Burendag – net iets eerder was. “En dat gaat dan langs elkaar heen, dat is verspilde moeite”, zegt ze. Netwerk Den Andel had hier een rol in kunnen spelen door het overzicht te bewaren. Zie interviewtranscript 9b, p. 3.

<sup>270</sup> Bardie, zie interviewtranscript 4, p. 4.

<sup>271</sup> Pen-Eisses, zie interviewtranscript 6, p. 17.

<sup>272</sup> ‘Het verenigen’, Noordam & De Vries.

<sup>273</sup> Stemkens, zie interviewtranscript 7, p. 21-22.

<sup>274</sup> Pen-Eisses, zie interviewtranscript 6, p. 4.

<sup>275</sup> Pen-Eisses, zie interviewtranscript 6, p. 5, 25.

<sup>276</sup> Zo gingen in Schoonloo het dorpshuisbestuur en belangenverenigingsbestuur samen op en zijn de verschillende verenigingen en stichtingen in Exloo opgenomen in het organogram van ‘honingraten’ (Figuur 5), zie interviewtranscript 3, p. 1-2, 9, interviewtranscript 4, p. 2-3.



### 3.5.5 Regionale verbinding

Zoals ook al in 3.3.2 Advies aan andere boo's genoemd werd, beperken boo's zich bij het uitvoeren van de adviserende functie niet altijd tot de grenzen van het dorp: ook met kernen in de omgeving wordt dikwijls advies uitgewisseld. Aan regionale verbinding wordt ook op andere wijzen invulling gegeven, bijvoorbeeld door gezamenlijke bijeenkomsten op poten te zetten. Deze kunnen verschillende vormen aannemen, zoals 'dorpsoverleggen' voorgezeten door de gemeente of op eigen initiatief en bijeenkomsten onder leiding van provinciale Verenigingen voor Kleine Kernen van de LVKK.<sup>277</sup>

Opvallend is dat een aantal boo's benadrukken dat de uitwisseling van ideeën tijdens dergelijke bijeenkomsten op strategisch niveau moet plaatsvinden en maatschappelijke thema's moet behelsen. "Voorheen werden er nog wel eens op micro- of op wipkipniveau ideeën uitgewisseld, maar nu doen we dat echt op strategisch niveau met elkaar," zegt Joost (Meijel).<sup>278</sup> Volgens Fred is het verwezenlijken van duurzame energie voor het dorp een thema waarover de dorpsverenigingen onderling actief ervaringen uitdelen, bijvoorbeeld wat betreft de plaatsing van windmolens en mogelijke wijzen van financieren, zoals *crowdfunding*.<sup>279</sup> Hieruit blijkt het bewustzijn van boo's dat zij hun maatschappelijke rol kunnen versterken door kennis onderling uit te wisselen en de verbinding in de omgeving te zoeken.

Samenwerking kan ook verder strekken dan het geven van wederzijds advies en opdoen van inspiratie. Wanneer belangen spelen die grensoverschrijdend zijn, kunnen boo's collega-organisaties in de regio opzoeken om in het kader hiervan gezamenlijk op te treden. Belangenvereniging Schoonloo werkt bijvoorbeeld regelmatig samen met buurdorp Grolloo bij het organiseren van activiteiten voor de jeugd. De schoolkring is over beide dorpen verspreid, waardoor samenwerking op dit onderwerp bijna vanzelfsprekend is.<sup>280</sup> Door regionale samenwerking kunnen jongeren dus beter in hun behoeften voorzien, wat mogelijk weer resulteert in een hechter band met het dorp. Zeker in het kader van de toenemende ontgroening van het platteland kan een dergelijke krachtenbundeling dus interessant zijn.

Op het gebied van sport trekken boo's ook samen op. Dit kan de vorm krijgen van een gezamenlijke activiteit, zoals een wandelvierdaagse die vier nabijgelegen dorpen aan elkaar verbindt.<sup>281</sup> Het bundelen van krachten kan een andere vorm van samenwerking zijn, zo vindt Joost dat dorpen moeten samen werken om de beste sporters op de juiste plek te krijgen. Zo biedt Meijel kansen voor volleyballers, maar zit het 'epicentrum' voor handbal weer in een ander dorp. "Ik denk we moeten niet proberen om allebei volleybalclubs organiseren op eredivisioniveau, nee we hebben hier één club, laten we met alle andere volleybalclubs die om ons heen zitten zorgen dat de sterspelers hierheen komen."<sup>282</sup> Gezamenlijk optreden kan dus in dit geval schaalvergroting van bestaande verenigingen tot gevolg hebben, wat ze minder kwetsbaar maakt. Op deze manier zou samenwerking ook schaalvergroting van voorzieningen mogelijk kunnen maken als antwoord op de voorzieningenschaarste waar steeds meer dorpen mee geconfronteerd worden.

Op tal van andere terreinen kunnen boo's met elkaar samenwerken.<sup>283</sup> Op het gebied van toerisme organiseerde Plaatselijk Belang Oldeberkoop met andere belangenverenigingen in de omgeving bijvoorbeeld een doorlopend theater, met ondersteuning van de gemeente. "Dus hier in het dorp gebeurt iets, en wil je de rest van het verhaal horen, dan zul je naar Appelscha moeten. En doordat je dan met verschillende dorpen samenwerkt, trek je recreatie hier naartoe", zegt Rinie.<sup>284</sup> In het kader van belangenbehartiging kunnen boo's ook gezamenlijk optrekken; soms zijn namelijk gedeelde belangen in het spel. Dit kan

---

<sup>277</sup> Zie interviewtranscript 7, p. 15, interviewtranscript 5b, p. 23, interviewtranscript 6, p. 23, interviewtranscript 8a, p. 10, interviewtranscript 8b, p. 7, interviewtranscript 10a, p. 12.

<sup>278</sup> Stemkens, zie interviewtranscript 7, p. 15.

<sup>279</sup> Mahler, zie interviewtranscript 10a, p. 13.

<sup>280</sup> Bardie, zie interviewtranscript 4, p. 13.

<sup>281</sup> Bardie, zie interviewtranscript 4, p. 20.

<sup>282</sup> Stemkens, zie interviewtranscript 7, p. 15.

<sup>283</sup> De eerder beschreven politieke debatten die dorpsvereniging Steendam organiseerde met andere dorpsverenigingen zijn hier ook een voorbeeld van.

<sup>284</sup> Pen-Eisses, zie interviewtranscript 6, p. 23.

“Het dorpsfeest van Schoonloo, daar voelt men eigenaarschap van: dat is ons feest. Dat moet je niet samen met Grolloo willen organiseren, want dat gaat helemaal mis. Dus je moet heel goed kijken wat je wel in het dorp moet blijven organiseren, bepaalde activiteiten die we ooit zelf hebben opgebouwd, zoals het ‘neutieschieten’. Maar dingen die iedereen aangaat, waarvan je denkt: ‘Nou, helemaal niet gek dat we daar met elkaar over nadenken’, moeten we ook met elkaar doen.”

*Anton Bardie, Schoonloo  
Zie interviewtranscript 4, p. 21.*

bijvoorbeeld betrekking hebben op een nabijgelegen natuurgebied, maar ook het aanvechten van horeca-sluitingstijden kan een thema zijn op basis waarvan boo's de handen ineenslaan.<sup>285</sup>

Het gevoel voor lokale eigenheid bestendigt de verbindende functie op regionaal niveau. Kennis van de bestaande onderlinge relaties tussen dorpen maakt dat de boo een goede inschatting kan maken of onderlinge samenwerking al dan niet mogelijk is.<sup>286</sup> Zo noemt Anton dat Schoonlooërs over het algemeen weinig met bewoners van Elp hebben, terwijl het even ver ligt als Grolloo, waar wel volop mee samengewerkt wordt. “Er wordt wel eens geopperd door de gemeente dat twee bepaalde dorpen wel samen een project kunnen oppakken, maar dat werkt niet,” aldus de ex-voorzitter. “Je weet wat er in je dorp speelt en hoe de lijnen en de hazen lopen, wat de gemeente vaak minder goed weet.”<sup>287</sup> Volgens Anton is samenwerking tussen dorpen wenselijk mits er voldoende rekening wordt gehouden met de culturele eigenheid van het dorp (zie kader).

### 3.3.6 Conclusie

De verbindende functie biedt, net als de activerende, een vernieuwend perspectief op de rolopvatting van bewonersoverlegorganisaties. Gebleken is dat boo's op verschillende niveaus verbinding nastreven

tussen bewoners, variërend van de dorpsgemeenschap tot initiatieven en verenigingen. Daarnaast wordt ook samenwerking in de regio nagestreefd. Door verbindend te zijn, kunnen boo's op verschillende manieren inspelen op hedendaagse ontwikkelingen waarmee ze te maken krijgen. Het stimuleren van onderlinge verbindingen tussen bewoners in het dorp, in het bijzonder nieuwkomers, kan een stap in de goede richting zijn in de aanpak van demografische ontwikkelingen als krimp en ontgroening. Op de tendens van bewonersparticipatie wordt ingehaakt door verbindingen tussen losse initiatieven te leggen en hiermee bij te dragen aan de slagvaardigheid ervan.

<sup>285</sup> Met het oog op het gezamenlijk belang dat dorpen bij het Schildmeer hebben ziet Fred (Steendam) het belang om gezamenlijk op te treden naar de gemeente toe. Het aangescherpte beleid met betrekking tot horecasluitingstijden had een impact op ondernemers in Oldeberkoop en omliggende dorpen, waarop de boo's dit gezamenlijk besloten aan te vechten. Zie interviewtranscript 10a, p. 13, interviewtranscript 6, p. 24.

<sup>286</sup> Ook Rinies kennis van de verschillende belangen die gelden onder de verschillende dorpen binnen gemeente Ooststellingwerf, ingegeven door culturele verschillen, getuigt hiervan. Zie interviewtranscript 6, p. 25.

<sup>287</sup> Bardie, zie interviewtranscript 4, p. 21.

### 3.6 Uitdagingen

Deze laatste paragraaf zal reflecteren op de uitdagingen die komen kijken bij de uitvoering van de verschillende functies door bewonersoverlegorganisaties. Deze uitdagingen vallen grofweg in te delen in twee categorieën: die met betrekking tot de gemeente en tot de inwoners van het dorp.

#### Relatie Boo's-Gemeente

Inzake de relatie tussen Boo's en Gemeente zijn er duidelijk nog een aantal knelpunten vast te stellen, zowel wat betreft het beschouwen van de boo's als volwaardige partner, als in het administratief vereenvoudigen van de toegang van burgers tot ambtenaren en budgetten. In hun rol als vertegenwoordiger van het dorp ervaren sommige boo's dat ze in hun functioneren belemmerd worden door de gemeente. Het uitoefenen van inspraak in de gemeentelijke organisatie verloopt niet altijd vlekkeloos, boo's voelen zich hierin niet altijd serieus genomen of zelfs afgeremd. Wim (Goudswaard) noemt bijvoorbeeld hoe het spreekrecht van bewoners in de raadsvergadering stuit op desinteresse van ambtenaren. "Ik heb daar een keer gebruik van gemaakt, het is werkelijk om te huilen. Die mensen zitten al op hun horloge te kijken van: 'De tijd is om.'" <sup>288</sup> In Lutjewinkel hangt een prijskaartje aan het stellen van een vraag aan de gemeenteraad in de vorm van een ingezonden stuk, waardoor deze vorm van inspraak ontmoedigd wordt. <sup>289</sup> De representatieve functie van boo's wordt in sommige gevallen door de gemeente zwaar onder druk gezet, door een alternatieve vorm van inspraak aan te bieden. In hetzelfde dorp werd bijvoorbeeld door de gemeente zelf een vertegenwoordiger ingesteld, als verlengde van de gemeentelijke organisatie, waardoor de legitimiteit van de boo als representant van het dorp ter discussie gesteld werd. <sup>290</sup>

In hun rol als adviseur worden boo's ook geconfronteerd met uitdagingen in relatie tot de gemeente. De afhankelijkheid van individuele ambtenaren kan het verstrekken van advies belemmeren. De onregelmatige aanwezigheid die het Nieuwe Werken met zich meebrengt bemoeilijkt bijvoorbeeld het maken van afspraken, en ook als ambtenaren hun functie neerleggen verdwijnt daarmee het verstrekte advies. <sup>291</sup> Het effect van advies wordt ook door een aantal boo's betwijfeld. Zo wordt advies soms ondanks gedane toezeggingen niet nagekomen, of hebben boo's het idee dat het uitsluitend wordt nageleefd wanneer het bij al bestaande plannen van de gemeente aansluit. <sup>292</sup> Het idee dat de gemeente niet uit onwil, maar onmacht het verstrekte advies niet naleeft, wordt ook door boo's gedeeld. Zo zou ze nauwelijks van de gestelde kaders uit 'Den Haag' af kunnen wijken, of door verschillende politieke belangen die in het geding zijn niet naar het advies kunnen handelen. <sup>293</sup>

Bij het activeren en ondersteunen van bewoners bij initiatieven speelt de gemeente in veel gevallen een rol, bijvoorbeeld in het verlenen van toestemming of verstrekken van budget. Een belangrijke uitdaging die hierbij komt kijken is de gemeentelijke bureaucratie: het 'circuit' aan regels en vergunningen werkt vaak niet alleen demotiverend, maar kan ook het initiatief volledig verlammen. <sup>294</sup> Voor een initiatief om duurzame energie te realiseren stond Dorpsvereniging Steendam bijvoorbeeld al in de startblokken, maar werd door de gemeente geen toestemming verleend. <sup>295</sup> Een soortgelijke situatie deed zich voor in Heteren, waar de 'stugge houding' van de gemeente wat betreft regelgeving een initiatiefneemster deed afdruipten. Voorzitter Ronnie: "Daar ben je dan als vrijwilliger met goede bedoelingen bezig. Dan vloeit al die energie eruit." <sup>296</sup> Tijdens de uitvoering van een initiatief kan gemeentelijke bureaucratie een uitdaging betekenen voor boo's. De betrokkenheid van meerdere ambtenaren kan bijvoorbeeld resulteren in een tamelijk stroperig proces. Wil (Exloo) spreekt uit ervaring: "Eerst zat ambtenaar X erbij, ambtenaar Y gaat het uitvoeren, Y weet niet wat X heeft afgesproken." <sup>297</sup>

<sup>288</sup> Van Eijk, zie interviewtranscript 1a, p. 6.

<sup>289</sup> Cassanelli, zie interviewtranscript 5b, p. 4, 16.

<sup>290</sup> Hartmans, zie interviewtranscript 5a, p. 1-2, 6-7, 8.

<sup>291</sup> Hartmans, zie interviewtranscript 5a, p.2. Cassanelli, zie interviewtranscript 5b, p. 20. Pen-Eisses, zie interviewtranscript 6, p. 18.

<sup>292</sup> Schelling, zie interviewtranscript 1b, p. 8. Cassanelli, zie interviewtranscript 5b, p. 17-18.

<sup>293</sup> Pen-Eisses, zie interviewtranscript 6, p. 12. De Mulder, zie interviewtranscript 8a, p. 8.

<sup>294</sup> Van Eijk, zie interviewtranscript 1a, p. 9. Stemkens, zie interviewtranscript 7, p. 4-5.

<sup>295</sup> "Dat is niet per se onwil, maar het is een andere manier van kijken, zich beroepen op spelregels die er al liggen", zegt voorzitter Fred hierover. Mahler, zie interviewtranscript 10a, p. 10-11.

<sup>296</sup> Stemkens, zie interviewtranscript 7, p. 11, 14-15.

<sup>297</sup> Luchjenbroers, zie interviewtranscript 3, p. 8.

Ondanks de soms moeilijke samenwerking zijn er ook nieuwe ontwikkelingen die hieraan kunnen verhelpen. De verbindende functie zowel vanuit gemeente als vanuit bewoners wordt steeds vaker gefaciliteerd door een regionaal overleg van boo's. (Bijvoorbeeld: Dorpenoverleg Midden Drenthe; Centrale Dorpenraad Amsterdam; Dorpsradenoverleg Venray).

Tot (een aantal van) de mogelijke oplossingen om de communicatie tussen gemeenten en boo's te faciliteren behoren:

- het aanstellen van 1 of 2 vaste contactpersonen binnen de gemeente die als vaste opdracht het begeleiden van de boo's heeft in het zoeken naar oplossingen voor administratieve 'kinken in de kabels'

- duidelijke afspraken maken tussen boo's en gemeentes over de te volgen route bij het voorleggen van adviezen of verzoeken. Samen opstellen van een "communicatieplan", waarin ook een tijdsplan is opgenomen zodat de boo's weten waar ze aan toe zijn.

### Bewoners

Het uitoefenen van de representatieve functie kan bemoeilijkt worden door de houding van de bewoners van het dorp: deze wordt nogal eens gekenmerkt door passiviteit. Het bezwaar dat veel bewoners matig betrokken zijn bij het democratische proces als gevolg van een passieve en ongeïnteresseerde houding is tamelijk breed gedragen.<sup>298</sup> Wim (Wouw) meent bijvoorbeeld dat bewoners snel geneigd zijn om achterover te leunen, wat resulteert in lage opkomsten bij bijeenkomsten.<sup>299</sup> Tijdgebrek is een andere veelgenoemde oorzaak van deze matige belangstelling. Werkende bewoners zouden een drukke agenda hebben, waardoor de boo nauwelijks op hun netvlies staat.<sup>300</sup> Het antwoord dat boo's hierop geven heeft vaak de strekking van 'wie zwijgt stemt toe': het verlenen van de mogelijkheid tot inspraak is voldoende, de keuze om hier gebruik van te maken staat vrij.<sup>301</sup>

Het representeren van jongeren blijkt een andere uitdaging met betrekking tot bewoners. De voornaamste moeilijkheid is het gebrek aan interesse voor de boo dat voornamelijk voor de jongere laag van het dorp aan de orde blijkt.<sup>302</sup> Annemarie (Wellerlooï) noemt bijvoorbeeld dat jongeren zelden op de vergadering afkomen. "Eerlijk is eerlijk", zegt ze, "ik denk dat ik op die leeftijd ook helemaal niet bezig was met die dorpsraad."<sup>303</sup> Het idee dat de boo voornamelijk volwassenen en ouderen aanspreekt, wordt ook door andere boo's gedeeld. Dit hangt enerzijds samen met de thema's die boo's behandelen,<sup>304</sup> maar anderzijds ook met de vergrijzing van het bestuur zelf.<sup>305</sup> De voorzitter van dorpsraad Wouw noemt bijvoorbeeld dat hij regelmatig op straat aangesproken door "mensen met grijs haar", terwijl jongeren eerder denken: 'man, fiets eens door'.<sup>306</sup>

Met betrekking tot bewoners brengt ook de adviesfunctie een aantal uitdagingen met zich mee. Een aantal boo's zijn van mening dat door het aannemen van een adviesrol, boo's het risico lopen hun positie als neutrale belangenbehartiger in gevaar te brengen.<sup>307</sup> "Je moet wel heel goed uitkijken dat je niet op gaat komen voor belangen van individuele mensen, want je dient het dorpsbelang", stelt Anton (Schoonloo).<sup>308</sup> Wat betreft bewonersinitiatieven kan het geven van ongevraagd advies daarnaast demotiverend werken.

---

<sup>298</sup> Schelling, zie interviewtranscript 1b, p. 5. Groffen, zie interviewtranscript 2a, p. 6. Pen-Eisses, zie interviewtranscript 6, p. 10. Bardie, zie interviewtranscript 4, p. 7.

<sup>299</sup> Groffen, zie interviewtranscript 2a, p. 5, 13.

<sup>300</sup> Bardie, zie interviewtranscript 4, p. 8. Pen-Eisses, zie interviewtranscript 6, p. 8-9. Bergmans, zie interviewtranscript 8b, p. 2.

<sup>301</sup> Groffen, zie interviewtranscript 2a, p. 6. Bardie, zie interviewtranscript 4, p. 7. Schouwenaar, zie interviewtranscript 9a, p. 7, 9. Pen-Eisses, zie interviewtranscript 6, p.10.

<sup>302</sup> Schelling, zie interviewtranscript 1b, p. 19. Pen-Eisses, zie interviewtranscript 6, p. 8-9. De Mulder, zie interviewtranscript 8a, p. 3, 5.

<sup>303</sup> De Mulder, zie interviewtranscript 8a, p. 5.

<sup>304</sup> Schouwenaar, zie interviewtranscript 9a, p. 7.

<sup>305</sup> Schelling, zie interviewtranscript 1b, p. 12.

<sup>306</sup> Groffen, zie interviewtranscript 2a, p. 7.

<sup>307</sup> Bardie, zie interviewtranscript 4, p. 10-11, Groenewold, zie interviewtranscript 11, p. 13-14.

<sup>308</sup> Bardie, zie interviewtranscript 4, p. 10.

“Zulke dingen ontstaan uit energie”, zegt Tim (Den Andel). “Ik denk niet dat je dat in de kiem moet smoren door te zeggen hoe je dat moet doen.”<sup>309</sup>

Bij het vervullen van een activerende rol kan de houding van bewoners een uitdaging zijn. “Burgerparticipatie, heel leuk, maar je moet wel enthousiaste mensen hebben daarvoor. En die zijn er wel, maar te weinig”, zegt Wim (Goudswaard).<sup>310</sup> Het gebrek aan gemotiveerde bewoners om een initiatief te starten is dus een heikel punt, maar daarnaast bestaat ook het risico dat bewoners gaandeweg het proces hun motivatie verliezen.<sup>311</sup> Dit is problematisch, gezien initiatieven vallen of staan bij individuen. Het kwetsbare karakter van initiatieven wordt door meerdere boo’s als uitdaging aangekaart.<sup>312</sup> Een andere moeilijkheid bij het ondersteunen van initiatieven, is dat deze niet altijd goed op het netvlies van boo’s staan. Doordat (bestuurs-)leden van boo’s op vrijwillige basis opereren, is het wegens tijdgebrek onmogelijk om de ontwikkelingen binnen initiatieven op de voet te volgen. Soms blijkt dit wel nodig, bijvoorbeeld wanneer op tijd moet worden ingesprongen om ondersteuning te bieden aan een initiatief.<sup>313</sup>

Ook het verbinden van bewoners gaat gepaard met uitdagingen. Zo spreken boo’s van inwoners van het dorp die weinig behoefte hebben om actief deel te nemen aan de dorpsgemeenschap – die willen ‘met rust gelaten worden’.<sup>314</sup> Dergelijke ‘rustzoekers’ zijn volgens het SCP vaak nieuwkomers waarvoor het dorp in sociaal opzicht weinig betekent: de rust en ruimte zijn de voornaamste redenen om er te wonen.<sup>315</sup> Wanneer een dorp veel ‘import’ kent, wordt dit door boo’s ook als een uitdaging ervaren in het genereren van een hechte gemeenschap. In tegenstelling tot dorpen waar bewoners al generaties lang wonen, is een gevoel van saamhorigheid hier geen vanzelfsprekendheid: daar moet hard aan gewerkt worden.<sup>316</sup> Ook regionale verbinding kent een aantal uitdagingen. Zo kunnen historisch en cultureel gestoelde rivaliteiten samenwerking tussen dorpen bemoeilijken,<sup>317</sup> of zien andere dorpen überhaupt het nut van gezamenlijk optrekken niet in.<sup>318</sup>

---

<sup>309</sup> Schouwenaar, zie interviewtranscript 9a, p. 10-11.

<sup>310</sup> Van Eijk, zie interviewtranscript 1a, p. 9.

<sup>311</sup> Pen-Eisses, zie interviewtranscript 6, p. 21. Bergmans, zie interviewtranscript 8b, p. 10.

<sup>312</sup> Pen-Eisses, zie interviewtranscript 6, p. 22. Van Zeijl, zie interviewtranscript 10b, p. 5.

<sup>313</sup> Pen-Eisses, zie interviewtranscript 6, p. 21. Van Zeijl, zie interviewtranscript 10b, p. 5.

<sup>314</sup> Mahler, zie interviewtranscript 10a, p. 13.

<sup>315</sup> Steenbekkers et al., *De dorpenmonitor*, 17.

<sup>316</sup> Cassanelli, zie interviewtranscript 5b, p. 7.

<sup>317</sup> Bardie, zie interviewtranscript 4, p. 20. Stemkens, zie interviewtranscript 7, p. 16.

<sup>318</sup> Bergmans, zie interviewtranscript 8b, p. 12-13. Schouwenaar, zie interviewtranscript 9a, p. 15.

## 4. Conclusie

In dit rapport is onderzocht welke functies bewonersoverlegorganisaties anno 2017 vervullen. Recente ontwikkelingen, in het bijzonder de opkomst van burgercollectieven, hebben hun stempel gedrukt op het speelveld waarin deze lokale organisaties opereren. Gebleken is dat boo's aan de hand van traditionele en vernieuwende functies op deze maatschappelijke tendensen inspelen, wat een nieuw perspectief biedt op de potentie van boo's in het huidige bestuurlijke en maatschappelijke landschap.

### 4.1 Samenvatting belangrijkste resultaten

Dit onderzoek ging uit van twee centrale vragen. De eerste was:

*Welke maatschappelijke veranderingen (in het bijzonder het ontstaan van burgercollectieven) zijn van invloed op de functies van bewonersoverlegorganisaties, en welke functies zien (actieve) inwoners en bewonersoverlegorganisaties voor hen weggelegd?*

In het eerste hoofdstuk is het eerste deel van deze vraag beantwoord door het huidige speelveld waarin bewonersoverlegorganisaties opereren te schetsen. In de eerste plaats de opkomst van bewonersparticipatie, maar ook demografische en ruimtelijke ontwikkelingen als krimp, vergrijzing, ontgroening en terugtrekkende voorzieningen bleken (met name op het platteland) van toepassing. Daarnaast is ook de hedendaagse politieke tendens van democratische vernieuwing als ontwikkeling die van invloed is op het functioneren van boo's meegenomen.

Hoofdstuk 2 en 3 behelsden de beantwoording van het tweede deel van de onderzoeksvraag hierboven. In Hoofdstuk 2 is de visie van (actieve) bewoners op boo's verkend. Het perspectief van bewoners op dorpsraden dat in het SCP-rapport 'De dorps doe-democratie' geschetst wordt, getuigt van enige scepsis. Bewoners zetten vraagtekens bij de representativiteit en effectiviteit van deze lokale organisaties. Bewoners die actief zijn bij maatschappelijke initiatieven uitten zich optimistischer over de functies van boo's. In relatie tot bewonersinitiatieven en -collectieven kunnen ze een waardevolle rol vervullen, die faciliterend, ondersteunend en stimulerend van aard is.

Het gros van dit onderzoek betrof de visie van boo's zelf op hun functies en de uitvoering ervan, beschreven in Hoofdstuk 3. De representatieve functie bleek nog steeds door vrijwel alle boo's omarmd te worden. De manieren waarop boo's inspraak verleenden aan bewoners beperkten zich niet tot de 'bekende' kanalen als de vergadering en de enquête, maar getuigden juist van originaliteit en vernieuwing. Innovatieve democratische vormen als de dorpsarena en de *Talk of the Town* voor jongeren zijn hier voorbeelden van. De hedendaagse tendens van democratische vernieuwing blijkt dus niet aan boo's voorbij te zijn gegaan – integendeel: in de dorps context lijken ze er ook daadwerkelijk aan bij gedragen te hebben.

Met het oog op andere recente maatschappelijke ontwikkelingen bieden de wijzen waarop boo's invulling geven aan de vertegenwoordigende functie ook inspiratie. De actieve werving van (bestuurs)leden is bijvoorbeeld interessant tegen de achtergrond van de bredere tendens van afnemende ledentallen, welke vaak weer samenhangt met demografische ontwikkelingen als krimp en ontgroening. In het kader van vergrijzing kunnen informele vormen van inspraak, bijvoorbeeld het bezoeken van ontmoetingsplekken voor ouderen, nuttig zijn om de belangen van deze groep te inventariseren. De manieren waarop boo's jongeren betrekken bij het democratische proces kan met het oog op ontgroening interessant zijn: door jongeren te representeren, zijn ze mogelijk ook beter vast te houden. De recente opkomst van bewonersparticipatie heeft ook zijn sporen achter gelaten in de representatieve functie – voor burgerinitiatieven kunnen zij een waardevolle rol op zich nemen als bewaker van het democratische gehalte.

Ook de rol als adviseur blijken boo's nog steeds voor zichzelf weggelegd te zien. Deze functie bekleedden ze bijvoorbeeld in relatie tot de gemeente; wat aansluit bij traditionele benadering van de adviesfunctie van deze organisaties. De invloed van hedendaagse ontwikkelingen op het gebied van bewonersparticipatie is echter ook te herkennen in de aard van het advies dat boo's anno 2017 verstrekten. Zo worden bewoners gewezen op hun eigen verantwoordelijkheden en zelfredzaamheid en vervullen de lokale organisaties ook een adviserende functie voor bewonersinitiatieven.

Het representeren en adviseren van bewoners en gemeente zijn functies die passen binnen de ‘traditionele’ taakomschrijving van boo’s. Een geheel nieuwe invalshoek op de rol die ze in de huidige context vervullen verschaft de activerende functie, die draait om het stimuleren en ondersteunen van bewoners bij bewonersinitiatieven en –collectieven. Op verschillende vlakken bleken boo’s een toegevoegde waarde te kunnen zijn voor (beginnende) initiatieven, bijvoorbeeld door ondersteuning te bieden in de vorm van financiën, faciliteiten en een zekere mate van coördinatie en monitoring.

Dat boo’s aan de hand van de activerende functie inspelen op de maatschappelijke trend van bewonersparticipatie is evident. Indirect bieden boo’s hiermee ook antwoorden op de hedendaagse demografische en ruimtelijke ontwikkelingen waarmee dorpen geconfronteerd worden. "Vrije marktwerking faalt in het bieden van oplossingen voor kwesties als krimp, vergrijzing en voorzieningschaarste. Hierdoor wordt de noodzaak van bewonersinitiatieven ter verbetering of behoud van leefbaarheid in het dorp, steeds manifester. Initiatieven rondom glasvezel en duurzame energie, maar ook het opknappen van een park, zijn bijvoorbeeld gericht op de realisatie of het behoud van voorzieningen. Wanneer boo’s zich inzetten voor dergelijke initiatieven, dragen ze dus indirect ook bij aan de leefbaarheid van het dorp, wat ze bestendiger maakt tegen deze kwesties.

De verbindende functie bood ook een vernieuwend perspectief op de rolopvatting van boo’s. Het creëren en bestendigen van een saamhorigheidsgevoel onder bewoners, maar ook het leggen van verbindingen met dorpen in de naaste omgeving zijn manieren waarop aan deze functie invulling wordt gegeven. Door verbindingen tussen bewonersinitiatieven te leggen, dragen boo’s bij aan de tendens van toegenomen bewonersparticipatie. Dit doen ze aan de hand van overkoepelende projecten of een dorpscoöperatie, maar ook op het gebied van (financiële) hulpmiddelen kunnen initiatieven tot samenwerking bewogen worden.

Opmerkelijk is dat bewonersinitiatieven *an sich* weer tot een sterkere onderlinge verbinding tussen bewoners kan leiden. Het gemeenschapsgevoel dat door deze initiatieven, maar ook door bijvoorbeeld de boo georganiseerde activiteiten, gecreëerd wordt, resulteert mogelijk weer in meer bestendigheid tegen demografische kwesties als krimp en ontgroening. Ook samenwerking in de regio maakt boo’s slagvaardiger met het oog op maatschappelijke problemen.

Uit de analyse van de diepte-interviews is gebleken dat boo’s in de vervulling van hun functies ook met uitdagingen geconfronteerd worden, die zowel voortkomen uit hun relatie met de gemeente als met de inwoners van het dorp. Deze moeten worden gezien als aandachtspunten voor de toekomst.

#### 4.2 Praktische implementatie

De tweede, meer sturende vraag die centraal stond in dit onderzoek, luidde:

*Hoe kunnen bewonersoverlegorganisaties zichzelf heruitvinden door in te spelen op nieuwe uitdagingen, gecreëerd door nieuwe burgercollectieven?*

Uit dit onderzoek is gebleken dat bewonersoverlegorganisaties over de veerkracht beschikken om van toegevoegde waarde te zijn in een veranderende samenleving, ook al zijn ze niet altijd een volwaardige representatie van alle generaties in het dorp die de veranderende samenleving ervaren. Hun innovatieve benadering van ‘traditionele’ functies als representatie en advies en omarming van vernieuwende functies als activering en verbinding bieden een nieuw perspectief op hun potentieel anno 2017. Hiermee dient dit rapport tegelijkertijd als inspiratiebron voor boo’s die bezig zijn hun koers te bepalen in het huidige bestuurlijke en maatschappelijke landschap. Wanneer onder deze organisaties vragen geprikkeld zijn als ‘Waar staan we nu, en vooral ook: waar willen we in de toekomst staan?’, dan is dit onderzoek in principe al geslaagd. We hebben echter ook vastgesteld dat de boo’s nu al door actieve burgers, veelal actief in nieuwe initiatieven die los staan van de werking van boo’s een positieve rol zien voor boo’s, met name op het vlak van het effenen van de paden richting onder andere de gemeente. Het blijkt dat de vooral op inspraak gerichte overlegstructuren die ontstaan tussen boo’s en gemeente ondanks hun beperking tot de lokale context net heel waardevol kunnen zijn om burgerinitiatieven, zelfs van supra-lokale aard, een doorstart te laten maken dankzij het benutten van het boo-netwerk.



Hun relatie tot de recent tot stand gekomen beweging van nieuwe burgercollectieven is nog volop in ontwikkeling. In het onderzoek hebben we de mogelijkheden voor boo's om een grotere rol in deze beweging te spelen onderzocht. In het bijzonder hun mogelijke verbindende functie om, los van het type collectief dat in het dorp of de wijk reeds tot stand kwam, collectieven te ondersteunen maar ook aan elkaar te verbinden biedt interessante perspectieven. De partners van de toekomst voor de boo's zijn niet langer enkel de lokale overheden maar zeker ook groeperingen van burgers die zich anders willen organiseren, en op een andere manier (via netwerk-organisaties) dan de traditionele wijze (top-down) bij willen dragen aan de samenleving. Hoewel dit nog verder onderzocht dient te worden zou een verdere uitbreiding van een laagrempelig en niet-sectorgebonden netwerk van burgercollectieven, mede ondersteund door boo's, op een "policentrische" wijze kunnen gebeuren, waarbij niet één hiërarchisch gestructureerd netwerk de relaties tussen burgers, burgercollectieven en overheden verzorgt, maar een veelheid aan centra die volgens wederzijdse behoefte met elkaar in contact staan.<sup>319</sup>

#### 4.3 Punten van reflectie

Tot slot een korte reflectie op het verrichte onderzoek. Ten eerste moet ten aanzien van de onderzoeksmethoden opgemerkt worden dat een zekere mate van bias mogelijk aan de orde was bij het verspreiden van de enquête. De enquête die werd uitgevoerd tijdens het 'We-doen-het-zelf-wel-festival' onder de noemer van de LVKK, kan ertoe geleid hebben dat voornamelijk bewoners die al bekend waren met deze organisatie of bewonersoverlegorganisaties in het algemeen zich aangesproken voelden om de enquête in te vullen. Dit kan ertoe geleid hebben dat actieve bewoners die al een affiniteit hadden met boo's oververtegenwoordigd zijn in de hieruit voortvloeiende database.

Ook wat betreft de onderverdeling van het onderzoek in functies is een opmerking op zijn plaats. Tijdens de interviews is gebleken dat de vier functies niet compleet gescheiden zijn; ze vertonen een zekere mate van overlap. Het adviseren van bewoners om zich zelfredzaam op te stellen kan bijvoorbeeld ook een activerende werking hebben, en het activeren van bewoners werkt op zijn beurt weer verbinding in de hand. De functies moeten daarom niet gezien worden als scherpomlijnde categorieën, maar meer als een globale indeling die dient om de onderzoeksresultaten te structureren en inzichtelijk te maken.

---

<sup>319</sup> Aligica, P. D. & Tarko, V. 2014. 'Institutional Resilience and Economic Systems: Lessons from Elinor Ostrom's Work.' *Comp Econ Stud*, 56:1, 52-76.



## Bibliografie

- Adviesgroep Kleine Kernen Limburg. 'Burgerinitiatieven in Limburg'. Wageningen, 2015.
- Aligica, P. D. & Tarko, V. 2014. 'Institutional Resilience and Economic Systems: Lessons from Elinor Ostrom's Work.' *Comp Econ Stud*, 56:1, 52-76.
- Beeckman, Duncan, et al., 'Een eeuw gemeentelijke herindelingen'. *CBS Bevolkingstrends*, tweede kwartaal 2005.
- Brunschot, A.G.M. van, et al. *Over wijken, bewoners en (sub)lokaal bestuur*. Den Haag: BZK, 2002.
- Buro MO. 'Onderzoek naar de toekomstige rol en functie van dorps- en wijkbelangenorganisaties in Overijssel'. 2016.
- Democratic Challenge, 'Code Oranje'. Laatst gewijzigd 20 november 2016. <http://democraticchallenge.nl/code-oranje/>.
- Democratic Challenge, 'Dorps- en wijkdemocratie'. Laatst gewijzigd onbekend. <http://democraticchallenge.nl/dorpswijkdemocratie/>.
- Donk, Wim van den, et al. 'Op weg naar meervoudige democratie'. Den Haag: VNG, 2016.
- Essen, Ben van, en Enckevort, Guido. 'Democratie vanuit het perspectief van bewonersinitiatieven. Uitkomsten van het kennisdossier Wijk- en Dorpsdemocratie als onderdeel van het landelijk project Democratic Challenge'. 2017.
- Houwelingen, Pepijn van, et al. *Burgermacht op eigen kracht*. Den Haag: SCP, 2014.
- Kok, Annemarie. 'Code rood voor 'nieuwe democratie''. Laatst gewijzigd 2 maart 2017. <https://www.sociale vraagstukken.nl/code-rood-voor-nieuwe-democratie/>.
- Koster, Yolanda de. 'Lokaal bestuur heeft snel groot onderhoud nodig'. Laatst gewijzigd 8 juni 2016. <http://www.binnenlandsbestuur.nl/bestuur-en-organisatie/nieuws/lokaal-bestuur-heeft-snel-groot-onderhoud-nodig.9539715.lynkx>.
- Loots, Jasper, et al. *Dorps- en wijkraden in Nederland*. Utrecht: Necker van Naem, 2013.
- Moor, Tine de. 'Homo Cooperans. Instituten voor collectieve actie en de solidaire samenleving'. Oratie, Universiteit Utrecht, 2013.
- Noordam & De Vries. 'Het verenigen'. Laatst gewijzigd 30 januari 2012. <https://www.ledenonderzoek.nl/2012/01/het-verenigen/>.
- NOS. 'Gemeente Hollands Kroon schrapt 70 procent van de regels'. Laatst gewijzigd 29 april 2015. <https://nos.nl/op3/artikel/2033106-gemeente-hollands-kroon-schrapt-70-procent-van-de-regels.html>.
- Onbekend. 'Discussienota Wijk- en Dorpsraden'. 2015.
- Onbekend. 'Rioolvernieuwing in Goudswaard'. *Polderpraat* 34, 2017.
- Oude Vrielink, Mirjan, et al. 'Bewonersinitiatieven: een prachtkans voor wijken?' 2014.
- Pauka, Lex, et al. 'De wijkraad als geluksfabriekje'. 2014.
- Steenbekkers, Anja, et al. *De dorpenmonitor*. Den Haag: SCP, 2013.
- Termeer, Katrien, et al. 'Burger en overheid: twee werelden, één samenleving!' Adviescommissie voor het Plattelandsparlement. 2011.
- Thissen, Frans en Loopmans, Maarten. 'Dorpen in verandering. Achtergrond'. *Rooijlijn* 46, 2, 2013.
- Uitermark, Justus. 'Verlangen naar Wikitopia'. Oratie, Erasmus Universiteit Rotterdam, 2014.
- Vermeij, Lotte en Gieling, Joost. 'De dorpse doe-democratie'. Den Haag: SCP, 2016.
- Vermeij, Lotte. *Kleine gebaren*. Den Haag: SCP, 2016.
- WRR, *Vertrouwen in burgers*. Amsterdam: Amsterdam University Press, 2012.



## Bijlage 1: Enquête We-doen-het-zelf-wel-festival



### Bent u betrokken bij een burgerinitiatief of heeft u plannen daartoe? Vul deze enquête in!

#### Hoe zit u de toekomst van dorps- en wijkraden?

Door de opkomst van burgerinitiatieven kan ook de rol van lokale belangenorganisaties, de dorps- en wijkraden, veranderen. De Universiteit Utrecht onderzoekt dit thema in opdracht van de Landelijke Vereniging van Kleine Kernen, de koepelorganisatie van dorpsraden in Nederland. Help mee met het onderzoek en vul de enquête in!

#### 1. Kruis aan wat van toepassing is:

- a) Ik ben op dit moment betrokken bij een of meerdere burgerinitiatie(f)(ven)\*  
Naam van initiatie(f)(ven):.....
- b) Ik overweeg in de nabije toekomst actief te worden bij een nieuw burgerinitiatief

**2. Bent u bekend met een dorps- of wijkraad in uw gemeente?** Dit is een organisatie die de belangen van uw dorp of wijk vertegenwoordigt. Ze kennen verschillende namen, bijvoorbeeld 'plaatselijk belang'.  
Ja/Nee

#### 3. Zo ja, wat is de naam van deze dorps- of wijkraad en in welke gemeente is de raad gevestigd?

Naam dorps-/wijkraad:.....  
Gemeente:.....

#### 4. Heeft u wel eens contact gehad met deze dorps- of wijkraad?

- a. Ja, regelmatig  
b. Ja, een enkele keer  
c. Nee  
d. Weet ik niet

#### 5. Denkt u dat het nuttig is voor burgerinitiatieven indien er een dorps- of wijkraad bestaat in hun dorp/wijk? Waarom denkt u dat?

Ja, want.....  
Nee, want....

#### Bedankt voor uw hulp!

**Wilt u op de hoogte blijven van de uitkomsten van dit onderzoek? Vul dan uw emailadres in:**

.....

**\*Definitie 'burgerinitiatief'**= een initiatief, geïnitieerd door bewoners, die samen een maatschappelijk doel willen nastreven. De gemeente of andere partijen kunnen een ondersteunende rol vervullen.

## Bijlage 2: Plan van aanpak diepte-interviews

Voor de diepte-interviews wordt gebruik gemaakt van een semigestructureerd interview. Er wordt gewerkt met een 'topiclist' (zie hieronder) waarop de onderwerpen staan die aan bod gaan komen. Er staan ook mogelijke vragen bij. Afhankelijk van de antwoorden van de respondent besluit de interviewer op welke onderwerpen wordt doorgevraagd. Alle onderwerpen van de topiclist zullen dus bij elk interview aan bod komen, maar afhankelijk van de input van de respondent wordt besloten op welke onderwerpen langer wordt doorgevraagd.

Van de precieze volgorde van de te stellen vragen/behandelen topics kan worden afgeweken, behalve dat vraag 4 (welke functies ziet dorpsraad voor zichzelf weggelegd?) steeds voor vraag 6 zal komen (uitdagingen per specifieke functie). Dit om te voorkomen dat de respondent bij het antwoord op vraag 4, gestuurd wordt door de al eerder behandelde onderwerpen. Wanneer bij vraag 6 de verschillende functies worden besproken, zal de interviewer per functie kort uitleggen wat ermee wordt bedoeld. Vervolgens kan nog gevraagd worden of de respondent deze functie ook als één van de functies van de dorpsraad beschouwt (ongeacht wat er op vraag 4 geantwoord is). Als de respondent zich niet in de functie herkent, kan enkel nog gevraagd worden 'waarom niet?' maar worden de rest van de vragen van dat topic niet behandeld.

De interviews zullen allemaal worden opgenomen en deels worden getranscribeerd, voor zover dat voor de verwerking nuttig en nodig is. Het volledig transcriberen van alle interviews is echter te tijdrovend en niet noodzakelijk voor het doel van dit onderzoek. Wanneer delen van interviews niet worden getranscribeerd, wordt er een samenvatting geschreven zodat geen belangrijke informatie over het hoofd kan worden gezien voor de uiteindelijke verwerking en analyse van de interviews.

### Deelvragen:

4. Welke functies zien huidige bewonersoverlegorganisaties voor zichzelf weggelegd? Zijn die functies de afgelopen jaren veranderd en wat zijn daar overwegingen/verklaringen voor?
5. Leidt het combineren van bepaalde functies tot spanningsvelden of juist kansen?

En per functie zullen de volgende vragen beantwoord worden:

6. Welke uitdagingen kennen bewonersoverlegorganisaties bij het uitvoeren van deze functie en hoe gaan zij hiermee om? Onderscheid wordt gemaakt in:
  - a. Uitdagingen in relatie tot de overheid
  - b. Uitdagingen in relatie tot de gemeenschap/bewoners
  - c. Uitdagingen in relatie tot maatschappelijke initiatieven
7. Wat vereist deze functie aan competenties van de actieve bewoner/de leden van de dorpsraad?

### Topiclist:

Vraag nr	Topic	Voorbeeldvragen (optioneel)
<b>Inleidend</b>		<ul style="list-style-type: none"><li>• Wat is uw functie?</li><li>• Hoelang bestaat de organisatie al?</li><li>• Bent u bekend met bewonerscollectieven in het dorp? Zo ja: waar richten die zich op? (zorg, energie...)</li></ul>
<b>4</b>	Functies raad	<ul style="list-style-type: none"><li>• Wat zie je als belangrijkste functies van jullie dorpsraad?</li><li>• Zijn die functies de afgelopen jaren veranderd?</li><li>• Zo ja, wat is er veranderd?</li><li>• Wat waren daar de redenen voor?</li></ul>
<b>5</b>	Combineren functies	<ul style="list-style-type: none"><li>• Zijn er functies die jullie lastig te combineren vinden?</li><li>• Zijn er functies die jullie goed kunnen combineren?</li><li>• Waarvan jullie denken: het is juist handig dat wij allebei deze functies vervullen want dat levert een meerwaarde op?</li></ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wat is die meerwaarde?</li> </ul>
<b>6 en 7</b>	Representatieve functie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zien jullie het als jullie taak om de bewoners van het dorp/de wijk te representeren?</li> <li>• Waarom wel/niet?</li> <li>• Tegen welke moeilijkheden zijn jullie de afgelopen jaren aangelopen bij het vervullen van deze functie?</li> <li>• Jullie vertegenwoordigden als dorpsraad de belangen van de inwoners van dit dorp. Hoe doen jullie dat?</li> <li>• Hoe zorgen je ervoor dat je deze inwoners kunt vertegenwoordigen?</li> <li>• Op welke manier pakken jullie dat aan?</li> <li>• Kun je een voorbeeld noemen?</li> <li>• Betrekken jullie bewoners bij de besluitvorming?</li> <li>• Zo ja, hoe doen jullie dat?</li> <li>• Zo nee, waarom niet?</li> <li>• Welke uitdagingen brengt deze representatieve functie met zich mee in jullie omgang met de gemeente/de inwoners van het dorp/de bewonersinitiatieven in het dorp?</li> <li>• Waar komen die uitdagingen uit voort?</li> <li>• Hoe gaan jullie met die uitdagingen om?</li> <li>• Wat vereist deze functie aan competenties van bewoners?</li> <li>• Wat vereist deze functie aan competenties van de leden van de dorpsraad/wijkraad?</li> </ul>
<b>6 en 7</b>	Adviserende functie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zien jullie het als jullie taak om de gemeente/bewoners te adviseren?</li> <li>• Waarom wel/niet?</li> <li>• Doen jullie dat vaak?</li> <li>• Op welke manier pakken jullie dat aan?</li> <li>• Over wat voor onderwerpen gaat het dan?</li> <li>• Heeft het effect?</li> <li>• Geven jullie gevraagd of ongevraagd advies, of allebei?</li> <li>• Hoe komen jullie aan de kennis om dit soort adviezen te kunnen geven?</li> <li>• Op welke manier bieden jullie advies aan burgerinitiatieven?</li> <li>• Op welke manier vervullen jullie de rol van procesbewaker met betrekking tot het democratische gehalte van burgercollectieven?</li> <li>• Welke uitdagingen brengt deze adviserende functie met zich mee in jullie omgang met de gemeente/de inwoners van het dorp/de bewonersinitiatieven in het dorp?</li> <li>• Waar komen die uitdagingen uit voort?</li> <li>• Hoe gaan jullie met die uitdagingen om?</li> <li>• Wat vereist deze functie aan competenties van bewoners?</li> <li>• Wat vereist deze functie aan competenties van de leden van de dorpsraad/wijkraad?</li> </ul>
<b>6 en 7</b>	Activerende functie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zien jullie het als je taak om bestaande of beginnende bewonersinitiatieven te ondersteunen?</li> <li>• Zien jullie het als je taak om bewoners te stimuleren bewonersinitiatieven op te zetten?</li> <li>• Waarom wel/niet?</li> <li>• Op welke manier proberen jullie bestaande of beginnende bewonersinitiatieven te ondersteunen?</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Op welke manier proberen jullie bewoners te activeren een initiatief op te zetten?</li> <li>• Hoe vindt je dat dat tot nu toe gaat? Wat gaat er goed/minder goed?</li> <li>• Welke uitdagingen brengt deze activerende functie met zich mee in jullie omgang met de gemeente/de inwoners van het dorp/de bewonersinitiatieven in het dorp?</li> <li>• Waar komen die uitdagingen uit voort?</li> <li>• Hoe gaan jullie met die uitdagingen om?</li> <li>• Wat vereist deze functie aan competenties van bewoners?</li> <li>• Wat vereist deze functie aan competenties van de leden van de dorpsraad/wijkraad?</li> </ul>
<b>6 en 7</b>	Verbindende functie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Heeft u of heeft de dorpsraad contact met bewonerscollectieven?</li> <li>• Ziet u mogelijkheden om deze collectieven te ondersteunen of verbinden?</li> <li>• Zien jullie het als je taak om bewonersinitiatieven binnen het dorp/de wijk met elkaar te verbinden?</li> <li>• Waarom wel/niet?</li> <li>• Hoe pakken jullie dit aan?</li> <li>• Welke uitdagingen brengt deze verbindende functie met zich mee in jullie omgang met de gemeente/de inwoners van het dorp/de bewonersinitiatieven in het dorp?</li> <li>• Waar komen die uitdagingen uit voort?</li> <li>• Hoe gaan jullie met die uitdagingen om?</li> <li>• Wat vereist deze functie aan competenties van bewoners?</li> <li>• Wat vereist deze functie aan competenties van de leden van de dorpsraad/wijkraad?</li> </ul>
<b>8</b>	Eindproduct	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Naar aanleiding van dit gesprek, wat zouden jullie uit dit onderzoek willen halen?</li> <li>• Wat hoop je van andere dorpsraden te leren? Wat zijn vragen waar jullie mee worstelen?</li> </ul>

**Van:** [redacted]  
**Aan:** [bestuur@dorpsraadbroekinwaterland.nl](mailto:bestuur@dorpsraadbroekinwaterland.nl); [redacted]  
**Cc:** [redacted]  
**Onderwerp:** verslag afgelopen dinsdag  
**Datum:** vrijdag 7 september 2018 17:49:09  
**Bijlagen:** [04092018 Eind november besluit onderdoorgang Broek in Waterland.docx](#)

---

Beste allen

Hierbij het verslag dat [redacted] heeft gemaakt van de bijeenkomst met BZK op dinsdag 4 september jl.

Voor jullie communicatie kanalen ter verspreiding,

Met hartelijke groet

[redacted]

DR Broek in Waterland

## Eind november besluit onderdoorgang Broek in Waterland

### *Dorpsraad krijgt grote waardering voor rol*

Broek in Waterland - De timing van het werkbezoek van de delegatie van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelaties aan Broek in Waterland was prima. Op 26 november wordt namelijk in de provinciale commissie Mobiliteit een besluit genomen over een van de vijf varianten voor een betere doorstroming van de N247 bij Broek in Waterland. De financiering ervan wordt wellicht over de statenverkiezingen van maart 2019 heen getild. De ook bij het werkbezoek aanwezige statenleden durfden niet te zeggen welke kant het uit zou gaan. Vier van de vijf varianten zijn onderdoorgangen; één is bovengronds, maar wel de goedkoopste. Maar daar ging het deze middag in het Broekerhuis niet over. Het ging over het unieke proces van 'co-creatie' tussen de Dorpsraad en de provincie Noord-Holland die tot de vijf mogelijkheden geleid hebben. Volgens Bram Derix, vanuit de provincie de projectleider 247: 'Niet alleen landelijk, maar ook internationaal uniek.'

### *Kennisuitwisseling en verbinden*

Het werkbezoek was georganiseerd door de Landelijke Vereniging van Kleine Kernen (LVKK), de belangenorganisatie van zo'n 4000 dorpsraden en dorpshuizen in Nederland. De Dorpsraad Broek in Waterland is lid van de Noord-Hollandse tak: Vereniging Dorpswerk Noord-Holland. Kennisuitwisseling en het leggen van verbindingen zijn belangrijke doelstellingen van de LVKK en hun 11 provinciale lidorganisaties. Voorzitter Leidy van der Aalst: "De onderwerpen waar we ons mee bezig houden komen van onderop, uit de wijken en de dorpen. We zien dat zorg en welzijn op menselijke maat, de energietransitie en de nieuwe Omgevingswet de aandacht hebben van actieve dorps- en wijkbewoners. Zij nemen zelf het initiatief om hun leefomgeving te verbeteren. Ze wachten niet op de overheid of de gebruikelijke organisaties, maar krijgen er wel mee te maken. Hoe verlopen deze processen? Wat kunnen we leren van elkaar? Daarom is dit Broeker initiatief zo interessant voor anderen, zowel voor bewoners als bestuurders en ambtenaren."

### *Professioneel ontwerp*

Goof Buijs, voorzitter van de Dorpsraad Broek in Waterland, gaf een schets van het proces van co-creatie: "Vanaf 2014 zijn we als Dorpsraad bezig met dit onderwerp, al is dit niet het enige waar we ons mee bezig houden. De in de 40er jaren aangelegde 247 is het dorp al heel lang een gruwel, omdat 't het dorp doormidden splijt. Acties in de 80-er jaren liepen op niets uit. Wij pakten het weer op en kwamen met de onderdoorgang. Toen we in december 2014 op een informatieavond van de provincie en de Vervoersregio te horen kregen dat een onderdoorgang onhaalbaar zou zijn hebben we in februari 2015 de Commissie Mobiliteit uitgenodigd, vlak voor de statenverkiezingen, en onze plannen toegelicht. Die toonden interesse. Via crowdfunding hebben we vervolgens € 23.000 opgehaald om een professioneel ontwerp te kunnen laten maken. Dat hebben we in januari 2016 aangeboden. In mei 2016 is de co-creatie gestart. De activistische emotie heeft plaats gemaakt voor constructief overleg om zo samen naar een oplossing te zoeken. Nieuw in ons proces is dat we de spelregels in een contract hebben vastgelegd. 'Elkaar vertrouwen', was er een van, maar ook 'gezamenlijke communicatie'. Daar hielden beide partijen zich aan."

### *Grootste infrastructurele project van Waterland*

Het vraagt van overheden visie en durf om initiatieven van bewoners te faciliteren, laat staan om samen te werken om tot de beste oplossing te komen voor een complex probleem. Goof Buijs: "Het gaat hier om het grootste infrastructurele project van Waterland, met gevolgen voor de hele regio.



Niet alleen gaan er 23.000 auto's per dag over de 247, maar ook 60 bussen openbaar vervoer per uur. Het is een heel belangrijke en drukke verbindingsweg. De provincie is verantwoordelijk voor het wegennet. Zij zoeken ook naar de beste oplossing."

#### *Rol gemeente*

Goof Buijs: "Met ons plan van de onderdoorgang hebben we ons altijd gesteund gevoeld door de gemeente. Toen we geld nodig hadden om onkosten te kunnen betalen, kwam het er direct. Dat is heel prettig. Belangrijk was natuurlijk wel het grote draagvlak onder de mensen. Via bijeenkomsten en ateliers haalden we alle ideeën bij elkaar en kwamen ook de bezwaren op tafel. We gingen ook naar mensen toe als we hoorden dat iemand vraagtekens of bezwaren had. Ook mensen die niet naar de bijeenkomsten konden zochten we op. We wilden iedereen erbij betrekken, niet alleen zij die goed gebekt zijn of de tijd ervoor hebben. Zo zijn we ook naar het verzorgingshuis gegaan om ons plan toe te lichten. Iedere Broeker gebruikt de weg." Statenlid en voorzitter van de commissie Mobiliteit + Financiën, Hein Struben: "Jullie hebben vanaf het begin met één stem namens het dorp gesproken. Dat is voor een overheid essentieel. De kosten zijn voor ons een belangrijke punt, maar ook het maatschappelijk draagvlak. Dat was in jullie geval altijd heel sterk."

#### *Democratische vernieuwing*

Ook binnen het ministerie van BZK zoekt men naar nieuwe vormen van bewonersparticipatie en van democratische vernieuwing. Boudewijn Steur van het ministerie vatte het aan het einde van de bijeenkomst samen: "Dit samenwerkingsproces is zeer bijzonder. Daarom zijn we hier naartoe gekomen. Wij zijn erg geïnteresseerd naar nieuwe vormen van coalities en samenwerkingsverbanden tussen burgers en overheden. Noem het democratische vernieuwing. Net als bij de Voice moeten ambtenaren hun stoel omkeren om zich richting de burgers te wenden. Hun kennis en betrokkenheid moet meer gebruikt gaan worden. Inwoners moeten weer eigenaar worden van hun eigen leefomgeving. Dat werkt efficiënt, scheelt geld en zij hebben de kennis en de betrokkenheid om aan oplossingen van lokale problemen te werken. De tijd dat inwoners reageren op plannen van de overheid is voorbij. Ze nemen zelf initiatieven en wachten niet op de overheid. De overheid moet nagaan hoe ze kunnen helpen. Overigens ook erop toezien dat niet de meeste gebekte mensen alle aandacht krijgen. De minder gebekte mensen moeten ook hun stem kunnen laten horen. Dat zal overal wel iets anders ingevuld moeten worden, maar we kunnen veel van elkaar leren. Veel gemeenten vinden het wiel nu weer uit. Daarom is deze bijeenkomst voor ons belangrijk. We houden graag contact met de LVKK die met haar enorme netwerk onze ogen en oren kunnen zijn."

[www.underdoorgangbroekinwaterland.pleio.nl](http://www.underdoorgangbroekinwaterland.pleio.nl)

[www.lvkk.nl](http://www.lvkk.nl)

[www.dorpswerknh.nl](http://www.dorpswerknh.nl)

**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted]  
**Cc:** [redacted]  
**Onderwerp:** Re: overleg 4 oktober  
**Datum:** zaterdag 29 september 2018 13:00:54

---

Goed plan ik kan er zijn!!

Verstuurd vanaf mijn iPhone

Op 29 sep. 2018 om 08:09 heeft [redacted] > het volgende geschreven:

Beste allen,

Ik stel voor om ons overleg op 4 oktober 9.30-10.30 te verplaatsen naar 5 oktober voorafgaand aan ons etentje. [redacted] is verhinderd, en ik ben mijn agenda aan het schoonmaken vanwege een groot evenement dat ik de week erna in Parijs met mijn nieuwe UNESCO chair project heb.

Bv 17.00 - 18.00 in de Zeilhoek?

Ik weet even niet of er nog anderen vanuit DR zouden komen op 4 oktober, dat check ik straks,

Ik hoor graag,

met hartelijke groet

[redacted]

**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted]  
**Cc:** [bestuur@dorpsraadbroekinwaterland.nl](mailto:bestuur@dorpsraadbroekinwaterland.nl); [redacted] [@ gelderland.nl](mailto:[redacted]@ gelderland.nl); [redacted]  
**Onderwerp:** Bezoek Traverse Dieren  
**Datum:** maandag 8 oktober 2018 10:11:21

---

Geachte meneer [redacted]

De Dorpsraad Broek in Waterland is al sinds 2015 in een co-creatie proces met de Provincie Noord Holland.

Wij, de Dorpsraad zouden graag een bezoek willen brengen aan de Traverse met uitleg van U, omdat wij veel vragen hebben over de totstandkoming van deze constructie. Ons eerste ontwerp van de Fa Witteveen&Bosch is exact hetzelfde als nu in Dieren is aangelegd, alleen op kleinere schaal. Van de 4 ondergrondse varianten die nu berekend zijn, is deze versie eigenlijk al afgewezen als onvoldoende, vanwege veiligheid, leefbaarheid, etc etc. Wij zouden graag op een woensdag of vrijdagmiddag een bezoek willen brengen, ergens in de komende weken. De voorkeur gaat uit naar een vrijdagmiddag.

Graag horen we van U wat Uw mogelijkheden zijn. Onze groep bestaat uit 8 personen.

Met vriendelijke groet, [redacted] (secretariaat DRBiW)

**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** FW: Workshop cocreatie tijdens Plattelandsparlement 23 november  
**Datum:** vrijdag 12 oktober 2018 11:40:08  
**Bijlagen:** [image002.png](#)

---

Beste [redacted] en [redacted]

Hierbij ter voorbereiding voor onze workshop op 23 november.

We moeten nog een plannetje van aanpak in elkaar dokteren. Lukt vast wel tussen alle bedrijven door.

Graag ook nog even opgeven, zie link onder aan, in mail van [redacted]

Met hartelijke groet

[redacted]

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** vrijdag 12 oktober 2018 11:37  
**Aan:** 'Anita Blijdorp NHPP2018'; 'Bestuur'  
**Onderwerp:** RE: Workshop cocreatie tijdens Plattelandsparlement 23 november  
 Beste [redacted]

Ik realiseer me dat we nog niet hebben gereageerd op je mail.

Voor zover mij nu bekend komen [redacted] en ik op deze workshop. Ik zal mij in ieder geval aanmelden alvast.

Als moderator zou ik niet een extern iemand inhuren, leuk idee, maar niet echt de moeite.

Een beamer is altijd handig, ik kan mijn eigen laptop meenemen.

Ik vraag [redacted] of hij nog wat kaartmateriaal kan meenemen, dus ophanggelegenheid is prima.

met hartelijke groet

[redacted]

---

**Van:** [redacted] dorpswerknh.nl]  
**Verzonden:** dinsdag 2 oktober 2018 17:44  
**Aan:** [redacted] Bestuur  
**Onderwerp:** Workshop cocreatie tijdens Plattelandsparlement 23 november

dag [redacted] en [redacted]

Inmiddels is het 2 oktober. Jullie hebben positieve reacties ontvangen op het werkbezoek van Min. van BZK aan Broek!  
Proficiat.

Vooruitkijkend op 23 november, het NHPP2018. [Zie hier programma.](#)

Jullie onderwerp is workshop **5. OVERHEID DURF(T) TE PARTICIPEREN: COCREATIE IN BROEK IN WATERLAND**

Ik heb deze namen genoteerd als aanwezigen (toegezegd): [redacted]

[redacted].

Aanmeldingen tot nu toe: 4 personen.

Functies: statenlid, gemeenteraadslid, 2x gebiedsregisseur/medew. gemeente

Het aantal zal vast nog wel oplopen. Jullie workshop concurreert natuurlijk met andere items dus ik verwacht geen mega grote aantallen bij dit onderwerp.

Vragen:

- Komen er meer personen namens de dorpsraad mee?

Zo ja, graag naam/namen en mailcontact doorgeven. Van harte welkom! ook voor de andere workshopronde.

Voor jij is het handig als ieder persoon van jullie DR zich [via het formulier aanmeldt en voorkeuren doorgeeft](#).

- wat te doen met de rol van moderator?

Naam [redacted] viel eerder; waar is hij te bereiken? Is [redacted] c.q. een andere externe moderator echt nodig als de groep belangstellenden klein blijft?

Jullie hebben nu ervaring met het werkbezoek, hoe hebben jullie het die dag opgelost?

nb. [redacted] is natuurlijk ook van harte welkom maar hij is nog niet uitgenodigd.

- heb jullie Audiovisuele middelen nodig?

Beamer, laptop, scherm kan geregeld worden. Of andere wensen. Is kaartmateriaal ophangen handig?

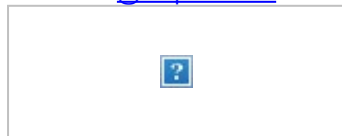
Laat mij svp weten wat de wensen zijn.

Met vriendelijke groet,

[redacted]  
NHPP2018  
donderdag, vrijdag  
M: 06 [redacted]  
I: [www.dorpswerknh.nl](http://www.dorpswerknh.nl)  
E [nhpp2018@dorpswerknh.nl](mailto:nhpp2018@dorpswerknh.nl)

Twitter: [@NHPP2018](https://twitter.com/NHPP2018)

Facebook: [@DorpswerkNH](https://www.facebook.com/DorpswerkNH)



----- Oorspronkelijke bericht -----

**Onderwerp:**Re: Vraag Plattelandsparlement 23 november

**Datum:**2018-06-07 14:47

**Afzender:**"[redacted]"

**Ontvanger:**"[redacted] noord-holland.nl"

**Kopie:**"Anita Blijdorp NHPP2018" <[nhpp2018@dorpswerknh.nl](mailto:nhpp2018@dorpswerknh.nl)>, [redacted]  
[redacted]

Natuurlijk ben ik beschikbaar op 23 november 2018.

Ik wacht de nadere berochten af. En inderdaad, volgende week benik niet in NL.

Met groet,

[redacted]  
m: 06 [redacted]  
e: [redacted]  
**From:** [redacted]  
**Sent:** Thursday, June 7, 2018 10:19 AM  
**To:** [redacted] [@noord-holland.nl](mailto:@noord-holland.nl)  
**Cc:** [redacted]  
**Subject:** Vraag Plattelandsparlement 23 november

Beste [redacted] en [redacted]

Ik richt me tot jullie samen, vanwege een workshop over cocreatie aan de hand van de N247 casus, tijdens het NH plattelandsparlement, op 23 november in Hoogkarspel. Zie voor aankondiging op website van Dorpswerk Noordholland: <https://www.dorpswerknh.nl/>.

De provincie faciliteert deze bijeenkomst.

De Dorpsraad is gevraagd deze workshop verzorgen, en vragen jullie als stakeholder om hier ook aan mee te werken. De focus van de workshop ( van 1 uur) zal liggen op het proces van cocreatie, rond onze samenwerkingsafspraken uit december 2016, dus maar een

klein beetje de inhoud. De deelnemers (veelal andere dorpsraden, experts ed.) hebben daar het meest aan.

Wellicht ook [REDACTED] erbij, omdat hij vanuit W&B zo cruciaal is geweest in de aanloop naar de huidige fase.

Ook de voorlopige resultaten van de externe proces evaluatie van VINU zouden we mee kunnen nemen.

En het is een idee om [REDACTED] als moderator te vragen, bekend met de inhoud..

Kortom, het is nog heel pril, en de vraag is of jullie bereid zijn hieraan mee te werken.

[REDACTED] van Dorpswerk NH werkt dit verder uit, en zal ook contact opnemen. Zij is aanwezig op de inloopavond op 14 juni, handig om meteen kennis te maken (al weet ik dat [REDACTED] dan niet is).

Met hartelijke groet

[REDACTED]

DR Broek in Waterland

---

Ik gebruik de gratis versie van [SPAMfighter](#)

8260 spam-mails zijn er tot op heden geblokkeerd.

Uw PC enorm traag? Klik [voor de oplossing!](#)

**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted]  
**Cc:** [redacted]  
**Onderwerp:** witboek uit 1986  
**Datum:** zondag 14 oktober 2018 14:53:31  
**Bijlagen:** [Witboek\\_verkeer Broek\\_1986.pdf](#)  
[Bibliotheek N247 door beschermd dorpsgezicht.doc](#)

---

Beste [redacted] en [redacted]

Zoals afgesproken hierbij het 'Witboek' van het comité 'Stop het Klaverblad', uit 1986. Van de Vereniging tot Behoud Waterland.

Dus niet voor het eerst dat Broekers zich druk maken om de N247, zie ook de bijgevoegde bibliografie van wat zich vanaf die tijd hier heeft afgespeeld.

Met hartelijke groet

[redacted]

# WIT BOEK

133a

KOMITEE "STOP HET KLAVERBLAD"  
van de Vereniging tot Behoud van Waterland



# I N H O U D S O P G A V E

	PAGINA
INLEIDING	1
HISTORIE	3
Globale verkeerssituatie	4
Beschouwingen over het sluitverkeer	8
Algemene conclusies	12
Uitgangspunten	13
Mogelijke oplossingen	14
Reakties op het concept witboek	29
Aanbevelingen	33
Bijlagen	34

### INLEIDING

Dit Witboek betreft de verkeerssituatie op het kruispunt S11/Broekmeerdijk, in de gemeente Broek in Waterland. Het is opgesteld door het comité "Stop het Klaverblad" van de Vereniging tot Behoud van Waterland. Dit comité is in oktober 1985 opgericht door bewoners van Broek in Waterland die wilden voorkomen dat de oplossing voor de verkeersproblemen die zich op het kruispunt voordoen, zou worden gezocht in de aanleg van wat kortweg een "klaverblad" wordt genoemd.

Wat de bezwaren van het comité tegen zo'n klaverblad zijn, wordt in dit Witboek niet opnieuw uitvoerig uiteengezet. Dat is al gebeurd in de brief die het comité onmiddellijk na oprichting heeft geschreven aan Burgemeester, Wethouders en Gemeenteraadsleden van Broek in Waterland. En vooral ook tijdens de informatie-avond voor de bevolking in jeugdhuis De Voorhaak op 25 november 1985.

De argumentatie van het comité heeft de Gemeenteraad ertoe gebracht om de beslissing over een oplossing van de verkeersproblematiek op het kruispunt uit te stellen. Het ligt in de bedoeling om binnenkort, na advisering door provinciale deskundigen, een beslissing te nemen aan de hand van de alternatieve voorstellen die het comité aanbiedt.

In dit Witboek worden die alternatieven zo kort en krachtig mogelijk gepresenteerd. De problemen rond het kruispunt houden uiteraard verband met de verkeerssituatie in en bij Broek in Waterland, met de situatie in de provincie Noord-Holland ten noorden van Amsterdam. Daarom bevat het Witboek ook bespiegelingen van meer algemene aard.

De geboden alternatieven komen niet uit de lucht vallen. Veel is vroeger al aan de orde geweest; er is geen enkele reden om dat een bezwaar te vinden. Alle hier beschreven alternatieven zijn aangedragen door burgers uit Broek in Waterland, al of niet lid van het comité.

In een eerste versie van dit Witboek zijn de alternatieven gepresenteerd zonder dat een volgorde van voorkeur was gegeven. Het comité heeft dat pas willen doen na contact met gemeentelijke bestuurders, zoals leden van het College van Burgemeester en Wethouders, leden van de Gemeenteraad, leden van de Gemeentelijke Verkeerscommissie, na contact met verkeersdeskundigen van Provinciale Waterstaat en Provinciale Planologische Dienst, en na het raadplegen van externe deskundigen, zoals de Subvakgroep Vervoerseconomie van de Faculteit der Economische Wetenschappen van de Vrije

Universiteit te Amsterdam en de verkeersdeskundige van de Voetgangersvereniging VBV. Ook is het concept-Witboek besproken met bestuursleden van de Vereniging tot Behoud van Waterland, waar het comité geleid die schriftelijk zijn hebben soms tot reacties geleid die definitieve versie neergelegd. Ze zijn als bijlagen aan de definitieve versie van het Witboek toegevoegd. Hetzelfde geldt voor enkele verslagen die zijn opgesteld van gehouden besprekingen.

Zo kan de lezer van dit Witboek zich een beeld vormen van de wijze waarop aan de discussies over de prioritering vande alternatieven is deelgenomen. Uiteraard kan dit beeld niet anders dan onvolledig zijn, want bij de gegroeide meningsvorming hebben ook veel niet schriftelijk vastgelegde discussies, bijvoorbeeld met geïnteresseerden uit de Broeker bevolking, een belangrijke rol gespeeld. Eind februari vond in het Broeker Huis een tweede door het comité belegde informatie- en consultatie-avond met de bevolking plaats.

Dit overleg, deze discussies, hebben ertoe geleid dat het comité de alternatieven heeft opgesteld in de volgorde van voorkeur die in het Witboek staat aangegeven. Het comité hoopt dat de beslissing die ten aanzien van de verkeerssituatie op het kruispunt S11/Broekermeerdijk genomen zal worden volgens de in dit Witboek opgestelde uitgangspunten en beargumenteerde conclusies. Als dat bereikt zal zijn kan het comité de taak, die het zichzelf bij zijn oprichting gesteld heeft, als volbracht beschouwen.

## HISTORIE

Bij het ontwikkelen en beoordelen van oplossingen is het belangrijk om te weten hoe de verkeerssituatie in Broek in Waterland zich in de loop der tijd ontwikkeld heeft. Wij zullen hieronder in het kort de belangrijkste punter aangeven.

\* in de dertiger jaren is de weg Monnickendam-Amsterdam aangelegd, waarbij het dorp doorsneden werd en een gedeelte van de oude kern werd gesloopt. De tweedeling van het dorp werd hiermee een feit.

\* in de loop van de zestiger jaren werd om redenen van toenemende verkeersintensiteit de weg verder uitgebouwd ter bevordering van de doorstroming. De tweedeling van het dorp werd hiermee verder versterkt.

\* in het midden van de zeventiger jaren werd de situatie opnieuw gewijzigd; daarbij werd zelfs de aanleg van een vierbaans traject door het dorp overwogen. Deze plannen werden verworpen vanwege de gevolgen voor het landschap, de grootschaligheid en de volledige splitsing van de beide dorpsheften (zie ook bijlage).

\* in deze periode werden ook voor het eerst plannen aangedragen voor wijziging van de verkeerssituatie op het kruispunt S-11/Eilandweg/ Broekermeerdijk: een kruispunt in de Broekermeer voorzien van een stoplicht. Sindsdien zijn er diverse voorstellen gedaan, zoals stoplichten met een aanzienlijke verbreding van weg en brug, en zoals diverse klaverbladvarianten. Al deze voorstellen stuitten op grote bezwaren: grootschaligheid, aantasting van dorpsgezicht en landschap, verdere tweedeling van het dorp, onveiligheid en onvoldoende rekening houden met lokale belangen ten gunste van de doorstroming.

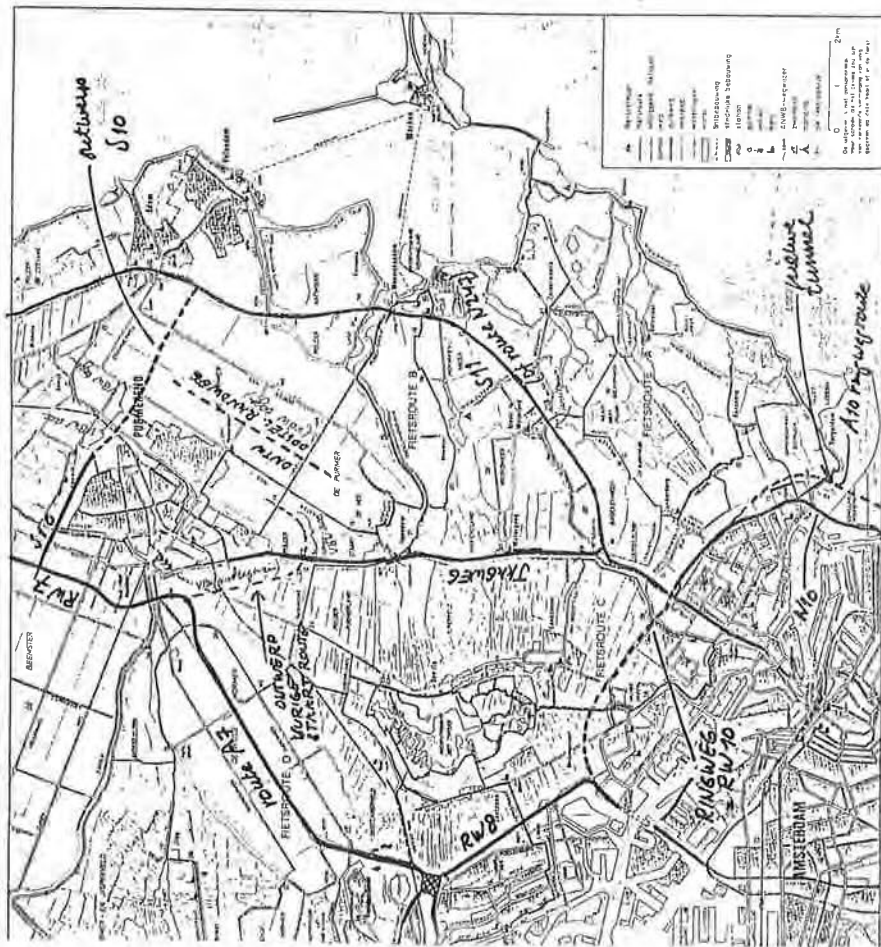
### Globale Verkeerssituatie

Voor een beter begrip van de verkeersproblematiek in Broek in Waterland wordt in dit hoofdstuk kort de globale verkeerssituatie geschetst aan de hand van het bijgevoegde kaartje. Uit dit kaartje blijkt duidelijk de functie van de S11. De noordkant van Amsterdam kent slechts twee verbindingroutes met Noord-Holland, die op respectievelijk de Coentunnel en de IJtunnel aansluiten. Via een van die twee verbindingroutes, de S11, wordt het verkeer afgewikkeld dat plaatsvindt tussen Amsterdam en plaatsen als Broek in Waterland, Monnickendam, Marken, Volendam, Edam e.a.. In mindere mate maakt ook het verkeer komend uit Purmerend of met bestemming Purmerend gebruik van de S11.

De huidige verkeersintensiteit gedurende de spitsuren is dermate hoog dat de grens van de verkeerscapaciteit van de S11 bereikt wordt. In de toekomst kan echter een nog groter verkeersaanbod voor de S11 worden verwacht. Deze toename zal enerzijds een direct gevolg zijn van de voltooiing van de ringweg rond Amsterdam en anderzijds zal voltooiing van het traject Purmerend-Edam meer automobilisten met bestemming Purmerend voor de route via Broek in Waterland doen kiezen. De voorkeur voor deze route zal nog versterkt worden als in de toekomst de alternatieve route via IJpendam onaanrekkelijk gemaakt zal worden door een ingrijpende wijziging van de verkeerssituatie ter plaatse van het Schouw. Kijken we nog verder vooruit dan zal ook een eventuele inpooldering van de Markerwaard een extra belasting van de S11 gaan betekenen.

Het aanspreken van de maximale capaciteit van de S11 heeft twee soorten van reacties tot gevolg. Een reactie van de automobilist en een reactie van de provinciale overheid. De automobilist zal (en dat gebeurt ook reeds) alternatieve routes zoeken via wegen die daar niet voor zijn bestemd en het verschijnsel sluipverkeer doet hiermee zijn intree. Van de kant van de provinciale overheid zal getracht worden de doorstroming te bevorderen d.m.v. capaciteitsverhogende en intensiteitsverlagende maatregelen. Hierbij denke men aan maatregelen als het verbreden van wegen en het verwijderen van doorstromingbelemmerende factoren zoals kruispunten en stoplichten.

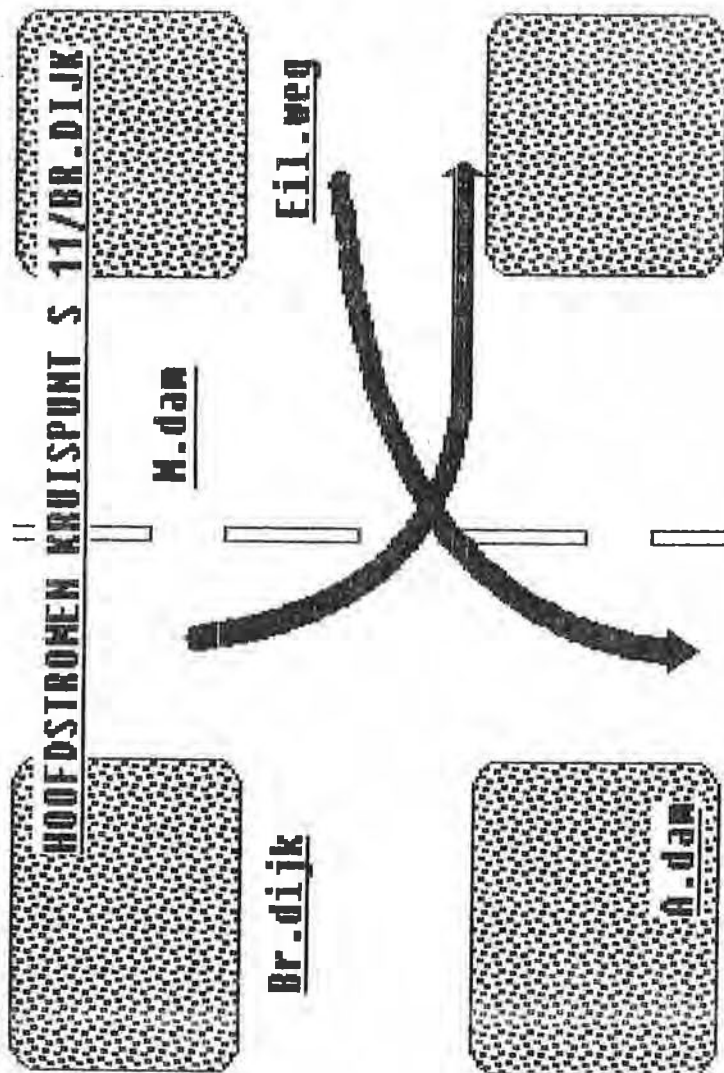
De reacties van de automobilist en de provinciale overheid zijn in Broek in Waterland duidelijk voelbaar. Er is relatief veel sluipverkeer en aansluiting van het lokale wegennet op de S11 zou moeten plaatsvinden middels complexe grootschalige constructies. De gevolgen zijn duidelijk: aantasting van het dorpsaanzicht, aantasting van de sociale



eenheid, aantasting van het landschap en met name in de zuid-west kant van Broek verkeersoverlast. Dit alles ten behoeve van het doorgaande verkeer zonder bestemming Broek in Waterland.

Uit het bovenstaande mag duidelijk zijn dat zowel de belangen van de automobilist als die van de provinciale overheid conflicteren met de belangen van Broek in Waterland. Onder deze druk zullen echter de Broeker bevolking en haar bestuurders moeten ijveren voor herstel van reeds aangerichte schade en voor voorkoming van een verdere aantasting van Broek in Waterland teneinde het huidige dorpskarakter te handhaven. Derhalve zullen er oplossingen moeten worden gezocht voor het "Broeker probleem" eerder dan voor het "S11 probleem". Deze oplossingen zullen in aanleg kleinschalig moeten zijn, terwijl grootschaligheid slechts dan toegestaan is als daarmee tevens Broek in Waterland ook op langere termijn tegen verdere aantasting gewaarborgd wordt. De in dit witboek gepresenteerde suggesties voor de verkeersproblematiek zijn danook vanuit het Broeker gezichtspunt ontstaan.

## BELANGRIJKSTE CONFLICTSITUATIES



- aangegeven zijn de verkeersbewegingen die tot de meeste conflictsituaties leiden
- dit zijn de linksafslaanse bewegingen met relatief hoge verkeersintensiteit

# BESCHOUWINGEN OVER HET SLUIPVERKEER DOOR BROEK IN WATERLAND

## ALGEMEEN

1. De druk op het kruispunt S 11 / Broekmeerdiijk wordt voor een belangrijk deel veroorzaakt door verkeer dat invoegt of afslaat. Een deel van dat verkeer wordt gevormd door verkeer bestemd voor Broek in Waterland of afkomstig uit Broek in Waterland. Een belangrijk deel bestaat uit sluiپverkeer en dat is verkeer dat niet op het kruispunt thuisloort.
2. De druk op het kruispunt zou lager worden, indien het sluiپverkeer wordt geweerd. De hoeveelheid invogende en afslaande voertuigen wordt dan minder, de situatie wordt minder onveilig en het is zelfs de vraag of in verband met het dan overblijvende invogende en afslaande verkeer maatregelen nodig zijn.

## STANDPUNT PROVINCIALE WATERSTAAT

3. Op 25 maart 1980 besloot de Gemeenteraad van Broek in Waterland tot instelling van anti-sluiپverkeersmaatregelen in het spitsuur door afsluiting van een deel van de Gouw te Zuiderwoude en de Zuiderwouder Dorpsstraat.

Tegen dit besluit heeft de Burgemeester van Marken beroep aangetekend bij de Afdeling Geschillen van Bestuur van de Raad van State. Hij meent, dat dit besluit niet strookt met de belangen van de Markers die dagelijks richting Amsterdam moeten rijden. De weg(en) via Broek in Waterland is (zijn) immers korter. De Hoofdingenieur-Directeur van de Directie Noord-Holland van Rijkswaterstaat heeft bij brief van 30 september 1985 aan de Raad van State het advies gegeven het beroep van de Burgemeester van Marken ongegrond te verklaren. Hopelijk leidt dit advies tot ongegrondverklaring van het verzoek van de Burgemeester van Marken. Het comité meent, dat o.m. het belang van een veiliger kruispunt Hellingweg/S11/Broekmeerdiijk met zich brengt dat alle sluiپverkeer zou moeten worden tegengegaan, ook buiten de spits.

## OMVANG SLUIPVERKEER; TELLINGEN 1970 en 1985

4. Om een inzicht te geven in de omvang van het sluiپverkeer zijn op dinsdag 12 november 1985 op voormeld kruispunt tellingen verricht. Deze tellingen zijn verricht tussen 07.00 en 10.00 uur 's morgens (periode A) en tussen 16.00 en 19.00 uur 's middags (periode B).

Hieronder volgen de totale aantallen voertuigen in deze

## KWANTITATIEVE ANALYSE

KWANTITATIEVE ANALYSE VAN VERKEERSSTROMEN KRUISPUNT S11/EILANDWEG/BROEKMEERDIJK									
							ochtend	avond	spits
			nieuw	oud	nieuw	oud	nieuw	oud	nieuw oud
1 monnickendam	broekmeerdiijk		26	14	4	14			30 28
2 monnickendam	amsterdam		2478	3127	*	1103			* 4230
3 monnickendam	eilandweg		49	93	119	94			168 187
4 amsterdam	broekmeerdiijk		1	4	0	3			1 7
5 amsterdam	monnickendam		*	738	3200	3006			* 3744
6 amsterdam	eilandweg		16	40	145	153			161 193
7 broekmeerdiijk	monnickendam		22	11	152	45			152 96
8 broekmeerdiijk	eilandweg		2	3	3	30			2 33
9 broekmeerdiijk	amsterdam		12	15	*	8			* 23
10 eilandweg	amsterdam		93	157	58	60			151 217
11 eilandweg	broekmeerdiijk		*	6	*	12			* 18
12 eilandweg	monnickendam		*	73	210	121			* 194
* niet opgenomen									

In de kolom "nieuw" worden de resultaten weergegeven van de tellingen die door het Komitee in November 1985 gehouden zijn.

In de kolom "oud" worden de resultaten weergegeven van tellingen die door de provincie NH in 70-er jaren gehouden zijn.

periodes in 12 verschillende richtingen. (Detailgrafieken met vermelding van aantallen per half uur in voormelde periodes staan ter beschikking.)

#### TOELICHTING BIJ DE TELLINGEN

5. 's Morgens omvat de hoofdstroom Monnickendam richting Amsterdam ca 3000 auto's, in drie uren. "Gevaarlijke situaties" werden veroorzaakt door auto's die op dat moment reden van:
- Eilandweg richting Amsterdam (zie punt 10).
  - Broekerveer richting Amsterdam (zie punt 9).
  - Broekerveer richting Monnickendam zie punt 7).

's Morgens zijn er 26 auto's (zie punt 1) van Monnickendam naar de Broekerveer gegaan. Er was toen veelal langzaam rijdend verkeer op de S 11 richting Amsterdam.

's Avonds was de hoofdstroom Amsterdam richting Monnickendam (ca 3200 auto's). Toen waren de gevaarlijkste punten:

- Eilandweg richting Monnickendam (punt 12).

- Eilandweg richting Amsterdam (punt 10).

- Broekerveer richting Monnickendam (punt 7).

- Monnickendam richting Eilandweg (punt 3).

6. Wat leveren deze gegevens vergeleken met de telling uit 1978 op?

Het aantal auto's dat van de Eilandweg naar Amsterdam gaat, is 's Morgens teruggelopen van 157 (1978) naar 93 nu. (Waarschijnlijk maken meer mensen gebruik van de route over Zunderdorp om naar Amsterdam te komen).

Broekerveer richting Amsterdam: was 15 (1978) en 12 nu.

Broekerveer richting Monnickendam is toegenomen: 11 (1978) en 22 nu.

Opgemerkt dient te worden, dat er een piek van 9 auto's was tussen 08.30 en 09.00 uur. (Waarschijnlijk het naar school brengen van kinderen; het was flink koud op 12 november 1985).

's Avonds ontstaat een heel ander beeld. Probeert men in 1978 121 auto's via de Eilandweg richting Monnickendam in te voegen, nu waren dat er 210 (punt 12b).

Ook de Broekerveer gaf een ander beeld. Broekerveer richting Monnickendam: 45 (1978) en 152 nu (zie punt 7B), terwijl het aantal van Eilandweg naar Amsterdam gelijk bleef:

60 (1978) en 58 nu (zie punt 10b). Het sluipverkeer is 's avonds in beide richtingen, Eilandweg naar Amsterdam, en Broekerveer richting Monnickendam, beduidend toegenomen. Beide hoofdstromen zijn 's morgens en 's avonds gelijkgebleven (circa 3000).

#### OMVANG MARKER SLUIPVERKEER

7. In het kader van de hiervoor bedoelde beroepsprocedure zijn bovendien op 6 en 7 januari door de Gemeente Broek in Waterland in samenwerking met bewoners van Zuidende en Molengouw tellingen gehouden van het verkeer dat tussen 07.00 en 09.00 uur, en tussen 16.00 en 18.30 uur langs de Molengouw komt, terwijl voorts de "standplaats" van de voertuigen is onderzocht.

De resultaten zijn als volgt:

Aantallen:	6 januari 7 januari
07.00 en 09.00 uur	84 77
16.00 en 19.30 uur	89 106

Zowel tijdens de ochtend- als de avondspits is circa 39% van dit verkeer afkomstig uit Marken

Omdat verkeer op Marken slechts voor Markers is toegestaan, is ter herkenning van de op Marken woonachtigen gekozen voor een sticker op de voorruit. Er zijn 400 van die stickers uitgegeven. Dit aantal auto's kan dus van de sluiproutes gebruik maken.

Opgemerkt wordt, dat de op 12 november 1985 gehouden telling een deel van het Marker sluipverkeer omvat. Het schijnt zo te zijn, dat sommige voertuigen via Molengouw de Hellingweg bereiken, maar zich dan niet via het kruispunt in het verkeer op de S 11 voegen doch de Hellingweg nemen om via de Wagengouw en Zunderdorp binnendoor naar Amsterdam te rijden. Dergelijk verkeer is op 12 november niet geteld.

# ALGEMEEN EN CONCLUSIES

1. Het aantal auto's dat gebruik maakt van het kruispunt is beperkt (uiteraard met uitzondering van de stroom Monnickendam - Amsterdam), dit betekent dat er volstaan kan worden met een kleinschalige oplossing.
2. De twee gevaarlijkste stromen zijn Monnickendam-Eilandweg (kop-staart botsingen) en Eilandweg-Amsterdam (beperkt zicht; onveiligheidsgevoelens; invoeegen in file tijdens de ochtendspits), de overige stromen hebben geen prioriteit en kunnen desnoods buiten de plannen gehouden worden of op veel beperkter schaal dan voorheen in de plannen betrokken worden.
3. Een aanzienlijk aantal auto's dat van het kruispunt gebruik maakt, is sluipverkeer; maatregelen ter beperking van het sluipverkeer zijn noodzakelijk om de verkeersintensiteit op het kruispunt te beperken en de veiligheid te bevorderen.
4. Als we de toekomstige ontwikkelingen in de verkeerssituatie in het Waterland in aanmerking nemen, kunnen we stellen dat de verkeersintensiteit op de S11 verder zal toenemen, met als gevolg een groeiende behoefte om sluiproutes te gebruiken. De nieuwe oplossing zal het sluipverkeer moeten bemoeilijken.
5. De huidige S11 vormt reeds een zware inbreuk op het dorpsgezicht en dorpsgemeenschap van Broek in Waterland. De nieuwe oplossing zal de situatie niet verder moeten verslechteren: geen verdere aantasting van het dorpsgezicht, geen verdere tweedeling van het dorp.
6. De nieuwe oplossing zal niet de deur open moeten zetten voor het aanleggen van een vierbaans traject door het dorp, met andere woorden geen aanzienlijke brugverbreding.

# U I G A N G S P U N I E N

ER DIEN'T GEZOCHT TE WORDEN NAAR EEN VEILIGE OPLOSSING, DIE IN DE EERSTE PLAATS REKENING HOUDT MET DE BELANGEN VAN BROEK IN WATERLAND.

## BEORDEELINGSCRITERIA BIJ HET AFWEGEN DER OPLOSSINGEN

- veiligheid
- beperking sluipverkeer
- eenheid van het dorp
- kleinschaligheid
- gevolgen voor het dorpsgezicht
- gevolgen voor het landschap
- aantasting belangen bewoners
- positie voetgangers en fietsers



MOGELIJKE OPLOSSINGEN

1. VERKEERSLICHTEN OP HUIDIG KRUISPUNT
2. KRIMPENERWAARD
3. KRIMPENERWAARD MET BRUG AAN NOORDZIJDE
4. TUNNEL BIJ DE BROEKEKVAART
5. LOTHARINGSKRUISPUNT
6. HENGBELKRUISPUNT
7. RONDWEG
8. AQUADUCT

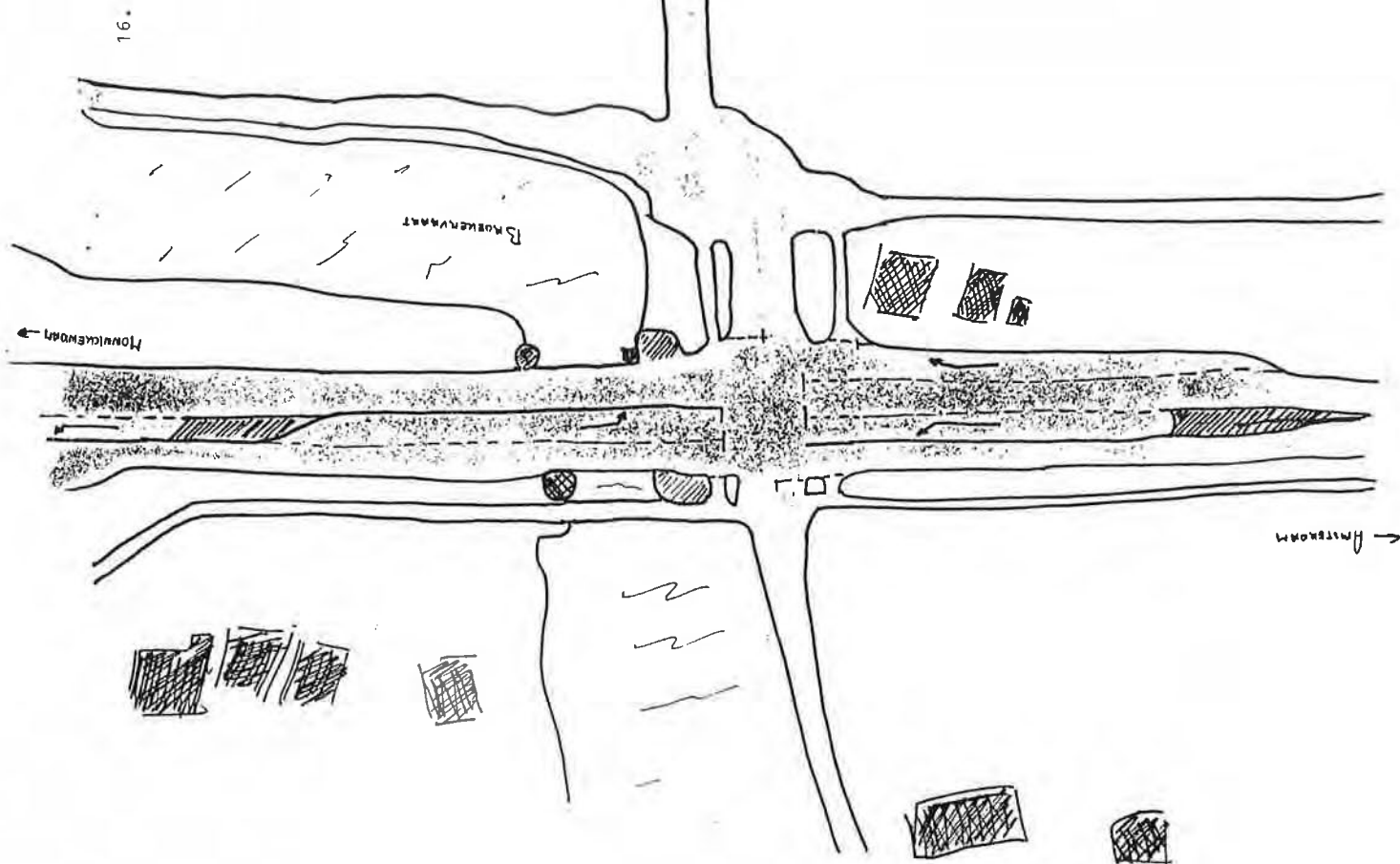
T I T E L	VERKEERSLICHTEN OP HUIDIGE KRUISPUNT
OMSCHRIJVING	verkeerslichten ter plaatse van het huidige kruispunt S11/Broekmeermeerdijk gecombineerd met opstelstroken voor linksafslaand verkeer mogelijk door beperkte verbreding van de brug het daarvoor op te offeren voetgangers- en fietspad dient gecompenseerd te worden door middel van een afzonderlijke brug
+ PUNTEN	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ doelmatige oplossing v.w.b. verkeersveiligheid: overzichtelijk, geen invoegsituaties, daling snelheid binnen de bebouwde kom, verbetering van de positie van voetgangers en fietsers</li> <li>+ minimale verdere aantasting van het huidige karakter van Broek</li> <li>+ geen landschappelijke aantasting</li> <li>+ gunstig effect op verkeerssituatie kruispunt "Gerrie Meyn"</li> <li>+ minimale schade aan private belangen</li> <li>+ op zeer kort termijn te realiseren</li> </ul>
- PUNTEN	<ul style="list-style-type: none"> <li>- verwachte toename van sluipverkeer</li> <li>- elke verbreding van de "bottle neck" brug zet de deur open voor verdere tweedeling van ons dorp d.m.v. wegdekverbreding</li> <li>- mogelijke toename van overlast t.g.v. uitlaatgassen</li> </ul>
OPMERKINGEN	<ul style="list-style-type: none"> <li>* diverse malen als direkt werkbare oplossing voorgesteld, maar door de provincie altijd in een onacceptabele grote vorm gegoten.</li> <li>* deze mogelijkheid is evenwichtig t.a.v. algehele S11 verkeersproblematiek (zie b.v. stoplichten bij Monnickendam)</li> <li>* uitgevoerd met stoplichten ook op het kruispunt "Gerrie Meyn", komt dit plan overeen met het door gemeenteraadslid Klein gepresenteerde voorstel. In dit laatste voorstel is tevens een fietspad voorzien over de voormalige trambaan.</li> </ul>

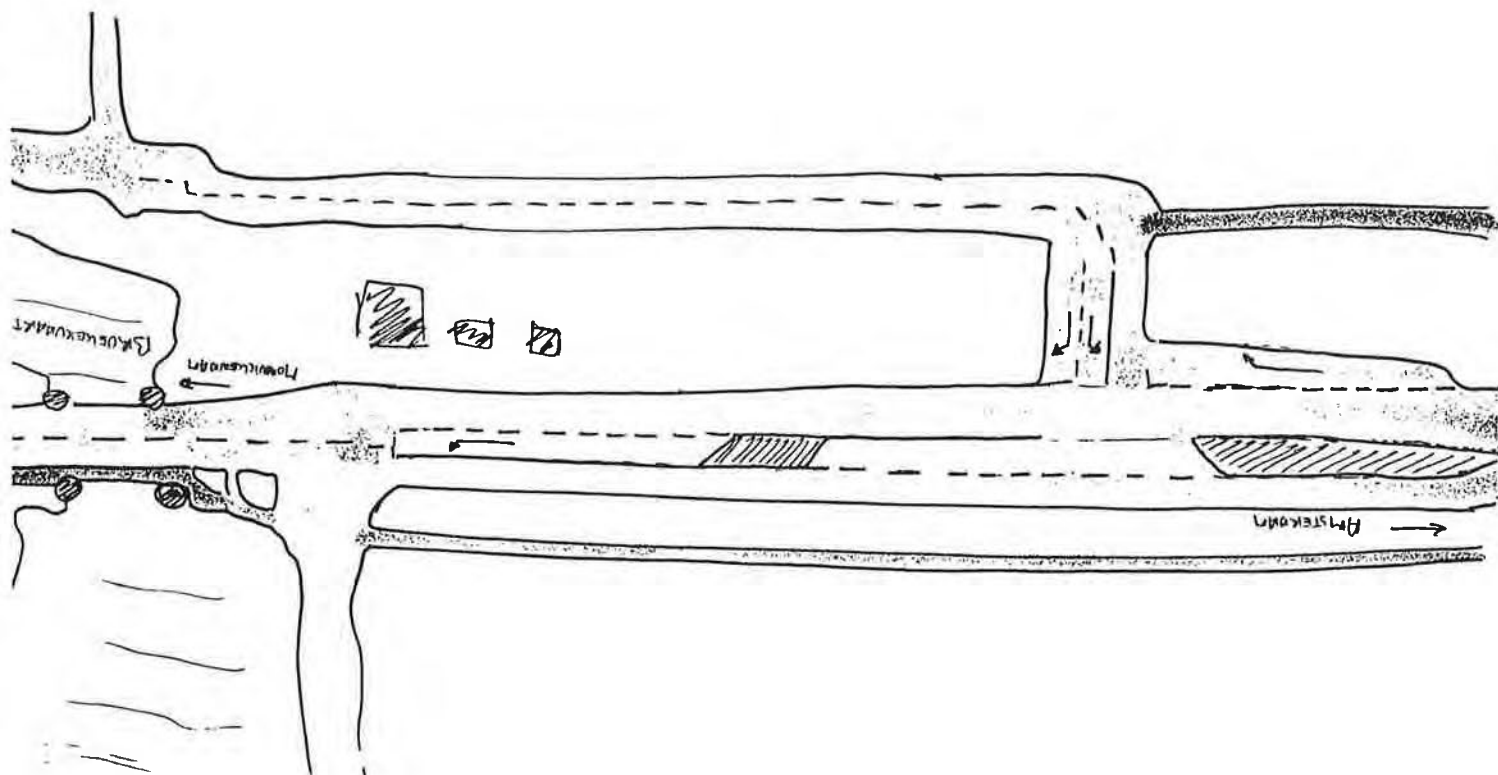
# MOGELIJKE OPLOSSINGEN

17.

TITEL	KRIMPENERWAARD
OMSCHRIJVING	<p>hoofdstromen eilandweg/Amsterdam en Monnickendam/eilandweg afwikkelen via een krimpenerwaard (zie Katwoude) zo dicht mogelijk tegen de zuidkant van het dorp. Aansluiting S11/ Broekermeerdijs blijft onveranderd</p>
+ PUNTEN	<p>+ verkeersveilige oplossing:overzichtelijk en voorsorteer mogelijkheden + geen verdere aantasting van Broek + geringe aantasting van het landschap</p>
- PUNTEN	<p>- geen oplossing voor het sluipverkeerprobleem - verwachte toename snelheid op kruising eilandweg/hellingweg</p>
OPMERKINGEN	<p>* deze oplossing doet recht aan de twee meest nijpende verkeersknelpunten (bijlage tellingen)</p>

## STOPLICHTEN OF HUIDIG KRUISPUNT



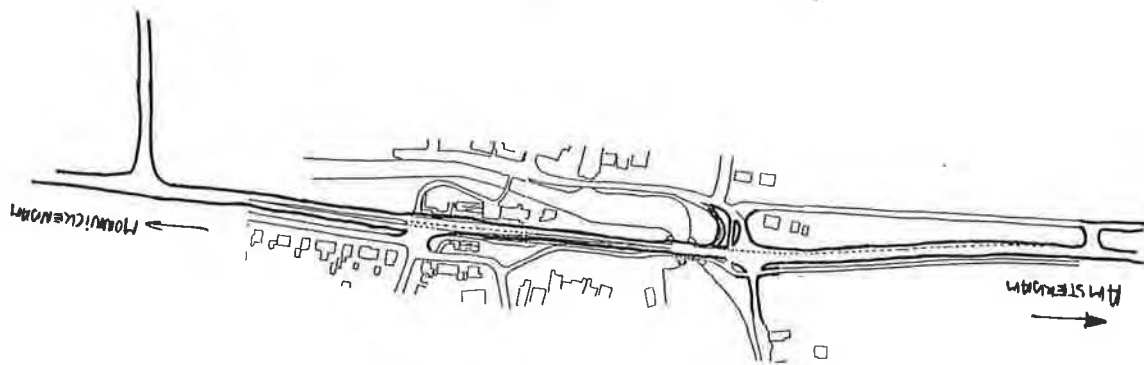


MOGELIJKE OPLOSSINGEN

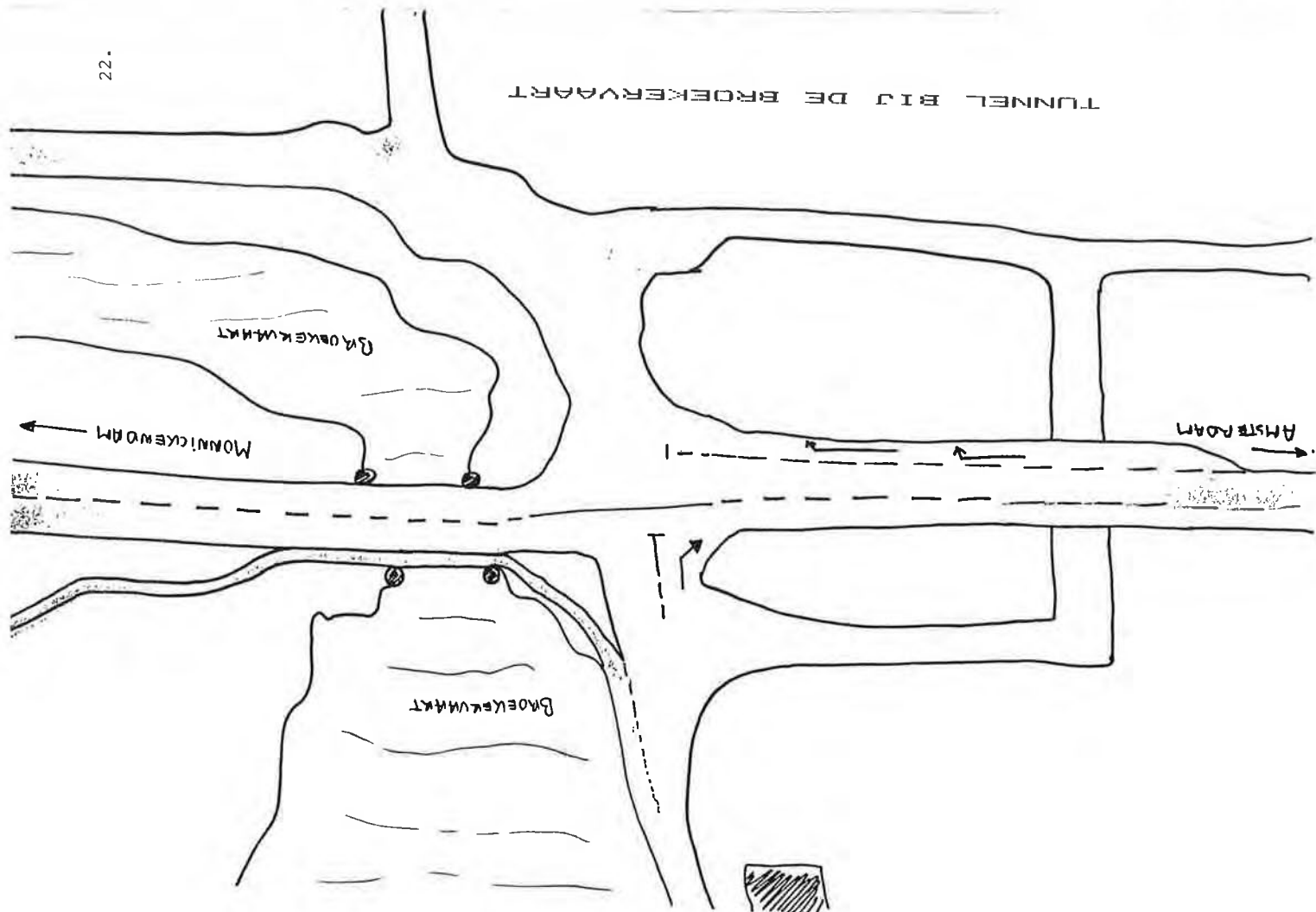
T I T E L	KRIMPENERWAARD MET EXTRA BRUG NOORDZIJDE
OMSCHRIJVING	aan de zuidzijde wordt wederom uitgegaan van een krimpenerwaard, terwijl aan de noordzijde van Broek in een gelijkvloerse brug van beperkte afmetingen wordt voorzien
+ PUNTEN	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ verkeersveilige oplossing: overzichtelijk en voorsorteer mogelijkheden</li> <li>+ geen verdere aantasting van Broek</li> <li>+ de zuidelijke dorpskern wordt niet meer belast met marker- en sluipverkeer</li> <li>+ dwarsverbindingen herstellen dorpsseenheid</li> </ul>
- PUNTEN	<ul style="list-style-type: none"> <li>- verwachte toename snelheid op kruising eilandweg/hellingweg</li> <li>- landschappelijke consequenties voor noordzijde van ons dorp</li> </ul>
OPMERKINGEN	<ul style="list-style-type: none"> <li>* deze oplossing doet recht aan de twee meest nijpende verkeersknelpunten (bijlage tellingen)</li> <li>* bij zorgvuldige kleinschalige uitwerking van de brug kan deze oplossing gerealiseerd worden onafhankelijk van de te kiezen oplossing voor S11/Broekmeerdiijk</li> </ul>

TITEL	TUNNEL BIJ BROEKERVAART
OMSCHRIJVING	kleine tunnel parallel aan broekervaart met haakse hoeken . geen op- of afritten. tunnel eventueel niet toegankelijk maken voor verkeer, teneinde doorrijhoogte te kunnen beperken. Plaatsing zo dicht mogelijk bij brug om optimaal te profiteren van taludhoogte afwikkeling zwaarverkeer via huidige voor- ziening, of eventueel via brug noordzijde
+ PUNTEN	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Herstel van rechtstreekse verbinding Broeker- meerdijk/eilandweg</li> <li>+ kleinschalige oplossing</li> <li>+ biedt voor personenauto's meest gewenste in- voegwijze</li> <li>+ adequate afwikkeling afbuigend verkeer komend uit richting Monnickendam</li> <li>+ landschappelijke aantasting beperkt.</li> </ul>
- PUNTEN	<ul style="list-style-type: none"> <li>- vrachtverkeer wordt buiten oplossing gehouden</li> <li>- geen oplossing sluipverkeer</li> <li>- schade aan privaat belang</li> </ul>
OPMERKINGEN	<p>* beoordeeld zal moeten worden in hoeverre aanpassing van de tunnel t.b.v. zwaar verkeer de kleinschaligheid van de oplossing zal aantasten.</p>

KRIMPENERWAARD MET BRUG NOORDZIJDE

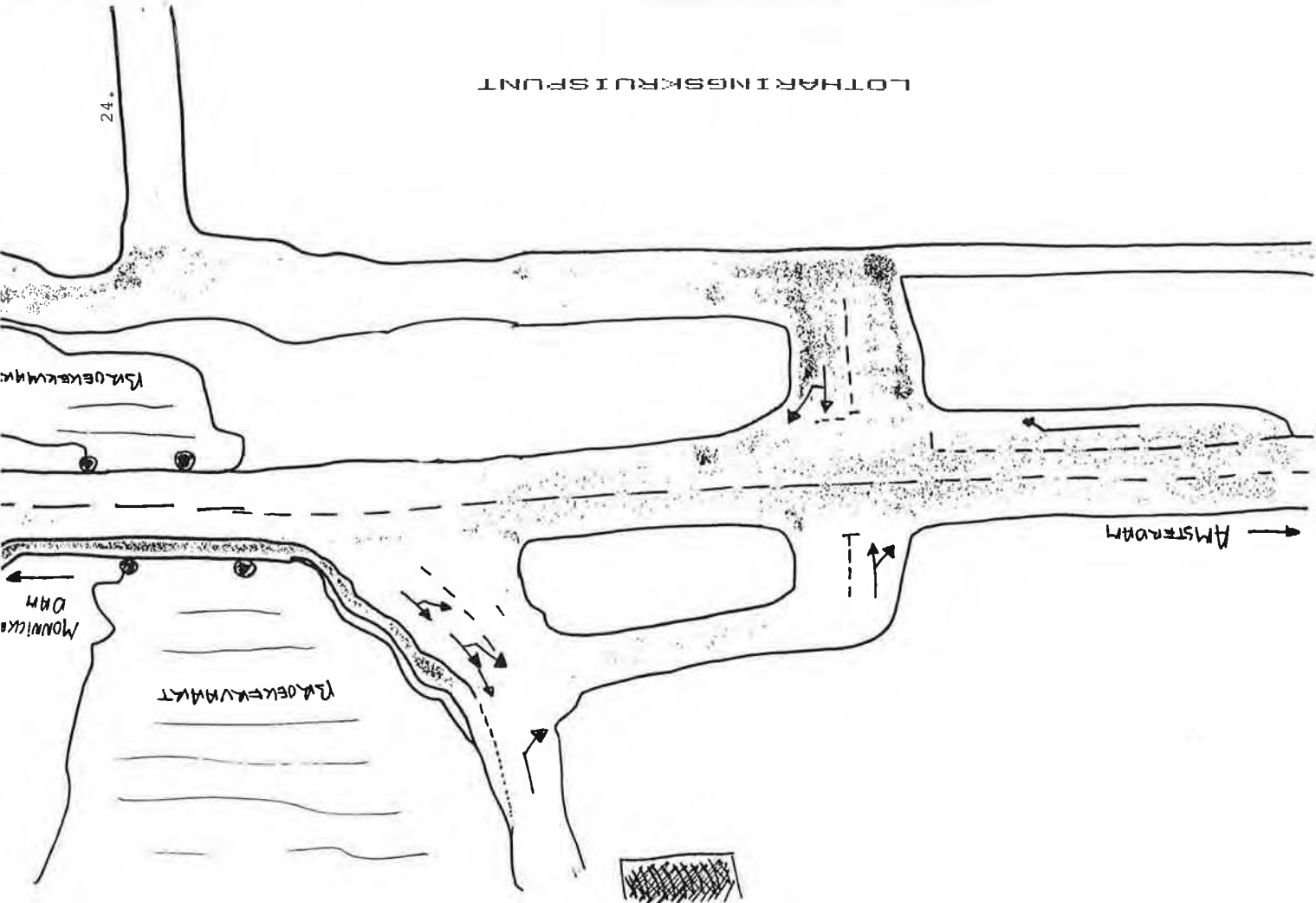


TUNNEL BIJ DE BROEKERVAART



MOGELIJKE OPLOSSINGEN

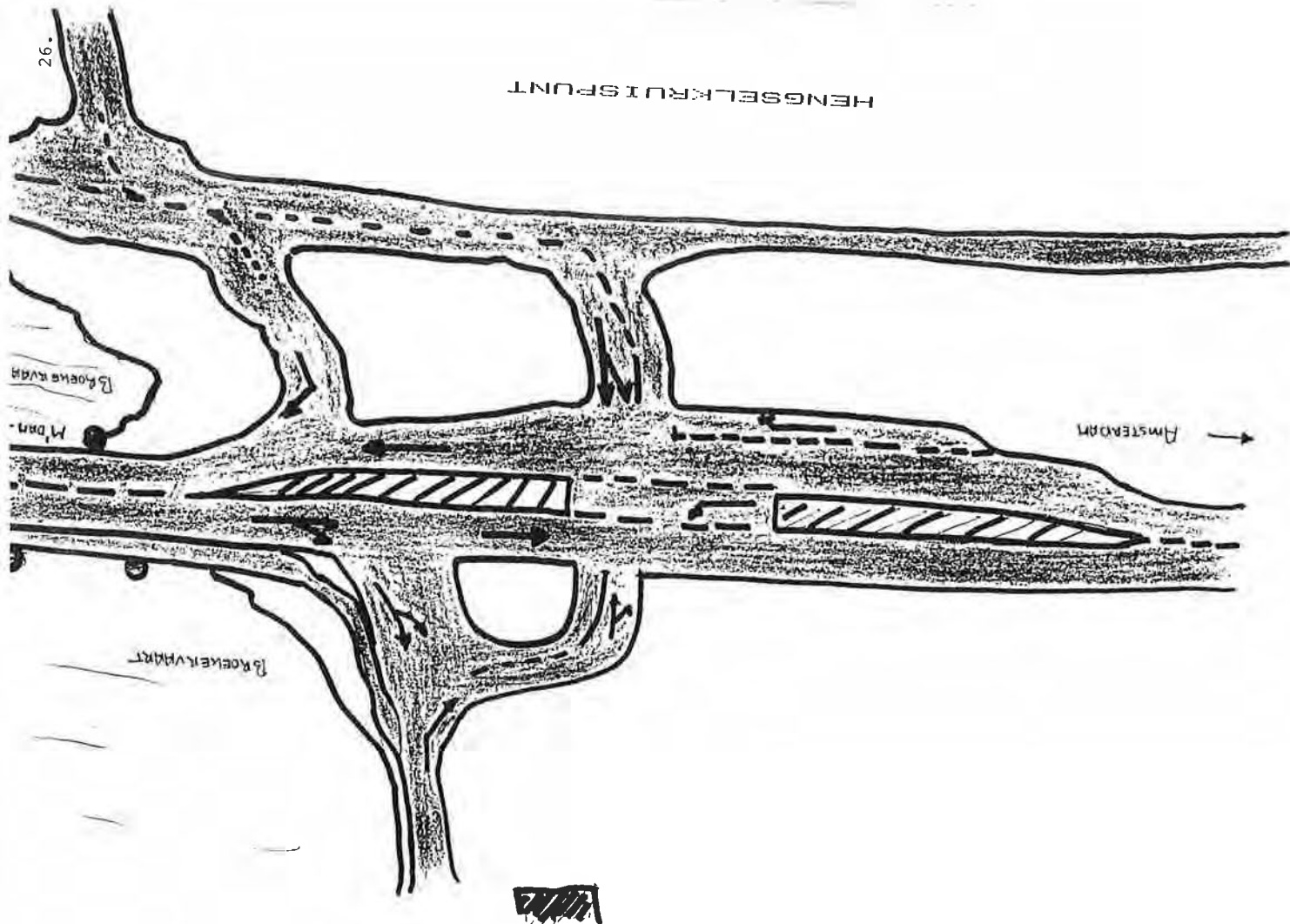
TITEL	LOTHARINGS KRUISPUNT
OMSCHRIJVING	verkeer komend uit richting Monnickendam gaande naar de heilingweg slaat rechts af en sorteert vervolgens links om de s11 rechtstandig over te steken. het kruispunt wordt voorzien van verkeerslichten
+ PUNTEN	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ kleinschalige oplossing zelfs de boom kan behouden blijven.</li> <li>+ meest gevaarlijke verkeersstroom wordt adequaat afgewerkt.</li> <li>+ door stoplichten bevordering veiligheid: makkelijk en zeker invoegen</li> <li>snelheidsbeperking</li> <li>geen noodzaak tot voorsorteren op S11</li> </ul>
- PUNTEN	<ul style="list-style-type: none"> <li>- geen oplossing sluipverkeer</li> <li>- schade aan privaat belang</li> </ul>
OPMERKINGEN	<p>* in essentie betekent dit plan dat links-afslaand verkeer rechts moet uitvoegen. stoplichten regelen slechts "kruisend" verkeer waardoor de tijdsduur van de fase "rood" voor verkeer op de S11 minimaal is.</p>



LOTARINGSE KRUISPUNT

# MOGELIJKE OPLOSSINGEN

TITEL	HENGSELKRUISPUNT
OMSCHRIJVING	verkeer richting Monnickendam/Eilandweg voegt rechts uit om vervolgens S11 te kruisen verkeerstroom Amsterdam/Broekerveerdiijk verkrijgt middenbermstrook. verkeer richting Eilandweg/Amsterdam heeft opsteelmogelijkheden op het midden van de S11.
+ PUNTEN	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ meest gevaarlijke verkeerssituatie verkeer Monnickendam/Eilandweg wordt opgelost</li> <li>+ invoegmogelijkheden worden verbeterd voor verkeer Eilandweg/Amsterdam.</li> <li>+ kleinschalige oplossing</li> <li>+ beperkte aantasting van het landschap</li> </ul>
- PUNTEN	<ul style="list-style-type: none"> <li>- geen oplossing sluipverkeer</li> <li>- schade aan privaat belang</li> <li>-</li> </ul>
OPMERKINGEN	* aanvaardbaarheid van dit plan hangt ten nauwste af van de mate van compactheid van deze oplossing.



TITEL	RONDWEG
OMSCHRIJVING	Rondweg langs de zuid/oostkant van Broek in Waterland. Eventueel door of langs de Volgermeerpolder
+ PUNTEN	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ verkeerstechnisch veilig en doorstroming bevorderend</li> <li>+ verkeer zonder bestemming Broek komt ook niet door Broek</li> <li>+ eenheid van ons dorp is weer te verwezenlijken indien een juiste bestemming aan de dan overbodige" S11 wordt gegeven</li> <li>+ komt ten goede aan het dorpsgezicht</li> </ul>
- PUNTEN	- zeer ingrijpende aantasting van het landschap
OPMERKINGEN	<ul style="list-style-type: none"> <li>* reeds langbestaande plannen die vanwege landschappelijke en financiële redenen niet gerealiseerd zijn</li> <li>* in tal van vergelijkbare situaties is dit de meest gekozen oplossing (b.v. Hoofddorp, Uithoorn, Amsterdam, Alkmaar), danwel de meest wenselijke oplossing (b.v. Son bij Eindhoven)</li> <li>* in het licht van de te verwachten toename van de verkeersintensiteit (men denke aan de Markerwaard en/of Purmerend), biedt een rondweg de enige waarborg tegen verdere aantasting van ons dorp.</li> </ul>

T I T E L	A Q U A D U C T
OMSCHRIJVING	<p>aquaduct met gelijkvloerse kruisingen                      S11 daalt onder de Broekervaart door en komt in/buiten het dorp weer gelijkvloers                      Boven de tunnel komt dan plaats voor gelijkvloerse kruisingen voor lokaal verkeer</p>
+ PUNTEN	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ verkeersveilige oplossing en bevordert doorstroming</li> <li>+ bevordering van weersbaarheid van Broek</li> <li>+ geringe landschappelijke aantasting</li> <li>+ afname van geluidsoverlast</li> </ul>
- PUNTEN	<ul style="list-style-type: none"> <li>- problemen in verband met aanleg</li> <li>- problemen sluijpvverkeer worden niet opgelost</li> <li>- grootschalige oplossing</li> </ul>
OPMERKINGEN	<p>* Ook hier kan worden gesteld dat bij toenemende verkeersintensiteit deze oplossing op langere termijn mogelijkheden biedt en niet zonder meer vanwege zijn complexiteit terzijde moet worden geschoven</p>

VERENIGING TOT BEHOUD VAN WATERLAND

B+W EN GEMEENTERAAD

VERKEERSCOMMISSIE

VU VERKEERSECONOMIE

VOETGANGERSVERENIGING VBV

PROVINCIALE WATERSTAAT



# VERENIGING TOT BEHOUD VAN WATERLAND

- EENS MET KONKLUSIES UIT WITBOEK
- KLAVERBLAD VEEL TE GROOTSCHALIG:
- \*SCHADE AAN LANDSCHAP
- \*DOORSTROMING VERHOOGT ONVEILIGHEID
- STERKE VORKEUR VOOR EENVOUDIGE, KLEINSCHALIGE OPLOSSINGEN-DUS GEEN RONDWEG
- B+W EN GEMEENTERAAD
- BEREID MEE TE WERKEN AAN HET OVERWEGEN VAN ALTERNATIEVE OPLOSSINGEN
- NOG GEEN DEFINITIEVE REAKTIE
- EERSTE VORKEUREN: STOPLICHTEN OP BRUG Krimpenerwaard
- IN DE RAAD ALS PROVINCIAAL ADVIES GEREED IS

## VERKEERSCOMMISSIE

- MET BELANGSTELLING KENNIS GENOMEN VAN WITBOEK
- EERSTE, VOORLOPIGE REAKTIE:
- \*VORKEUREN VOOR STOPLICHTEN OP BRUG Krimpenerwaard
- \*ANDERE MOGELIJKHEDEN NIET UITSLUITEN EVENTUEEL OOK ONDERZOEKEN
- \*RONDWEG NIET (LANDSCHAP)
- \*AQUADUCT TE VEEL LANGE TERMIJN

# VU VERKEERSECONOMIE

- KLAVERBLAD TE GROOTSCHALIG, ONVEILIG TREKT NOG MEER VERKEER AAN
- KOSTEN/BATEN ANALYSE

KOSTEN	BATEN
-GELUIDSHINDER	-REISTIJDWINST WEG- GEBRUIKER
-LUCHTVERVUILING	-AANTASTING LICHAAMELIJKE EN GEESTELIJKE GEZOND- HEID
-AANTASTING LANDSCHAP	-COMPENSATIE AAN BEWONERS
-ANDERE MOGELIJKHEDEN: KLEINSCHALIGE CONSTRUCTIES OF RONDWEG	

## VOETGANGERSVERENIGING VBV

- KLAVERBLAD VEEL TE GROOTSCHALIG IN VERGELIJKING TOT HET KLEINE PERCENTAGE VAN HET VERKEER DAT ER GEBRUIK VAN ZOU MAKEN
- KLEINSCHALIGE OPLOSSINGEN MOGELIJK; VERBETER POSITIE VOETGANGERS EN FIETSERS
- VOORSTEL:
- \*VERKEERSLICHTENREGELING MET DETECTOREN
- \*FIETSSTROOKVERBREDING OP DE BRUG

# PROVINCIALE WATERSTAAT

## EERSTE VOORLOPIGE REAKTIES PER VARIANT

- RONDWEG:
  - \*VERKEERSTECHNISCH PRIMA
  - \*AANTASTING LANDSCHAP, DUUR
- VERKEERSLICHTEN:
  - \*VEILIG
  - \*FINANCIEEL HAALBAAR
  - \*MOET FIETSRUG BIJ
  - \*BRUGDEK VERVANGEN
  - \*ZONDER OPSTELSTROOK WORDT CAPACITEIT S-11 BEPERKT
- AQUADUCT:
  - \*VERKEERSTECHNISCH GOED
  - \*VEEL PROBLEMEN
  - \*HOGE KOSTEN
- KRIMPENERWAARD:
  - \*BIEDT MOGELIJKHEDEN
  - \*SPLITTING KRUISPUNT INTERESSANT
  - \*KAN OOK MET VERKEERSLICHTEN ZONDER OPSTELSTROKEN
- KRIMPENERWAARD +BRUG NOORDZIJDE:
  - \*WORDT GROOTSCHALIG DOOR OPSTELSTROKEN BIJ BRUG
- TUNNEL BIJ BRUG:
  - \*TUNNEL WORDT NIET GEBRUIKT MEN GAAT TOCH BOVEN OVER
- LOTHARINGS-EN HENGSELKRUISPUNT:
  - \*WORDT SNEL GROOTSCHALIG
  - \*MINDER DAN KRIMPENERWAARD

PROVINCIE ZAL VERKEERSLICHTEN BIJ BRUG EN KRIMPENERWAARD NADER UITWERKEN

REAKTIE OVER 3 MAANDEN

## AANBEVELINGEN

Na de aan de hand van het concept-Witboek gevoerde discussies met de Broeker bevolking, het College van B&W, PPD, Provinciale Waterstaat e.a., komt het comité 'Stop het Klaverblad' tot de volgende aanbevelingen m.b.t. de verkeersproblematiek in Broek in Waterland:

1. TER VERHOOGING VAN DE VEILIGHEID DIEN HET KRUISPUNT BROEKERMEERDIJK/S11 TE WORDEN UITGERUST MET VERKEERSLICHTEN, CONFORM DE IN DIT WITBOEK UITEENGEZETTE WIJZE. I.D.W.Z. MET EEN BEPERKT AANTAL OPSTELSTROKEN EN ZONDER VERBREDING VAN DE BRUG.J
2. MAATREGELEN DIENEN GETROFFEN TE WORDEN TENEINDE HET SLUIPVERKEER IN BROEK IN WATERLAND TE BEPERKEN. DEZE MAATREGELEN KUNNEN ONAFHANKELIJK VAN DE UITEINDELIJK UIT TE VOEREN OPLOSSING VOOR HET PROBLEEM BROEKERMEERDIJK/S11 OP KORTE TERMIJN GENOMEN WORDEN.

De onder (1) door het comité gedane aanbeveling houdt geen verwerping in van alle andere in dit Witboek voorgestelde mogelijkheden. Het comité is van mening dat ook de oplossingen 2 t/m 6 (i.h.b. de 'Krimpenerwaard') goede elementen bevatten en een nadere uitwerking waard zijn. Wat betreft de oplossingen 7 en 8 (rondweg en resp. aquaduct) komt het comité tot de conclusie dat gezien het lange termijn karakter van beiden een uitspraak over de wenselijkheid van deze, controversieel liggende, oplossingen op dit moment prematuur zou zijn.



## Vereniging tot Behoud van Waterland

### BIJLAGEN

BIJLAGE I	VERENIGING TOT BEHOUD VAN WATERLAND
BIJLAGE II	REAKTIE VERKEERSCOMMISSIE
BIJLAGE III	VRIJE UNIVERSITEIT
BIJLAGE IV	VOETGANGERSVERENIGING VBV
BIJLAGE V	ARTIKEL IN WONEN-TA/BK

### VERENIGING TOT BEHOUD VAN WATERLAND STEUNT " STOP HET KLAVERBLAD "

In het beheers- en ontwikkelingsprogramma voor het proefgebied Nationaal Landschap Waterland, dat door onze vereniging is onderschreven als deelnemer aan de Cie. Nationaal Landschap Waterland, is vastgelegd dat grootschalige infrastructurele elementen niet in het gebied passen.

Zo wijzen wij ook als vereniging de aanleg van een Oostelijke Randweg langs de Middentocht in de Purmer af alsmede alsmede het laatste traject van de S10 vanaf het industrieterrein Purmer-Noord richting Edam.

We vinden ze onnodig, overbodig, milieuvervuilend, verkeers-aantrekkend en bovendien geldverspillend.

Vanuit de Waterlandse optiek bezien betekent voor de VBW de aanleg van een heel of half klaverblad in de Broekermeerpolder eveneens het berokkenen van aanzienlijke schade aan het landschap. Een snelle doorstroming op de S11 zal naar onze mening eerder de verkeersonveiligheid op de S11 vergroten in plaats dat maatregelen worden genomen die de S11 weer het karakter zou teruggeven van een interlokale verbingsweg ten dienste van de IJsselmeer-plaatsen.

De Vereniging tot Behoud van Waterland pleit dan ook voor eenvoudige verbeteringen als oplossing voor de knelpunten bij Broek om zo veiliger afslaan en invoegen te garanderen. Dit houdt automatisch in dat er voor ons zeker bezwaren kleven aan een aantal van de acht in dit witboek omschreven mogelijke oplossingen, die haaks staan op onze ideeën over eenvoudige aanpassingen en het behoud van het karakteristieke landschap. Een oplossing als b.v. een rondweg wijzen wij als ongewenst af.

De al eerder gepubliceerde bezwaren van het Komitee "Stop het Klaverblad" onderschrijven wij overigens geheel en samen met het Komitee wil de VBW zich inzetten om een voor Broek in Waterland zo'n gunstig mogelijke oplossing voor de knelpunten te bereiken.

Wij verheugen ons ook dat er nu naast het Burgercomité nu in Broek een tweede actieve groep is ontstaan, die opkomt voor de algemene belangen van het dorp.

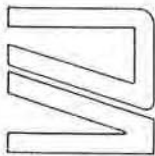
Bij de aanleg van de S11 in 1938 is dat wel anders geweest. De afbraak toen van huizen en de doorsnijding van Broek werd toen lijdzzaam aanvaard, zonder stampij, als een gesel Gods. Die tijden zijn veranderd, nu is er wel actie en verzet tegen de Klaverbladplannen.

Dit witboek is daarbij een goed discussiemiddel om tot oplossingen te komen. Tevens kan er actie meer gevoerd worden. In elk geval met onze steun.

Vereniging tot Behoud van Waterland.

Nr.:	Onderwerp:	Advies:	Beslissing BenW dd:
4.	<p><u>Kruispunt Broekerveederdijk/S 11</u></p> <p>De voorzitter zet uiteen dat niet een gedegen reactie van de commissie wordt verwacht, doch 'slechts' een eerste reactie waarbij aangegeven wordt welke varianten de voorkeur krijgen.</p> <p>Dhr. Kingma zegt waardering te hebben voor het goede rapport van de commissie. Variant 1 (Rondweg) heeft bijzonder veel nadelen, vooral landschappelijk. Spreker zal zich daartegen sterk verzetten.</p> <p>Variant 2 (Stoplichten op huidig kruispunt) zou onderzocht moeten worden.</p> <p>Variant 3 (Aquaduct) is het mooist, maar lijkt onhaalbaar.</p> <p>De varianten 4 t/m 8 zouden ook nader onderzocht moeten worden. Variant 4 (Krimpenerwaard) heeft als nadeel dat één huis erg ongelukkig komt te liggen en de toename van uitlaatgassen.</p> <p>Dhr. Klein zegt overleg met de achterban te willen plegen, voordat er definitieve voorkeuren worden gedaan.</p> <p>Variant 2 (Stoplichten op huidig kruispunt) lijkt veel op het plan dat Algemeen Belang eerder heeft voorgesteld en heeft daarom zijn sympathie. Spreker betreurt het dat hij geen exemplaar van het witboek thuis heeft ontvangen.</p> <p>Dhr. Doornenbal vindt dat er goede varianten ontwikkeld zijn door het comité.</p>	<p>De commissie geeft vooralsnog de voorkeur aan variant 2 (Stoplichten op huidig kruispunt), doch de andere varianten worden niet uitgesloten en dienen nader onderzocht te worden.</p>	<p>--vervolg Hr. Doornenbal--</p>

Nr.:	Onderwerp:	Advies:	Beslissing BenW dd:
	<p>vervolg dhr. Doornenbal:</p> <p>Variant 1 (Rondweg) is onmogelijk, RW7 was ongewenst dus een dergelijke rondweg is eveneens ongewenst.</p> <p>Variant 2 (Stoplichten op huidig kruispunt) zal bij PWS leiden tot de wens om meer opstelstroken aan te leggen. Een dergelijke verbreding is niet acceptabel.</p> <p>Een aquaduct lijkt mooi maar zal i.v.m. aanvoerwegen ook veel ruimte vergen.</p> <p>Variant 5 (Krimpenerwaard met brug noordzijde) kan leiden tot een nieuw klaverblad.</p> <p>De varianten 7 + 8 bieden weinig meer veiligheid dan variant 4 (Krimpenerwaard). Die variant heeft danook vooralsnog de meeste sympathie.</p> <p>Alle varianten zullen echter beter en grondiger onderzocht moeten worden.</p> <p>Mw. Crouse zegt vooral variant 4 (Krimpenerwaard) een goed alternatief te vinden.</p> <p>Dhr. Reurs zegt de gevolgen niet te kunnen overzien. Een deskundig bureau zou e.e.a. uit moeten zoeken.</p> <p>Vooralsnog lijkt variant 4 (Krimpenerwaard) een goed alternatief.</p> <p>Dhr. Buwalda zegt zich eerst beter te willen verdiepen in het witboek.</p> <p>De voorzitter meldt dat Rijkswaterstaat uit oogpunt van verkeersveiligheid de Lotharingskruispunten weghaalt. Het nadeel van variant 4 (Krimpenerwaard) is dat de snelheid in Br.i.W. daarmee wordt verhoogd.</p> <p>Variant 2 (Stoplichten op huidig kruispunt) lijkt spreker daarom het beste alternatief.</p>		<p>--5. Sluipverkeer--</p>



BIJLAGE III

WETENSCHAPSWINKEL

Wetenschapswinkel  
Postbus 7161  
1007 MC Amsterdam  
Telefoon 020 - 548 6931  
Telex 11329 dpvnl NL

Actiecomité 'Stop het Klaverblad'  
p/a Marieke Kramer  
Broekermeerdijk 17  
1151 CZ Broek in Waterland

uw kenmerk      uw brief van      ons kenmerk HvG/GvW275 datum      6-1-86      bijlage(n) div.

onderwerp      plannen klaverblad

Geacht comité,

In antwoord op onze brief van 25 oktober j.l., die wij op Uw verzoek rechtstreeks aan de gemeenteraad van Broek in Waterland richtten, ontvingen wij een antwoord d.d. 2 december 1985 van het College van Burgemeester en Wethouders (bijlage IV).

Aangezien de doelgroep van de Wetenschapswinkel uit ideële instellingen, groeperingen e.d. bestaat en wij met U in contact zijn, hebben wij gemeend U een meer uitgewerkt advies te moeten zenden. Dit advies volgt de in de brief van B&W gestelde vragen.  
Overigens zenden wij B&W een copie van deze brief.

a) Waarop baseert u de toename van de verkeersintensiteit  
Zie bijlage I.

b) waar zijn de 28 respectievelijk 13 kruis- en invoersituaties exact gesitueerd  
De 28 respectievelijk 13 'conflictsituaties' hebben wij ontleend aan de door u verstrekte gegevens (zie bijlage II), omdat het onze ervaring is dat buurtbewoners doorgaans beter dan wie ook de situatie ter plaatse kennen.  
Wij verzoeken u B&W op een detailkaart de exacte situering van de conflict-situaties duidelijk te maken.

c) hoe zou een kosten-batenanalyse er uwerzijds uit dienen te zien  
Een kosten-batenanalyse (kba) kan worden gedefinieerd als een investeringsselectiemethode voor overheidsinvesteringen. Bij investeringen in verkeersinfrastructuur bevat de kba de kosten en baten van drie huishoudingen, t.w.

- die van
- de wegbeheerder
  - de weggebruiker
  - overige huishoudingen

In onze brief van 25 oktober j.l. hebben wij reeds voor de concrete situatie in Broek en Waterland de voornaamste kosten- en batenposten voor de weggebruiker en de overige huishoudingen aangegeven:

kosten	baten
<ul style="list-style-type: none"><li>• geluidhinder</li><li>• luchtvervuiling</li><li>• aantasting lichamelijke en geestelijke gezondheid</li><li>• aantasting cultuurmilieu</li><li>• aantasting landschap</li><li>• compensatie aan bewoners van te slopen huizen</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• reistijdwinst weggebruiker</li></ul>

Daarboven constateerden wij reeds dat de sociaal-economische kosten vooral toevallen aan de bewoners van Broek in Waterland en de baten voor een belangrijk deel aan de niet-inwoners.  
Het is ons niet mogelijk in kort tijdbestek de kosten en baten te kwantificeren. U zoudt B&W kunnen verzoeken deze kwantificering (tegen betaling) te laten uitvoeren door bijvoorbeeld de vakgroep Ruimtelijke Economie aan de Vrije Universiteit.

d) welke concrete kleinschalige oplossingen met 'verkeerslichten, tunneltjes, e.d.' staan u voor ogen

e) welk tracé zou uws inziens een rondweg dienen te hebben

Gezien de aanwezige know how kunnen wij deze vragen niet beantwoorden. In onze brief van 25 oktober j.l. hebben wij deze mogelijkheden aangegeven op grond van onze literatuurkennis omtrent knelpuntoplossingen.

Wij hebben begrepen dat er uit de bevolking 13 meer en minder serieuze alternatieven zijn aangedragen. U zoudt B&W kunnen adviseren de meer serieuze alternatieven door een extern adviesbureau te laten beoordelen. Wellicht is ook een mogelijkheid een student wegebouw van de TH Delft of Verkeersacademie Tilburg in te huren, die met zijn scriptiebegeleider ter plaatse een onderzoek instelt. In een recent nummer van Verkeerskunde troffen wij een mededeling aan omtrent de toename van de verkeersveiligheid na de aanleg van rondwegen in West-Duitsland (zie bijlage III). Aangezien B&W de bevordering van de verkeersveiligheid hoog in het vaandel hebben, lijkt een nadere bestudering van het rondweg-alterna-

Vertrouwende u met deze informatie van dienst te zijn geweest,

hoogachtend,

*[Handwritten signature]*

drs. H.A. van Gent,

subvakgroep vervoerseeconomie VU.

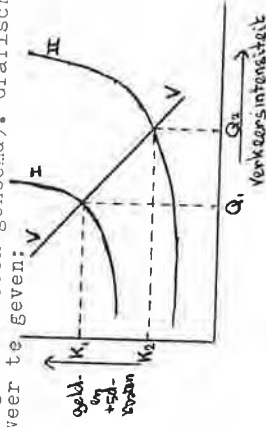
a) waarop baseert u de toename van de verkeersintensiteit?

Investeringen in verkeersinfrastructuur (aanleg, verbreding, etc.) hebben in principe tot gevolg dat de weggebruiker zal worden geconfronteerd met lagere kosten. Het betreft dan niet alleen de geldkosten (geringere slijtage motor, geringer brandstofverbruik) maar ook de tijdskosten (bijv. een reistijdbesparing in geval een file door een investering in infrastructuur wordt opgelost). Deze zgn. sociaal-economische baten vormen doorgaans een belangrijke post op een kosten-batenanalyse (zie uw vraag c). De redenen, waarom de verkeersintensiteit na de investering zal toenemen, berust op de volgende theoretische verklaring.

De sociaal-economische baten, voorzover niet tot uitdrukking komend in bijv. de huishouding van de wegbeheerder, hebben twee bronnen, t.w.

- het effect in de vervoersector, het zgn. besparingseffect (op korte termijn),
- het effect in andere sectoren, het zgn. ontwikkelingseffect (op langere termijn).

De besparingen treden op in de geldkosten én in de tijdskosten (ook wel congestiekosten genoemd). Grafisch is deze besparing als volgt weer te geven:



Het gevolg van de investering is dat de totale kostencurve per weggebruiker (I) lager komt te liggen (II), hetgeen twee gevolgen heeft:

1. op korte termijn: het evenwichtspunt met de ongewijzigd gebleven vraagcurve (V) verschuift naar rechts: de verkeersintensiteit wordt groter en de gemiddelde kosten dalen. Het besparingseffect voor de oude gebruiker bedraagt  $k_1 - k_2$ .
2. op langere termijn: voor bepaalde bedrijfs- en gezinshuishoudingen wordt het aantrekkelijk zich in de streek te vestigen, het ontwikkelingseffect. Hierdoor neemt het personen- en goederenvervoer toe en de vraagcurve verschuift naar rechts. Dit zgn. nieuwe verkeer (waaronder ook weggebruikers die zich voorheen via een andere route of via een andere vervoerwijze verplaatsten) roept congestie op, of vergroot de inmiddels weer optredende congestie. Hierdoor wordt het besparingseffect voor hen, die volgens de oude vraag-curve als gebruikers optraden, vermindert.

Bij bovenstaande twee gevolgen is zeer rekening te houden met een mogelijk autonoom effect: onder invloed van de groei van de bevolking en de stijging van de welvaart neemt doorgaans de behoefte aan vervoer nog meer toe, waardoor eveneens een congestie-effect kan optreden.

De conclusie van deze theoretische benadering is dat er op korte termijn van een besparing op geld- en tijdskosten sprake is, maar dat op langere termijn deze teniet wordt gedaan door het zgn. nieuwe verkeer.

Als illustratie kan wellicht dienen de eventuele aanleg van een tweede Coentunnel. Het zal duidelijk zijn dat met een tweede tunnel de weggebruiker op korte termijn besparingen krijgt op zijn geldkosten (motorslijtage, brandstofverbruik) en op zijn tijdskosten (file is verdwenen). Het ligt voor de hand te veronderstellen dat weggebruikers, die thans via een andere route rijden dan wel gebruik maken van het openbaar vervoer, in die situatie met de auto (indien beschikbaar) via de Coentunnel zullen gaan. Tevens valt te verwachten dat Amsterdammers, die vanwege de files een verhuizing naar het gebied ten noorden van het Noordzeekanaal achterwege lieten, nu wel besluiten te migreren. Ook het tegenovergestelde is mogelijk: mensen, woonachtig ten noorden van het Noordzeekanaal en werkend in Amsterdam, die vanwege de files overwogen te reurbaniseren, laten dit nu achterwege. Met andere woorden, het is te voorzien dat de aanleg van een tweede Coentunnel slechts op de korte termijn soelaas biedt.

Op grond van de bovenstaande theoretische beschouwing hebben wij in onze brief aan uw raad van 25 oktober j.l. opgemerkt dat na de investering in de S-11 de verkeersintensiteit zal toenemen.

Overigens bracht een nadere bestudering van de kaart van Noord-Holland ons op de volgende gedachte. Uitgaande van de ringweg op Amsterdam en een eventuele inpoldering van de Markerwaard lijkt de kortste route tussen Amsterdam en die nieuwe polder te lopen via Broek in Waterland en Monnickendam. Te stellen dat deze gedachte ook ten grondslag heeft gelegen aan de grootschalige oplossing van de Provinciale Waterstaat ten aanzien van de S-11 gaat ons te ver, maar lijkt voor de hand te liggen. Een omvangrijke hoeveelheid 'nieuw verkeer' is dan zeker het gevolg.

# Komitee Weg-Klaverblad-Weg

Meting aantal kruis-  
en invoeg momenten

oud      nieuw

Broekerveerdijk - Monnickendam      2      5  
Monnickendam - Broekerveerdijk      -      2  
Broekerveerdijk - Amsterdam      1      3  
Amsterdam - Broekerveerdijk      1      3

Hellingweg - Monnickendam      3      6  
Monnickendam - Hellingweg      1      2  
Hellingweg - Amsterdam      4 x      5  
Amsterdam - Hellingweg      1      2 +

x in oude situatie moeilijke oversteek

+ in nieuwe situatie moeilijke kruising bij tunnel oostzijde  
zelfde deel-constructie als bij Monnickendam afslaand rechts

St 1a. Het feit dat voor de kruising Hellingweg/S11  
lang gewacht moet worden, is niet synoniem met  
verkeersveiligheid.

St 1b. Onveiligheid wordt met name vergroot door schijn-  
bare gemakkelijker verkeersoplossingen.

St 2a. Stoplichten op kruising S11/Hellingweg/Broekerveerdijk  
hebben positieve invloed op de veiligheid op kruising  
"Gerrie Meyn".

St 2b. Bevordering van doorstroming van het verkeer heeft  
een negatief effect op kruising "Gerrie Meyn".

Oversteek : Hellingweg - Amsterdam ) hebben  
Broekerveerdijk - Monnickendam ) dezelfde  
Broek Dorp - Monnickendam ) onveiligheid

CONCLUSIE : KLAVERBLAD BEDOELD VOOR KRUISINGSVRIJE VERKEERS-  
STROOM.

OPLOSSING HIER IS HET TEGENOVERGESTELDE.  
MAN VAN DE WAL IN DE SLOOT.

## verkeersadvies

DATUM 05-02-1986

AAN Komitee Stop het Klaverblad

BETREFT complex gebeuren op de kruising S11-Broekermeerdijk-Eilandenweg

VAN ing. P.W.M. Snoeren

ADRES Bezuidenhoutseweg 121, 2594 AD Den Haag, tel.: 070-471501

Inleiding

Dit advies van de Voetgangersvereniging VBV is geschreven op verzoek van het comité 'Stop het Klaverblad' van de Vereniging tot Behoud van Waterland uit Broek in Waterland.

Reden voor dit verzoek zijn de plannen van de gemeente met betrekking tot de kruising van de S11 (Amsterdam-Monnickendam) met de Broekermeerdijk en de Eilandenweg.

Deze notitie bestaat uit twee onderdelen. In het eerste deel wordt een inventarisatie gegeven.

In het tweede onderdeel worden enkele mogelijke oplossingen besproken uit het 'Witboek' van het eerder genoemde comité.

Inventarisatie

In deze inventarisatie zijn betrokken de brief van het College van Burgemeester en Wethouders gericht aan de raad, d.d. 18 oktober 1985, een brief van het aktiekomitee 'Stop het Klaverblad' aan het College en de gemeenteraad uit oktober 1985 en het concept 'Witboek' van het comité uit januari 1986.

In de drie bovengenoemde stukken worden verschillende varianten aangehaald. De voorstellen van gemeentezijde worden door de bewoners van Broek in Waterland niet geaccepteerd. Anderzijds lijken de door het comité 'Stop het Klaverblad' aangedragen suggesties onvoldoende aandacht te krijgen.

De gemeente heeft een drietal varianten aangedragen die een verplaatsing van de aansluiting op de S11 tot gevolg hebben. Een verplaatsing van de toe- en afvoerwegen is daarvan het gevolg. Deze grootschalige oplossingen zouden volgens de gemeente de verkeersveiligheid op de kruising moeten verbeteren. De ingrijpende wijzigingen komen ten gunste van slechts een klein percentage verkeer (5 à 10%) dat in de hoofdstroom op de S11 moet invoeien of deze moet kruisen.

Het aantal kruisende bewegingen wordt wel minder (oversteken en linksaf slaan).

In het Witboek van het comité Stop het Klaverblad zijn een achttal suggesties gedaan die de problematiek op de kruising moeten oplossen. Enkele van deze oplossingen zullen in het volgende onderdeel van deze notitie aan de orde komen.

## verkeersadvies

Een tweede probleempunt, dat overigens zeer nauw samenhangt met het voornoemde, is het smalle profiel van de brug. Buiten de relatief hoge autobelasting vormt de brug ook een onderdeel van een belangrijke fietsroute vanuit de richting Broek in Waterland naar de Broekermeerdijk vice versa. Er is een kleine en smalle verhoging aan de noordzijde van het brugdek waarop bijna al het fietsverkeer (in twee richtingen) en het voetgangersverkeer zich afwikkelt.

Mogelijke oplossingen

In het concept 'Witboek' van het comité 'Stop het Klaverblad' worden enkele voorstellen gedaan ter oplossing van de problematiek op de kruising S11-Broekermeerdijk en de Eilandenweg.

Bij het bespreken van de verschillende voorstellen worden tevens de voor- en nadelen aan de orde gesteld.

Deze voor- en nadelen behoeven nauwelijks enige aanvulling. Bij de beide Krimpenwaardoplossingen, het Lotharingskruispunt en het Hengselkruispunt dient als nadeel het extra aantal kruispunten (aandachtspunten) vermeld te worden. In feite zijn al deze oplossingen een uiteengetrokken kruisingsvlak, waardoor extra aandachtspunten ontstaan.

Met betrekking tot de oplossing met verkeerslichten zijn een aantal varianten mogelijk. Een variant met detectoren lijkt in deze situatie het meest zinvol, gezien het geringe aanbod van voertuigen uit de zijrichtingen. Er zullen gezien de opbouw van de verkeersstroom geen grote wijzigingen in de filelengte ontstaan, ook niet als er voor verkeer op de S11 geen linksafvakken aangelegd worden.

In de huidige situatie moet achteropkomend verkeer ook al afremmen voor afsland verkeer. Door de aanwezigheid van detectoren kan een regeling aangeboden worden, die afhankelijk is van het verkeersaanbod op verschillende momenten van de dag.

De argumenten van Gedeputeerde Staten dat er onacceptabel lange files zouden ontstaan bij een verkeerslichtenregeling (zie brief van het College aan de raad d.d. 18 oktober 1985) zijn onduidelijk.

Bovendien zijn de financiële offers bij de aanleg van een verkeerslichtenregeling zoals hierboven voorgesteld, aanzienlijk geringer dan de aanleg van een klaverblad zoals de gemeente die voorstaat.

Voorts heeft de aanleg van een verkeerslichtenregeling op deze plaats een poortwerking voor het verkeer uit Amsterdam. Door een prioriteitenstelling met betrekking tot de groenaanvraag bestaat zelfs de mogelijkheid om doorgaand ongewenst verkeer te weren.

Met betrekking tot de problematiek voor langzaam verkeer op de brug is de meeste ideale oplossing om een aparte brug aan te leggen of deze aan de bestaande brug te bevestigen. Dit laatste levert hoogstwaarschijnlijk problemen op gezien de plaats van het brugwachtershuisje.

Een tweede mogelijkheid is om de huidige indeling van het brugdek te wijzigen. Er is voldoende ruimte om voor langzaam verkeer aan de noordzijde een bredere strook beschikbaar te stellen zonder dat dit afbreuk doet aan de rijbaanbreedte voor het gemotoriseerde verkeer. In de bijgaande tekening is dit weergegeven.

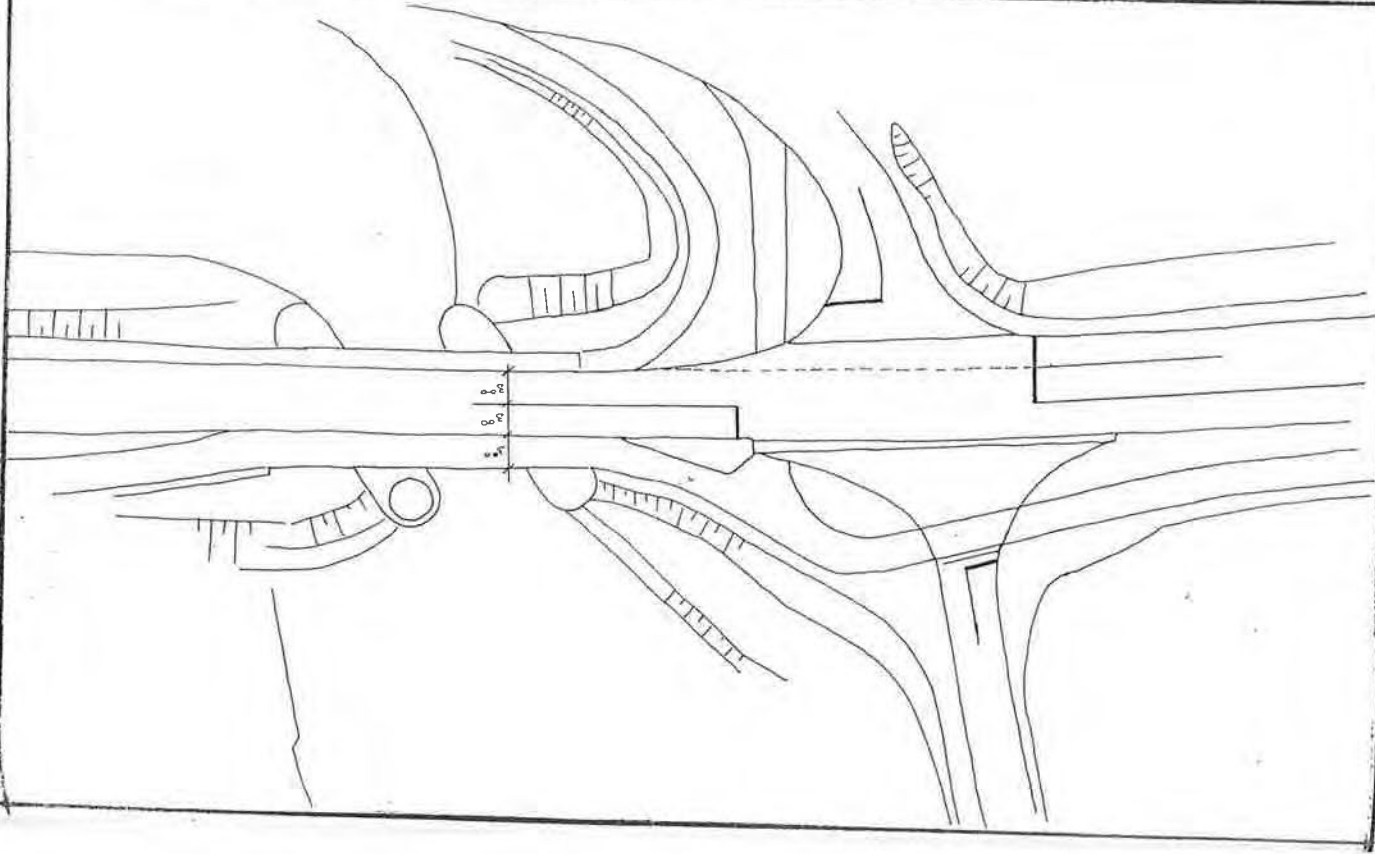


## verkeersadvies

### Conclusie

Met betrekking tot het kruispunt S11-Broekerveerdiijk-Eilandenweg zijn meer oplossingen geschikt dan de klaverblad-varianten die door de gemeente voorgesteld worden. Met name het aanbrengen van een verkeerslichtenregeling biedt goede perspectieven.

De aanleg van een breder gedeelte voor langzaam verkeer op de brug is op korte termijn realiseerbaar. Als ideaaloplossing blijft een oversteek gescheiden van het gemotoriseerde verkeer voor ogen staan.



KRUISPUNT S11-BROEKERVEERDIJK-EILANDENWEG  
BROEKERVEERDIJK  
5-2-1986

AANPASSING BROEKERVEERDIJK

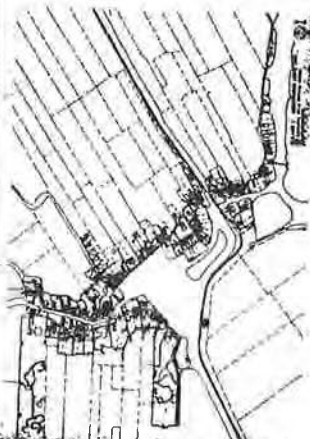
Voetgangers  
vereniging  
Bezuidenhoutseweg 121, 2594 AD Den Haag



En randweg heet wat nader, en alternatieven verzakken actie.

valten met de kostprijs als uitgangspunt, dan zijn er nog wat vragen over de kostprijs-opstelling.  
Zoals: wat mag wel zijn tegenwoordig kosten? wat is een hernieuwd uniek historisch dorpsgezicht waard? hoe liggen de prijzen om een

septe-opstelling.  
acte berekeningen voor de ndweg tijd er dus nog niet. enner er beleidselementen



De bebouwing van Broek in Westland in 1930.



Randweg om Broek heen zoals ontworpen door de bureau Zandvoort en Van Dijk in opdracht van gemeente bij wijze van alternatief voor plan van Provinciale Waterstaats om in Broek de E 10 te verbreden.

Manijke de Jong

duip lavaal- en stankvrij te maken?  
Het zijn prijzen die met de tijd de hoogte invliegen. En het is de tijd die het zal leren in Broek.

## ngenieuze plastic-fictie

LS WE de N.V. Bouwfonds (ederlandse Gemeenten mogen dloven is het einde van de oningnood in zicht. In een dingsdood door deze firma dgebrachte brochure „Speuren ar betaalbaarheid“ staat hoe en denkt dit te realiseren:

In deze brochure spreken wij ijt over een woningstelsel een vorm, woonnorm en oonhoming

zoat het stelsel om het zoeken ijar een eigentijdse ondukt itemethode voor een iaxibele woning, naar een stuk ijeedschap waarmee men op rdonele wijze een woning kan bouwen.

Aan de hand van een allebehalve briljante analyse van de oorzaken van de divergentie tussen de prijsindex van duurzame consumptiegoederen en die van het bouwproduct probeerde de reserachgroep van de N.V. een voorstel te doen ter afijaking van de prijsindexcurve van het bouwproduct. Hierbij werd nagegaan:

— welke verschillen er zijn tussen productiemethoden van het industrieproduct (auto) en het bouwproduct (huis);

— welke verschillen te overbruggen zijn en welke niet; — wat er veranderd moet worden om van de woning een industrieproduct te maken.

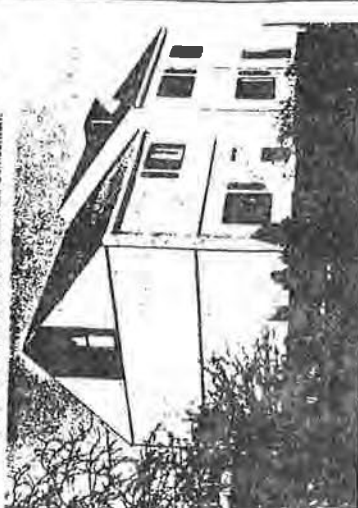
Een belangrijke stelling uit het onderzoek luidt: productietijdsverkortung geeft minder rente-verkortung. Vooral deze stelling vormde de basis van een aantal uitgangspunten van de ontwikkelingsfilosofie voor een productietechniek van de

woningbouw. Deze omvat: — ontwikkelen van een geprogrammeerde productiemethode voor eventueel zelfs per woning afwijkende woningvormbepalende onderdelen zoals vloeren, wanden en daken. Deze produktie moet zodanig zijn dat hij volledig gemechaniseerd, zo mogelijk automatisch bestuurd kan worden;

— het in de woningfabriek



Opbouw, uiterlijk en interieur van de industrie-woning zoals die is ontwikkeld door een reserachgroep van de N.V. Bouwfonds Nederlandse Gemeenten.



assembleren van in de fabriek zelf vervaardigde, en van elders toegevoerde onderdelen tot zo compleet mogelijke elementen; zoeken naar eenvoudige bevestigings- en afwerkmethoden van deze elementen, zodat de werken op de bouwplaats tot het uiterste beperkt blijven.

De „filosofie“ loopt uit op enerzijds een voorstel voor een fabriek van ruimtebegrenzende vlakken en anderzijds een vernieuw assemblagesysteem op de bouwplaats. Deze beide produktievoorstellen zouden het doel van de filosofie moeten treffen n.l. bestrijding van de sterke kostensdijging. Vergeten wordt echter dat daling van de kosten van een produkt niet zonder meer daling van de prijs van het produkt betekent, temeer daar het hier een produkt betreft dat niet aan een evenwichtige marktsituatie voldoet.

Een nieuwe afzetmogelijkheid van de kwistig toegepaste plastic en het uitzicht op een concurrerend produkt, verklaren de grote belangstelling van de kunststofleverende industrieën

zoals Akzo (laast gepubliceerde winstcijfers van Akzo per aandeel van f 20.— f 6,94 = 34,7%, winsttoeslaaf 187,8 miljoen Farbenfabriken Bayer Ag, N.V. Nederlandse Staatmijnen (DSM) Kon. Ned. Hoogovens en staalfabrieken N.V., voor de ontwikkeling van dit kunststofprodukt. De kostendaling zou concreet bewerkstelligd moeten worden door een 300 meter lange, liefst geheel geautomatiseerde fabriek waaruit de plastic elementen komen voor een woning die in 4 uur te monteren is. De produktie lijkt bijna arbeidsloos, de bouwsterker wordt „arbeidloos“.

Daarmee heeft de ingenieus fictie, alsof een structureel, politiek-economisch probleem met een plastic handgebaar van tafel gevoegd kan worden, gestalte gekregen.

Niet alleen voorstellen, ideeën, filosofieën zijn geproduceerd door het Bouwfonds Nederlandse Gemeenten. In samenwerking met architect Snubler uit Maastricht is de firma er in geslaagd een volledig ongenakbaar voorwerp te creëren: een ding dat uitsluitend in de tolder of als proefwoning „bewoond“ kan worden. Alles glimt en is afwaaar. Wat de verandring moet worden het de woning een industrieproduct is maken“ is door de N.V. haars itizens afdoende beantwoord. Het industrieproduct woning komt op de markt en

## Bibliotheek van E10 tot N247:

*Meer dan een halve eeuw sleutelen aan de provinciale weg dwars door beschermd dorpsgezicht Broek in Waterland: lapmiddelen zonder structurele oplossing(en).*

A)

### Verkeersveiligheid N247 algemeen

1. Documentatiemap (Krantenartikelen)	<b>Behoud Jaarweg 1 sinds 60er jaren</b> ( <i>in bezit van familie Berkum - Stöve</i> ).	1960 – 1980.
2. Documentatiemap	<b>Actiecomité ‘Stop het Klaverblad S11’.</b>	1985 t/m 1987 (Ger Husslage)
3. Krantenartikel (NNC)	<b>Kruising S11 wordt in voorjaar aangepast.</b>	6 december 1989
4. Krantenartikel (NNC)	<b>Gedeputeerde: Sloop huizen voor brede S11.</b>	28 februari 1991
5. Krantenartikel (NNC)	<b>Guus Stöve ziet nieuwe strijd om huis in Broek in Waterland.</b>	2 maart 1991
6. Documentatiemap	<b>Voorstellen verkeersveiligheid rond cq. na oprichting Dorpsraad (06/03/95).</b>	1995 t/m 1998 (G. Husslage)
7. Krantenartikel (NNC)	<b>Broek veilig ziet niets in plan provinciale weg.</b>	6 februari 2000
8. Krantenartikel (NNC)	<b>Camera’s tegen Hardrijders op N247 in Broek.</b>	11 februari 2000
9. Provincie Noord-Holland	<b>Standpunt diverse maatregelen.</b>	15 maart 2002 (C.H.M. Langeveld, namens GS).
10. Broek Veilig / Dorpsraad	<b>Diverse correspondentie afwijzing voorstellen door gemeente Waterland.</b>	Mei / juni 2002 (Piet van Mourik en Johan Lok)
11. Provincie, Stadsregio en Gemeenten	<b>Verkenningenstudie Bereikbaarheid Waterland.</b>	16 december 2009
12. Provincie, Stadsregio en Gemeenten	<b>Analyse reistijden op de N235 en N247.</b>	Analyse N247 sinds 2007
13. Provincie, Stadsregio en Gemeenten	<b>Inventarisatie ‘Bereikbaarheid N235 en N247’, voor bewonersavond.</b>	22 maart 2010
14. Provincie, Stadsregio en Gemeenten	<b>Overzicht problemen bereikbaarheid Waterland (Internet / Bewonersavond).</b>	14 april 2010

B)

### Geluidsschermen N247

1. Documentatiemap	<b>Geluidschermen.</b>	Eind 80er begin 90er jaren (C. Lof)
2. Krantenartikel (NNC)	<b>Bewoners De Laan horen telefoon- en deurbel niet meer.</b>	7 september 1989
3. Bewoners Laan	<b>Verzoek tot plaatsing geluidsscherm aan PNH.</b>	15 augustus 1989 (C. Lof, namens buurtbewoners)
4. Dienst Milieubeheer	<b>Reactie DM op verzoek plaatsing geluidsscherm.</b>	23 oktober 1989
5. Gemeente Waterland	<b>Reactie GW op verzoek plaatsing geluidsscherm.</b>	1 december 1989
6. Provincie Noord-Holland	<b>Reactie PNH op verzoek plaatsing geluidsscherm.</b>	11 april 1990 (G. Heida, namens GS)
7. Dienst Milieubeheer	<b>Akoestisch onderzoek Rapportage S-11.</b>	6 augustus 1990
8. Dienst Milieubeheer	<b>Begeleidend schrijven bij voorgaande.</b>	26 september 1990
9. Gemeente Waterland	<b>Nadere reactie GW op verzoek plaatsing geluidsscherm.</b>	22 oktober 1990
10. Gemeente Waterland	<b>Toelichting op informatieavond 'geluidwering woningen' van 27/04/93.</b>	16 april 1993 (F.B. van Baar, namens B&W)
11. Gemeente Waterland	<b>Voorstel plaatsen geluidwal.</b>	19 mei 1993 / 10 juni 1993 (F.B. van Baar, namens B&W)
12. Bewoners Laan	<b>Verslag bespreking over geluidsscherm langs N247 vanaf brug tot Dorpsstraat.</b>	11 juli 1995 (G. Husslage)
13. RBOI (Adviesbureau voor ruimtelijk beleid, ontwikkeling en inrichting)	<b>Voorstel Geluidschermen Broek in Waterland (<i>Zwart / Wit versie; kleurenversie in bezit van familie Berkum - Stöve</i>).</b>	Oktober 1995 / Februari 1996 (G.J.G. Bokelman)
14. RBOI (Adviesbureau voor ruimtelijk beleid, ontwikkeling en inrichting)	<b>Rapportages onderzoek geluidschermen Broek in Waterland.</b>	23 februari 1996/ 25 maart 1996 (G.J.G. Bokelman)



15. Gemeente Waterland	<b>Bestemmingsplannen Broek in Waterland en Ilpendam. Bijdrage verkeer en vervoer, inclusief wegverkeerslawaaï.</b>	2 maart 2006 (Goudappel Coffeng)
16. Gemeente Waterland	<b>Actualisatie akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï voor Bestemmingsplan Broek in Waterland, locaties Hellingweg en Eilandweg / Broekerhaven.</b>	21 augustus 2007 (Goudappel Coffeng)
17. Provincie Noord-Holland	<b>Actieplan Geluid, in het kader van Eu Richtlijn Omgevingslawaaï, inclusief krantenartikel: 'Noord-Holland moet stil met fluisterasfalt'.</b>	Januari 2009
18. Krantenartikel (Telegraaf)	<b>Greenwall houdt lawaaï en uitlaatgassen tegen.</b>	6 maart 2010

C)

#### **Knip in N247 i.r.t. N244**

1. Krantenartikel (NN)	<b>Waterland wil 'knip' als wapen tegen files N247.</b>	16 september 2002
2. Gemeente Waterland	<b>Voorstel inzake Streekplan Noord-Holland-Zuid.</b>	10 oktober 2002 (P. Coolewijn, namens GS)

D)

#### **Busbaanproject N247**

1. Gemeente Waterland	<b>Stand van zaken.</b>	17 februari 2000 (D. Brinkemper en Th. Zwart, namens commissie ROM)
2. Provincie Noord-Holland	<b>Voorstellen 'Klaverblad bij het schouw (drie varianten) en uitbreiding busbanen (o.a. ten zuiden van Broek in Waterland).</b>	Voorjaar 2009
3. Prettig Weekend	<b>Waterlandse Tram dé oplossing voor vele = knelpunten in regio.</b>	26 maart 2009

---

E)

### Ondertunneling N247

1. Documentatiemap	Schetsen ondertunneling N247.	Januari 1995 (G. Husslage)
2. Broek Veilig	Bewonersbrief 'De S-11 moet ondergronds door Broek Gaan!' Inclusief daaropvolgend persbericht.	16 januari 1995 (R. van Loon)
3. Krantenartikel (Telegraaf)	Onderzoek naar tunnel onder N247 door Broek in Waterland.	17 januari 1995
4. Broek Veilig	Concept toelichting algemeen.	17 februari 2000
5. Krantenartikel	Tunnel enige oplossing voor veiligheid op N247.	Februari 2002
6. Dorpsraad(krant)	Broek Veilig houdt vast aan tunnel.	December 2006

---

---

F)

### Ruimtelijke Ordening (Broek in) Waterland algemeen

1. Gemeente Waterland	Bestemmingsplan "Beschermd Dorpsgezicht" (Bijlagen).	4 juni 1973
2. Gemeente Waterland	Informatiekrant Structuurvisie 2005.	Mei 1993
3. Gemeente Waterland	Bestemmingsplan "Broek in Waterland" (alleen pagina's 37 en 38 'toelichting milieu-aspecten' uitgedraaid).	24 april 2008
4. Intergemeentelijk Samenwerkingsorgaan Waterland	Regiovisie Waterland 2040.	Januari 2009 (F. Marcus en J. Jansen).
5. Krantenpagina's	Regiovisie Waterland 2040 (samenvatting).	23 februari 2009
6. Documentatiemap	Mailcorrespondentie Laan Bewoners.	2009-2010 W. Husslage
7. Documentatiemap	Visie op Broek.	2009-2010

---

**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted]  
**Cc:** [bestuur@dorpsraadbroekinwaterland.nl](mailto:bestuur@dorpsraadbroekinwaterland.nl); [redacted] [@ gelderland.nl](mailto:[redacted]@ gelderland.nl); [redacted]  
**Onderwerp:** Bezoek Traverse Dieren  
**Datum:** maandag 29 oktober 2018 09:43:39

---

Drie weken geleden verstuurde ik namens de Dorpsraad Broek in Waterland deze mail aan Uw organisatie, op verzoek van [redacted]. Kunt U ons laten weten wat de mogelijkheden zijn voor een bezoek op de voorgestelde dagen?

Met vriendelijke groet, [redacted] (secretariaat DRBiW)

Geachte meneer [redacted]

De Dorpsraad Broek in Waterland is al sinds 2015 in een co-creatie proces met de Provincie Noord Holland.

Wij, de Dorpsraad zouden graag een bezoek willen brengen aan de Traverse met uitleg van U, omdat wij veel vragen hebben over de totstandkoming van deze constructie. Ons eerste ontwerp van de Fa Witteveen&Bosch is exact hetzelfde als nu in Dieren is aangelegd, alleen op kleinere schaal. Van de 4 ondergrondse varianten die nu berekend zijn, is deze versie eigenlijk al afgewezen als onvoldoende, vanwege veiligheid, leefbaarheid, etc etc. Wij zouden graag op een woensdag of vrijdagmiddag een bezoek willen brengen, ergens in de komende weken.

De voorkeur gaat uit naar een vrijdagmiddag.

Graag horen we van U wat Uw mogelijkheden zijn. Onze groep bestaat uit 8 personen.

Met vriendelijke groet, [redacted] (secretariaat DRBiW)



**Van:** [redacted]  
**Aan:** [Dorpsraad bestuur bestuur](#); [redacted]  
**Onderwerp:** Fwd: Bezoek Traverse Dieren  
**Datum:** woensdag 31 oktober 2018 15:21:25

---

Zie bijgaande mail. Wie kan wanneer??

Verstuurd vanaf mijn iPhone

Begin doorgestuurd bericht:

**Van:** "[redacted]@ gelderland.nl">  
**Datum:** 31 oktober 2018 om 12:22:53 CET  
**Aan:** [redacted]  
**Kopie:** [redacted]@ rheden.nl)"  
 [redacted]@ rheden.nl>, "bestuur@dorpsraadbroekinwaterland.nl"  
 <bestuur@dorpsraadbroekinwaterland.nl>, [redacted]@ noord-holland.nl"  
 [redacted]@ noord-holland.nl>, [redacted]@ gelderland.nl>  
**Onderwerp:** Antw.:<sup>[FSI]</sup> Bezoek Traverse Dieren<sup>[PDI]</sup>

Dag mevrouw [redacted] en andere belangstellenden,

Graag ontvangen u bij project Traverse Dieren voor een korte presentatie, een aansluitende wandeling buiten en de bijbehorende gedachtewisseling. Mijn collega-teamlid [redacted] en ik zullen provincie en gemeente vertegenwoordigen. Eventuele vragen die wij dan niet kunnen beantwoorden zetten we door in de organisatie(s). Ik tracht nog mensen te benaderen die betrokken zijn bij de beoordeling van het referentie-ontwerp voorafgaand aan de aanbesteding.

Helaas zijn wij in verband met werkzaamheden voor andere projecten niet beschikbaar op vrijdagen. Wel kunnen wij op maandag 12 of woensdag 14 november, tussen 15.00 en 17.30 uur. Het adres is Spoorstraat 50 6953BZ in Dieren. Onze locatie is uitstekend bereikbaar per trein en u kunt in de Spoorstraat parkeren. Wij horen graag van u naar welke datum uw voorkeur uitgaat en hoe groot het gezelschap zal zijn.

Met vriendelijke groet,

[redacted] Traverse Dieren |  
 Railterminal Gelderland & Gebiedsmaatregelen  
 Overbetuwe | 06-[redacted] | aanwezig op: ma-di-wo(vm)-do |  
[www.gelderland.nl](http://www.gelderland.nl)

PS: De provincie Gelderland ontvangt uw post graag digitaal via  
[post@gelderland.nl](mailto:post@gelderland.nl)

Denk aan het milieu, alvorens te besluiten deze mail te printen

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: [REDACTED]  
Verzonden: maandag 29 oktober 2018 10:17  
Aan: [REDACTED] <[\[REDACTED\]@ gelderland.nl](mailto:[REDACTED]@ gelderland.nl)>  
CC: [REDACTED] <[\[REDACTED\]@ besix.com](mailto:[REDACTED]@ besix.com)>;  
[REDACTED] <[\[REDACTED\]@ rheden.nl](mailto:[REDACTED]@ rheden.nl)> <[\[REDACTED\]@ rheden.nl](mailto:[REDACTED]@ rheden.nl)>;  
[bestuur@dorpsraadbroekinwaterland.nl](mailto:bestuur@dorpsraadbroekinwaterland.nl); [REDACTED] <[\[REDACTED\]@ noord-holland.nl](mailto:[REDACTED]@ noord-holland.nl)>  
Onderwerp: Re: Bezoek Traverse Dieren

Dank voor Uw snelle reactie, wij horen graag van U, met vriendelijke groet,  
[REDACTED] (DRBiW)

Op 29 okt. 2018 om 09:59 heeft [REDACTED]  
[REDACTED] <[\[REDACTED\]@ gelderland.nl](mailto:[REDACTED]@ gelderland.nl)> het volgende geschreven:

Dag Mevrouw [REDACTED]

In de onderlinge afstemming (zowel intern bij ons als met u) is kennelijk iets niet goed gegaan. Gezien de achtergrond van uw verzoek (kortgezegd mogelijke veiligheids- en leefbaarheidsissues) merk ik op dat wij als project niet in een inhoudelijke discussie met een andere provincie willen treden. Dat neemt niet weg dat wij u graag in algemene zin van informatie voorzien over de in dit project gekozen oplossingen. Uit uw bericht begrijp ik echter dat een regulier bezoek aan ons informatiecentrum niet zou volstaan. Ik bespreek vanmiddag in Dieren wat de mogelijkheden zijn en laat u die vandaag weten.

Met vriendelijke groet,

[redacted] | Omgevingsmanager Traverse  
Dieren | Omgevingsmanager Railterminal Gelderland &  
Gebiedsmaatregelen Overbetuwe | 06-[redacted] | aanwezig op:  
ma-di-wo(vm)-do | [www.gelderland.nl](http://www.gelderland.nl)

PS: De provincie Gelderland ontvangt uw post graag digitaal via  
[post@gelderland.nl](mailto:post@gelderland.nl)

Denk aan het milieu, alvorens te besluiten deze mail te printen

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: [redacted]

Verzonden: maandag 29 oktober 2018 09:43

Aan: [redacted]

CC: [bestuur@dorpsraadbroekinwaterland.nl](mailto:bestuur@dorpsraadbroekinwaterland.nl); [redacted]  
[redacted]@ gelderland.nl>; d [redacted]@noord-holland.nl

Onderwerp: Bezoek Traverse Dieren

Drie weken geleden verstuurde ik namens de Dorpsraad Broek in Waterland deze mail aan Uw organisatie, op verzoek van dhr [redacted]. Kunt U ons laten weten wat de mogelijkheden zijn voor een bezoek op de voorgestelde dagen?

Met vriendelijke groet, [redacted] (secretariaat DRBiW)

Geachte meneer [redacted]

De Dorpsraad Broek in Waterland is al sinds 2015 in een co-creatie proces met de Provincie Noord Holland. Wij, de Dorpsraad zouden graag een bezoek willen brengen aan de Traverse met uitleg van U, omdat wij veel vragen hebben over de totstandkoming van deze constructie. Ons eerste ontwerp van de Fa Witteveen&Bosch is exact hetzelfde als nu in Dieren is aangelegd, alleen op kleinere schaal. Van de 4 ondergrondse varianten die nu berekend zijn, is deze versie eigenlijk al

afgewezen als onvoldoende, vanwege veiligheid, leefbaarheid, etc etc.

Wij zouden graag op een woensdag of vrijdagmiddag een bezoek willen brengen, ergens in de komende weken. De voorkeur gaat uit naar een vrijdagmiddag.

Graag horen we van U wat Uw mogelijkheden zijn. Onze groep bestaat uit 8 personen.

Met vriendelijke groet,  (secretariaat DRBiW)

\*\*\*\* Disclaimer \*\*\*\*<<https://www.gelderland.nl/Disclaimer-e-mailbericht>>

\*\*\*\* Disclaimer \*\*\*\*<<https://www.gelderland.nl/Disclaimer-e-mailbericht>>

**Van:** [redacted] [\\_NHPP2018](#)  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** Herstel, juiste namenlijst | Re: Namenlijst aanmeldingen bij jullie werkgroep op NHPP/23 november  
**Datum:** donderdag 8 november 2018 16:14:14  
**Bijlagen:** [NHPP\\_werkgroep5\\_aanmeldingen.pdf](#)

---

dag,

Excuus! hier de lijst mét naam van [redacted] erbij.

---

Met vriendelijke groet,

[redacted]

[redacted] schreef op 2018-11-08 15:03:

Hallo [redacted] dank voor deze namenlijst! Is er een reden dat [redacted] niet wordt genoemd op deze lijst? Hoor het graag van je, groet [redacted]

Op 8 nov. 2018 om 14:56 heeft [redacted] NHPP2018 <[nhpp2018@dorpswerknh.nl](mailto:nhpp2018@dorpswerknh.nl)> het volgende geschreven:

Beste [redacted] [redacted] [redacted]

Vooruitkijkend naar NHPP op 23 november:

In de bijlage de aanmeldingen tot vandaag voor werkgroep **5. Overheid durf te participeren. Cocreatie in de praktijk van Broek in Waterland**

Ter info.

Ps. De locatiemanager vindt het geen goed idee om kaartmateriaal direct aan de muren te hangen.

Er zijn twee grote flipoverstandaards aanwezig voor jullie om groot vel papier / kaart aan te bevestigen

Drie flipoverstandaards kan ook, laat maar weten.

Volgende week sturen we aan alle deelnemers, inleiders en standhouders nog de volledige deelnemerslijst, praktische informatie over de locatie, parkeren, etc.

--

Met vriendelijke groet,

[redacted]

NHPP2018

*donderdag, vrijdag*

M: 06 [redacted]

I: [www.dorpswerknh.nl](http://www.dorpswerknh.nl)

E [nhpp2018@dorpswerknh.nl](mailto:nhpp2018@dorpswerknh.nl)

Twitter: [@NHPP2018](https://twitter.com/NHPP2018)

Facebook: [@DorpswerkNH](https://www.facebook.com/DorpswerkNH)

<c2cd728a.png>

<NHPP\_werkgroep5\_aanmeldingen.pdf>

## Noord-Hollands PlattelandsParlement (NHPP)

datum: vrijdag 23 november 2018

Contactpersoon: [redacted] mobiel: 06 [redacted]

Locatie: gemeentehuis Drechterland

Adres: Raadhuisplein 1, 1616 AV Hoogkarspel

### 5. Overheid durf te participeren! Cocreatie in de praktijk, casus Broek in Waterland N247

<u>RONDE 1</u>	<u>ACHTERNAAM</u>	<u>ORGANISATIE</u>	<u>ROL OF FUNCTIE</u>
5	[redacted]	Gemeente Castricum	gebiedsregisseur
5	Pels	Groen Links Noord-Holland	Staten lid
5	[redacted]	Gemeente Medemblik	Programmamedew. Leefbaarheid & Duurzaamheid
5	[redacted]	Gemeenteraad Enkhuizen	Commissielid voor D66
5	[redacted]	Ver. Ondernemend Waterland	Voorzitter VOWA
5	[redacted]	Dorpsraad Akersloot	Lid dorpsraad Akersloot
5	[redacted]	Gemeente Schagen	Gebiedscoördinator
5	De Wit - Hoogervorst	Gemeenteraad Beemster	Raadslid VVD Beemster
5	[redacted]	Gemeente Wijdmeren	Projectleider dorpenbeleid
5	[redacted]	Gemeente Beverwijk	Beleidsadviseur Sociaal domein
5	[redacted]	Dorpsraad Warder	Secretaris dorpsraad Warder
5	[redacted]	Dorpsraad Warder	Voorzitter dorpsraad Warder
5	[redacted]	provinciale staten, D66	Beleidsmedewerker D66 Noord-Holland
5	Verseveld, van - Gerrits	Gemeenteraad Langedijk	raadslid Kleurrijk Langedijk
5	[redacted]	Connexxion	Medewerker Sales en relatiebeheer
5	[redacted]	Connexxion	Concessiemarketeer
5	Does	Gemeente Heerhugowaard	Wethouder
	[redacted]	Dorpsraad Broek in Waterland	voorzitter
	[redacted]	provincie Noord-Holland	Beleidsadviseur Bereikbaarheid Waterland
	[redacted]	Dorpsraad Broek in Waterland	secretaris/penningmeester dorpsraad Broek in Waterland

Van: [redacted]  
 Aan: [redacted] [NHPP2018](#)  
 Cc: [redacted]  
 Onderwerp: Re: Namenlijst aanmeldingen bij jullie werkgroep op NHPP/23 november  
 Datum: donderdag 8 november 2018 15:05:01

---

Hallo [redacted] dank voor deze namenlijst! Is er een reden dat [redacted] niet wordt genoemd op deze lijst? Hoor het graag van je, groet [redacted]

Op 8 nov. 2018 om 14:56 heeft [redacted] NHPP2018 <[nhpp2018@dorpswerknh.nl](mailto:nhpp2018@dorpswerknh.nl)> het volgende geschreven:

Beste [redacted] [redacted] [redacted]

Vooruitkijkend naar NHPP op 23 november:

**In de bijlage de aanmeldingen tot vandaag voor werkgroep 5. Overheid durf te participeren. Cocreatie in de praktijk van Broek in Waterland**

Ter info.

Ps. De locatiemanager vindt het geen goed idee om kaartmateriaal direct aan de muren te hangen.

Er zijn twee grote flipoverstandaards aanwezig voor jullie om groot vel papier / kaart aan te bevestigen

Drie flipoverstandaards kan ook, laat maar weten.

Volgende week sturen we aan alle deelnemers, inleiders en standhouders nog de volledige deelnemerslijst, praktische informatie over de locatie, parkeren, etc.

--

Met vriendelijke groet,

[redacted]  
 [redacted] NHPP2018  
 donderdag, vrijdag  
 M: 06 [redacted]  
 I: [www.dorpswerknh.nl](http://www.dorpswerknh.nl)  
 E [nhpp2018@dorpswerknh.nl](mailto:nhpp2018@dorpswerknh.nl)

Twitter: [@NHPP2018](https://twitter.com/NHPP2018)  
 Facebook: [@DorpswerkNH](https://www.facebook.com/DorpswerkNH)

<c2cd728a.png>

<NHPP\_werkgroep5\_aanmeldingen.pdf>

**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted]  
**Cc:** [redacted]  
**Onderwerp:** opzet workshop 23 november  
**Datum:** woensdag 21 november 2018 15:52:41  
**Bijlagen:** [Opzet workshop Cocreatie Broek PPNH 231118.docx](#)  
[OnderdoorgangN247\\_workshop NHPP 23 NOV 2018.pptx](#)

---

Beste [redacted] en [redacted]

Hierbij de opzet van onze workshop op het NH Plattelandsparlement, aanstaande vrijdag 23 november.

Laat me graag weten of je je kan vinden in deze opzet,

Programma <https://www.dorpswerknh.nl/index.php?page=plattelands-parlement>

Met groet van [redacted]



## 5. OVERHEID DURF(T) TE PARTICIPEREN: COCREATIE IN BROEK IN WATERLAND

Vrijdag 23 november 2018, Gemeentehuis Hoogkarspel

14.15 – 15.15

In 2015 heeft Dorpsraad Broek in Waterland met een burgerinitiatief de ondergrondse variant voor de provinciale weg N247 ingediend als alternatief voor een bovengrondse doorgang door het dorp. In 2016 heeft de provincie Noord-Holland besloten het voorstel van de Dorpsraad verder uit te werken. Provincie en dorpsraad en anderen werken samen in een zogenoemd 'cocreatieproces'.

Samenwerken vanuit wederzijds begrip en waardering voor elkaars rol en positie, hoe doe je dat? Dit voorbeeld gaat over een weg maar de workshop geeft in de breedte informatie over vragen als Wat is co-creatie? Wat komt er bij kijken? Hoe waarderen de verschillende betrokkenen het proces en de uitkomsten? Met vertegenwoordigers van dorpsraad, provincie, ondernemersvereniging Waterland en meer.

Dorpsraad Broek in Waterland, dossier Bereikbaarheid Waterland

Provincie Noord-Holland, Ondertunneling N247

Moderators: [redacted] (Dorpsraad Broek in Waterland);  
[redacted] (beleidsadviseur Bereikbaarheid Waterland, namens provincie Noord-Holland);

Met medewerking van [redacted] (Vereniging Ondernemend Waterland).

Programma:

14.15-14.35: inleiding Dorpsraad samen met PNH

*Startvraag: wie heeft ervaring met burgerparticipatie tussen overheid en burgers?*

*Presentatie [redacted] met aanvulling [redacted]*

14.35-14.40: Commentaar van [REDACTED]

14.40-15.10: Gesprek met aanwezigen (2 stellingen) (olv [REDACTED])

1. Burgerparticipatie werkt alleen als betrokken partijen van het 'wij – zij' denken afstappen

2. Co-creatie kan alleen als van tevoren de (financiële) randvoorwaarden vast staan, anders is inspraak een wassen neus

15.10-15.15: samenvatting en take-aways

# Onderdoorgang N247 door Broek



*Bijeenkomst LVKK-Dorpsraad  
4 september 2018*



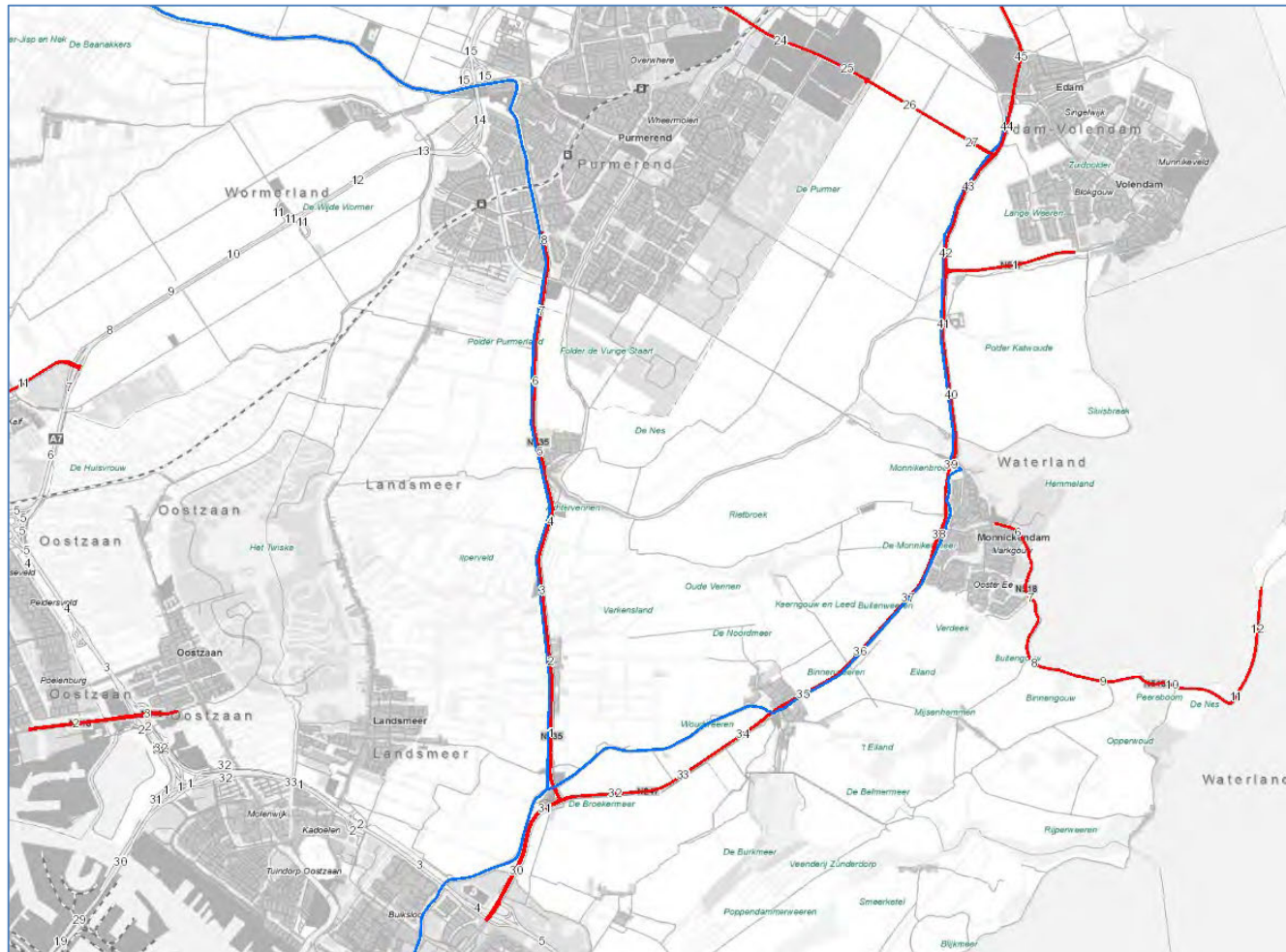
# De nieuwe N247 (toen nog S11) begin jaren veertig



N247 anno nu: 23.000 auto's/dag



# Bereikbaarheid Waterland programma



Programma Bereikbaarheid Waterland werkt aan het verbeteren van de doorstroming van de N235 en N247.

# Plannen Provincie in 2014

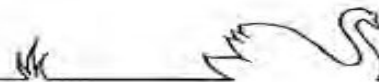


## Bereikbaarheid Waterland

### Inrichtingsopgave Broek in Waterland

- Verbeteren doorstroming op N247 in ochtend-/avondspits
  - Snellere busvervinding
  - Vermindering overlast (file-vorming / optrekkend verkeer)
- Verbeteren verkeersveiligheid
- Ruimtelijke inpassing
  - met busbaan vanaf kruising Eilandweg
  - zonder busbaan vanaf kruising Eilandweg





# NU is het moment voor een duurzame oplossing



- NU het moment om schade uit het verleden te herstellen
- Nee tegen het provincie plan voor meer asfalt
- Oplossing voor de LANGE termijn
- Goede balans bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid



# Schetsdag in Broek

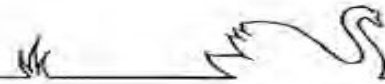
mei 2015





# Stappen sinds 2014

- Dorpsraad: Tunnel ja, meer asfalt nee met 2200 handtekeningen
- Schetsdag
- Okt 2015: Crowdfunding
- Jan 2016: aanbieding W&B rapport
- Mei 2016: start co-creatie



# Document dec 2016 PNH-DR

- Samen een doel
- Eigen positie en belangen
- Schoenmaker blijf bij je leest
- Omgaan met vertrouwelijke info
- Privacy
- Samen de buitenwereld in
- Vertrouwen in elkaar is de basis

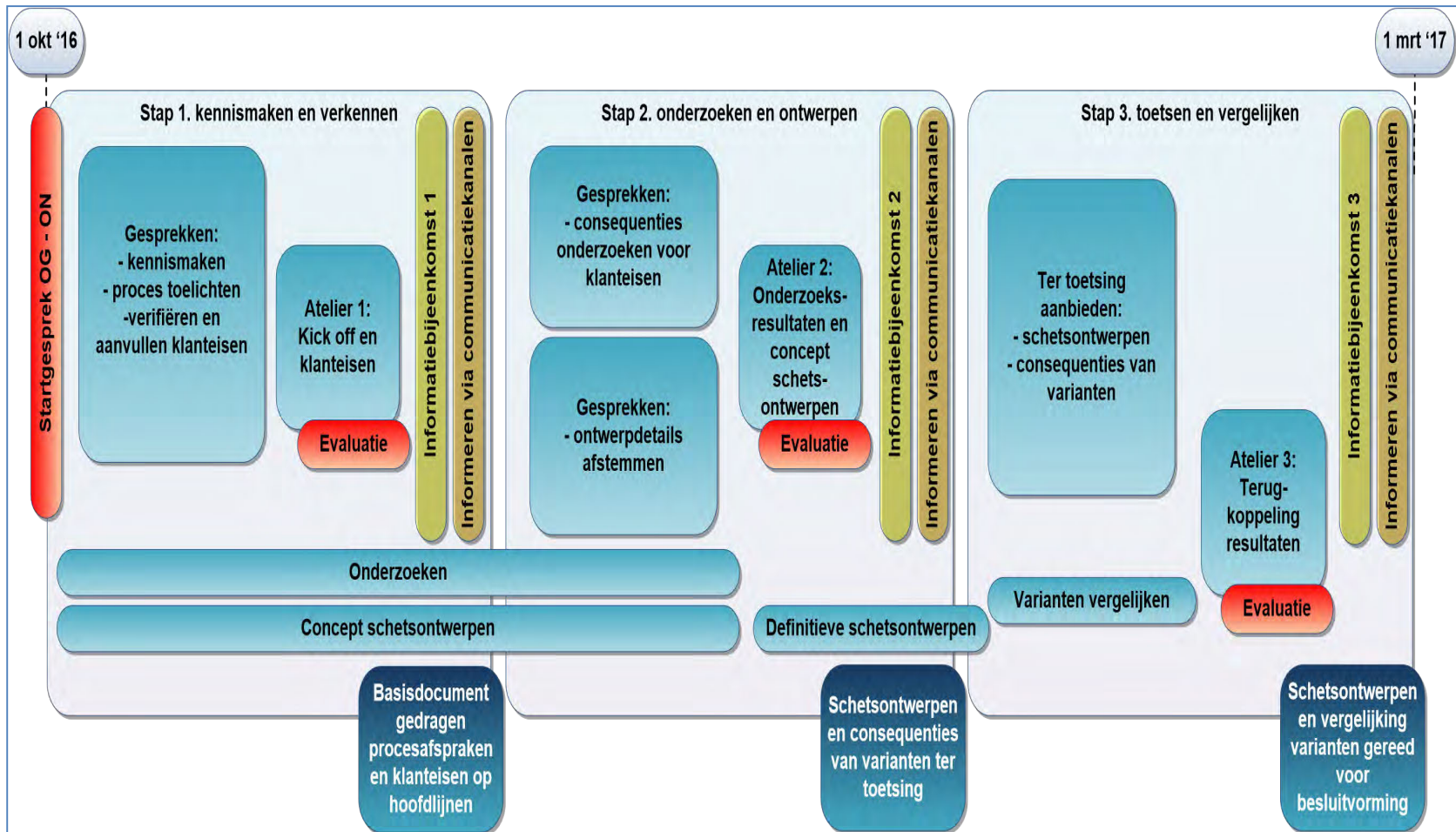
# De participatie ladder

Participatie: nauwe samenwerking met belanghebbenden



- Advies stuurgroep en besluit gemeenteraden, provinciale staten en regioraad
- Atelierbijeenkomsten (werksessies)
- Individuele gesprekken
- Inloopbijeenkomsten
- Communicatie (website etc.)

# Het schema van cocreatie



# 5 varianten nu klaar

1. Bovengronds: 2x1 met ovotondes, 50 km/h
2. Onderdoorgang: Smalle variant, 50km/h, met coupure
3. Onderdoorgang: Smalle variant, 50km/h, met kanteldijk
4. Onderdoorgang: 80km/h variant, met kanteldijk
5. Onderdoorgang: 2x2 variant, met coupure

# Hoe verder:

- Advies GS: geen keuze, geen geld voor onderdoorgang
- 26 november: Statencommissie
- Besluit Provinciale staten voor of na verkiezingen

# Meer informatie

## **Dorpsraad**

[www.onderdoorgangbroek.nl](http://www.onderdoorgangbroek.nl)

Volg ons op Facebook

## **Website Provincie**

[www.bereikbaarheidwaterland.nl](http://www.bereikbaarheidwaterland.nl)



**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted]  
**Cc:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: opzet workshop 23 november  
**Datum:** woensdag 21 november 2018 18:01:41

---

Dag [redacted] en [redacted]

Bedankt voor jullie feedback. Ik pas 2<sup>e</sup> stelling nog iets aan, en zet deze op PPT.

Goed [redacted] als je tekening meeneemt

Tot vrijdag

[redacted]

---

**Van:** [redacted]@noord-holland.nl]

**Verzonden:** woensdag 21 november 2018 17:44

**Aan:** [redacted]

**CC:** [redacted]

**Onderwerp:** RE: opzet workshop 23 november

Beste [redacted] en [redacted]

Ik zou die tweede stelling nog iets willen aanpassen:

Co-creatie kan eigenlijk alleen als van tevoren de (financiële) randvoorwaarden vast staan, maar dat ondermijnd wel het democratisch stelsel van raden en Staten.

Ik zie namelijk een terugtrekkende werking bij bestuurders (niet alleen in NH) omdat ze denken dat het geven van kaders vooraf hun keuzevrijheid beperkt. Want als er uit het proces een duidelijke voorkeursvariant komt die voldoet aan alle kaders, wat heeft de politiek dan nog te zeggen? Dus moeten we dit wel willen?

Ik zorg dat ik een tekening meeneem van de boven- en ondergrondse variant.

Gr [redacted]

---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

---

**Van:** [redacted]

**Verzonden:** woensdag 21 november 2018 15:52

**Aan:** [redacted]@noord-holland.nl>; [redacted]

[redacted]

**CC:** [redacted]@noord-holland.nl>

**Onderwerp:** opzet workshop 23 november

Beste [redacted] en [redacted]

Hierbij de opzet van onze workshop op het NH Plattelandsparlement, aanstaande vrijdag 23 november.

Laat me graag weten of je je kan vinden in deze opzet,

Programma <https://www.dorpswerknh.nl/index.php?page=plattelands-parlement>

Met groet van [redacted]

**Van:**

**Aan:**

**Onderwerp:**

FW: Artikel

**Datum:**

dinsdag 27 november 2018 18:59:22

**Bijlagen:**

[NHD271118.pdf](#)

---

[Hier het artikel in NH dagblad van Johan Moes van gisteren](#)

**Van:** [redacted]@hollandmediacombinatie.nl]

**Verzonden:** dinsdag 27 november 2018 11:22

**Aan:** [redacted]

**Onderwerp:** Artikel

Hierbij.

Groet, [redacted]

# 'Schrap bovengrondse variant N247'



Johan Moes

j.moes@hollandmediacombinatie.nl

**Broek in Waterland \*** Als het aan Provinciale Staten (PS) van Noord-Holland ligt, krijgt Broek in Waterland definitief een onderdoorgang van de N247. Een voorstel voor bovengrondse aanpassingen van de weg kan wat PS betreft de prullenbak in. Gedeputeerde Elisabeth Post wil die optie echter nog niet schrappen.

De meerderheid van commissie financiën en mobiliteit van PS drong er gistermiddag bij de gedeputeerde

op aan om een bovengrondse variant voor een betere doorstroming op de N247 te laten varen. Volgens de commissieleden is uit grondig onderzoek wel duidelijk geworden dat die bovengrondse variant slechts een tijdelijke oplossing biedt van het verkeersprobleem: tegen 2030 loopt het verkeer opnieuw hopeloos vast. Post moet zich nu gaan richten op een keuze uit één van de vier ondergrondse varianten die op tafel liggen, zo luidde de oproep van PS. Maar dat is de gedeputeerde niet van plan. Al was het maar om de simpele reden dat er op dit moment geen geld is uitgetrokken voor één van de ondergrondse varianten, die

allemaal flink duurder zijn dan een bovengrondse oplossing. „Gedeputeerde Staten kan geen besluit nemen waarvoor geen dekking is. Zolang u dat geld niet fourneert moeten we de bovengrondse variant wel in de lucht houden”, zo hield Post de politici voor. „Bovendien is het laten vallen van de bovengronds variant onverstandig omdat de provincie daarmee de regio vrijwaart van een financiële bijdrage.”

Met dat laatste zei Post ervan uit te gaan dat gemeenten als Waterland en Edam-Volendam, maar ook bijvoorbeeld de Vervoerregio Amsterdam, een flinke duit in het zakje zullen doen bij een eventuele onder-

doorgang. „Als je nu al de bovengrondse variant van tafel haalt, raak je als provincie je onderhandelingspositie ten opzichte van de andere partners kwijt. Zij zeggen dan: er is toch al besloten tot een onderdoorgang.”

## Toename

Volgens Post is er nog drie tot vier maanden nodig om nader onderzoek te doen naar de gevolgen van een onderdoorgang bij Broek voor het overige wegennetwerk in de regio. Met name Amsterdam is bang dat een onderdoorgang bij Broek leidt tot een flinke toename van verkeer bij de aansluiting van de N247

op de A10. Die is nu al overbelast. De angst is dat dat alleen maar erger wordt als verkeer dat nu nog via de N244 en de A7 rijdt, straks de route via Broek kiest.

Mede vanwege dat soort mogelijke effecten zitten de gemeenten die deel uitmaken van de Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland nog niet op één lijn ten aanzien van welke variant van een onderdoorgang er moet komen. Post: „Drie gemeenten willen allemaal iets anders. Het vergt nog wel wat huiswerk om op dat punt tot consensus te komen.” Provinciale Staten kunnen weinig anders doen dan wachten op nader bericht daarover.

**Van:** [REDACTED]  
**Aan:** [REDACTED]  
**Cc:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** FW: Brief van de vervoerregio  
**Datum:** vrijdag 21 december 2018 11:07:27  
**Bijlagen:** [IMG\\_2369.jpg](#)  
[Naamloze bijlage 00049.txt](#)

---

Hoi [REDACTED]  
Ter info

[REDACTED]

-----Oorspronkelijk bericht-----

**Van:** [REDACTED]

Verzonden: donderdag 20 december 2018 20:43

Aan: bestuur@dorpsraadbroekinwaterland.nl

Onderwerp: Brief van de vervoerregio

Beste allen, ter info de brief van de Vervoerregio Amsterdam als reactie op onze brief aan alle vervoerregio bestuurs leden. Nothing new under the sun, deze reactie, groet [REDACTED]



Dorpsraad Broek in Waterland

Postbus 428  
1000 AP Amsterdam

Johannesstraat 28  
1011 NH Amsterdam

T 020 527 37 00  
E info@vervoerregio.nl  
W www.vervoerregio.nl

KVK: 34374079000  
IBAN: NL4400410081160214  
BIC: BNGHNL21

Datum 30 november 2018

Uw kenmerk -

Ons kenmerk 2018/12811/PS

Onderwerp Onderdoorgang N247 bij Broek in Waterland

Inlichtingen

Bijlagen

regio.nl

Geachte mevrouw

Hartelijk dank voor uw brief van 28 november 2018. De Vervoerregio Amsterdam is via het project Bereikbaarheid Waterland en als lid van de Stuurgroep op de hoogte van het onderzoek van de provincie Noord-Holland naar een mogelijke onderdoorgang van de N247 door Broek in Waterland en de behandeling daarvan in de commissie Mobiliteit&Financiën.

Het beleid van de Vervoerregio Amsterdam is gericht op een acceptabele en betrouwbare reistijd en een efficiënt, duurzaam en veilig mobiliteitsstelsel. Dat bereiken we onder andere door het financieren van infrastructuurprojecten die op een kosteneffectieve manier bijdragen aan deze doelen. De inzet van onze financiële middelen wordt bepaald aan de hand van het belang van de Vervoerregio, dat wil zeggen de mate waarin een project bijdraagt aan onze beleidsdoelen, de belangen van andere partijen en de hoogte van de kosten.

De opgave van het project Bereikbaarheid Waterland is erop gericht om de bereikbaarheid per openbaar vervoer, autoverkeer en fiets te verbeteren zonder daarbij de leefbaarheid en natuurwaarden aan te tasten en tegelijkertijd de verkeersveiligheid te verbeteren. Een onderdoorgang door Broek in Waterland in welke vorm dan ook is een kostbare investering, waarover nog geen consensus bestaat. Bovendien zijn de lange termijn effecten op het wegennetwerk ten noorden van Amsterdam nog niet goed in beeld. Een financiële bijdrage van de Vervoerregio aan een onderdoorgang door Broek in Waterland is op dit moment dan ook niet aan de orde. Nader onderzoek is nodig om de passage door Broek in Waterland in relatie tot andere projecten en toekomstige ontwikkelingen in de regio te beoordelen.

Om wel recht doen aan de urgentie van de problematiek onderschrijven we de aanpak om op korte termijn de bereikbaarheid en de leefbaarheid te verbeteren in de vorm van een nader te bepalen pakket kleine maatregelen zonder andere toekomstige opties onmogelijk te maken. Dit past binnen de scope en doelstelling van het project Bereikbaarheid Waterland.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,  
Namens het dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam,

Portefeuillehouder

**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** Re: Concept-memo Effecten Onderdoorgang Broek in Waterland  
**Datum:** zaterdag 26 januari 2019 15:10:31

Hi [redacted] dank voor het doorsturen. Het is natuurlijk een heel technisch verhaal geworden, waar ik, als leek, niet echt iets over kan zeggen. Jij des te meer!!  
 Maar bleef wel achter met een vraag of het klopt dat een onderdoorgang er niet echt goed uitkomt als het beste alternatief voor 2030. Klopt dat?  
 Neem aan dat het rapport al verstuurd is naar de Stuurgroep want het moest de 24ste januari binnen zijn. Hoor graag van je, hoe jij één en ander inschat, groet [redacted]

Op 21 jan. 2019 om 09:44 heeft [redacted] [@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)> het volgende geschreven:

Hoi [redacted]  
 Ik ga het nu ook zelf lezen.  
 Gr [redacted]

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend. Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

**Van:** [redacted] [@rhdhv.com](mailto:[redacted]@rhdhv.com)>  
**Verzonden:** dinsdag 15 januari 2019 14:58  
**Aan:** [redacted] [@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)>  
**CC:** [redacted] [@rhdhv.com](mailto:[redacted]@rhdhv.com)> [redacted]  
 [redacted] [@rhdhv.com](mailto:[redacted]@rhdhv.com)>; [redacted] [@rhdhv.com](mailto:[redacted]@rhdhv.com)>

**Onderwerp:** Concept-memo Effecten Onderdoorgang Broek in Waterland

Beste [redacted],

Hierbij de concept-memo.

In de kantlijn heb ik een paar 'comments' van [redacted] laten staan. Aan jou de vraag hoe we met die items het best om zouden kunnen gaan.

Als er vragen en/of opmerkingen zijn dan vernemen wij dat graag.

Graag uiterlijk komende vrijdag opmerkingen en/of aanvullingen retour zodat wij in staat zijn om de 22<sup>e</sup> de definitieve versie te leveren.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

[redacted] **Mobiliteit**

**Business Line Transport & Planning**

**M +** [redacted] | **E** [redacted] [@rhdhv.com](mailto:[redacted]@rhdhv.com) | **W** [www.royalhaskoningdhv.com](http://www.royalhaskoningdhv.com)

HaskoningDHV Nederland B.V. a company of Royal HaskoningDHV | Dutch Trade Register nr. 56515154 | PO Box 1132, 3800 BC Amersfoort, Laan 1914 no 35, 3818 EX Amersfoort, The Netherlands

<image001.jpg>

This email and any attachments are intended solely for the use of the addressee(s); disclosure or copying by others than the intended person(s) is strictly prohibited. If you have received this email in error, please treat this email as confidential, notify the sender and delete all copies of the email immediately

<Concept Memo BG5154-RHD-ZZ-XX-NT-Z-0001 HM +YD.docx>

**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted]  
**Cc:** [redacted]  
**Onderwerp:** check artikel voor Dorpsraadkrant  
**Datum:** maandag 28 januari 2019 19:51:10  
**Bijlagen:** [kopij\\_DR\\_1\\_2019\\_De\\_onderdoorgang\\_door\\_Broek.docx](#)

---

Beste [redacted] [redacted] en [redacted] en [redacted]

Hierbij een artikel voor onze Dorpsraadkrant over de Onderdoorgang. In het kader van onze co-creatie leg ik het ook aan jullie voor voor akkoord,

Met dank voor jullie reactie,

Groet

[redacted]

Dorpsraad Broek



## De onderdoorgang door Broek: helderheid in 2019?!

In 2018 heeft de Provincie nog geen besluit genomen over een onderdoorgang van de N247 door Broek in Waterland. Het leek erop dat eind november van afgelopen jaar eindelijk een keuze gemaakt zou worden voor de bovengrondse variant van de Provincie of een van de onderdoorgang varianten die de afgelopen twee jaar zijn uitgewerkt. Op de vergadering van de Commissie Mobiliteit en Financien in Haarlem kon echter nog geen voorkeur worden uitgesproken. Het gaat om de centen: een onderdoorgang kost nu eenmaal meer dan het oorspronkelijke plan van de Provincie. Hopelijk hakt de Provincie in 2019 wel de knoop door. Hieronder een overzicht van de co-creatie tussen Provincie en Dorpsraad van het afgelopen jaar.

### Waar gaat het over?

In 2014, nu ruim vier jaar geleden, kwam de Provincie met haar plan voor de N247 die Broek in Waterland doorsnijdt en een van de drukste wegen in onze provincie is. De weg is in de jaren 40 van de vorige eeuw geopend en is dwars door het historisch centrum van Broek aangelegd. Dat kon in die tijd nog. Met als gevolg dat het dorp in tweeën is gesplitst door een weg die in de loop der jaren steeds drukker werd. Nu gaan er op een doordeweekse dag 23.000 auto's door het dorp, waarvan 4.000 vrachtwagens. Door de dagelijkse files, de regelmatige ongelukken en de overlast van de weg moet er iets gebeuren. Daarom nam de provincie samen met de Vervoersregio (de vroegere Stadsregio) de N247 door Broek op in het project 'Bereikbaarheid Waterland': een pakket aan maatregelen voor een betere doorstroming van het verkeer in heel Waterland. Voor de N247 door Broek is het plan om hier de weg te verbreden met een busbaan en de aanleg van een bredere brug.

Dat leek de Dorpsraad niet de beste oplossing en kwam al snel met een idee om de weg ondergronds door het dorp te laten gaan. Binnen een half jaar haalden we meer dan 2300 handtekeningen op van inwoners van de gemeente Waterland en omliggende gemeenten om juist niet de weg te verbreden maar een alternatieve oplossing te zoeken via een onderdoorgang. De gemeente Waterland steunde vanaf het begin af aan het idee van een onderdoorgang. Na de geslaagde crowdfundingactie in 2015 had de Dorpsraad voldoende geld om zelf een onderzoek te laten doen naar een onderdoorgang. De uitkomsten hiervan waren voor de Provincie aanleiding om vanaf voorjaar 2016 in een proces van 'co-creatie' met de Dorpsraad deze oplossing serieus te onderzoeken en tot 'schetsontwerp' uit te werken. Met als opdracht om een historische fout uit het verleden te corrigeren.

### Wat is er gebeurd sinds 2016?

Vanaf 2016 zijn vier varianten voor een onderdoorgang verder uitgewerkt. Naast de 'smalle' variant van de Dorpsraad wilde de provincie nog 3 andere varianten onderzoeken. Bij de uitwerking zijn steeds zoveel mogelijk inwoners van Broek, de gemeente, de regio, de ondernemers van Waterland, de lokale en regionale en provinciale politiek en alle andere stakeholders betrokken geweest. In april 2018 is op verzoek van de Gedeputeerde een kosten-baten analyse gemaakt van de ondergrondse varianten en van de bovengrondse variant: wat moeten we als maatschappij investeren en wat levert zo'n investering op de korte en lange termijn op. Dit heet de MKBA: Maatschappelijke Kosten Baten Analyse.

Dit alles heeft geleid tot een advies van Gedeputeerde Staten van de Provincie, in november 2018. Het besluit voor een van de varianten wordt uitgesteld, mogelijk tot na de Statenverkiezingen in maart 2019. In dat advies staat in feite dat een van de ondergrondse varianten beter is dan de

bovengrondse variant, maar dat er geen extra geld beschikbaar is om die duurdere onderdoorgang te realiseren.

#### Cocreatie: een voorbeeld van democratische vernieuwing

De Dorpsraad werkt met de provincie samen in een co-creatie. Dit is voor beide partijen nieuw en past binnen een landelijke trend waar burgers en overheden samen optrekken bij het vinden van een oplossing voor ingewikkelde maatschappelijke vraagstukken. Een onderdoorgang door Broek is daar een goed voorbeeld van. Op 4 september 2018 bracht het Ministerie van Binnenlandse Zaken een werkbezoek aan Broek. Het Ministerie zoekt naar nieuwe vormen van bewonersparticipatie en van democratische vernieuwing. Boudewijn Steur van het ministerie vatte het aan het einde van de bijeenkomst samen: "Dit samenwerkingsproces is zeer bijzonder. Daarom zijn we hier naartoe gekomen. Wij zijn erg geïnteresseerd naar nieuwe vormen van coalities en samenwerkingsverbanden tussen burgers en overheden. Noem het democratische vernieuwing. Net als bij de Voice moeten ambtenaren hun stoel omkeren om zich richting de burgers te wenden. Hun kennis en betrokkenheid moet meer gebruikt gaan worden. Inwoners moeten weer eigenaar worden van hun eigen leefomgeving. Dat werkt efficiënt, scheelt geld en zij hebben de kennis en de betrokkenheid om aan oplossingen van lokale problemen te werken. De tijd dat inwoners reageren op plannen van de overheid is voorbij. Ze nemen zelf initiatieven en wachten niet op de overheid. De overheid moet nagaan hoe ze kunnen helpen. Overigens ook erop toezien dat niet de meeste gebekte mensen alle aandacht krijgen. De minder gebekte mensen moeten ook hun stem kunnen laten horen. Dat zal overal wel iets anders ingevuld moeten worden, maar we kunnen veel van elkaar leren. Veel gemeenten vinden het wiel nu weer uit. Daarom is deze bijeenkomst voor ons belangrijk."

#### Wat kunnen we in 2019 verwachten?

Het plan voor een onderdoorgang blijkt een realistisch alternatief voor de bovengrondse oplossing die de provincie voorstaat. GS heeft nu haar advies gegeven: namelijk geen besluit nemen, omdat de realisering van een ondergrondse variant meer kost dan de geplande en voorziene bovengrondse variant. Daar wil de Dorpsraad graag iets duidelijker over zijn. Gezien de onderzoeken naar de verschillende varianten en het MKBA rapport is er wel degelijk een besluit mogelijk: de bovengrondse variant blijkt een onverantwoorde investering te zijn, de verkeersmodellen lopen vast tegen 2030. Met andere woorden: de provincie moet geen publieke middelen investeren -een slordige 26 miljoen euro- in iets wat niet werkt.

Er is inmiddels genoeg onderzocht, er ligt een mooi rapport over de kosten en baten, het MKBA. Genoeg om een maatschappelijk verantwoorde keuze te maken voor een onderdoorgang. De Dorpsraad vraagt de Provincie en de Vervoersregio om hiervoor de extra middelen vrij te maken en een besluit te nemen. De weg is vrij voor een onderdoorgang. Het wordt een interessant thema voor de Statenverkiezingen in maart 2019. Het is een kwestie van lange adem, maar dat is het een duurzame oplossing die honderd jaar mee moet, zeker waard.

#### Meer informatie:

Website Dorpsraad: <https://www.dorpsraadbroekinwaterland.nl/Dossiers/Bereikbaarheid-Waterland>

Website Provincie: [https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer vervoer/Projecten verkeer en vervoer/N235 N247 Bereikbaarheid Waterland/Broek in Waterland](https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Projecten_verkeer_en_vervoer/N235_N247_Bereikbaarheid_Waterland/Broek_in_Waterland)

**Van:**   
**Aan:**   
**Cc:**   
**Onderwerp:** dorpsraad krant  
**Datum:** donderdag 14 februari 2019 12:26:39  
**Bijlagen:** [DORPSKRANT Feb 2019 def.pdf](#)

---

Beste mensen

Hierbij de definitieve versie van de Dorpsraadkrant Broek in Waterland, met dank voor de medewerking aan het artikel over de Onderdoorgang.

De printversie wordt binnenkort huis aan huis verspreid, en zal ook op de website worden geplaatst.

Met hartelijke groet



## De onderdoorgang door Broek: helderheid in 2019?!

In 2018 heeft de provincie Noord-Holland nog geen besluit genomen over een onderdoorgang van de N247 door Broek in Waterland. Het leek erop dat eind november van afgelopen jaar eindelijk een keuze gemaakt zou worden voor de bovengrondse variant van de Provincie of een van de onderdoorgang varianten die de afgelopen twee jaar zijn uitgewerkt. Tijdens de vergadering van de Commissie Mobiliteit en Financien in Haarlem kon echter nog geen voorkeur voor een van de onderdoorgang varianten worden uitgesproken. Het gaat om de centen: een onderdoorgang kost nu eenmaal flink meer dan het oorspronkelijke bovengrondse plan van de Provincie. Hopelijk hakt de Provincie in 2019 wel de knoop door. Hieronder een overzicht van de co-creatie tussen Provincie en Dorpsraad van het afgelopen jaar.

### WAAR GAAT HET OVER?

In 2014 kwam de Provincie met haar plan voor de N247, die Broek in Waterland doorsnijdt en een van de drukste wegen in onze provincie is. De weg is in de jaren 40 van de vorige eeuw geopend en is dwars door het historisch centrum van Broek aangelegd. Dat kon in die tijd nog. Met als gevolg dat het dorp in tweeën is gesplitst door een weg die in de loop der jaren steeds drukker werd. Nu gaan er op een doordeweekse dag 22.000 auto's door het dorp, waarvan 1.300 vrachtwagens. Door de dagelijkse files, de regelmatige ongelukken en de overlast van de weg moet er iets gebeuren. Daarom nam de provincie Noord-Holland samen met de Vervoerregio Amsterdam (de vroegere Stadsregio Amsterdam) en betrokken gemeenten de N247 door Broek op in het programma 'Bereikbaarheid Waterland': een pakket aan maatregelen voor een betere doorstroming van het verkeer in de hele regio Waterland. Voor de N247 door Broek is het plan om hier de kruispunten te voorzien van verkeerspleinen



De vergadering van de Commissie Mobiliteit & Financien

en de aanleg van een bredere brug met extra verbinding voor het langzaam verkeer.

Dat leek de Dorpsraad niet de beste oplossing. Al snel kwam de Dorpsraad met het idee om de weg ondergronds door het dorp te laten gaan. Binnen een half jaar werden meer dan 2.300 handtekeningen opgehaald van inwoners van de gemeente Waterland en omliggende gemeenten. Zij tekenden om juist níet de weg bovengronds aan te passen, maar een alternatieve oplossing te zoeken via een onderdoorgang. Alle raadsfracties en het College van B&W in de gemeente Waterland steunden vanaf het begin af aan het idee van een onderdoorgang. Na de geslaagde crowdfundingactie in 2015 had de Dorpsraad voldoende geld om zelf een onderzoek te laten doen naar een onderdoorgang. De uitkomsten hiervan waren voor de Provincie aanleiding om vanaf voorjaar 2016 in een proces van 'co-creatie' met de Dorpsraad deze oplossing serieus te onderzoeken en tot 'schetsontwerp' uit te werken. Zodat de onderdoorgang goed met het bovengrondse plan van de provincie kon worden vergeleken. Daarbij gaf een statenlid aan: 'met als opdracht om een historische fout uit het verleden te corrigeren'.

WAT IS ER GEBEURD SINDS 2016? Vanaf 2016 zijn vier varianten voor een onderdoorgang verder uitgewerkt. Naast

de 'smalle' variant van de Dorpsraad wilde de provincie Noord-Holland nog 3 andere varianten onderzoeken. Bij de uitwerking zijn steeds zoveel mogelijk inwoners van Broek, de gemeente, de regio, de ondernemers van Waterland, de lokale en regionale en provinciale politiek en alle andere stakeholders betrokken geweest. In april 2018 is op verzoek van de Gedeputeerde Elisabeth Post een maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) gemaakt van de ondergrondse varianten en van de bovengrondse variant. Een MKBA geeft inzicht in wat we enerzijds als maatschappij moeten investeren en wat anderzijds investering op de korte en lange termijn oplevert. Zowel de investering, de onderhoudskosten, de bouwtijd, de doorstroming en reistijdswinst als milieu-aspecten zijn daarbij onder de loep genomen. Alle varianten scoren goed, maar de bovengrondse variant levert in 2030 problemen op met de doorstroming van het verkeer. En lijkt daarom minder toekomstbestendig.

Dit alles heeft geleid tot een advies van Gedeputeerde Staten van de Provincie aan Provinciale Staten, in november 2018, om het besluit voor een van de varianten uit te stellen, mogelijk tot na de Statenverkiezingen in maart 2019. Ook in dit advies staat in feite dat een van

Lees verder op pag. 2 ►

► Vervolg van pag. 3

3 discussiepunten door de gemeente worden aangebracht én 1 uniek kern-eigen punt. U bent hierbij alvast van harte uitgenodigd om hier aan deel te nemen.

Op basis van deze discussie zal de gemeenteraad na de zomer met een definitief standpunt komen betreffende wel/geen fusie, of alleen bestuurlijke samenwerking. Vervolgens zal dat standpunt breed worden bediscussieerd met de inwoners van alle kernen. Daarna is het de bedoeling dat er in december 2019 een (door zoveel mogelijk burgers gedragen) definitief besluit wordt genomen door de gemeenteraad.

SW

## Publicatieborden voor Broek

Overall in ons dorp worden oude bomen gebruikt als informatiebord. Met spijkers, punaises, plakband en elastieken worden belangrijke mededelingen op de bomen bevestigd. Dit is helaas niet goed voor de bomen en een andere oplossing is bedacht!!

### Publicatieborden op 2 drukbezochte plekken in ons dorp.

Broek Lab en de Dorpsraad hebben de Gemeente Waterland gevraagd publicatieborden beschikbaar te stellen. Voorlopig zijn er twee borden, die geplaatst zullen worden eind januari-begin februari (als het weer het toelaat) bij de school op het Nieuwland en bij de fietsstalling bij het bruggetje van de Jaagweg.



Bij de tijdelijke verhuizing van de school zal een andere plek bedacht worden natuurlijk. Mocht er aan nog meer publicatieborden behoefte blijken te zijn, dan horen wij dat graag!!

Wij vragen alle dorpsbewoners om hun mededelingen voortaan op de publicatieborden te prikken en niet meer op de bomen. Graag Uw aller medewerking!

JH

## Uw donatie voor de Dorpsraad

De Dorpsraad zet zich in om de belangen van alle Broekers te vertegenwoordigen binnen de gemeente Waterland en daarbuiten als dat nodig is. In deze Dorpsraadkrant kunt U lezen wat de Dorpsraad in 2018 heeft gedaan.

We doen dit werk graag en vrijwillig. Daar maken we jaarlijks de nodige kosten voor, waarvoor wij Uw ondersteuning hard nodig hebben. Kosten voor de huur van de vergaderruimte, deze Dorpsraadkrant, reiskosten voor vergaderingen...

Vorig jaar zijn wij langs de deur gegaan in het dorp om donaties op te halen.

Dat was succesvol en we waren blij met de opbrengst. Het kostte ons, als bestuursleden helaas veel tijd. Daarom wil de Dorpsraad U vragen om Uw donatie, liefst als een vast jaarlijks overgeschreven bedrag, op onze rekening over te maken.

Op onze jaarvergadering leggen wij verantwoording af over onze inkomsten en uitgaven middels een jaarlijks financieel overzicht.

Ons bankrekeningnummer is **NL48 RBRB 0939 7167 39** ten name van Dorpsraad Broek in Waterland. We rekenen op Uw steun!

JH

## Samenstelling bestuur in 2019

Het bestuur van de Dorpsraad Broek in Waterland is als volgt samengesteld:

Goof Buijs	: voorzitter
Johanna Huizer	: secretaris/waarnemend penningmeester
Debbie Been	: bestuurslid
Michiel Hemminga	: bestuurslid
Arda Wolterbeek Muller	: bestuurslid
Kees Swart	: bestuurslid
Sicco Weertman	: aspirant bestuurslid



### Donaties

Het rekeningnummer van de Dorpsraad Broek in Waterland is: **NL48 RBRB0939716739**

### Contact met Dorpsraad

[www.dorpsraadbroekinwaterland.nl/](http://www.dorpsraadbroekinwaterland.nl/) / [info@dorpsraadbroekinwaterland.nl](mailto:info@dorpsraadbroekinwaterland.nl)



### BELANGRIJKE TELEFOONNUMMERS EN EMAILADRESSEN

#### Dorpsraad Broek in Waterland

• [info@dorpsraadbroekinwaterland.nl](mailto:info@dorpsraadbroekinwaterland.nl)  
• [www.dorpsraadbroekinwaterland.nl](http://www.dorpsraadbroekinwaterland.nl)

#### Wijkagenten

• Annelore Koster en Arie Munneke  
0900-8844 of via [www.politie.nl](http://www.politie.nl)

#### Contactgegevens

##### Gemeente Waterland

• Openbare ruimte: [www.waterland.nl](http://www.waterland.nl)  
Voor losse tegels, buitenverlichting, etc, etc

• Afvalinzameling: [www.mijnafvalwijzer.nl](http://www.mijnafvalwijzer.nl)

• Ophalen grof vuil:  
[waterland@remondis.nl](mailto:waterland@remondis.nl) (0299-407671)

• Buurtbus:  
[info@buurtbuswaterland.nl](mailto:info@buurtbuswaterland.nl)

• Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier:  
Tel: 0900-911212 klachten over verlichting buitengebied

• Schade/Overlast in de buurt:  
0299-658585 of [www.waterland.nl](http://www.waterland.nl)

► Vervolg van pag. 1

de ondergrondse varianten beter is dan de bovengrondse variant, maar dat er op dit moment geen extra geld beschikbaar is om die duurdere onderdoorgang te realiseren. Op maandag 26 november reisde een groep belangstellenden vanuit Broek en andere kernen met wethouder Astrid van de Weijenbergh en de Dorpsraad met de bus naar de vergadering van de Commissie Mobiliteit & Financien om steun te betuigen voor het realiseren van een onderdoorgang.

#### CO-CREATIE: EEN VOORBEELD VAN DEMOCRATISCHE Vernieuwing

De Dorpsraad werkt met de provincie Noord-Holland samen in een co-creatie. Dit is voor beide partijen nieuw en past binnen een landelijke trend waar burgers en overheden samen optrekken bij het vinden van een oplossing voor ingewikkelde maatschappelijke vraagstukken. Een onderdoorgang door Broek is daar een goed voorbeeld van. Op 4 september 2018 bracht het Ministerie van Binnenlandse Zaken een werkbezoek aan Broek. Het Ministerie zoekt naar nieuwe vormen van bewonersparticipatie en van democratische vernieuwing. Boudewijn Steur van het ministerie vatte het aan het einde van de bijeenkomst samen: "Dit samenwerkingsproces is zeer bijzonder. Daarom zijn we hier naartoe gekomen. Wij zijn erg geïnteresseerd naar nieuwe vormen van coalities en samenwerkings-

verbanden tussen burgers en overheden. Noem het democratische vernieuwing. Net als bij The Voice moeten ambtenaren hun stoel omkeren om zich richting de burgers te wenden. Hun kennis en betrokkenheid moet meer gebruikt gaan worden. Inwoners moeten weer eigenaar worden van hun eigen leefomgeving. Dat werkt efficiënt, scheelt geld en zij hebben de kennis en de betrokkenheid om aan oplossingen van lokale problemen te werken. De tijd dat inwoners reageren op plannen van de overheid is voorbij. Ze nemen zelf initiatieven en wachten niet op de overheid. De overheid moet nagaan hoe ze kan helpen. Overigens ook erop toezien dat niet de meeste gebekte mensen alle aandacht krijgen. De minder gebekte mensen moeten ook hun stem kunnen laten horen. Dat zal overal wel iets anders ingevuld moeten worden, maar we kunnen veel van elkaar leren. Veel gemeenten vinden het wel nu weer uit. Daarom is deze bijeenkomst voor ons belangrijk."

**WAT KUNNEN WE IN 2019 VERWACHTEN?** Het plan voor een onderdoorgang blijkt een realistisch en haalbaar alternatief voor de bovengrondse oplossing die de provincie Noord-Holland voorstaat. Gedeputeerde Staten heeft nu haar advies gegeven: namelijk geen besluit nemen, omdat de realisering van een ondergrondse variant meer kost dan de geplande en voorziene bovengrondse

variant. De Dorpsraad vindt dat er wel degelijk een besluit mogelijk is. Gezien de onderzoeken naar de verschillende varianten en het MKBA-rapport is een onderdoorgang de beste optie. De bovengrondse variant blijkt een onverantwoorde investering te zijn, de verkeersmodellen lopen vast tegen 2030. Met andere woorden: de provincie moet geen publieke middelen investeren in iets wat niet werkt. De meeste politieke partijen hebben een onderdoorgang voor de N247 in Broek in Waterland nu ook in hun verkiezingsprogramma opgenomen. Er is inmiddels genoeg onderzocht om een maatschappelijk verantwoorde keuze te maken voor een onderdoorgang. De Dorpsraad vraagt de Provincie en de Vervoerregio Amsterdam om hiervoor de extra middelen vrij te maken en een besluit te nemen. De weg is vrij voor een onderdoorgang. Het wordt een interessant thema voor de Statenverkiezingen op 20 maart 2019. Het is een kwestie van lange adem, maar dat is een duurzame oplossing, die honderd jaar mee moet gaan, zeker waard.

MEER INFORMATIE:  
Website Dorpsraad:  
[www.dorpsraadbroekinwaterland.nl](http://www.dorpsraadbroekinwaterland.nl)

Website Provincie:  
[www.bereikbaarheidwaterland.nl](http://www.bereikbaarheidwaterland.nl)

#### Crea-kunstproject met Havenridders maakt jongerenontmoetingsplaats weer aantrekkelijk

## EEN NIEUW KLEURRIJK GEZICHT VOOR DE BROEKER JEUGDHOOIBERG

In de zomer van 2015 hebben de dorpsraad en de gemeentelijke jongerenwerker, na een lang en intensief voortraject, samen met een grote groep actieve jongeren én ondernemers uit Broek in Waterland, de fraai vormgegeven 'JeugdHooiBerg' gerealiseerd. Deze overdekte jongerenontmoetingsplaats werd op feestelijke wijze geopend door de wethouder samen met de jongerenprojectgroep. Met de 'JeugdHooiBerg' ging een jarenlange wens van de oudere jeugd in vervulling. Het heeft voorzien in de sterke behoefte aan een geoorloofde plek om samen te kunnen komen zonder daarbij anderen tot last te zijn. Destijds is zorgvuldig gekozen voor een passende locatie in ons dorp. Het ligt redelijk uit het zicht in het parkje naast de provinciale weg aan de zuidkant van de N247. Inmiddels zijn we enkele jaren verder en de 'JeugdHooiBerg' is toe aan een flinke opfrisbeurt. De jongeren van het eerste uur leiden een jongvolwassen bestaan met werk, studie en verplichtingen. Ze zijn deze ontmoetingsplek ontgroeid. Daarentegen hebben uiteenlopende passanten in de hoedanigheid

van "tekstschrijver" het object gebruikt als kladblok en daarmee de uitstraling van de 'JeugdHooiBerg' ontnomen. Het was een parel en het is nu een puist in de publieke ruimte.

We willen de "JeugdHooiBerg" weer een aantrekkelijker uiterlijk geven. Met behulp van een Broeker kunstenaar, de groep 8 van De Havenridders en de jongerenwerker neemt de Dorpsraad alvast het initiatief om dit project nu onder uw aandacht te brengen. In het voorjaar zullen enthousiaste Havenridders op school worden opgezocht voor dit lokale kunstproject. Een te vormen crea-team gaat onder begeleiding van de kunstenaar schetsen, tekenen en ontwerpen. De kleurrijke werkstukken zullen daarna in het groot met verf worden aangebracht op de 'JeugdHooiBerg'. Met dit plan geven we deze dan een nieuw gezicht en Broek een fraaiere uiterlijk. We vergroten de betrokkenheid van de jeugd door ze medeverantwoordelijk te maken voor een succesvolle verbetering van de directe leefomgeving. Een aantrekkelijk plan voor een aantrekkelijker dorp!

## Wat doet de dorpsraad nog meer...

Een aantal andere zaken waar de Dorpsraad zich hard voor maakt, neemt tijd en vraagt uithoudingsvermogen. Soms zet je twee stappen vooruit en ga je er weer een terug. Soms kun je alleen signaleren. En soms zit je aan tafel en kun je co-creëren zoals bij de onderdoorgang. Onze ervaringen met dit co-creëren heeft geleid tot het geven van een workshop co-creatie op het Noord-Hollands plattelandsparlement van Dorpswerk Noord-Holland.

Naast de onderwerpen die in deze krant besproken worden, houden we ons met tal van andere zaken bezig.

- Zo zijn we al een paar jaar bezig om het transformatorhuisje van Lander aan de Keerengouw verplaatst te krijgen uit het zicht van bewoners; het dossier hiervan heeft al bij menig ambtenaar op het bureau gelegen. Onlangs hebben we dit weer onder de aandacht van de wethouder gebracht.
- Samen met de IJvereniging is er een plan gemaakt voor de inrichting van het Havenrak voor het aanleggen van bootjes, die nu kriskras liggen. De Gemeente heeft daar op dit moment geen geld voor beschikbaar, maar neemt het wel mee en heeft toegezegd komend seizoen te zullen handhaven. We zullen het blijven volgen.
- Voor de herinrichting van de parkeerplaats op het Nieuwland heeft de Dorpsraad samen met de omwonenden voorstellen gemaakt. Omdat het wachten is op de verbouwing van de school, kon er aanvankelijk niets worden aangepast.

Toch zijn er een paar aanpassingen gemaakt, zoals een nieuwe plaats voor de containers.

- De Dorpsraad neemt ook deel aan de gesprekken die gevoerd worden over de "vernieuw"-bouw van de school De Havenridders. Naar verwachting zal de verhuizing naar de noodgebouwen niet eerder plaatsvinden dan in 2020. Er valt nog veel te regelen: vergunningen, vinden van een aannemer, verkeerstechnische aanpassingen vanwege de veiligheid en zo meer. De Dorpsraad zet zich mede in om dit tot een goed einde te brengen.
- Ook is er jaarlijks een Kernraden overleg, waarin alle kernen van de Gemeente Waterland bij elkaar komen met de wethouder en onderwerpen bespreken die in de hele Gemeente spelen. De Gemeente zoekt op haar beurt ook contact met de Dorpsraad voor commentaar op plannen over o.a. verandering van regelgeving; organisatie evenementen; voorbestemming-bouwplannen.
- Maandelijks is er de Adviesraad WMO (Wet Maatschappelijke Ondersteuning) waar de Dorpsraad Broek in Waterland namens de Kernen aan deel neemt.
- Iedere eerste donderdagavond van de maand is er de mogelijkheid om een gratis advies aan te vragen bij het Juridisch Spreekuur, dat de Dorpsraad organiseert in samenwerking met 2 advocatenkantoren. In 2018 hebben daar 16 mensen gebruik van gemaakt.

AM

## Bestuurlijke toekomst gemeente Waterland

De gemeenteraad van Waterland is voornemens eind 2019 een definitief besluit te nemen over de bestuurlijke toekomst van onze gemeente. De hoofdvragen die de gemeenteraad hierover heeft zijn de volgende: Kan de gemeente Waterland zelfstandig blijven of niet? Wat zijn de consequenties van zelfstandig blijven? Wat zijn deze bij een eventuele fusie? Wat is het gevolg als er wordt besloten tot alleen ambtelijk samenwerken met andere gemeenten? Het gehele proces om uiteindelijk voor de beste optie te kunnen kiezen, wordt uitgevoerd in 3 fases.

Het doel van Fase 1. was om zoveel mogelijk voor- en tegenargumenten te verzamelen van bestuurlijke partners, inwoners, kernraden, ondernemers en maatschappelijke instellingen uit de gemeente over deze 3 opties. Hiervoor zijn 'denksessies' georganiseerd, die werden geleid door een externe ondersteuner; De Argumentenfabriek. Een afgevaardigde van de dorpsraad was op 13 december 2018 bij een van deze denksessies in het Weeshuis te Monnickendam. In deze sessie werd er gediscussieerd over de voor- en nadelen van volledige zelfstandigheid ten opzichte van een volledige fusie met 1 of meer omliggende gemeenten. De 3e optie, alleen ambtelijke fusie/samenwerking kwam in deze sessie niet aan bod. Onder begeleiding van de ervaren mensen van De Argumentenfabriek, werden de aanwezigen gevraagd om zoveel mo-

gelijk voor- en tegenargumenten te bedenken voor zowel de fusie als de volledige zelfstandigheid. De discussieleider van de Argumentenfabriek vroeg vervolgens de argumenten zoveel mogelijk te onderbouwen, waarop deze op een argumentenkaart werden genoteerd. De definitieve versies zijn onlangs gepubliceerd en kunt u ook terugvinden op de website van de dorpsraad.

Fase 2. was gericht op het verzamelen van meningen van de omliggende gemeenten (Edam-Volendam, Purmerend, Beemster, Landsmeer, Amsterdam, Oostzaan en Wormerland). Wethouder Ton van Nieuwkerk heeft alle voornoemde gemeentes inmiddels bezocht en daarbij de uitkomsten van Fase 1. aan hen voorgelegd. Vóór 1 maart 2019 volgt de definitieve terugkoppeling van die gemeentes betreffende hun standpunt t.a.v. fuseren met de gemeente Waterland.

Fase 3. richt zich op het nemen van een uiteindelijk besluit. Deze fase loopt vanaf maart tot in december van dit jaar. In deze fase zal de gemeente de input van de eerdere fases gebruiken om met een groter publiek van gedachten te kunnen wisselen. De bedoeling is dat er per kern een discussie gaat volgen met de inwoners in mei/juni dit jaar. Hierover zult u binnenkort nader bericht ontvangen. Per kern zullen er

Lees verder op pag. 4 ►

**Van:** [REDACTED]  
**Aan:** [REDACTED]  
**Cc:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** Re: dorpsraad krant  
**Datum:** donderdag 14 februari 2019 12:31:19

---

Bedankt!  
Ziet er goed uit

Verstuurd vanaf mijn iPhone

Op 14 feb. 2019 om 12:26 heeft [REDACTED] het volgende geschreven:

Beste mensen

Hierbij de definitieve versie van de Dorpsraadkrant Broek in Waterland, met dank voor de medewerking aan het artikel over de Onderdoorgang.

De printversie wordt binnenkort huis aan huis verspreid, en zal ook op de website worden geplaatst.

Met hartelijke groet

<DORPSKRANT Feb 2019 def.pdf>

**Van:** [REDACTED]  
**Aan:** [REDACTED]  
**Cc:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** RE: terugbellen dinsdag  
**Datum:** woensdag 27 februari 2019 17:20:00

---

Hoi [REDACTED],

Sorry, maar het is deze week nogal chaotisch. Er is geen Stuurgroep geweest omdat er nog onvoldoende bekend was over een aantal onderwerpen. Waarschijnlijk zal er in april een nieuwe datum worden geprikt.

Verder zijn er geen nieuwe ontwikkelingen.

Groeten [REDACTED]

---

**Van:** [REDACTED]  
**Verzonden:** woensdag 27 februari 2019 16:59  
**Aan:** [REDACTED]@noord-holland.nl>  
**Onderwerp:** terugbellen dinsdag

Hoi [REDACTED]

We hadden gisteren belafsprak ivm stuurgroep afgelopen maandag. Is er nog nieuws te melden?

met groet

[REDACTED]



**Van:**

**Aan:**

**Onderwerp:** overzicht onderdoorgang in verkiezingsprogramma's Provincie 2019

**Datum:** maandag 11 maart 2019 10:39:03

**Bijlagen:** [Onderdoorgang in verkiezingsprogramma's provincie 2019.xlsx](#)

---

Hoi allen

Ik heb een overzicht gemaakt van wat de politieke partijen in NH over de onderdoorgang N247 door Broek te melden hebben.

Graag feedback, daarna stel ik voor dit op DR website te plaatsen. Akkoord?

Met hartelijke groet



**De onderdoorgang door Broek van de N247 in de provinciale verkiezingsprogramma's 2019**

<b>CDA</b>	is voorstander van een onderdoorgang in Broek in Waterland, mits de financiering mede door andere partijen wordt opgepakt. Ook moet het fileprobleem op deze weg hiermee worden opgelost.
<b>Christen Unie</b>	De Christen Unie wil een tunnel in de N247 bij Broek in Waterland
<b>D66</b>	D66 wil dat voor de N247 door Broek een passende oplossing gevonden wordt die de doorstroming en leefbaarheid in Broek in Waterland verbeteren. De natuur mag er niet op achteruit gaan.
<b>Forum voor Democratie</b>	niet opgenomen in verkiezingsprogramma
<b>Groen Links</b>	niet opgenomen in verkiezingsprogramma
<b>Partij voor de Dieren</b>	De N247 door Broek in Waterland wordt een onderdoorgang, zodat het dorp weer één wordt en er ruimte komt voor een groen dorpsplein
<b>PvdA</b>	niet opgenomen in verkiezingsprogramma
<b>PVV</b>	heeft nog geen verkiezingsprogramma
<b>SP</b>	niet opgenomen in verkiezingsprogramma
<b>VVD</b>	De VVD wil een duurzame en veilige oplossing van de fileproblematiek op de N247. De VVD staat voor toekomstbestendige investeringen in de bereikbaarheid van de regio. Voor Broek in Waterland is het van belang dat er een dubbele ondergrondse tunnel komt die de doorstroming en verkeersveiligheid bevordert

**Van:**

**Aan:**

**Cc:**

**Onderwerp:** RE: overzicht onderdoorgang in verkiezingsprogramma's Provincie 2019

**Datum:** dinsdag 12 maart 2019 16:20:18

Prima als je [redacted] antwoordt, maar eerst op de website zetten nu...

Groet

**Van:**

**Verzonden:** dinsdag 12 maart 2019 13:16

**Aan:**

**CC:**

**Onderwerp:** Re: overzicht onderdoorgang in verkiezingsprogramma's Provincie 2019

Top [redacted] laat jij dit ook nog aan [redacted] weten of zal Ik?

Op 12 mrt. 2019 om 11:44 heeft [redacted] het volgende geschreven:

Goed

groet

Op di 12 mrt. 2019 om 08:56 schreef [redacted] >:

Hoi allen

Ik heb de tekst op basis van jullie input aangepast en stel voor dat deze versie op onze website komt.

Graag liefst vanochtend jullie akkoord, dan zorg ik dat het op onze website wordt gezet. En ik stuur een twitter bericht rond,

Met dank

**Van:**

**Verzonden:** maandag 11 maart 2019 13:57

**Aan:**

**CC:**

**Onderwerp:** Re: overzicht onderdoorgang in verkiezingsprogramma's Provincie 2019

Hoi, hoi, fijn dat je dit overzicht gemaakt hebt! Merk dat je alleen bent uitgegaan of het in het verkiezingsprogramma staat. De PvdA en Groen Links zijn wel vanaf het begin met/bij ons betrokken geweest. Zou je dit als aanvulling kunnen aangeven, dat lijkt mij wel gerechtvaardigd, toch??Groet

Op 11 mrt. 2019 om 10:38 heeft [redacted] > het volgende geschreven:

Hoi allen

Ik heb een overzicht gemaakt van wat de politieke partijen in NH over de onderdoorgang N247 door Broek te melden hebben.

Graag feedback, daarna stel ik voor dit op DR website te plaatsen. Akkoord?

Met hartelijke groet



<Onderdoorgang in verkiezingsprogramma's provincie  
2019.xlsx>

**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted]  
**Cc:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: PIP Monnickendam  
**Datum:** woensdag 22 mei 2019 14:08:44

---

Duidelijk,  
Dank je!

---

**Van:** [redacted]@noord-holland.nl>

**Verzonden:** woensdag 22 mei 2019 14:05

**Aan:** [redacted]

**CC:** [redacted]

**Onderwerp:** RE: PIP Monnickendam

Hoi [redacted]

Jullie kunnen daar weinig mee. Het gaat vooral over verkeerscijfers en richting de RvS hebben jullie geen formele rol.

Gr [redacted]

---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

---

**Van:** [redacted]

**Verzonden:** woensdag 22 mei 2019 13:43

**Aan:** [redacted]@noord-holland.nl>

**CC:** [redacted]

**Onderwerp:** PIP Monnickendam

Hallo [redacted]

Ik zag op FB Bereikbaarheid Waterland de post over het beroep tegen de PIP bij Monnickendam.

Is dat nog interessant voor ons?

Fijne dag

[redacted]

**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted]  
**Cc:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: MKBA rapportage N247  
**Datum:** vrijdag 1 juni 2018 07:27:25

---

Hoi [redacted]

Betekent dit dat we een bijgesteld rapport gaan krijgen heel binnenkort?!

groet

---

**Van:** [redacted]@noord-holland.nl]

**Verzonden:** donderdag 31 mei 2018 12:40

**Aan:** [redacted] r

**CC:** [redacted]

**Onderwerp:** RE: MKBA rapportage N247

[redacted] is zelf zojuist al met een oplossing gekomen. We gaan het omdraaien. Bij elke variant wordt aangegeven bij welk percentage minder reistijdwinst de MKBA-waarde onder de 1 uitkomt.

Daarmee geef je in principe direct ook de robuustheid aan.

Gr [redacted]

---

**Van:** [redacted]

**Verzonden:** donderdag 31 mei 2018 12:35

**Aan:** [redacted]@noord-holland.nl>

**CC:** [redacted]@vervoerregio.nl>; [redacted]

[redacted]@noord-holland.nl>; [redacted]@Noord-Holland.nl>

**Onderwerp:** Re: MKBA rapportage N247

Dank voor het doorsturen, maar wat kan er gedaan worden aan deze interpretatie door ons??

Heb jij nog een B-plan?? Groet [redacted]

Op 31 mei 2018 om 11:14 heeft [redacted]@noord-holland.nl> het volgende geschreven:

Beste dames en heren,

Bijgevoegd de aangepaste MKBA. Ik ben het nog (steeds) niet eens met de reductie in de gevoeligheidsanalyse van 30%. Die is nog steeds niet verklaard en dat moet wel. Tevens staat het zo in de conclusie geformuleerd dat zelfs een afname van 1% automatisch leidt tot een negatieve uitkomst voor de ondergrondse varianten, wat uiteraard niet klopt.

Gr [redacted]

---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

---

**Van:** [redacted]@ecorys.com>

**Verzonden:** dinsdag 29 mei 2018 15:44

**Aan:** [redacted]@noord-holland.nl>

**CC:** [redacted]@ecorys. [redacted]

[redacted]@ecorys.com>

**Onderwerp:** MKBA rapportage N247

Beste [REDACTED]

Hierbij de nieuwe MKBA rapportage met de gevraagde aanpassingen, waaronder de extra variant.

Groeten [REDACTED]

<image001.jpg>



M: [REDACTED]  
E: [REDACTED]@ecorys.com

Watermanweg 44 | 3067 GG Rotterdam | Nederland  
[www.ecorys.nl](http://www.ecorys.nl)

**Please consider the environment before printing this e-mail**

This message and any associated attachments cannot be deemed as legally binding. For more information, please click [here](#).

<MKBA N247 BiW-Ecorys 29 mei.pdf>

**Onderwerp:** Overleg PvA  
**Locatie:** BiW, bij [redacted]  
**Begin:** ma 9-12-2019 15:30  
**Einde:** ma 9-12-2019 17:00  
**Terugkeerpatroon:** (geen)  
**Vergaderingsstatus:** Organisator van vergadering  
**Organisator:** [redacted]  
**Verplichte deelnemers:** [redacted]

21-11-2019, bij [redacted] en agendapunten 4 en 5 toegevoegd

-----  
Agenda:

- 1) Stand van zaken
- 2) Opzet en doel PvA
- 3) Planning
- 4) Artikel VINU
- 5) TV reportage PNH
- 6) Betrekken omgeving bij PvA
- 7) Communicatie
- 8) Evt acties
- 9) Afronding



**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: Concept PVA Broek in Waterland V 20-1-2020  
**Datum:** dinsdag 21 januari 2020 10:24:00  
**Bijlagen:** [Concept PVA Broek in Waterland V 20-1-2020.docx](#)

---

Beste allen

Gisteren overlegden we ([redacted]) met [redacted].

Planning is voor de zomer 2020 een besluit door de Stuurgroep te laten nemen over Voorkeursvariant. Dan eind van het jaar een besluit door GS en PS over voorkeursvariant (met maximaal bedrag), waarna in 2021 nadere uitwerking plaatsvindt.  
Opvolger van Adnan Tekin begin februari 2020 bekend (wsch PvdA)

Aan ons de vraag: allen reageren op concept PVA, zie bijlage.

**Graag met wijzigingen bijhouden aanleveren aan [redacted] uiterlijk 28 januari**

Dan bundel ik onze reactie en stuur deze door aan [redacted] uiterlijk 2 februari.

PS [redacted] vindt het zelf ook teveel tekst, maar lees vooral op de hoofdlijnen en op inzet Dorpsraad.

Alvast bedankt

Groeten

[redacted]

---

**Van:** [redacted]@noord-holland.nl]  
**Verzonden:** maandag 20 januari 2020 10:57  
**Aan:** [redacted]

**Onderwerp:** Concept PVA Broek in Waterland V 20-1-2020

Beste dames en heren,

Hierbij de meest recente versie van vandaag. Ik heb de aanpassingen aangegeven.

Tot vanmiddag!

Gr [redacted]

---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

**Plan van Aanpak onderdoorgang Broek in Waterland, N247 (concept 20-1-2020)****1. Inleiding**

In de regio Waterland zijn er een aantal knelpunten op het gebied van de doorstroming, bereikbaarheid en de verkeersveiligheid. Om die knelpunten op te lossen, werken de provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam met de gemeenten Waterland, Purmerend, Edam-Volendam en Amsterdam nauw samen om deze op te lossen. Bestuurders van deze organisaties hebben in 2011 een Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland opgericht en deze stuurgroep adviseert de Gedeputeerde Staten van Noord Holland.

Eén van de knelpunten in het gebied is de doorgang in Broek in Waterland van de N247. De N247 is hier opgebouwd uit één + één-rijstroken voor het gemotoriseerd verkeer en 1 aanliggende bus-strook richting Amsterdam. Met meer dan 21.000 motorvoertuigen per werkdag is de weg met name tijdens de spitsperioden zwaar belast.

In de kern van Broek in Waterland heeft de N247 enkele gelijkvloerse kruispunten en een bushalte. Omdat al het OV bij het dorp met prioriteit invoegt op de rijbaan voor het overige verkeer is dit het grootste knelpunt op de N247. De N247 is rond 1940 dwars door het dorp aangelegd waarbij de woningen op het nieuwe trace zijn geamoveerd. In 1939 is de huidige brug aangelegd, voor die tijd was er ook een oeververbinding aanwezig welke aansloot op lokale wegen. De verkeerssituatie bij Broek in Waterland verergert de congestie en de doorsnijding van het dorp heeft een effect op de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in de kern. Er zijn al geruime tijd plannen om de verkeerssituatie in Broek in Waterland te verbeteren.

**AFBEELDING KAARTJE**

## 2. Voorgeschiedenis

- 1990-2010 Al vanaf de jaren tachtig en negentig signaleren bewoners van Broek in Waterland op de toenemende drukte op de N247.
- 2011 De provincie heeft door een adviesbureau verschillende alternatieven laten onderzoeken voor de passage van de N247 door Broek in Waterland. Eén daarvan is een variant met een tunnel. Vanwege de eisen die aan tunnels langer dan 250 meter worden gesteld, zouden hiervoor 2 buizen met 1 rijstrook en een vluchtstrook benodigd zijn. Deze uitvoeringswijze in combinatie met de ontwerpsnelheid van 80 km/h leidde tot een kostenraming van circa 125-150 miljoen euro. De variant met een tunnel is toen als niet haalbaar aangemerkt en is voorgesteld om een bovengrondse variant verder uit te werken en voor te dragen voor realisatie.
- 2011-2014/2015 Uitwerking van bovengrondse variant, waarbij de N247 wordt verbreed en bestaande kruispunten worden geoptimaliseerd. Het gaat daarbij om het aanbrengen van meer opstelstroken bij de verkeerslichten op het kruispunt met de Eilandweg en met het toevoegen van een bypass voor het verkeer in zuidelijke richting. Ook zou de smalle hefbrug in het traject worden vervangen door een bredere versie, waardoor groot verkeer elkaar gemakkelijker zou kunnen passeren. Omwille van de verkeersveiligheid zouden verkeerseilanden op kruispunten worden gerealiseerd. Waardoor verkeer vanaf de zijwegen beter en gefaseerd zouden kunnen afslaan. Voor het langzame verkeer zou een bredere tunnel voor het langzaam verkeer onder de N247 door worden aangelegd. De besluitvorming over deze variant was in de loop van 2015 voorzien.
- 2014 - maart 2015 Burgerinitiatieven in Broek in Waterland voor een alternatieve oplossing voor de omstreden wegverbreding van de N247 door het dorp. Door brieven aan politieke partijen, inloopbijeenkomsten en een bijeenkomst met de Provinciale Commissie Mobiliteit en Wonen besluit Provinciale Staten van Noord Holland om de Dorpstraat gelegenheid te geven tot het uitwerken van een volwaardig alternatief en om het geplande besluit uit stellen. Als voorwaarde stelde het dat de dorpsraad een plan van aanpak opstelt en dat een gerenommeerd bureau een schetsontwerp en bijbehorende raming opstelt.
- Juli 2015 Presentatie van het plan van aanpak van de dorpsraad en start van de uitwerking van het Dorpsraad-alternatief.
- 2015-voorjaar 2016 Oplevering van het Dorpsraad-alternatief: een onderdoorgang met een rijnsnelheid van 50 km en sober uitgevoerd, waardoor de kosten russen de 30 en 50 miljoen euro. Provincie Noord Holland heeft de uitkomsten van deze studie door meerdere bureau laten beoordelen. Het concludeerde dat het er nog veel haken en ogen aan het ontwerp zaten en bovendien een aantal essentiële zaken zoals de bodemgesteldheid, tunnelveiligheid en bouwfaserings niet waren

meegenomen. Het verder uitwerken ervan kon echter niet gevraagd en verwacht worden van de dorpsraad gezien het beperkte budget en benodigde expertise.

De provincie Noord Holland besluit om het alternatief van de dorpsraad mee te nemen in de verdere studies naar meerdere alternatieven door de Provincie. Het vervolg vindt plaats met een zeer nadrukkelijke participatie door de Dorpsraad (co-creatie).

2016-2018 Verdere uitwerking van alternatieven. Gedurende deze uitwerking participeert de Dorpsraad nadrukkelijk in de vorm van een co-creatie-proces. Aan het einde van dit ontwerpproces worden vijf uitgewerkte alternatieven gepresenteerd:

1. een bovengrondse doorgang,
  2. een onderdoorgang 2x1 rijstrook met een maximum snelheid van 50 km/uur, uitgevoerd d.m.v. één 'buis',
  3. een onderdoorgang van 2x1 rijstrook met een maximum snelheid van 50 km/uur, uitgevoerd d.m.v. twee "buizen",
  4. een onderdoorgang 2x1 rijstroken met een maximum snelheid van 80 km/uur, uitgevoerd d.m.v. twee "buizen",
  5. een onderdoorgang 2x2 rijstroken met een maximum snelheid van 80 km/uur, uitgevoerd d.m.v. twee "buizen",
- Bij varianten 3,4 en 5 zijn vluchtwegen aanwezig in aparte buizen.

Uit de verkeersberekeningen van deze alternatieven blijkt, dat bij gelijkblijvende autonome groei van het verkeer, de bovengrondse oplossing na 2030 weer knelpunten zal opleveren.

November 2018 Gedeputeerde Staten van Noord Holland besluit om voorlopig geen beslissingen te nemen over de doorgang van de N247 in Broek in Waterland. Men wil besluitvorming over de verkiezingen heen tillen en samen met de partners een voorkeursoplossing (met bijbehorende financiële dekking) kiezen alvorens dit voor te leggen aan Provinciale Staten.

Juli 2019 Het nieuwe collegeakkoord van de Gedeputeerde Staten van Noord Holland is de volgende tekst opgenomen: "Broek in Waterland Om het leefbaarheidsprobleem in Broek in Waterland op te lossen zal, in lijn met het proces van co-creatie dat is doorlopen, een tweebaans-onderdoorgang van de N247 worden aangelegd. Zo worden de twee delen van het dorp weer met elkaar verbonden en ontstaat meer ruimte voor fietsers en voetgangers. We leveren een bijdrage aan de realisatie van de onderdoorgang".

Najaar 2019 Start van bepalen van een gedragen voorkeursalternatief met zicht op financiering op basis van de vier hoofdalternatieven van de onderdoorgangen.

December 2019: de gedeputeerde zegt toe aan de Statenfractie van

de VVD dat ook de haalbaarheid variant met 2x2 rijstroken verder zal worden onderzocht.

### ***AFBEELDING TIJDLIJN***

### 3. Nadere beschrijving van de vier uitgangsalternatieven

Tijdens het co-creatieproces zijn in totaal 4 ondergrondse varianten nader uitgewerkt. Hieronder worden de belangrijkste kenmerken beschreven.

#### 3.1) Ondergrondse variant, 50km/uur (één “buis”)

Deze variant komt overeen met de door de dorpsraad van Broek in Waterland uitgewerkte variant. De oorspronkelijke schatting van Witteveen en Bos was € 37 miljoen met een onnauwkeurigheid van +/-30% waarbij de kosten dus uit zouden komen op € 29,3 miljoen tot € 54,5 miljoen. De uiteindelijke kosten zijn in 2018 geraamd op € 64 miljoen (marge ook 30%). Het verschil komt grotendeels doordat pas later is gebleken dat de onderdoorgang door een waterkering gaat (Broekermeerdijk) waardoor de constructie aanzienlijk langer moet worden.

Nadeel van deze variant is dat er slechts één “buis” is voor beide richtingen en daarmee het gevaar bestaat voor frontale aanrijdingen. De hulpdiensten en de provincie staan vanuit een hoog risicoprofiel niet positief tegenover deze variant. Nadeel is ook dat bij onderhoud en/of calamiteiten al het verkeer bovenlangs door het dorp moet gaan rijden terwijl de nieuwe inrichting daarop niet zal zijn ingesteld (dorps karakter, voorrang van rechts, etc.). Ook zijn er geen vluchtwegen en moeten personen tussen voertuigen door een uitgang zoeken. Deze variant voldoet wel aan alle wettelijke eisen en deze indeling is op meerdere locaties in de provincie Noord-Holland en Nederland gerealiseerd. Wat deze onderdoorgang anders maakt dan bestaande kunstwerken van de provincie is de lengte van de totale bak, deze bedraagt circa 900 meter waarmee de vluchtwegen ook langer zijn dan bij andere kunstwerken die wij in beheer hebben.

Nadeel van deze variant is tevens dat er maximaal 50km/h in de onderdoorgang mag worden gereden terwijl de N247 een doorgaande weg is en er voor en achter de onderdoorgang 80km/h mag worden gereden. Het afdwingen van een lagere rijdsnelheid in de onderdoorgang kan alleen fysiek (bv drempels) aangezien de politie alleen zal gaan handhaven wanneer de provincie als wegbeheerder de weg fysiek zo zal inrichten dat niet harder dan 50km/h kán worden gereden.

Tevens zou het onnodig afremmen en optrekken voor een toename van geluid en uitstoot zorgen wat strijdig is met één van de doelen van een mogelijke onderdoorgang.

#### **AFBEELDING VARIANT**

#### 3.2) Ondergrondse varianten 50km/h en 80km/uur (twee “buizen”)

Het verschil tussen deze beide varianten is alleen de snelheid in de onderdoorgang, qua breedte is er geen noemenswaardig verschil. De lengte verschilt wel omdat bij een hogere snelheid grotere boogstralen nodig zijn waardoor de totale lengte van de bak toeneemt. Daardoor is de 80km/uur-variant iets duurder dan de 50km/uur variant. Bij beide varianten zijn er afgesloten vluchtwegen aanwezig en kan er bij

onderhoud in principe één buis worden gebruikt om de N247 beschikbaar te houden.

Bij beide varianten is een vluchtstrook aanwezig zodat bij een lichte calamiteit het verkeer door kan rijden.

Voor de 50km/h variant geldt uiteraard hetzelfde als bij de vorige variant is aangegeven m.b.t de handhaafbaarheid en doorstroming.

## **AFBEELDINGEN VARIANTEN**

### **3.3) Ondergrondse variant 80km/uur 2x2 rijstroken**

Deze variant gaat uit van 2x2 rijstroken tussen Het Schouw en Monnickendam. Uit de modelberekeningen blijkt dat, vanwege de grotere verwerkingscapaciteit die door de extra rijstrook ontstaat de N247 een gering deel van het verkeer dat nu via de N235 en A7 richting het noorden rijdt gaat aantrekken. Reden dat het bij Monnickendam niet meteen vastloopt is dat de verkeersstroom daar splitst; circa 70% rijdt verder richting het noorden en 30% slaat af richting Monnickendam en Marken.

Uitgangspunt van Bereikbaarheid Waterland is echter dat er gebruik wordt gemaakt van bestaande infrastructuur (m.u.v. relatief kleine optimalisaties) en natuurwaarden zo min mogelijk worden aangetast. Vraag is of het aanleggen van 2 extra rijstroken tussen Het Schouw en Monnickendam met een verkeer aantrekkende werking daarmee niet strijdig is.

Wel is het zo dat een onderdoorgang voor 100-150 jaar wordt aangelegd en dat deze variant de meeste robuuste is. In eerste instantie zou er immers ook voor kunnen worden gekozen om de twee buitenste rijstroken niet te benutten of in te zetten als busstroken. Naast de twee rijstroken is er ook een vluchtstrook meegenomen voor beide richtingen.

Belangrijke noot bij deze variant is dat het nog maar de vraag is of deze brede bak aan de noordzijde van Broek in Waterland inpasbaar is. Daarvoor is een verdere uitwerking noodzakelijk om definitief uitsluitsel te kunnen geven, de Broekervaart dient aanzienlijk versmald te worden en de gevolgen daarvan zijn niet berekend. Ook komen de woningen aan de oostzijde van de Broekervaart dicht bij het water te staan.

## **AFBEELDINGEN VARIANTEN**

## 4. Doelstelling Plan van Aanpak

Het doel voor de komende fase is te komen tot een pakket van randvoorwaarden wat uiteindelijk leidt tot een breed gedragen voorkeursvariant. Vervolgens zal deze voorkeursvariant verder worden uitgewerkt zodat er in 2021 een besluit kan worden genomen over de wijze waarop de N247 in Broek in Waterland vorm wordt gegeven

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

- Op basis van de huidige vier uitgangsalternatieven en de te formuleren randvoorwaarden komen tot één realiseerbaar voorkeursalternatief op basis van de reeds uitgewerkte onderzoeken en ontwerpen.
- De keuze van dit voorkeursalternatief dient draagvlak te hebben van de Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland, de dorpsraad Broek in Waterland en andere bewoners en belanghebbenden in de regio Waterland.
- Met de samenwerkingspartners en andere mogelijke financiers afspraken te maken, zodat voor het voorkeursalternatief zicht is op financiering.
- Bestuurlijke besluitvorming over het voorkeursvariant voor te bereiden, waarschijnlijk door het overeenkomen van een (bestuurlijk) convenant, akkoord of samenwerkingsovereenkomst.

Na deze projectfase zal het mogelijk moeten zijn om op basis van een bestuurlijk convenant, akkoord of samenwerkingsovereenkomst, de realisatie van de onderdoorgang verder voor te bereiden, waaronder het voorbereiden van marktbenadering en aanbesteding, het maken van detailontwerpen en bouwfaseringen, de ruimtelijke inpassingsprocedures en noodzakelijk vergunningenprocedures en dergelijke.

### 4.1 Uitgangspunten voor deze projectfase

- De in de vorige fase uitgewerkte vier varianten vormen het uitgangspunt voor deze projectfase. Er wordt dus geen nieuwe studie gedaan naar een mogelijke vijfde variant. De voorkeursvariant zal een subvariant zijn van datgene wat eerder is uitgewerkt en uitgezocht.
- We passen voor deze projectfase een projectmatige aanpak toe. Dat betekent dat we in deze fase doelgericht toewerken naar het doel van deze fase, namelijk een gedragen keuze van een voorkeursalternatief voor de onderdoorgang bij Broek in Waterland met zicht op financiering ervan en bestuurlijke besluitvorming daarover. Dit gebeurt op basis van een planning en een begroting voor deze projectfase.
- We zetten ons in om draagvlak te bereiken bij de partners in de regio Waterland over de te kiezen voorkeursvariant. We werken in de organisatiestructuur, die binnen het programma van Bereikbaarheid Waterland is ingericht, waarbij de Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland als 'opdrachtgever' voor deze projectfase geldt. Dit plan van aanpak en tussentijdse resultaten en het eindresultaat leveren we op aan de Stuurgroep. En tijdens de uitvoering rapporteren we aan deze



stuurgroep over de voortgang en noodzakelijke aanpassingen in de planning of het budget. **De projectorganisatie en de wijze waarop besluiten tot stand komen, zijn beschreven in het hoofdstuk 'governance en besluitvorming'.**

- Samenwerking met de omgeving en gelegenheid tot participatie door de omgevingspartijen is essentieel. De aanpak van co-creatie met Dorpsraad Broek in Waterland, die in de periode 2016-2018 is toegepast, wordt in deze projectfase gecontinueerd. De aanpak in de periode 2016-2018 is geëvalueerd (zie Evaluatie Procesaanpak N247 Broek in Waterland, Lessen voor co-creatie, NIVU, versie 4 d.d. 21-6-2019). In overleg met de Dorpsraad verwerken we deze opgedane lessen in de participatie-aanpak in deze projectfase.
- Uit de resultaten van de vorige projectfase is duidelijk, dat een onderdoorgang bij Broek in Waterland een kostbare oplossing is. Aangezien er bij de bestuurlijke besluitvorming over een voorkeursalternatief zicht moet zijn op financiering, zal – naast het uitwerken en afwegen van de alternatieven, ook onderzocht moeten worden op welke wijze de bekostiging kan gebeuren.
- Als eindproduct van de vorige fase is een uitgebreide vergelijkingstabel opgeleverd. Op basis hiervan maar ook andere opgeleverde stukken kan on inziens een gedegen onderbouwde keuze worden gemaakt. De afweging en keuze voor het voorkeursalternatief gebeurt op basis van een integrale beoordeling vanuit verschillende expertises en gezichtspunten.

#### 4.2 Procesbegeleiding en besluitvorming

Voor de uitvoering van deze projectfase wordt een projectorganisatie samengesteld. Deze bestaat uit een **kernteam**, samengesteld uit specialisten van de provincie Noord Holland, die:

- Zorgt voor de technische uitwerkingen van de alternatieven en daarvoor een ingenieursbureau in de arm neemt en deze begeleidt.
- Op basis van de reeds beschikbare producten een gedragen afwegingsmodel samenstelt om de alternatieven af te wegen en zorgt voor integrale afwegingsmomenten (met partners en andere betrokkenen, waaronder de dorpsraad Broek in Waterland).
- Een proces van co-creatie en participatie doorloopt met de dorpsraad Broek in Waterland, onder andere bij de technische uitwerkingen van de alternatieven en de afweging ervan.
- Gedurende deze projectfase de kwaliteit van de deelresultaten en de samenwerking met stakeholders borgt door middel van kwaliteitstoetsen, de voortgang bewaakt en beschikbare budget voor deze projectfase beheerst
- De mogelijkheden om de alternatieven te bekostiging onderzoekt en bestuurlijke afspraken voorbereidt en maakt over deze financieringsmogelijkheden, zodat er bij de besluitvorming over het voorkeursalternatief zicht op financiering is.
- De bestuurlijke besluitvorming over tussentijdse resultaten en het eindresultaat voorbereidt en faciliteert.

De samenstelling van de kerngroep en de rolverdeling binnen de kerngroep is nader beschreven in bijlage 1.

Daarnaast is er de ambtelijke **projectgroep**, met deelnemers van de deelnemers in het samenwerkingsverband van de regio Waterland, namelijk van de provincie Noord-Holland, de Vervoerregio Amsterdam, de gemeenten Waterland, Purmerend, Edam-Volendam en Amsterdam. Deze projectgroep:

- Levert een bijdrage aan dit Plan van Aanpak en conformeert zich aan het uiteindelijke product dat ter besluitvorming en vaststelling aan de Stuurgroep wordt voorgelegd.
- Levert inbreng bij het komen tot een voorkeursvariant en conformeert zich aan de uiteindelijk voor de leggen voorkeursvariant.
- Breng bij de start van de uitwerking van de voorkeursvariant randvoorwaarden in voor zowel de inhoudelijke als beleidsmatige eisen.
- Onderzoekt actief mee naar financieringsmogelijkheden om te komen tot zicht op financiering van het voorkeursalternatief.
- Beoordeelt (deel)resultaten ter voorbereiding op bestuurlijke behandeling in de Stuurgroep Bereikbaar Waterland en bereidt vergaderingen van de Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland voor.
- Onderhoudt contacten met en informeren bestuurders van de eigen organisaties over de voortgang van dit project.

De samenstelling van de projectorganisatie is nader beschreven in bijlage 1.

De **managementgroep**, met deelnemers van de deelnemers in het samenwerkingsverband van de regio Waterland, namelijk van de provincie Noord-Holland, de Vervoerregio Amsterdam, de gemeenten Waterland, Purmerend, Edam-Volendam en de gemeente Amsterdam. De managementgroep:

- Komt bijeen ter bespreking van essentiële inhoudelijke vraagstukken, waarover de projectgroep geen gezamenlijke standpunten heeft kunnen bereiken
- Beoordeelt (deel)resultaten ter voorbereiding op bestuurlijke behandeling in de Stuurgroep Bereikbaar Waterland, bereidt vergaderingen van de Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland voor.

De managementgroep wordt vooral gezien als escalatiemogelijkheid. Wanneer de projectgroep tot een gedragen stuk komt voor de Stuurgroep dan is bespreking hiervan in de managementgroep, in principe, niet nodig.

De samenstelling van de projectorganisatie is nader beschreven in bijlage 1.

De **Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland** is samengesteld uit bestuurders van de provincie Noord-Holland, de Vervoerregio Amsterdam, de gemeenten Waterland, Purmerend, Edam-Volendam en de gemeente Amsterdam. De Stuurgroep:

- stuurt de uitvoering van dit project en deze projectfase aan en stelt onder andere dit plan van aanpak vast als uitgangspunt voor deze projectfase, besluit tijdens de uitvoering over eventuele aanpassingen van de planning en het budget voor deze projectfase en stelt tussenproducten en het eindresultaat van deze projectfase, het gedragen voorkeursalternatief met zicht op financiering, vast.
- adviseert op basis van tussenproducten en het eindresultaat aan Gedeputeerde Staten over de verdere aanpak van dit project en de realisatie van de doorgang bij Broek in Waterland.

- De stuurgroep neemt dus geen besluiten over de uitvoering van (project-)onderdelen maar heeft vooral een adviserende functie richting de college's en raden/Staten

De samenstelling van de projectorganisatie is nader beschreven in bijlage 1.

Binnen de provincie Noord Holland is een **strategisch Zaanstreek Waterland overleg**. In dit overleg nemen (beleids-)ambtenaren van verschillende beleidsterreinen deel. Dit interne overleg vervult een rol voor de interne integrale kwaliteitsborging. Deze interne klankbordgroep wordt ingeschakeld door de kerngroep en heeft een adviserende rol.

De **Dorpsraad Broek in Waterland** is nauw betrokken in het voorgaande proces en participeert ook in deze projectfase. De Dorpsraad is er voor alle inwoners van de kern Broek in Waterland in de gemeente Waterland en zij zal zich inspannen om de stem van alle inwoners van Broek in Waterland inbrengen in dit project. Uiteraard begrijpt de provincie dat dit niet helemaal mogelijk zal zijn aangezien zij niet democratisch zijn gekozen:

- Geeft gevraagd en ongevraagd advies.
- Levert standpunten en doet voorstellen, met in het achterhoofd de wensen en zorgen van alle inwoners van Broek in Waterland. De dorpsraad spant zich in om verschillende belangen en of standpunten over de onderdoorgang van verschillende inwoners van Broek in Waterland te bespreken en te 'kanaliseren', zodat het met onderling afgestemde standpunten of adviezen inbrengt.
- Zorgt voor een "antenne" functie binnen Broek in Waterland. Signalen over zorgen en draagvlak worden op tijd aan de projectleider doorgegeven zodat hij daarop actie kan ondernemen.
- Draagt en levert inbreng bij de start van de uitwerking van de alternatieven door het formuleren van eisen en wensen en beoordeelt de technische uitwerking van deze alternatieven.
- Dient in te stemmen met de voorkeursvariant die aan de Stuurgroep wordt voorgelegd.

## **AFBEELDING ORGANOGRAM**

## 5. Aanpak

Het doel van deze fase is zoals in hoofdstuk 3 is aangegeven te komen tot Het doel voor de komende fase is te komen tot een pakket van randvoorwaarden wat uiteindelijk leidt tot een breed gedragen voorkeursvariant. Om dit te bereiken, worden de volgende hoofdactiviteiten ondernomen:

### 5.1 Technisch spoor, c.q. onderzoeken

Een **technisch spoor**, bestaande uit een aantal activiteiten, namelijk:

- Bij aanvang inventariseren en beschrijven we de wensen en eisen van alle betrokkenen voor het voorkeursalternatief. Dit gebeurt in groepsbijeenkomsten (in projectgroep, participatiebijeenkomsten met de Dorpsraad) en in één-op-één gesprekken met betrokkenen. Deze inventarisatie van eisen en wensen vormt de basis voor de “zoektocht” naar de breed gedragen voorkeursvariant; In het voorgaande proces is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Bereikbaarheid Waterland. De afgelopen jaren is gebleken dat dit model niet meer actueel is, er zijn teveel aanpassingen doorgevoerd die lastig te herleiden zijn en tevens is het toekomstjaar van 2020 al bereikt. Onderzocht zal worden of en een nieuw model kan worden opgezet waarbij zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van bestaande verkeersmodellen in de directe omgeving. Het uitbreiden van het verkeersmodel van de gemeente Amsterdam zou daarbij een goede optie zijn. Andere optie is VENOM, wij zullen aan het ingenieursbureau vragen wat de beste optie is voor onze onderzoeksvraag.
- Het technische spoor en in het bijzonder de uitwerking van de alternatieven inclusief de bijbehorende onderzoeken en kostenramingen en het selectieproces om tot één voorkeursvariant te komen, wordt ondersteund door een gerenommeerd ingenieursbureau. Dit bureau zal direct na het vaststellen van dit plan van aanpak door de Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland worden gecontracteerd. Eventuele eisen, die worden gesteld aan dit bureau bepalen we in co-creatie met betrokkenen;
- Als één van de eerste acties stellen we een afwegingsmodel t.b.v. de multi-criteria-analyse (MCA). Hierin nemen we alle relevante onderscheidingscriteria op voor het maken van de keuze voor het voorkeursalternatief, eventueel voorzien van wegingsfactoren. Dit doen in nauw samenspel met regiopartners en andere betrokkenen (waaronder dorpsraad Broek in Waterland).
- Omdat de provincie Noord-Holland tot op heden geen onderdoorgang in haar areaal heeft zullen wij een sessie organiseren waarbij wij kennis vanuit elders zullen opvragen waarbij er actief kennis kan worden gedeeld. Hierbij wordt gedacht aan de onlangs aangelegde onderdoorgang in Dieren, de Koning Willem-Alexandertunnel in Maastricht en een recente onderdoorgang in Nijverdal. Doel is om zoveel mogelijk gebruik te maken van ervaringen en toegepaste randvoorwaarden.
- Er zullen risicosessies worden georganiseerd waarbij grote stelposten en risico's in de eerdere ramingen kunnen worden gekwantificeerd waardoor deze in deze fase beter kunnen worden onderzocht en hopelijk naar beneden kunnen worden bijgesteld.

- Er wordt een kansensessie georganiseerd waarbij kansen, zoals bijvoorbeeld benutting van de ruimte tussen het nieuwe plein en de bovenzijde van de onderdoorgang worden besproken.
- Tevens start het doornemen van de matrix waarin de gevolgen en voor- en nadelen van de 4 ondergrondse varianten zijn uitgewerkt, waardoor een zorgvuldige eerste afweging mogelijk is.
- De afwegingen zijn essentiële momenten in deze projectfase. We bereiden daarom deze afweging zorgvuldig voor en doen deze afwegingsmomenten gezamenlijk met regiopartners (in het projectteam) en in participatiebijeenkomsten met de Dorpsraad (zie verder spoor omgevingsmanagement).
- Vervolgens gaan we, op basis van alle input één voorkeursvariant formuleren en deze wordt, na formele instemming van alle betrokken partijen, verder uitgewerkt tot een definitief Voorlopig ontwerp. Hierbij hoort naast de technische uitwerkingen op het niveau van voorontwerp, ook kostenramingen volgens landelijk geldende systematiek (SSK), analyses van ruimtelijke inpassings- en vergunningsprocedures, analyses van noodzakelijke conditionerende maatregelen (kabels en leidingen, grondonderzoeken en andere risico's). Dit om er voor te zorgen, dat er na besluitvorming over de voorkeursvariant geen wezenlijke nieuwe obstakels voor realisatie optreden.
- Ook nu bereiden we de tweede en laatste afweging zorgvuldig voor en doen deze tweede ronde van afweging opnieuw gezamenlijk met regiopartners en betrokkenen in de projectgroep en participatiebijeenkomsten met de Dorpsraad (zie verder spoor omgevingsmanagement).
- Tussenproducten van het technische spoor worden besproken met betrokkenen, waarbij wordt beoordeeld of de bij de start van dit technische spoor verzamelde eisen en wensen in de uitwerkingen van de alternatieven voldoende zijn verwerkt.
- Zoals hierboven beschreven doen we afwegingsmomenten in de verschillende groepen gedaan op basis voorstellen van het ingenieursbureau. Indien wegingen door verschillende groepen en of individuen – ook na zorgvuldig overleg - van elkaar verschillen, worden deze verschillen in het besluitvormingsproces transparant gemaakt;
- Er wordt reeds gedacht over de mogelijke wijze van aanbesteding zodat de onderzoeken die worden gedaan ook bij eventuele realisatie kunnen worden gebruikt;
- In het kader van Samen Infra wordt B&U nauw betrokken bij deze uitwerking en is hun advies over op te leveren onderzoeken en beoordelingen van deze onderzoeken en rapporten maatgevend.

## 5.2 Beleidsmatig spoor, c.q. verkenning financiële bijdragen

Naast het technische spoor onderscheiden we een **beleidsmatig spoor**. Om een gedragen voorkeursvariant te selecteren met zicht op financiering, is een serie van 'beleidsmatige' activiteiten noodzakelijk. Deze activiteiten zijn erop gericht om gezamenlijkheid en draagvlak te bereiken bij de partners in de regio Waterland over de te kiezen voorkeursvariant. Tevens is een nadere analyse van de effecten van een

onderdoorgang op de wegen elders in de regio wenselijk. Daarbij draagt de projectgroep in operationele zin bij aan diverse deelproducten en vervult de management- en stuurgroep met name strategisch en bestuurlijke rol. De activiteiten zijn:

- We maken een planning van bijeenkomsten met projectgroep, de management- en stuurgroep. Deze leiden we af van de planning van het technische spoor. De bijeenkomsten van de projectgroep worden zo gepland dat deze groep op verschillende momenten in het creatieve proces input kan leveren, actief kan bijdragen bij bijvoorbeeld afwegingen en/of in ontwerpdelers en dat ze feedback kan leveren op geproduceerde deelproducten. Op basis van deze planning bepalen we vervolgens wanneer er beslismomenten zijn en deze plannen we in in de agenda van de Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland. De managementgroep plannen wij daartussen in, in ieder geval voorafgaand aan beslismomenten voor de Stuurgroep.
- Vervolgens ondersteunen we tijdens de uitvoering van deze projectfase alle groepen en voorzien wij ze tijdig van alle relevante informatie om inbreng te leveren, inzicht te bieden en om steun te bereiken voor het uiteindelijke voorkeursvariant. Dit beleidsmatige proces verloopt hand-in-hand met het technische spoor.
- Naast de serie van geplande bijeenkomsten, zullen er diverse afstemmingen met ambtenaren en bestuurders noodzakelijk zijn om inzichten te vergroten, belangen te verkennen en draagvlak voor keuzes te bereiken. Van dit proces bestaat niet een 'spoorboekje' en dit is ook op voorhand niet in detail te beschrijven, maar vereist van het kernteam beleidsmatige expertise en creativiteit en bestuurlijke sensitiviteit.
- Naast alle inspanningen om tot een gedragen keuze te komen, is duidelijk dat er nog een financieringsopgave ligt. In dit spoor zullen vanaf het begin van deze projectfase mogelijkheden voor financiering worden verkend. Van de mogelijkheden, die zich hiervoor voordoen, zullen wij kansen vastleggen, afspraken maken en in voorkomende gevallen bestuurlijke afspraken voorbereiden.

### 5.3 Omgevingsspoor

We onderscheiden een **omgevingsspoor**, waarin we de samenwerking met omwonenden, openbaar vervoer, hoogheemraadschap en dergelijke behartigen. Voor de omwonenden in Broek in Waterland is de dorpsraad ons samenwerkingspartner. De Dorpsraad Broek in Waterland is nauw betrokken in het voorgaande processen en participeert op vergelijkbare wijze als voorheen in deze projectfase. In dit omgevingsspoor:

- We bepalen op basis van een zorgvuldige stakeholderanalyse alle externe belanghebbenden en hun belangen. Wij doen dat met zorg, zodat we geen organisaties of bewoners 'vergeten'.
- Afhankelijk van de betrokkenheid van de stakeholders en hun 'afstand' tot dit project, bepalen wij hoe zij in deze projectfase betrokken worden. Dat doen we uiteraard in afstemming met deze stakeholders zelf. We zullen in het omgevingsmanagement onderscheid maken tussen stakeholders, die intensief

‘meedenken’ en ‘meedoen’ en stakeholders, die met name goed op de hoogte zullen worden gehouden (‘mee weten’).

- Bij alle geïdentificeerde betrokkenen inventariseren wij eisen en wensen, zoals beschreven bij het technische spoor. Met de dorpsraad van Broek in Waterland, die in een actieve co-creërende rol zal vervullen, plannen wij een serie van bijeenkomsten. Daarmee kan deze groep in het creatieve proces input kan leveren, actief kan bijdragen bij bijvoorbeeld afwegingen en/of in ontwerpateliers en dat ze feedback kan leveren op geproduceerde deelproducten.
- Ten behoeve van alle stakeholders zorgen we voor goede externe communicatie. Na vaststelling van dit plan van aanpak stellen we daarvoor een communicatieplan op, waarbij de communicatiemomenten afhangen van de planning van het technische spoor. Op basis van dit plan geven we vervolgens invullen aan de externe communicatie, d.m.v. persberichten, websiteberichten, informatieavonden en dergelijke.
- We leggen contacten met eigenaren van gronden en objecten, die mogelijk noodzakelijk zijn voor de realisatie van de onderdoorgang of waarmee we rekening moeten houden.
- De rol van de gemeente Waterland zal naar verwachting groter zijn dan die van de andere gemeenten. De gemeente Waterland zal zelf input dienen te leveren voor de inrichting van de bovengrondse infrastructuur. De uitwerking van de inrichting zal deel uit maken van deze fasering maar de gemeente wordt geacht het voorstel (inclusief de daarmee gemoeide kosten) zelf bestuurlijk af te hechten. De provincie zal hiervoor uiteraard ondersteuning aanleveren, maar verwacht wordt dat de gemeente het initiatief hiervoor neemt.
- Extra aandacht zal worden gegeven aan het betrekken van inwoners, lokale ondernemers en raadsleden uit Edam-Volendam. Samen met de gemeente zullen wij zorgen dat er voldoende gelegenheid wordt gegeven om inspraak te hebben en wensen aan te leveren. De avonden kunnen eventueel door de gemeente zelf worden georganiseerd waarbij de provincie de invulling van deze avonden zal verzorgen.

#### 5.4) Contractenspoor

Ter ondersteuning van het technische spoor zullen wij een samenwerking aangaan met één (of meer) ingenieursbureau(s). Dit regelen we in het **contractenspoor**. Eerst wordt een keuze gemaakt voor de scope van het werk van het ingenieursbureau in de een inkoopstrategie. Bijvoorbeeld of we alle werkzaamheden bij één bureau leggen of dat verdelen over meerdere bureaus. En hoe de verantwoordelijkheden precies liggen. Op basis van een programma van eisen en volgens aanbestedingsregels en aanbestedingsbeleid van de provincie Noord Holland zal een aanbesteding worden doorlopen. Dat programma van eisen stellen we samen met regiopartners en betrokkenen op. Ook tijdens de uitvoering van het werk door het ingenieursbureau zullen we hen begeleiden en toetsen.

### 5.5) Projectsecretaris en projectbeheersing

Onder de projectbeheersing vallen de budgetbewaking, de planning, de kwaliteitsborging, het risicomanagement en documentmanagement. De volgende activiteiten vallen hieronder:

Bij aanvang van het project is er een initiële planning, waarin rekening is gehouden met de onzekerheden in dit traject. Het doel is om te borgen, dat het eindresultaat volgens deze planning wordt gerealiseerd. Periodiek zal de planning worden aangepast en aangevuld naar aanleiding van ontwikkelingen in het project. Als er uitloop dreigt, dan verlangt dit bijsturing.

***AFBEELDING MET SPOREN***



## 5.6 Kosten

Aan het verder uitwerken van een voorkeursvariant en het opzetten van een nieuw verkeersmodel zitten uiteraard kosten. Op basis van de vorige fase schatten wij de kosten voor 2020 en 2021 als volgt in:

- |  |             |
|--|-------------|
| - Opzetten en implementeren nieuw verkeersmodel: | € 150.000,- |
| - Technisch uitwerken van één voorkeursvariant:  | € 300.000,- |
| - Totaal:  | € 450.000,- |

Uitgangspunt bij bovenstaande inschattingen is dat alle betrokken partners de inzet van eigen medewerkers voor eigen rekening nemen. Alleen wanneer er iemand dient te worden ingehuurd vanwege intern capaciteitsgebrek kan hiervoor een apart verzoek worden gedaan bij de Stuurgroep. De kosten die daar eventueel mee gemoeid zijn komen echter niet ten laste van de aangegeven € 450.000,- (excl BTW).

### 1) Taakverdeling binnen kernteam

Het kernteam werkt volgens de principes van Integraal projectmanagement (IPM). Deze projectmanagement methode wordt binnen de overheid breed toegepast voor projectmatige aanpak van planstudies en realisatie van werken. Binnen het kernteam is een medewerker verantwoordelijk voor het uitvoeren van de activiteiten van één spoor. Maar omdat er in veel gevallen de verschillende sporen en activiteiten elkaar nodig hebben, is samenwerking essentieel. Iemand die verantwoordelijk is, neemt niet zelfstandig keuzes, die effecten hebben op anderen. Dat samenspel wordt geleid door een projectmanager. Deze zorgt voor een integrale en onderling afgestemde werkwijze.

We onderscheiden in het kernteam:

- een teamlid, die de activiteiten van het omgevingsspoor doet (omgevingsmanager). Dit teamlid onderhoudt met name de contacten met de dorpsraad Broek in Waterland.
- een teamlid, die de activiteiten van het technisch spoor doet (technisch manager). Dit teamlid begeleidt het ingenieursbureau inhoudelijk.
- een teamlid, die de activiteiten van het beleidsmatige spoor doet (beleidsmedewerker). Dit teamlid onderhoudt met name de contacten met de projectgroep.
- een teamlid, die de activiteiten van het contractenspoor doet (contractmanager). Dit teamlid onderhoudt contacten met het ingenieursbureau ten aanzien van contractuele zaken.
- Een teamlid, die het projectsecretariaat en de projectbeheersing doet. Dit teamlid onderhoudt contacten met de interne klankbordgroep, die tussenresultaten beoordeelt en inhoudelijke adviezen geeft.
- Een teamlid, die leiding geeft aan dit team. Deze projectmanager zorgt voor samenwerking in het team, zorgt voor integrale besluiten. Dit teamlid onderhoudt contacten met managementgroep- en de stuurgroep.

### AFBEELDING TEAM



## 6. Planning

In het coalitieakkoord 2019-2023 van de provincie Noord-Holland is het volgende opgenomen over de N247 door Broek in Waterland:

*“Om het leefbaarheidsprobleem in Broek in Waterland op te lossen zal, in lijn met het proces van co-creatie dat is doorlopen, een tweebaans-onderdoorgang van de N247 worden aangelegd. Zo worden de twee delen van het dorp weer met elkaar verbonden en ontstaat meer ruimte voor fietsers en voetgangers. We leveren een bijdrage aan de realisatie van de onderdoorgang.”*

Omdat er in de vorige fase al heel veel werk is verricht en alle bouwstenen voor het komen tot een voorkeursvariant aanwezig lijken te zijn schatten wij in dat het mogelijk zou moeten zijn om voor de zomer van 2020 tot een gedragen voorkeursvariant te kunnen komen.

Mocht dat inderdaad lukken dan zal het bestuurlijke proces, bestaande uit een besluit door Gedeputeerde Staten en het eventueel bespreken hiervan in Provinciale Staten voor eind 2020 plaats kunnen vinden. Als die planning wordt gehaald en er ligt eind 2020 een vastgestelde voorkeursvariant met het bijbehorende streefbedrag dan zal 2021 nodig zijn om dit verder uit te werken tot een product op basis waarvan een definitief besluit kan worden genomen of een onderdoorgang in de N247 haalbaar blijkt te zijn.

## Bijlage 1. Samenstelling projectorganisatie

Voor de uitvoering van deze projectfase zijn verschillende groepen samengesteld. Alle groepen tezamen vormen de projectorganisatie. Hieronder is de personele samenstelling van deze groepen beschreven.

### Kerngroep

	projectmanagement	Provincie Noord Holland
n.t.b.	Projectsecretaris en projectbeheersing	Provincie Noord Holland
	Beleidsprocessen	Provincie Noord Holland
	Technisch management	Provincie Noord Holland
	Omgevingsmanagement	Provincie Noord Holland
	Beheerder	Provincie Noord-Holland
	Beleidsadviseur beheerstrategie en programmering	Provincie Noord-Holland
n.t.b.	Contractmanagement	Provincie Noord Holland

### Projectgroep

(voorzitter)	Projectmanager N247 (aansluitend op de onderdoorgang)	Provincie Noord Holland
	Projectmanager onderdoorgang N247 BiW	Provincie Noord-Holland
	Projectmedewerker N247	Provincie Noord Holland
	Beleidsprocessen	Provincie Noord Holland
	Vakspecialist Verkeer en vervoer	Gemeente Waterland
	Beleidsadviseur	Gemeente Amsterdam
	Verkeerskundige	Gemeente Purmerend
	Beleidsadviseur Verkeer en vervoer	Gemeente Edam-Volendam
	Senior projectmentor	Vervoersregio Amsterdam

### Managementgroep

	Sectormanager Bodem en Groen	Provincie Noord Holland
	Senior beleidsadviseur	Provincie Noord Holland
	Senior beleidsadviseur	Provincie Noord Holland
	Beleidsmedewerker	Gemeente Waterland
	Teamleider Verkeer en Openbare Ruimte	Gemeente Amsterdam
	Strategisch adviseur mobiliteit	Gemeente Purmerend
	Afdelingshoofd Openbare	Gemeente Edam-

	werken	Volendam
	Teamleider Infrastructuur	Vervoersregio Amsterdam

### **Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland**

n.t.b.	gedeputeerde	Provincie Noord Holland
	Bestuurder stadsdeel Noord	Gemeente Amsterdam
Astrid van de Weijenberg	Wethouder	Gemeente Waterland
Eveline Tijmstra	Wethouder	Gemeente Purmerend
Wim Runderkamp	Wethouder	Gemeente Edam-volendam
Gerard Slegers	Wethouder	Vervoersregio Amsterdam

### **Interne klantbordgroep (strategisch overleg Zaanstreek Waterland)**

	Technisch adviseur Beheer en onderhoud	Provincie Noord Holland (B&U/BSP)
	Beleidsadviseur GIS	Provincie Noord Holland (BEL/O&I)
	Technisch adviseur Ingenieursdiensten, Geodata en Innovatie (IGI)	Provincie Noord Holland (B&U/IGI)
	Adviseur gebied en regio Beheer en Onderhoud	Provincie Noord Holland (B&U/KBI)
	Projectmanager/gebieds-beheerder Zuid-Kennemerland en IJmond	Provincie Noord Holland (B&U/BSP)
	Adviseur netwerkmanagement	Provincie Noord Holland (B&U/NWM)
	Beleidsadviseur beheerstrategie en programmering	Provincie Noord Holland (B&U/BSP)
	Adviseur Beheersing en informatievoorziening	Provincie Noord Holland (B&U/KBI)
	Adviseur mobiliteit	Provincie Noord Holland (BEL/MOB)
	Beleidsadviseur mobiliteit	Provincie Noord Holland (BEL/MOB)
	Beleidsadviseur en kernteamlid	Provincie Noord Holland (BEL/MOB)
	Strategisch beleidsadviseur/regiomanager	Provincie Noord Holland (Bel/B&S)
	Beleidsadviseur en kernteamlid	Provincie Noord Holland (BEL/MOB)



**Van:** [REDACTED]  
**Aan:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** Varianten en gesprekken  
**Datum:** maandag 27 januari 2020 09:28:00  
**Bijlagen:** [N247-842510-22-34-04\\_DEF\\_dwarsprofielen\\_variant\\_4.pdf](#)  
[N247-842510-22-34-03\\_DEF\\_dwarsprofielen\\_variant\\_3.pdf](#)

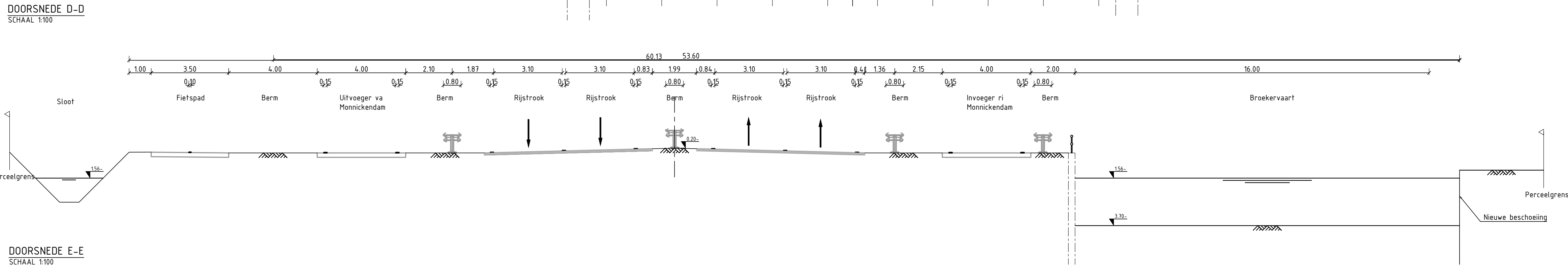
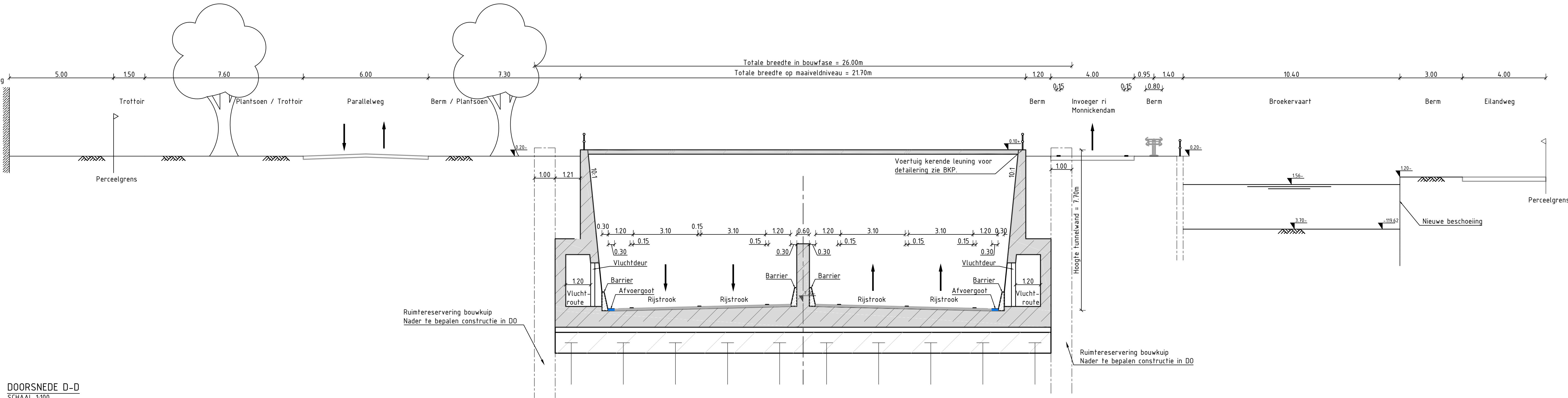
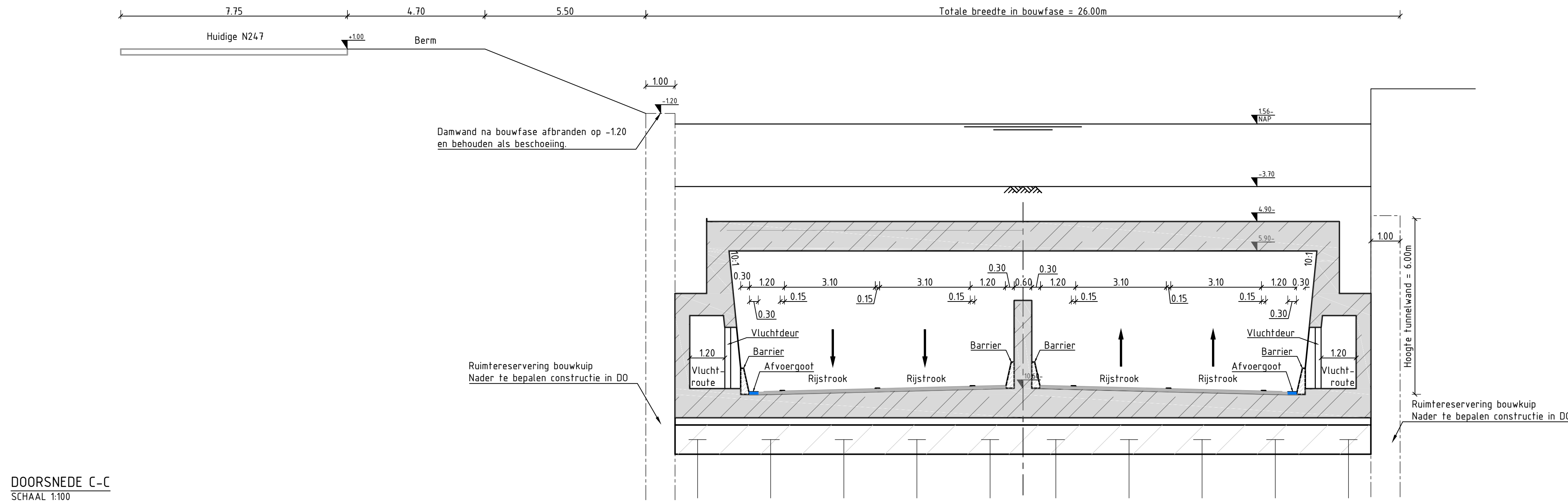
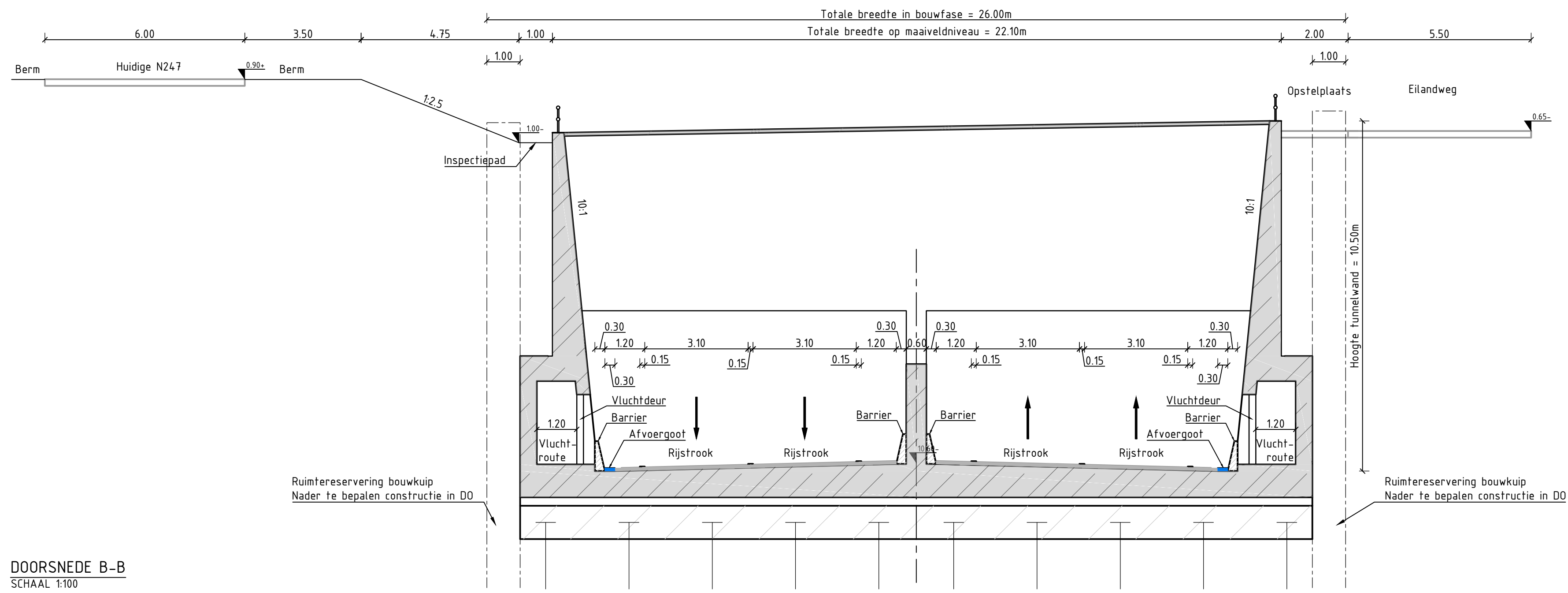
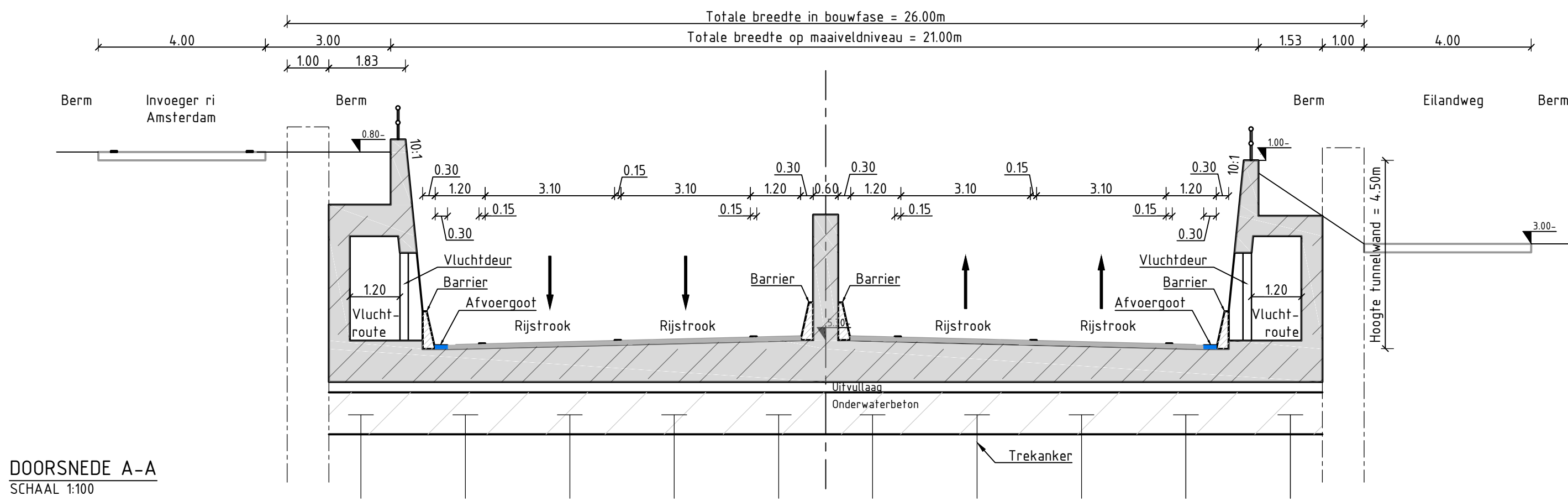
---

Beste [REDACTED]

Ik kwam er gisteren achter dat de 2x2 variant niet met maar zonder vluchtstrook is uitgewerkt. Blijkbaar ben ik toch meer vergeten dan ik dacht. Wel vreemd dat TAUW dat niet heeft gemeld in het gesprek dat ik met hen had, blijkbaar is het voor iedereen nodig om het geheugen weer op te frissen. Gevolg is nu wel dat ik niet anders dan het verder uitwerken van 2 varianten kan gaan adviseren (zie bijlagen). De 80km/h 2x1 is waarschijnlijk de enige haalbare variant maar omdat er een verzoek ligt voor de 2x2 moet ik die ook meenemen. Op zich geen ramp omdat we anders die discussie toch later weer krijgen.

Verder de volgende vraag: de komende maanden ga ik veel overleggen inplannen om eisen, randvoorwaarden en wensen op te halen. Wat mij betreft hoeven jullie niet overal aan te schuiven, ik zorg dat er een verslag wordt gemaakt welke wordt verspreid. Alleen enkele gesprekken met bv de hulpdiensten, het HHNK en intern met onze beheerder zullen wel interessant zijn voor jullie. Ik hoor graag hoe jullie daar zelf over denken.

Gr [REDACTED]



LEGENDA

- Waterlijn
- Maaienveld
- Verharding
- In het werk gestort beton
- Onderwaterbeton

OPMERKINGEN:  
Maten in meters, tenzij anders vermeld.  
Peilmaten in meters t.o.v. N.A.P., tenzij anders vermeld.

Postbus 3875  
3920 GA Munnickendam  
Telefoon 03097 382 48 24  
www.tauw.nl

Voor Overzicht zie blad  
Behorend bij: 842510

DEFINITIEF

N247  
ONDERDOORGANG BROEK IN WATERLAND  
80km/u 2x2, meerstrooks met kanteldijk  
Km. 34.1 - 35.1  
Gemeente: WATERLAND  
DWARSPROFIELEN

getoetst	td. 30-11-2017	schaal 1:100
gecontroleerd	td. 30-11-2017	
gezien	td. 30-11-2017	

Provincie Noord-Holland  
Directie Baken en Uitvoering  
Postbus 3871  
3920 GA Munnickendam

in 1	bladen: blad nr. 1	A0
------	--------------------	----

N247-842510-22-34-04





**Van:** [REDACTED]  
**Aan:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** RE: Varianten en gesprekken  
**Datum:** donderdag 30 januari 2020 09:05:41

---

Dag [REDACTED]

Ik snap je gedachtengang nog niet helemaal over waarom er 2 varianten moten worden uitgewerkt, we waren toch al op 80 km 2x1?

En prima om ons regelmatig van je overleggen op de hoogte te houden en eens in de zoveel tijd bij te praten.

Zullen we een volgend overleg met DR alvast gaan inplannen?

groeten

[REDACTED]

---

**Van:** [REDACTED] noord-holland.nl]  
**Verzonden:** maandag 27 januari 2020 09:28  
**Aan:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** Varianten en gesprekken

Beste [REDACTED]

Ik kwam er gisteren achter dat de 2x2 variant niet met maar zonder vluchtstrook is uitgewerkt. Blijkbaar ben ik toch meer vergeten dan ik dacht. Wel vreemd dat TAUW dat niet heeft gemeld in het gesprek dat ik met hen had, blijkbaar is het voor iedereen nodig om het geheugen weer op te frissen. Gevolg is nu wel dat ik niet anders dan het verder uitwerken van 2 varianten kan gaan adviseren (zie bijlagen). De 80km/h 2x1 is waarschijnlijk de enige haalbare variant maar omdat er een verzoek ligt voor de 2x2 moet ik die ook meenemen. Op zich geen ramp omdat we anders die discussie toch later weer krijgen.

Verder de volgende vraag: de komende maanden ga ik veel overleggen inplannen om eisen, randvoorwaarden en wensen op te halen. Wat mij betreft hoeven jullie niet overal aan te schuiven, ik zorg dat er een verslag wordt gemaakt welke wordt verspreid. Alleen enkele gesprekken met bv de hulpdiensten, het HHNK en intern met onze beheerder zullen wel interessant zijn voor jullie. Ik hoor graag hoe jullie daar zelf over denken.

Gr [REDACTED]

---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

**Van:** [REDACTED]  
**Aan:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** check artikel  
**Datum:** zondag 2 februari 2020 21:02:32  
**Bijlagen:** [De onderdoorgang door Broek DR krant 2020.docx](#)

---

Dag [REDACTED]

Bijgaand artikel willen we graag plaatsen in Dorpsraad krant.

Is dit akkoord deze tekst?

groeten

[REDACTED]

## De onderdoorgang door Broek: wat u kunt verwachten in 2020

Het goede nieuws uit 2019 is dat de Onderdoorgang in het nieuwe coalitie akkoord staat van de Provincie. De Provincie gaat de onderdoorgang van de N247 door Broek in Waterland helpen realiseren. Er is meer dan ooit kans dat er daadwerkelijk een oplossing gaat komen voor dé verkeersopstopping van de N247 bij Broek. In 2020 wordt het Plan van Aanpak opgesteld waarbij de Dorpsraad actief betrokken blijft. Het streven is om voor de zomer een voorkeursvariant te kiezen waarover Provinciale Staten zich dan in het najaar uitspreekt. In 2021 wordt het plan uitgewerkt, inclusief de aanvullende financiering. Want een onderdoorgang kost nu eenmaal meer dan de oorspronkelijke bovengrondse oplossing van de Provincie, die nu echt van de baan is.

### Waar gaat het over?

In 2014 kwam de Provincie met haar plan voor de N247, die Broek in Waterland doorsnijdt en één van de drukste wegen in onze provincie is. Onze weg staat in 2019 op de derde plaats van de landelijke file toptien, gestegen van plek 5 in 2018, met een file toename van 28%. De nood is dus hoog. De weg is eind jaren 30 van de vorige eeuw aangelegd dwars door het historisch centrum van Broek. Het dorp is in twee delen gesplitst door een weg die in de loop der jaren steeds drukker is geworden. Nu gaan er op een doordeweekse dag 21.000 auto's door het dorp, waarvan 1.300 vrachtwagens. Door de dagelijkse files, de regelmatige ongelukken en de overlast van de weg moet er iets gebeuren. Daarom staat de N247 door Broek in het programma 'Bereikbaarheid Waterland': een pakket aan maatregelen voor een betere doorstroming van het verkeer in de hele regio Waterland.

In 2014 toen de plannen van de Provincie duidelijk werden, kwam de Dorpsraad met het voorstel om de weg ondergronds door het dorp te laten gaan. Ruim 2.300 inwoners van Broek, de gemeente Waterland en omliggende gemeenten ondersteunden deze wens. Met het geld van een geslaagde crowdfunding-actie in 2015 heeft de Dorpsraad zelf onderzoek laten doen naar een Onderdoorgang. Dit was voor de Provincie genoeg om vanaf voorjaar 2016 in een proces van 'co-creatie' met de Dorpsraad deze oplossing tot 'schetsontwerp' uit te laten werken.

Vanaf 2016 zijn er vier varianten voor een Onderdoorgang verder uitgewerkt. Naast de 'smalle' variant van de Dorpsraad wilde de Provincie Noord-Holland nog 3 andere varianten onderzoeken. Bij de uitwerking zijn steeds zoveel mogelijk inwoners van Broek, de gemeente, de regio, de ondernemers van Waterland, de lokale en regionale en provinciale politiek en alle andere stakeholders betrokken geweest. In 2018 is een maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) gemaakt van de ondergrondse varianten en van de bovengrondse variant. Een MKBA geeft inzicht in wat we enerzijds als maatschappij moeten investeren en wat anderzijds investering op de korte en lange termijn oplevert. Zowel de investering, de onderhoudskosten, de bouwtijd, de doorstroming en reistijdwinst als milieu-aspecten zijn daarbij onder de loep genomen. De ondergrondse varianten scoren goed, maar de bovengrondse variant levert in 2030 problemen op met de doorstroming van het verkeer.

Eind 2018 besloot de provincie het besluit over de keuze van de variant uit te stellen tot na de verkiezingen. In het coalitie akkoord 'Duurzaam Doorpakken' staat dat de Provincie een ondergrondse variant van de N247 gaat helpen realiseren. Daarvoor wordt nu een Plan van Aanpak opgesteld door Provincie, de omliggende gemeenten, de Vervoersregio en de Dorpsraad. Streven is om voor de zomer 2020 een voorkeursvariant te kiezen, die door de Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland wordt ondersteund. Na de zomer gaat Provinciale Staten dan de knoop doorhakken. In

2021 wordt deze voorkeursvariant dan verder uitgewerkt, met een dekingsplan voor de meerkosten. Wanneer de eerste spade de grond in gaat, is op dit moment niet duidelijk. Dat er een onderdoorgang gaat komen, wordt wel steeds concreter.

GB

Meer informatie:

Website Dorpsraad: [www.dorpsraadbroekinwaterland.nl](http://www.dorpsraadbroekinwaterland.nl)

Website Provincie: [www.bereikbaarheidwaterland.nl](http://www.bereikbaarheidwaterland.nl)

**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: check artikel  
**Datum:** maandag 3 februari 2020 08:24:00  
**Bijlagen:** [De onderdoorgang door Broek\\_DR krant 2020 opm bd.docx](#)

---

Hoi [redacted]

Zie bijlage. Vandaag even bellen?

Gr [redacted]

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** zondag 2 februari 2020 21:02  
**Aan:** [redacted]@noord-holland.nl>  
**Onderwerp:** check artikel

Dag [redacted]

Bijgaand artikel willen we graag plaatsen in Dorpsraad krant.  
Is dit akkoord deze tekst?  
groeten  
[redacted]

## De onderdoorgang door Broek: wat u kunt verwachten in 2020

Het goede nieuws uit 2019 is dat de Onderdoorgang in het nieuwe coalitie akkoord staat van de Provincie. De Provincie gaat de onderdoorgang van de N247 door Broek in Waterland helpen realiseren. Er is meer dan ooit kans dat er daadwerkelijk een oplossing gaat komen voor dé verkeersopstopping van de N247 in Broek. Op dit moment wordt het Plan van Aanpak opgesteld waarbij de Dorpsraad actief betrokken blijft. Het streven is om voor de zomer de verdere uitwerking te starten van meerdere varianten waarover Provinciale Staten zich dan in de loop van 2021 uitspreekt. Vanaf medio april 2020 wordt het plan uitgewerkt, inclusief de aanvullende financiering. Want een onderdoorgang kost nu eenmaal meer dan de oorspronkelijke bovengrondse oplossing van de Provincie, die nu echt van de baan lijkt.

### Waar gaat het over?

In 2014 kwam de Provincie met haar plan voor de N247, die Broek in Waterland doorsnijdt en één van de drukste wegen in onze provincie is. Onze weg staat in 2019 op de derde plaats van de landelijke file toptien op provinciale wegen, gestegen van plek 5 in 2018, met een file toename van 28%. De nood is dus hoog. De weg is eind jaren 30 van de vorige eeuw aangelegd dwars door het historisch centrum van Broek. Het dorp is in twee delen gesplitst door een weg die in de loop der jaren steeds drukker is geworden. Nu gaan er op een doordeweekse dag 21.000 auto's door het dorp, waarvan 1.300 vrachtwagens. Door de dagelijkse files, de regelmatige ongelukken en de overlast van de weg moet er iets gebeuren. Daarom staat de N247 door Broek in het programma 'Bereikbaarheid Waterland': een pakket aan maatregelen voor een betere doorstroming van het verkeer in de hele regio Waterland.

In 2014 toen de plannen van de Provincie duidelijk werden, kwam de Dorpsraad met het voorstel om de weg ondergronds door het dorp te laten gaan. Ruim 2.300 inwoners van Broek, de gemeente Waterland en omliggende gemeenten ondersteunden deze wens. Met het geld van een geslaagde crowdfunding-actie in 2015 heeft de Dorpsraad zelf onderzoek laten doen naar een Onderdoorgang. Dit was voor de Provincie genoeg om vanaf voorjaar 2016 in een proces van 'co-creatie' met de Dorpsraad deze oplossing tot 'schetsontwerp' uit te laten werken.

Vanaf 2016 zijn er vier varianten voor een Onderdoorgang verder uitgewerkt. Naast de 'smalle' variant van de Dorpsraad wilde de Provincie Noord-Holland nog 3 andere varianten onderzoeken. Bij de uitwerking zijn steeds zoveel mogelijk inwoners van Broek, de gemeente, de regio, de ondernemers van Waterland, de lokale en regionale en provinciale politiek en alle andere stakeholders betrokken geweest. In 2018 is een maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) gemaakt van de ondergrondse varianten en van de bovengrondse variant. Een MKBA geeft inzicht in wat we enerzijds als maatschappij moeten investeren en wat anderzijds investering op de korte en lange termijn oplevert. Zowel de investering, de onderhoudskosten, de bouwtijd, de doorstroming en reistijdwinst als milieu-aspecten zijn daarbij onder de loep genomen. De ondergrondse varianten scoren goed, maar de bovengrondse variant levert in 2030 problemen op met de doorstroming van het verkeer.

Eind 2018 besloot de provincie het besluit over de keuze van de variant uit te stellen tot na de verkiezingen. In het coalitie akkoord 'Duurzaam Doorpakken' staat dat de Provincie een ondergrondse variant van de N247 gaat helpen realiseren. Daarvoor wordt nu een Plan van Aanpak opgesteld door Provincie, de omliggende gemeenten, de Vervoersregio en de Dorpsraad. Streven is om halverwege 2021 een definitief besluit door Provinciale Staten te nemen. Wanneer de eerste

spade de grond in gaat, is op dit moment niet duidelijk. Dat er een onderdoorgang gaat komen, wordt wel steeds concreter.



Meer informatie:

Website Dorpsraad: [www.dorpsraadbroekinwaterland.nl](http://www.dorpsraadbroekinwaterland.nl)

Website Provincie: [www.bereikbaarheidwaterland.nl](http://www.bereikbaarheidwaterland.nl)



**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted]  
**Cc:** [redacted] [@anteagroup.com](mailto:@anteagroup.com); [rovk.regiowest@arcadis.nl](mailto:rovk.regiowest@arcadis.nl); [provincienoordholland@goudappel.nl](mailto:provincienoordholland@goudappel.nl); [nl\\_function\\_alkmaar\\_box@sweco.nl](mailto:nl_function_alkmaar_box@sweco.nl); [@rho.nl](mailto:@rho.nl)  
**Bcc:** [redacted]  
**Onderwerp:** Vooraankondiging offerte aanvraag onderdoorgang  
**Datum:** dinsdag 4 februari 2020 14:20:00  
**Bijlagen:** [N247-842510-21-11-03\\_DEF\\_situatietekening\\_variant\\_3.pdf](#)  
[N247-842510-21-11-04\\_DEF\\_situatietekening\\_variant\\_4.pdf](#)  
[N247-842510-22-34-03\\_DEF\\_dwarsprofielen\\_variant\\_3.pdf](#)  
[N247-842510-22-34-04\\_DEF\\_dwarsprofielen\\_variant\\_4.pdf](#)  
[N247-842510-22-37-03\\_DEF\\_langsalignment\\_variant\\_3.pdf](#)  
[N247-842510-22-37-04\\_DEF\\_langsalignment\\_variant\\_4.pdf](#)  
[image001.jpg](#)

Geachte lezer,

Hierbij wil ik u alvast op de hoogte brengen van een offerte aanvraag welke wij, naar verwachting, begin april 2020 naar u zullen sturen. De offerte aanvraag heeft betrekking op het verder uitwerken van twee mogelijke varianten voor een onderdoorgang in Broek in Waterland. Het verder uitwerken van een onderdoorgang is opgenomen in het coalitieakkoord van de provincie Noord-Holland. Het doel van de opdracht is om enerzijds te bepalen of een bak met ruimte voor 2x2 rijstroken haalbaar is, en zo ja, op welke wijze en wat zijn daarvan de (ruimtelijke) gevolgen. Anderzijds dient de variant met één rijstrook per richting en een vluchtstrook ook nader te worden uitgewerkt. Uiteindelijk kan de politiek dan op basis van beide ontwerpen met geactualiseerde kostenramingen een definitief besluit nemen over het project.

In grote lijnen zal de uitvraag de volgende onderdelen omvatten:

- Werk bijgevoegde twee varianten verder uit tot een realiseerbaar VO;
- Breng de (ruimtelijke) gevolgen en inpasbaarheid goed in beeld zodat er een definitieve uitspraak kan worden gedaan over de realiseerbaarheid van beide varianten
- Organiseren van kansen en risico-sessies
- Werk de kostenramingen verder uit en zorg voor een nauwkeurigheidsmarge van maximaal 20%
- De belanghebbenden en belangstellenden dient op eenzelfde wijze te worden betrokken als in het reeds doorlopen voortraject. Aantonen van ervaring met een co-creatie proces is daarbij een harde voorwaarde.
- Ontzorgen is van groot belang
- Alle onderzoeken die noodzakelijk zijn voor het bepalen van realiseerbare varianten dienen 1-op-1 aan te sluiten op dat wat noodzakelijk is voor de realisatie.
- Aandragen acceptabel alternatief voor huidig dynamisch verkeersmodel. Dit huidige verkeersmodel is niet meer te gebruiken voor deze studie. Het model is nodig om zowel de gevolgen voor het hele omliggende netwerk als lokale gevolgen in beeld te brengen en dient al basis voor bijvoorbeeld geluidsonderzoeken te worden gebruikt.

Indien de Stuurgroep van Bereikbaarheid Waterland eind maart het Plan van Aanpak goed zal keuren zal deze uitvraag meteen daarna worden verzonden. U krijgt vervolgens 3 weken tijd om deze offerte te maken en naar ons toe te zenden.

Meer informatie kunt u vinden op:

<https://www.noord-holland.nl>

[https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer\\_vervoer/Projecten\\_Verkeer\\_en\\_Vervoer/N235\\_N247\\_Bereikbaarheid\\_Waterland/Broek\\_in\\_Waterland](https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Projecten_Verkeer_en_Vervoer/N235_N247_Bereikbaarheid_Waterland/Broek_in_Waterland)

<https://ibabsonline.eu/Agenda.aspx?site=noordholland&agendaId=2939fe91-4f98-49fa-95e5-596a5a7e02b1&FoundIDs=&year=2018>

**Agendapunt 6a**

Met vriendelijke groeten,

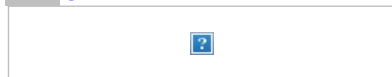
[redacted]

*Beleidsadviseur – Mobiliteit*

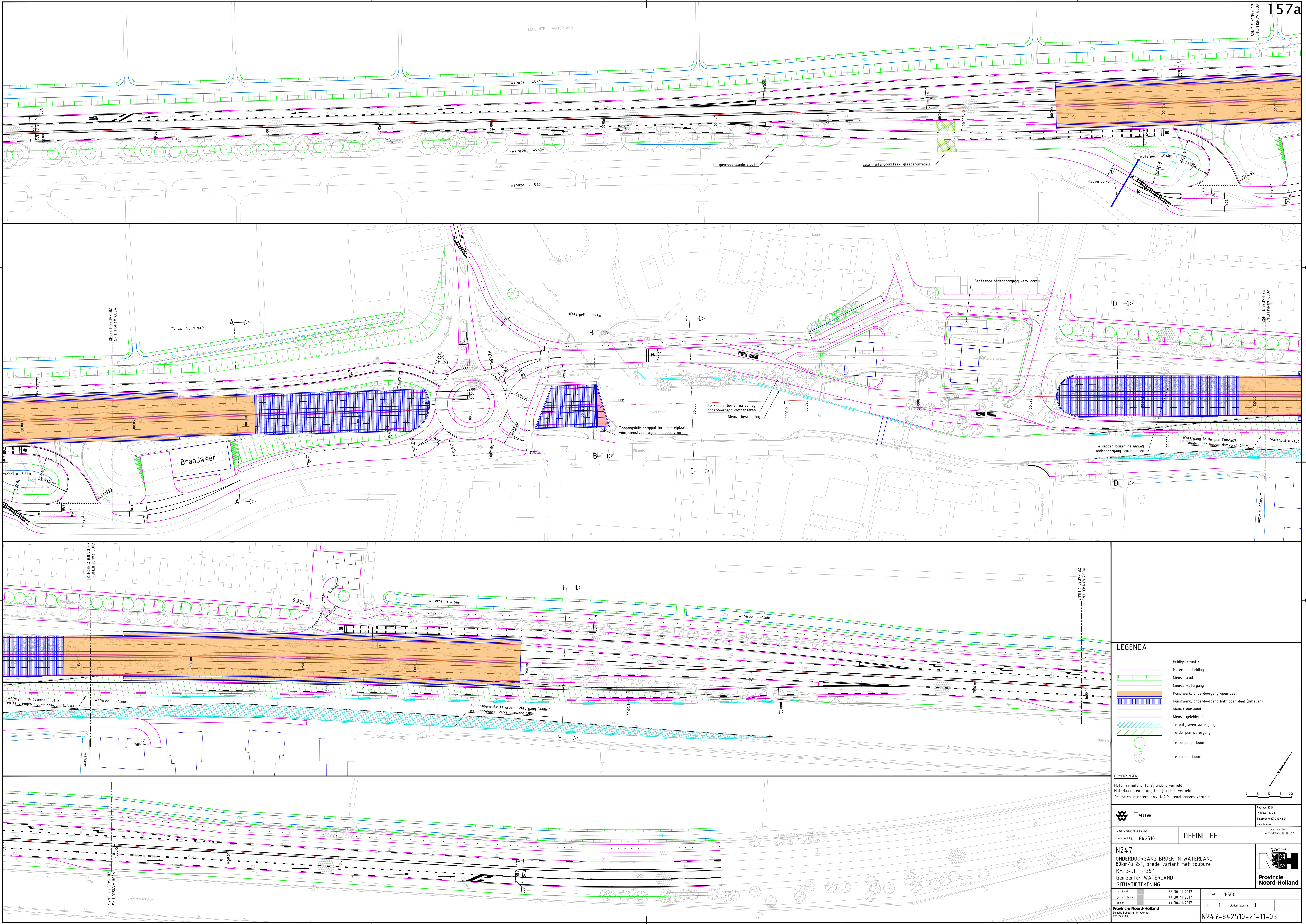
T (06) [redacted]  
 Houtplein 33 2012 DE Haarlem

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)

[@noord-holland.nl](https://twitter.com/noord-holland.nl)







**LEGENDA**

	Huidige situatie
	Materialisatie
	Nieuw talud
	Nieuwe watergang
	Kunstwerk, onderdoorgang open deel
	Kunstwerk, onderdoorgang half open deel (lamellen)
	Nieuwe damwand
	Nieuwe geleiderail
	Te ontgraven watergang
	Te dempen watergang
	Te behouden boom
	Te kappen boom

**OPMERKINGEN**

Maten in meters, tenzij anders vermeld  
Materiaalmaten in mm, tenzij anders vermeld  
Peilmaten in meters t.o.v. N.A.P., tenzij anders vermeld

**Tauw**  
Postbus 3815  
5402 GA Oirschot  
Telefoon 0491 282 48 24  
www.tauw.nl

Voor Overzicht zie tekening 842510

**DEFINITIEF**

**N247**  
ONDERDOORGANG BROEK IN WATERLAND  
80km/u 2x1, brede variant met coupure  
Km. 34.1 - 35.1  
Gemeente: WATERLAND  
SITUATIE TEKENING

getekend	04-30-11-2017	schaal	1:500
gecontroleerd	04-30-11-2017		
gezien	04-30-11-2017	n	1

Provincie Noord-Holland  
Streekplan Bureau van Ontwikkeling  
Postbus 3987

Provincie Noord-Holland  
Streekplan Bureau van Ontwikkeling  
Postbus 3987

N247-842510-21-11-03









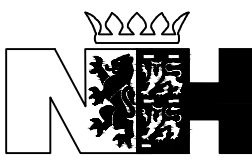
**Totale breedte in bouwfase = 26.00m**  
**Totale breedte op maaiveldniveau = 22.10m**

Dimensions and labels include:  
 - Top width segments: 6.00, 3.50, 4.75, 1.00, 2.00, 5.50  
 - Berm width: 3.00  
 - Slope: 12.5  
 - Inspection path: Inspectiepad  
 - Tunnel height: Hoogte tunnelwand = 10.50m  
 - Internal width segments: 0.30, 1.20, 0.15, 3.10, 0.15, 1.20, 0.30, 0.30, 1.20, 0.15, 3.10, 0.15, 1.20, 0.30, 0.30  
 - Features: Vluchtdoor, Barrier, Afvoergoot, Rijstrook, Opsstelplaats, Eilandweg, Hoofdeinde, Eindwand  
 - Structural notes: Ruimteoverserving bouwkuip Nader te bepalen constructie in D0

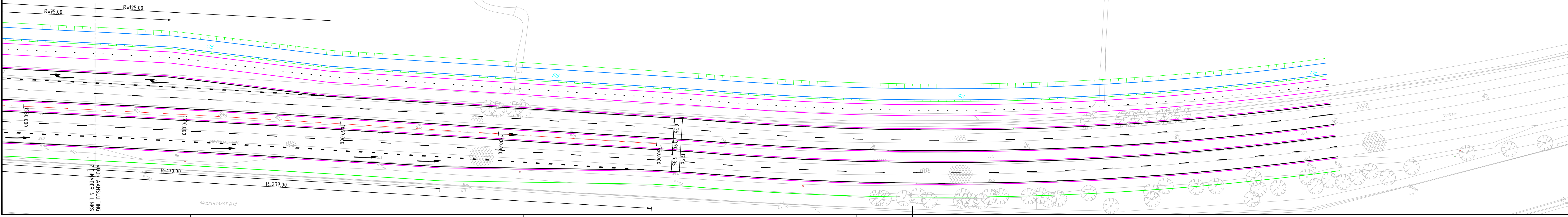
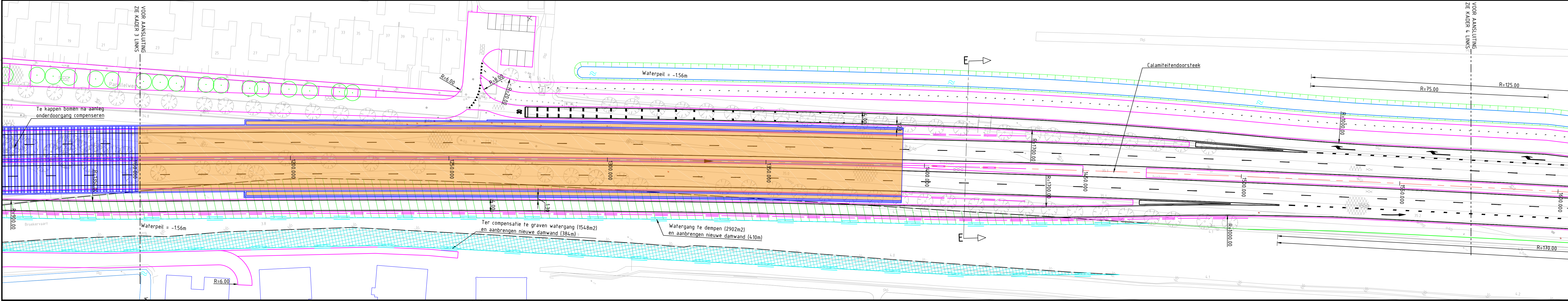
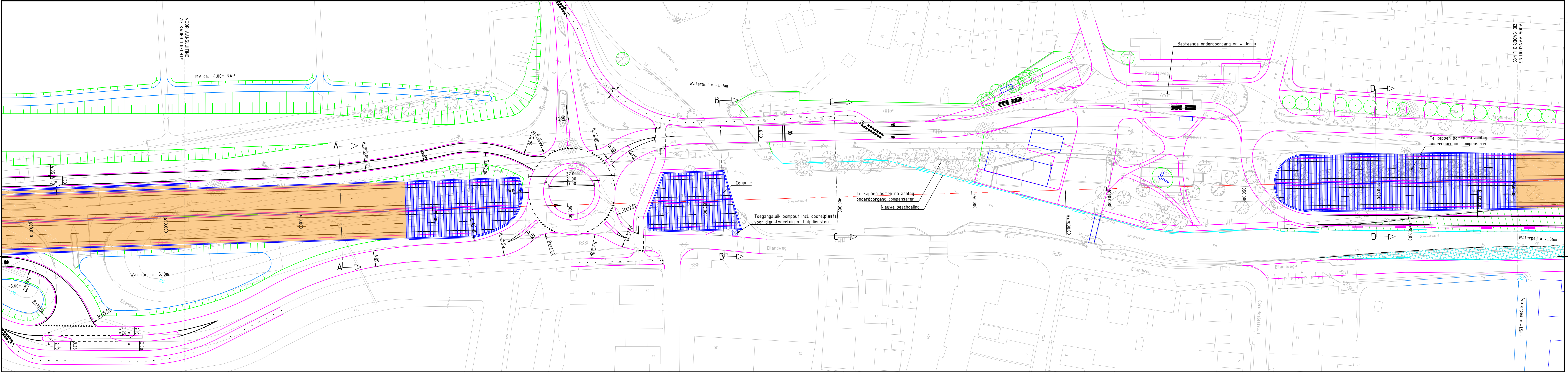
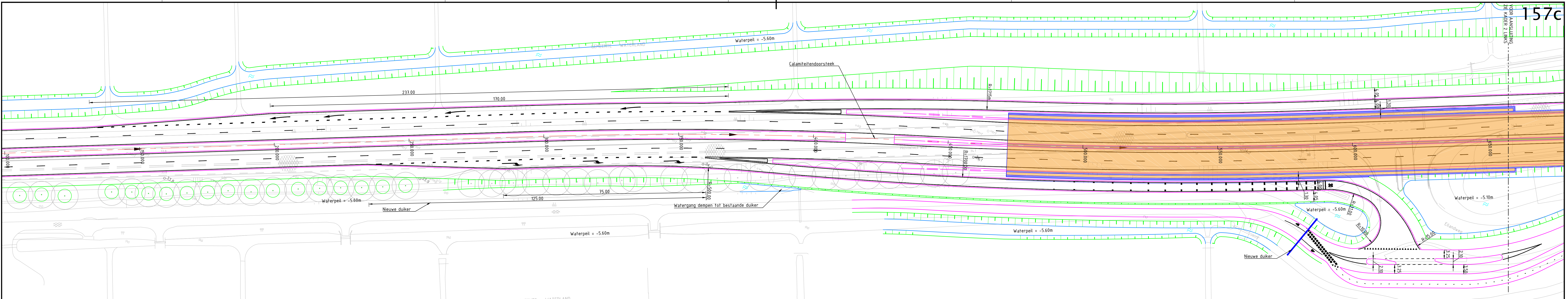
[illegible]

Technical drawing showing a cross-section (DOORSNEDE D-D) of a building and its surrounding landscape. The drawing includes dimensions for various elements:

- Top Dimensions:**
  - 5.00, 1.50, 7.60, 6.00, 7.30, 26.00m (Totale breedte in bouwfase), 21.70m (Totale breedte op maaiveldniveau), 1.20, 4.00, 0.95, 1.40, 10.40, 3.00, 4.00.
- Labels and Features:**
  - Trottoir, Plantsoen / Trottoir, Parallelweg, Berm / Plantsoen, Perceelgrens, Voertuig kerende leuning voor detailering zie BNP, Broekervaart, Eilandweg, Nieuwe beschoeiing, Ruimtereservering bouwkuip Nader te bepalen constructie in DO.
- Internal Building Dimensions:**
  - 0.30, 1.20, 0.15, 3.10, 1.20, 0.60, 1.20, 3.10, 3.10, 1.20, 0.30, 0.30, 0.15, 0.15, 0.30, 1.20, 0.30.
- Other Labels:**
  - Barriër, Vluichtdeur, Vluichtroute, Afvoergeoel, Rijstrook, Hoogte lunneband = 7.70m, Perceelgrens.

<b>LEGENDA</b>  Waterlijn  Maaiveld  Verharding  In het werk gestort beton  Onderwaterbeton		<b>OPMERKINGEN</b> Maten in meters, tenzij anders vermeld Peilmaten in meters t.o.v. N.A.P., tenzij anders vermeld	
 <b>Tauw</b> Voor Overzicht zie blad Behorend op: <b>842510</b>		<b>DEFINITIEF</b>	
<b>N247</b> <b>ONDERDOORGANG BROEK IN WATERLAND</b> 40km/u 2x2, meersluiks met kanteldijk Km. 34,1 – 35,1 Gemeente: WATERLAND <b>DWARSPROFIELEN</b>		 <b>Provincie Noord-Holland</b>	
gewaarsd. gestort/breed gezien	d.d. 30-11-2017 d.d. 30-11-2017 d.d. 30-11-2017	schaal 1:100 in 1 staven, blad nr. 1	A0
<b>Provincie Noord-Holland</b> Gewestelijke afdeling Infrastructuur Postbus 3081 2013 BA Haarlem		<b>N247-842510-22-34-04</b>	





### LEGENDA

	Huidige situatie
	Materialisatie
	Nieuw talud
	Nieuwe watergang
	Kunstwerk, onderdoorgang open deel
	Kunstwerk, onderdoorgang half open deel (lamellen)
	Nieuwe damwand
	Nieuwe geleiderail
	Te ontgraven watergang
	Te dengpen watergang
	Te behouden boom
	Te kappen boom

### OPMERKINGEN

Maten in meters, tenzij anders vermeld  
Materiaalmaten in mm, tenzij anders vermeld  
Peilmaten in meters t.o.v. N.A.P., tenzij anders vermeld

### Tauw

Voor Oversticht op de Staat  
Behoort bij 842510

### DEFINITIEF

### N247

ONDERDOORGANG BROEK IN WATERLAND  
80km/u 2x2, met kanteldijk  
Km. 34.1 - 35.1  
Gemeente: WATERLAND  
SITUATIE TEKENING

getekend	04-30-11-2017	schaal	1:500
gecontroleerd	04-30-11-2017		
gezien	04-30-11-2017		

Provincie Noord-Holland  
Streek en Streek van Oostvaarders  
Postbus 3917

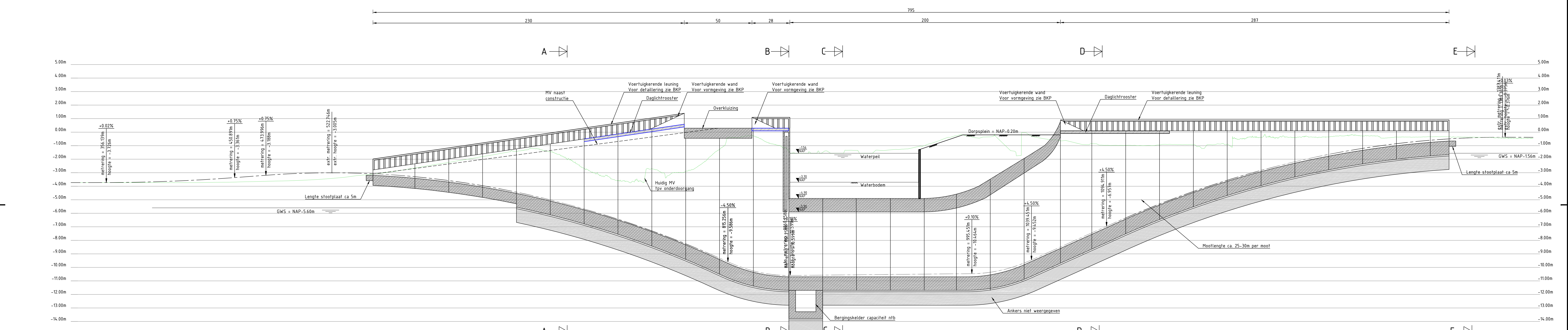
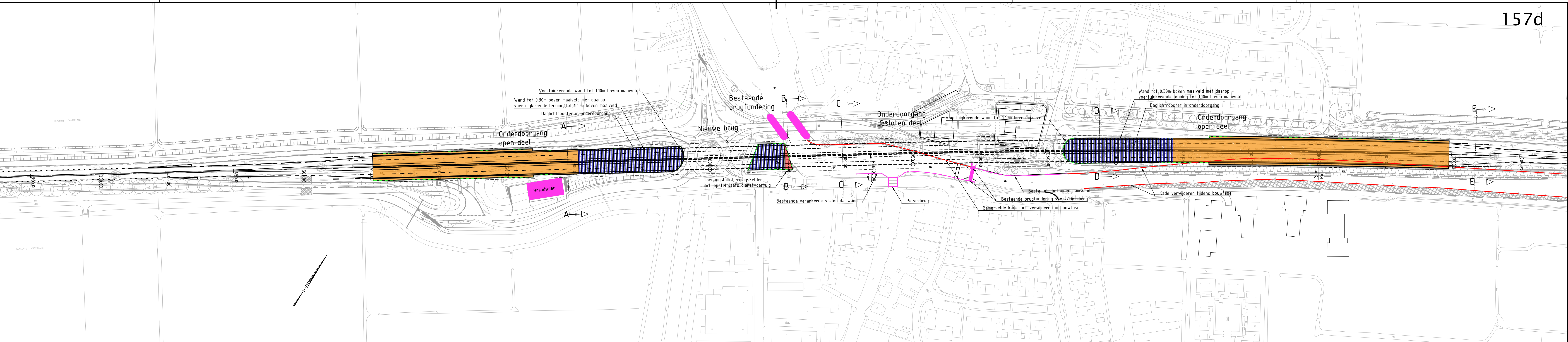
Postbus 3915  
3502 GA Utrecht  
Telefoon 030 282 48 24  
www.tauw.nl

versie 1.0  
versie 1.0 30-11-2017

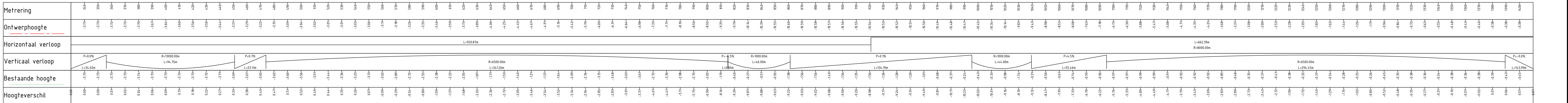
1  
1  
1

N247-842510-21-11-04





**LENGTEPROFIEL: PVW-NW-80kmh 2x1 coupe breed**  
T.p.v. van NLW-NW-80kmh 2x1 coupe breed  
van mettering 330.000 tot mettering 1410.000  
Schaal 1:1000



**LEGENDA**

- Onderwaterbeton
- In het werk gestort beton
- Onderdoorgang open deel
- Onderdoorgang met daglichtroosters
- Te behouden objecten
- Te amoveren objecten

**OPMERKINGEN:**  
Hofen in meters, tenzij anders vermeld  
Peilmaten in meters t.o.v. N.A.P., tenzij anders vermeld

**Tauw**  
Voor Overzicht zie blad 842510  
Beoordeld bij 842510

**DEFINITIEF**

**N247**  
ONDERDOORGANG BROEK IN WATERLAND  
80km/u 2x1, brede variant met coupe  
Km. 34.1 - 35.1  
Gemeente: WATERLAND  
LANGSDOORSNEDE

**Provincie Noord-Holland**

getuigd op 30-11-2017  
getuigd op 30-11-2017  
getuigd op 30-11-2017

schaal 1:1000

in 1 bladen, blad nr. 1

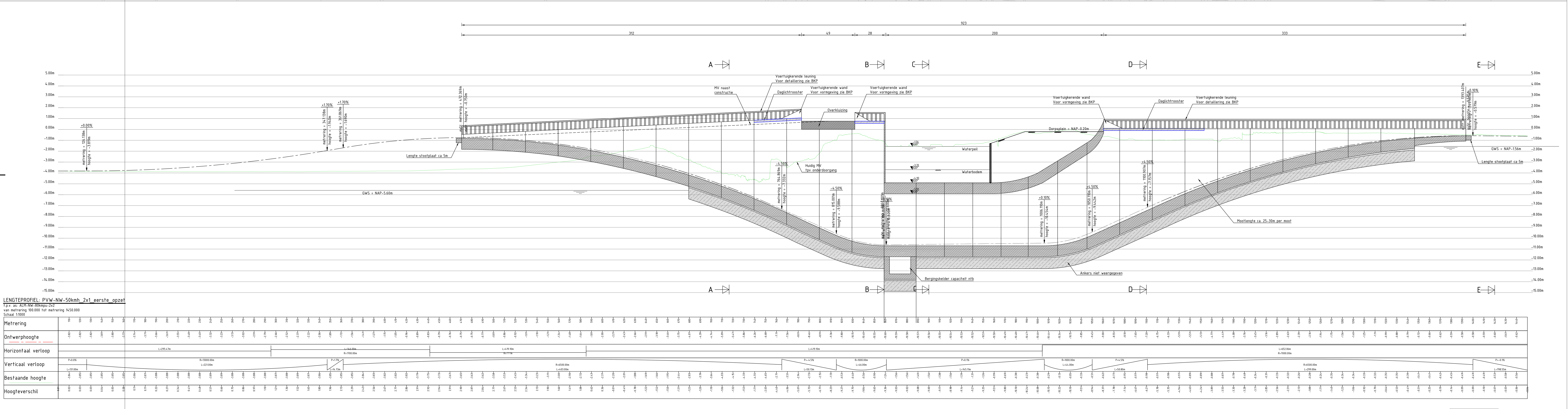
Provincie Noord-Holland  
Streek Bureau van Uitvoering  
Postbus 3987

N247-842510-22-37-03









TEGEPROFIEL: PVW-NW-50kmh 2x1 eerste opzet																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
T.p.v. de ALP-NW-80kmh-2x1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
van metering 100.000 tot metering 1450.000																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
Schaal 1:1000																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
Mettering	100	200	300	400	500	600	700	800	900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2300	2400	2500	2600	2700	2800	2900	3000	3100	3200	3300	3400	3500	3600	3700	3800	3900	4000	4100	4200	4300	4400	4500	4600	4700	4800	4900	5000	5100	5200	5300	5400	5500	5600	5700	5800	5900	6000	6100	6200	6300	6400	6500	6600	6700	6800	6900	7000	7100	7200	7300	7400	7500	7600	7700	7800	7900	8000	8100	8200	8300	8400	8500	8600	8700	8800	8900	9000	9100	9200	9300	9400	9500	9600	9700	9800	9900	10000	10100	10200	10300	10400	10500	10600	10700	10800	10900	11000	11100	11200	11300	11400	11500	11600	11700	11800	11900	12000	12100	12200	12300	12400	12500	12600	12700	12800	12900	13000	13100	13200	13300	13400	13500	13600	13700	13800	13900	14000	14100	14200	14300	14400	14500																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
Ontwerphoogte	0.352	0.342	0.332	0.322	0.312	0.302	0.292	0.282	0.272	0.262	0.252	0.242	0.232	0.222	0.212	0.202	0.192	0.182	0.172	0.162	0.152	0.142	0.132	0.122	0.112	0.102	0.092	0.082	0.072	0.062	0.052	0.042	0.032	0.022	0.012	0.002	-0.008	-0.018	-0.028	-0.038	-0.048	-0.058	-0.068	-0.078	-0.088	-0.098	-0.108	-0.118	-0.128	-0.138	-0.148	-0.158	-0.168	-0.178	-0.188	-0.198	-0.208	-0.218	-0.228	-0.238	-0.248	-0.258	-0.268	-0.278	-0.288	-0.298	-0.308	-0.318	-0.328	-0.338	-0.348	-0.358	-0.368	-0.378	-0.388	-0.398	-0.408	-0.418	-0.428	-0.438	-0.448	-0.458	-0.468	-0.478	-0.488	-0.498	-0.508	-0.518	-0.528	-0.538	-0.548	-0.558	-0.568	-0.578	-0.588	-0.598	-0.608	-0.618	-0.628	-0.638	-0.648	-0.658	-0.668	-0.678	-0.688	-0.698	-0.708	-0.718	-0.728	-0.738	-0.748	-0.758	-0.768	-0.778	-0.788	-0.798	-0.808	-0.818	-0.828	-0.838	-0.848	-0.858	-0.868	-0.878	-0.888	-0.898	-0.908	-0.918	-0.928	-0.938	-0.948	-0.958	-0.968	-0.978	-0.988	-0.998	-1.008	-1.018	-1.028	-1.038	-1.048	-1.058	-1.068	-1.078	-1.088	-1.098	-1.108	-1.118	-1.128	-1.138	-1.148	-1.158	-1.168	-1.178	-1.188	-1.198	-1.208	-1.218	-1.228	-1.238	-1.248	-1.258	-1.268	-1.278	-1.288	-1.298	-1.308	-1.318	-1.328	-1.338	-1.348	-1.358	-1.368	-1.378	-1.388	-1.398	-1.408	-1.418	-1.428	-1.438	-1.448	-1.458	-1.468	-1.478	-1.488	-1.498	-1.508	-1.518	-1.528	-1.538	-1.548	-1.558	-1.568	-1.578	-1.588	-1.598	-1.608	-1.618	-1.628	-1.638	-1.648	-1.658	-1.668	-1.678	-1.688	-1.698	-1.708	-1.718	-1.728	-1.738	-1.748	-1.758	-1.768	-1.778	-1.788	-1.798	-1.808	-1.818	-1.828	-1.838	-1.848	-1.858	-1.868	-1.878	-1.888	-1.898	-1.908	-1.918	-1.928	-1.938	-1.948	-1.958	-1.968	-1.978	-1.988	-1.998	-2.008	-2.018	-2.028	-2.038	-2.048	-2.058	-2.068	-2.078	-2.088	-2.098	-2.108	-2.118	-2.128	-2.138	-2.148	-2.158	-2.168	-2.178	-2.188	-2.198	-2.208	-2.218	-2.228	-2.238	-2.248	-2.258	-2.268	-2.278	-2.288	-2.298	-2.308	-2.318	-2.328	-2.338	-2.348	-2.358	-2.368	-2.378	-2.388	-2.398	-2.408	-2.418	-2.428	-2.438	-2.448	-2.458	-2.468	-2.478	-2.488	-2.498	-2.508	-2.518	-2.528	-2.538	-2.548	-2.558	-2.568	-2.578	-2.588	-2.598	-2.608	-2.618	-2.628	-2.638	-2.648	-2.658	-2.668	-2.678	-2.688	-2.698	-2.708	-2.718	-2.728	-2.738	-2.748	-2.758	-2.768	-2.778	-2.788	-2.798	-2.808	-2.818	-2.828	-2.838	-2.848	-2.858	-2.868	-2.878	-2.888	-2.898	-2.908	-2.918	-2.928	-2.938	-2.948	-2.958	-2.968	-2.978	-2.988	-2.998	-3.008	-3.018	-3.028	-3.038	-3.048	-3.058	-3.068	-3.078	-3.088	-3.098	-3.108	-3.118	-3.128	-3.138	-3.148	-3.158	-3.168	-3.178	-3.188	-3.198	-3.208	-3.218	-3.228	-3.238	-3.248	-3.258	-3.268	-3.278	-3.288	-3.298	-3.308	-3.318	-3.328	-3.338	-3.348	-3.358	-3.368	-3.378	-3.388	-3.398	-3.408	-3.418	-3.428	-3.438	-3.448	-3.458	-3.468	-3.478	-3.488	-3.498	-3.508	-3.518	-3.528	-3.538	-3.548	-3.558	-3.568	-3.578	-3.588	-3.598	-3.608	-3.618	-3.628	-3.638	-3.648	-3.658	-3.668	-3.678	-3.688	-3.698	-3.708	-3.718	-3.728	-3.738	-3.748	-3.758	-3.768	-3.778	-3.788	-3.798	-3.808	-3.818	-3.828	-3.838	-3.848	-3.858	-3.868	-3.878	-3.888	-3.898	-3.908	-3.918	-3.928	-3.938	-3.948	-3.958	-3.968	-3.978	-3.988	-3.998	-4.008	-4.018	-4.028	-4.038	-4.048	-4.058	-4.068	-4.078	-4.088	-4.098	-4.108	-4.118	-4.128	-4.138	-4.148	-4.158	-4.168	-4.178	-4.188	-4.198	-4.208	-4.218	-4.228	-4.238	-4.248	-4.258	-4.268	-4.278	-4.288	-4.298	-4.308	-4.318	-4.328	-4.338	-4.348	-4.358	-4.368	-4.378	-4.388	-4.398	-4.408	-4.418	-4.428	-4.438	-4.448	-4.458	-4.468	-4.478	-4.488	-4.498	-4.508	-4.518	-4.528	-4.538	-4.548	-4.558	-4.568	-4.578	-4.588	-4.598	-4.608	-4.618	-4.628	-4.638	-4.648	-4.658	-4.668	-4.678	-4.688	-4.698	-4.708	-4.718	-4.728	-4.738	-4.748	-4.758	-4.768	-4.778	-4.788	-4.798	-4.808	-4.818	-4.828	-4.838	-4.848	-4.858	-4.868	-4.878	-4.888	-4.898	-4.908	-4.918	-4.928	-4.938	-4.948	-4.958	-4.968	-4.978	-4.988	-4.998	-5.008	-5.018	-5.028	-5.038	-5.048	-5.058	-5.068	-5.078	-5.088	-5.098	-5.108	-5.118	-5.128	-5.138	-5.148	-5.158	-5.168	-5.178	-5.188	-5.198	-5.208	-5.218	-5.228	-5.238	-5.248	-5.258	-5.268	-5.278	-5.288	-5.298	-5.308	-5.318	-5.328	-5.338	-5.348	-5.358	-5.368	-5.378	-5.388	-5.398	-5.408	-5.418	-5.428	-5.438	-5.448	-5.458	-5.468	-5.478	-5.488	-5.498	-5.508	-5.518	-5.528	-5.538	-5.548	-5.558	-5.568	-5.578	-5.588	-5.598	-5.608	-5.618	-5.628	-5.638	-5.648	-5.658	-5.668	-5.678	-5.688	-5.698	-5.708	-5.718	-5.728	-5.738	-5.748	-5.758	-5.768	-5.778	-5.788	-5.798	-5.808	-5.818	-5.828	-5.838	-5.848	-5.858	-5.868	-5.878	-5.888	-5.898	-5.908	-5.918	-5.928	-5.938	-5.948	-5.958	-5.968	-5.978	-5.988	-5.998	-6.008	-6.018	-6.028	-6.038	-6.048	-6.058	-6.068	-6.078	-6.088	-6.098	-6.108	-6.118	-6.128	-6.138	-6.148	-6.158	-6.168	-6.178	-6.188	-6.198	-6.208	-6.218	-6.228	-6.238	-6.248	-6.258	-6.268	-6.278	-6.288	-6.298	-6.308	-6.318	-6.328	-6.338	-6.348	-6.358	-6.368	-6.378	-6.388	-6.398	-6.408	-6.418	-6.428	-6.438	-6.448	-6.458	-6.468	-6.478	-6.488	-6.498	-6.508	-6.518	-6.528	-6.538	-6.548	-6.558	-6.568	-6.578	-6.588	-6.598	-6.608	-6.618	-6.628	-6.638	-6.648	-6.658	-6.668	-6.678	-6.688	-6.698	-6.708	-6.718	-6.728	-6.738	-6.748	-6.758	-6.768	-6.778	-6.788	-6.798	-6.808	-6.818	-6.828	-6.838	-6.848	-6.858	-6.868	-6.878	-6.888	-6.898	-6.908	-6.918	-6.928	-6.938	-6.948	-6.958	-6.968	-6.978	-6.988	-6.998	-7.008	-7.018	-7.028	-7.038	-7.048	-7.058	-7.068	-7.078	-7.088	-7.098	-7.108	-7.118	-7.128	-7.138	-7.148	-7.158	-7.168	-7.178	-7.188	-7.198	-7.208	-7.218	-7.228	-7.238	-7.248	-7.258	-7.268	-7.278	-7.288	-7.298	-7.308	-7.318	-7.328	-7.338	-7.348	-7.358	-7.368	-7.378	-7.388	-7.398	-7.408	-7.418	-7.428	-7.438	-7.448	-7.458	-7.468	-7.478	-7.488	-7.498	-7.508	-7.518	-7.528	-7.538	-7.548	-7.558	-7.568	-7.578	-7.588	-7.598	-7.608	-7.618	-7.628	-7.638	-7.648	-7.658	-7.668	-7.678	-7.688	-7.698	-7.708	-7.718	-7.728	-7.738	-7.748	-7.758	-7.768	-7.778	-7.788	-7.798	-7.808	-7.818	-7.828	-7.838	-7.848	-7.858	-7.868	-7.878	-7.888	-7.898	-7.908	-7.918	-7.928	-7.938	-7.948	-7.958	-7.968	-7.978	-7.988	-7.998	-8.008	-8.018	-8.028	-8.038	-8.048	-8.058	-8.068	-8.078	-8.088	-8.098	-8.108	-8.118	-8.128	-8.138	-8.148	-8.158	-8.168	-8.178	-8.188	-8.198	-8.208	-8.218	-8.228	-8.238	-8.248	-8.258	-8.268	-8.278	-8.288	-8.298	-8.308	-8.318	-8.328	-8.338	-8.348	-8.358	-8.368	-8.378	-8.388	-8.398	-8.408	-8.418	-8.428	-8.438	-8.448	-8.458	-8.468	-8.478	-8.488	-8.498	-8.508	-8.518	-8.528	-8.538	-8.548	-8.558	-8.568	-8.578	-8.588	-8.598	-8.608	-8.618	-8.628	-8.638	-8.648	-8.658	-8.668	-8.678	-8.688	-8.698	-8.708	-8.718	-8.728	-8.738	-8.748	-8.758	-8.768	-8.778	-8.788	-8.798	-8.808	-8.818	-8.828	-8.838	-8.848	-8.858	-8.868	-8.878	-8.888	-8.898	-8.908	-8.918	-8.928	-8.938	-8.948	-8.958	-8.968	-8.978	-8.988	-8.998	-9.008	-9.018	-9.028	-9.038	-9.048	-9.058	-9.068	-9.078	-9.088	-9.098	-9.108	-9.118	-9.128	-9.138	-9.148	-9.158	-9.168	-9.178	-9.188	-9.198	-9.208	-9.218	-9.228	-9.238	-9.248	-9.258	-9.268	-9.278	-9.288	-9.298	-9.308	-9.318	-9.328	-9.338	-9.348	-9.358	-9.368	-9.378	-9.388	-9.398	-9.408	-9.418	-9.428	-9.438	-9.448	-9.458	-9.468	-9.478	-9.488	-9.498	-9.508	-9.518	-9.528	-9.538	-9.548	-9.558	-9.568	-9.578	-9.588	-9.598	-9.608	-9.618	-9.628	-9.638	-9.648	-9.658	-9.668	-9.678	-9.688	-9.698	-9.708	-9.718	-9.728	-9.738	-9.748	-9.758	-9.768	-9.778	-9.788	-9.798	-9.808	-9.818	-9.828	-9.838	-9.848	-9.858	-9.868	-9.878	-9.888	-9.898	-9.908	-9.918	-9.928	-9.938	-9.948	-9.958	-9.968	-9.978	-9.988	-9.998	-10.008	-10.018	-10.028	-10.038	-10.048	-10.058	-10.068	-10.078	-10.088	-10.098	-10.108	-10.118	-10.128	-10.138	-10.148	-10.158	-10.168	-10.178	-10.188	-10.198	-10.208	-10.218	-10.228	-10.238	-10.248	-10.258	-10.268	-10.278	-10.288	-10.298	-10.308	-10.318	-10.328	-10.338	-10.348	-10.358	-10.368	-10.378	-10.388	-10.398	-10.408	-10.418	-10.428	-10.438	-10.448	-10.458	-10.468	-10.478

**LEGENDA**

- Onderwaterbeton
- In het werk gestort beton
- Onderdoorgang open deel
- Onderdoorgang met daglichtroosters
- Te behouden objecten
- Te amoveren objecten

**OPMERKINGEN:**

Haken in meters, tenzij anders vermeld  
Pakketlijnen in meters t.o.v. N.A.P., tenzij anders vermeld

Pachhuis BWS  
962 GA Bremer  
Telefoon 030-262 48 24  
[www.bws.nl](http://www.bws.nl)

Werkzaam:  
vanaf 2014

---

**Tauw**

Voor Overstijg De Sluis  
Behandeld bij: 84.250

---

**DEFINITIEF**

---

**N247**  
ONDERDOORGANG BROEK IN  
80km/u XzZ met knipdijk  
Km. 34,1 – 35,1  
Gemeente: WATERLAND  
LANGSDOORSNEDE

opbrengst	dd. 30-6-2017	actueel	1:1000
gevoert water	dd. 30-6-2017		
graven	dd. 30-6-2017		
in	1	tabellenblad nr.	1

**Provincie Noord-Holland**  
Dienst Rijkswaterstaat  
Pachhuis 3001

**N247-84.2510-22-37-04**



**Van:** [REDACTED]  
**Aan:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** PVA onderdoorgang Broek in Waterland, update  
**Datum:** dinsdag 18 februari 2020 10:59:00

---

Beste dames en heren,

Ik heb nu alle op- en aanmerkingen verwerkt en vanochtend de laatste versie met [REDACTED] van de VRA besproken. De volgende onderdelen gaan we nog toevoegen:

- Financiële bijdrage vragen voor studie van Edam-Volendam en Waterland
- MKBA aan eind van traject waarbij de volgende varianten worden beschouwd:
  - o Referentiesituatie (moeten we nog vaststellen welk jaar dat wordt)
  - o Bovengrondse variant zoals eerder uitgewerkt
  - o De ondergrondse 2x1 en 2x2 varianten welke verder worden uitgewerkt.

Reden dat we de bovengrondse variant weer meenemen is in de MKBA op basis van een geactualiseerd verkeersmodel een vergelijking te kunnen maken. Mocht het geld er toch niet komen/zijn dan kan men zien wat de bovengrondse aanpassingen zouden doen.

Gr [REDACTED]



**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted]  
**Cc:** [redacted]  
**Onderwerp:** Overleg as maandag  
**Datum:** donderdag 12 maart 2020 13:51:00  
**Bijlagen:** [Tabel beoordeling.pdf](#)  
[image001.jpg](#)

---

Beste dames en heren,

Hierbij een korte agenda voor as maandag en een opzet voor de beoordeling van de offerte aanvragen:

1. Planning offerte uitvraag
2. Bespreken beoordeling offertes
3. Gesprek/informatieronde
4. Kennismaking nieuwe gedeputeerde
5. Draagvlak betrokken partners BW
- Wvttk

Tot maandag bij [redacted]

Gr [redacted]

[redacted] – Mobiliteit

T (06) [redacted]  
Houtplein 33 2012 DE Haarlem

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)  
[redacted] [@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)



## 7. 9. Beoordeling offerte

De offerte van opdrachtnemer zal worden beoordeeld op de volgende criteria:

Omschrijving	Wegingsfactor
Plan van Aanpak <ul style="list-style-type: none"> <li>Kwaliteit van de door de opdrachtnemer voorgestelde oplossing in relatie tot de onderzoeksvragen en het zorgvuldig en doordacht doorlopen van het proces</li> <li>Voorstel proces co-creatie</li> <li>Mate waarin sprake is van projectbeheersing wat betreft de aspecten tijd, geld en betrekken andere projectpartners</li> <li>Volledigheid en onderbouwing onderzoeken c.q. aanvullende werkzaamheden (b.v. actualisaties)</li> </ul>	
Kwaliteit van de aangeboden projectleider	
Referentieprojecten	
De Kosten	
Totaal	

Voor elk van deze onderdelen kan gegadigde 10, 8, 5, 2 of 0 punten scoren, waarbij de aanmeldingen worden beoordeeld op basis van de kwaliteit van de overlegde gegevens alsook ten opzichte van elkaar. Het is ook mogelijk dat op onderdelen dezelfde score wordt verkregen.

De laagste prijs krijgt het hoogste cijfer (10). De cijfers van de prijzen van de overige inschrijvers worden berekend met de formule:  $\text{cijfer kosten} = (10 \cdot \text{laagste prijs}) / (\text{prijs})$ .

Het plan van aanpak voor deel 1 van de offerteaanvraag mag uit maximaal 15 pagina's bestaan. Het gaat hierbij om punt 2 uit de genoemde stukken in paragraaf 9.4. Dit plan van aanpak moet begrijpelijk zijn voor niet-experts en als zelfstandig stuk leesbaar zijn. Deel 2 mag uit maximaal 3 pagina's bestaan.

Voor deze offerteaanvraag geldt een plafondbedrag van € 450.000,-.

De dorpsraad van Broek in Waterland zal het plan van aanpak ook beoordelen en deze zal volwaardig worden meegenomen in de uiteindelijke beoordeling. Het is niet toegestaan om, zonder toestemming van opdrachtgever, contact op te nemen met de dorpsraad of andere belanghebbenden. Mocht dit wel gebeuren dan geldt automatisch dat dit bureau automatisch is uitgesloten van deelname aan deze offerte aanvraag.

**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** Stand van zaken BiW

---

**Van:** [REDACTED]  
**Aan:** [REDACTED]  
**Cc:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** Offerte aanvraag BiW  
**Datum:** donderdag 26 maart 2020 12:47:00

---

Beste leden van de dorpsraad,

Ik heb afgelopen week intern overleg gehad over de conceptofferte die er nu ligt. Op basis van alle input en reacties heb ik besloten de offerte helemaal te gaan herschrijven. Oorspronkelijk hadden we voorgeschreven wat de bureau's moesten gaan leveren. Dat levert echter een risico op dat men alleen dát gaat doen zonder zelf goed na te denken wat misschien echt nodig is. Misschien heeft men zelf wel een idee over hoe onze vragen beter en goedkoper te kunnen beantwoorden, maar dat zou in de oude opzet niet zijn toegestaan.

In de vorige fase is al heel veel uitgewerkt en ik ben nu van mening dat men, op basis van die informatie, goed in staat moet zijn om juist zelf aan te geven wat men nodig heeft om onze hoofdvragen te beantwoorden:

- Maak een VO van 2 varianten en 2 subvarianten
- Maak een verkeersmodel waaruit de varianten goed met elkaar vergeleken kunnen worden
- Zorg voor een update van de MKBA
- Maak 4 goede kostenramingen waarbij rekening wordt gehouden met mogelijk gefaseerde aanleg
- Breng de gevolgen in beeld voor de Broekervaart
- Breng de fundering in beeld van de huidige hefbrug

Doel is dan op basis van de ontvangen informatie een besluit te kunnen laten nemen door de politiek op basis van goede ontwerpen, ramingen en onderlinge vergelijking. De grootste risico's dienen in beeld te worden gebracht en te worden afgeprijsd.

Het plafondbedrag wordt weggelaten en er komt een extra zware beoordeling voor de technische onderdelen.

De 5 bureau's dienen hun PvA te presenteren en we hebben daarbij gelegenheid om vragen te stellen.

Het kost mij daarom meer tijd om dit aan te passen en ik zal volgende week een update sturen van de planning.

Als er vragen zijn dan hoor ik die graag.

Gr [REDACTED]

**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted]  
**Cc:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: Offerte aanvraag BiW  
**Datum:** donderdag 26 maart 2020 20:09:00

---

Uiteraard maakt dat onderdeel uit van de vraag. Maar in plaats van het helemaal uit te schrijven wordt nu gewoon gemeld dat het voorgaande proces dient te worden voortgezet. Men mag dan zelf invullen hoe het exact af te stemmen op datgene wat nu wordt uitgewerkt.

En de bureaus werken gewoon door. Ze lopen wel leeg omdat de overheden gesloten zijn en er veel minder overleggen zijn. Dus ze zijn blij met een offerte aanvraag.

Gr [redacted]

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** donderdag 26 maart 2020 19:59  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]@noord-holland.nl>; [redacted]  
[redacted]  
[redacted]  
[redacted]@noord-holland.nl>  
**Onderwerp:** Re: Offerte aanvraag BiW

Eens, ik neem aan dat er nog steeds wel expliciete aandacht wordt gegeven aan de vraag hoe om te gaan met een cocreerende dorpsraad?

Fijne avond!

Verstuurd vanaf mijn iPhone

Op 26 mrt. 2020 om 19:53 heeft [redacted]@ziggo.nl> het volgende geschreven:

Beste [redacted]  
Prima hoor, neem vooral de tijd.  
We gaan intussen ook geen actie ondernemen richting de gemeenteraad. De timing is erg ongelukkig bovendien, er is momenteel niets wat boven COVID19 aandacht krijgt. Dus laten we maar zien hoe zich dit alles de komende maanden ontwikkelt.  
Werken de bureaus wel door?!

Groeten van [redacted]

---

**Van:** [redacted]@noord-holland.nl]  
**Verzonden:** donderdag 26 maart 2020 12:47  
**Aan:** [redacted]

CC: [REDACTED]

**Onderwerp:** Offerte aanvraag BiW

Beste leden van de dorpsraad,

Ik heb afgelopen week intern overleg gehad over de conceptofferte die er nu ligt. Op basis van alle input en reacties heb ik besloten de offerte helemaal te gaan herschrijven. Oorspronkelijk hadden we voorgeschreven wat de bureau's moesten gaan leveren. Dat levert echter een risico op dat men alleen dát gaat doen zonder zelf goed na te denken wat misschien echt nodig is. Misschien heeft men zelf wel een idee over hoe onze vragen beter en goedkoper te kunnen beantwoorden, maar dat zou in de oude opzet niet zijn toegestaan.

In de vorige fase is al heel veel uitgewerkt en ik ben nu van mening dat men, op basis van die informatie, goed in staat moet zijn om juist zelf aan te geven wat men nodig heeft om onze hoofdvragen te beantwoorden:

- Maak een VO van 2 varianten en 2 subvarianten
- Maak een verkeersmodel waaruit de varianten goed met elkaar vergeleken kunnen worden
- Zorg voor een update van de MKBA
- Maak 4 goede kostenramingen waarbij rekening wordt gehouden met mogelijk gefaseerde aanleg
- Breng de gevolgen in beeld voor de Broekervaart
- Breng de fundering in beeld van de huidige hefbrug

Doel is dan op basis van de ontvangen informatie een besluit te kunnen laten nemen door de politiek op basis van goede ontwerpen, ramingen en onderlinge vergelijking. De grootste risico's dienen in beeld te worden gebracht en te worden afgeprijsd.

Het plafondbedrag wordt weggelaten en er komt een extra zware beoordeling voor de technische onderdelen.

De 5 bureau's dienen hun PvA te presenteren en we hebben daarbij gelegenheid om vragen te stellen.

Het kost mij daarom meer tijd om dit aan te passen en ik zal volgende week een update sturen van de planning.

Als er vragen zijn dan hoor ik die graag.

Gr [REDACTED]

Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

**Van:****Aan:****Onderwerp:**

Brief [REDACTED] mbt stage

**Datum:**donderdag 2 april 2020 10:47:00

---

Beste dames en heren,

De brief van [REDACTED] wordt vandaag naar alle direct aanwonenden van de N247 verzonden. De brief wordt als bijlage bij een officiële brief gevoegd die ik heb gemaakt. Zodra de brief is verzonden mail ik jullie een PDF. Het staat jullie vrij om deze dan ook zelf nog te verspreiden en/of op jullie website te zetten.

Gr [REDACTED]



**Van:** [REDACTED]  
**Aan:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** FW: Conceptbrief [REDACTED]  
**Datum:** donderdag 2 april 2020 11:57:00  
**Bijlagen:** [Conceptbrief \[REDACTED\].docx](#)

---

---

**Van:** [REDACTED]  
**Verzonden:** donderdag 2 april 2020 10:33  
**Aan:** [REDACTED]@noord-holland.nl>  
**Onderwerp:** Conceptbrief [REDACTED]

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

BEL/MOB

Telefoonnummer +3

@noord-holland.nl

1 | 2

**Betreft: Vragenlijst inrichting plein Broek in Waterland**  
**Project: Stage opdracht Broek in Waterland**

Geachte lezer,

De afgelopen jaren is een studie uitgevoerd naar een mogelijke verdiepte ligging van de N247 in Broek in Waterland. In het coalitieakkoord 2018-2022 is opgenomen dat de provincie zich wil gaan inspannen om deze onderdoorgang te realiseren. Als alles volgens planning verloopt dan zal er rond de zomer worden gestart met een vervolgstudie.

Los daarvan wil de provincie studenten altijd graag de mogelijkheid bieden om ervaring op te doen bij een overheid. Onlangs is gestart met een stage bij onze organisatie. volgt de opleiding Ruimtelijke ordening & Planologie aan de Hogeschool Rotterdam. Vanwege zijn lokale kennis, hij woont in Monnickendam, heeft hij als afstudeerproject gekozen voor een mogelijke inrichting van het toekomstige plein in Broek in Waterland.

Om te voorkomen dat de officiële studie naar de haalbaarheid van een onderdoorgang en deze stageopdracht elkaar schijnbaar gaan beïnvloeden hebben wij afgesproken dat geheel zelfstandig zijn stage opdracht gaat uitvoeren. De onderdoorgang van 2x1 rijstroken wordt daarbij als uitgangspunt genomen, daar zit verder geen reden achter, deze variant is willekeurig gekozen om ergens vanuit te kunnen gaan.

De uitkomsten van zijn stageopdracht worden niet betrokken in de studie die wij later gaan doen, het kan dus zijn dat u nu vragen van hem krijgt welke u in een later stadium nogmaals van ons krijgt. baseert zijn opdracht op basis van alle onderzoeken en stukken welke beschikbaar zijn maar heeft geen inzicht in de voorbereidingen die de provincie en haar partners (Vervoerregio Amsterdam, gemeenten en dorpsraad) momenteel treffen voor de vervolgstudie.

De gemeente Waterland heeft eerder laten weten dat, wanneer er inderdaad een onderdoorgang zal komen, zij graag het initiatief neemt voor de inrichting van de bovengrondse openbare ruimte. zal de uitkomsten van zijn opdracht daarom delen met de gemeente zodat zij

Verzenddatum

Kenmerk

xxx/xxx/

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

deze mee kan nemen bij een eventueel vervolgproces. Uw reactie wordt daarom zeer op prijs gesteld.

Indien u nog vragen heeft dan kunt u uiteraard contact opnemen met [REDACTED] via zijn email: [REDACTED]@[noord-holland.nl](mailto:[REDACTED]@noord-holland.nl) Indien u graag meer informatie wenst over deze brief dan kunt u contact opnemen met de heer [REDACTED] via de hiernaast aangegeven kanalen.

Als bijlage is de brief van [REDACTED] bijgevoegd met de vragen die hij u graag wil voorleggen.

Wij willen u bij voorbaat bedanken voor het meewerken aan zijn stage opdracht en zien u graag terug bij het vervolg van de studie naar een mogelijke onderdoorgang.

Beleidsadviseur Mobiliteit  
[REDACTED]

*Deze brief is digitaal vastgesteld en daarom niet ondertekend.*

2 bijlagen

Brief [REDACTED]

Overzichtskaart studiegebied

**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted]  
**Cc:** [redacted]  
**Onderwerp:** Concept offerte aanvraag N247  
**Datum:** vrijdag 3 april 2020 17:52:00  
**Bijlagen:** [Offerte aanvraag onderdoorgang Broek in Waterland korte versie 3-4-2020.docx](#)  
[image001.jpg](#)  
**Prioriteit:** Hoog  
**Gevoeligheid:** Vertrouwelijk

---

Beste allemaal,

Bijgevoegd vinden jullie de conceptaanvraag voor een vervolgstudie naar een mogelijke onderdoorgang in Broek in Waterland. Dit concept wordt vandaag ook intern bij de provincie verspreid en naar de externe projectgroep gestuurd.

Mijn verzoek aan jullie is om uiterlijk volgende week woensdag 8 april een reactie te mailen. We spreken elkaar voor dat moment nog even zodat ik dan mogelijk al vragen kan beantwoorden.

De beoordeling en inleiding zijn aangepast t.o.v. wat wij eerder hadden besproken. Ik denk dat het zo een evenwichtiger voorstel is.

Het streven is de conceptaanvraag met verwerking van alle ontvangen op- en aanmerkingen in de loop van de week van 13 april naar de 5 bureaus te sturen voor een eerste reactie.

Eén ding zal nog worden aangepast; de MKBA komt bij Ecorys te liggen om zo zeker te zijn van een vergelijkbaar product, dat zal nog in de aanvraag worden verwerkt.

Ik wens jullie allemaal een prettig weekend!

Groeten [redacted]

[redacted]  
*Beleidsadviseur – Mobiliteit*

T (06) [redacted]  
Houtplein 33 2012 DE Haarlem

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)

[redacted] [@noord-holland.nl](#)



## Bijlage 1 Offerteaanvraag N247 Broek in Waterland

### Inhoud

1. Inleiding .....	2
2. Ontwerpopgave.....	4
2.1 Ondergronds kunstwerk met ruimte voor 2x1 rijbanen plus vluchtstrook .....	4
2.2 Onderdoorgang met ruimte voor 2x2 rijbanen .....	4
2.3 Waterkering .....	5
2.4 Huidige tafelbrug.....	6
2.5 Agrarisch verkeer.....	6
2.6 Fasering .....	6
2.7 Inrichting openbare ruimte .....	7
2.8 Kabels en leidingen .....	7
2.9. Broekervaart.....	7
3. Kostenramingen.....	8
3.1 Risicoposten en posten onvoorzien .....	8
3.2 Overig .....	8
4. Verkeerskundig ontwerp .....	9
4.1 Aansluitende wegvakken.....	9
5. Verkeersmodel en MKBA .....	10
5.1 Verkeersmodel .....	10
5.2 Maatschappelijke Kosten Baten Analyse .....	11
6. Proces .....	12
6.1 Projectmanager .....	12
6.2 Overlegstructuur.....	13
6.3 Inhoud bijeenkomsten en overleggen.....	14
6.4 Planning.....	15
6.5 Provinciale Staten.....	15
7. Beheer en onderhoud.....	17
8. Overige zaken.....	19
8.1 Omgevingskenmerken .....	19
8.2 Beschermd dorpsgezicht.....	20
8.3 Weidevogelgebied en Groene buffer .....	20
8.4 Waterkering .....	20
8.5 System Engineering (Invulling en gebruik Relatics-omgeving van OG, incl. Klant Eisen Specificatie.) .....	20
<b>9. Beoordeling offerte .....</b>	<b>23</b>
9.2 Planning.....	24
9.3 Inlichtingen .....	25
9.4 Inhoud van de aanbidding.....	25

## 1. Inleiding

Sinds 2009 houden de vervoerregio Amsterdam, de gemeenten waterland, Edam-Volendam, Purmerend en Amsterdam en de provincie Noord-Holland zich bezig met het programma Bereikbaarheid Waterland. Het doel van dit programma is om de bereikbaarheid, doorstroming en verkeersveiligheid op en rondom de provinciale wegen in de regio Waterland te verbeteren. Daarbij dient aandacht te zijn voor de leefbaarheid en de aanwezige natuurwaarden.

Er is een maatregelenpakket opgesteld dat al voor een deel is gerealiseerd. De maatregelen op de N235, waaronder het realiseren van een spitsbusbaan, zijn reeds afgerond. In 2020 zal een groot deel van de N247 worden aanbesteed, waarbij het gaat om de delen tussen de A10 en Het Schouw en het deel tussen Monnickendam en de N244.

In 2014 heeft de provincie, op basis van het advies van de Stuurgroep van het samenwerkingsverband, besloten een bovengrondse oplossing te realiseren voor het knelpunt op de N247 in Broek in Waterland. De Dorpsraad van Broek in Waterland heeft vervolgens in 2015 zelf een plan voor een mogelijke onderdoorgang uit laten werken dat door de provincie is opgepakt. In een co-creatie proces is vervolgens binnen twee jaar een vijftal varianten verder uitgewerkt en zijn deze met elkaar vergeleken:

- 1) Bovengrondse variant, 50km/h
- 2) Ondergrondse variant, 50km/h, 2x1 rijstroken zonder vluchtwegen
- 3) Ondergrondse variant, 50km/h, 2x1 rijstroken met tussenwand en vluchtwegen
- 4) Ondergrondse variant, 80km/h, 2x1 rijstroken met tussenwand en vluchtwegen
- 5) Ondergrondse variant, 80km/h, 2x2 rijstroken met tussenwand en vluchtwegen

In het coalitieakkoord van de provincie (2019-2022) is de onderdoorgang als inspanningsverplichting opgenomen. De Stuurgroep van Bereikbaarheid Waterland heeft tijdens een overleg in oktober 2019 ingestemd met de opname van de haalbaarheidsstudie naar een onderdoorgang in het programma van Bereikbaarheid Waterland. Op basis van de uitkomsten, de maatschappelijke kostenbaten analyse en belangen van de verschillende partners binnen het programma wordt er nu getrechterd naar twee hoofdvarianten.

Het hoofddoel van deze offerte uitvraag is:

*Werk twee hoofdvarianten uit tot een voorlopig ontwerp (VO) met bijbehorende kostenramingen, zodat op basis daarvan en een actualisatie van de MKBA een bestuurlijke keuze kan worden gemaakt en een besluit kan worden genomen. Daarbij dienen alle risico's te worden benoemd en afgeprijsd zodat er achteraf geen verrassingen qua uitvoering of extra kosten op zullen treden.*

Dit doel dient te worden bereikt door onder andere de volgende onderdelen verder uit te werken in de voorliggende offerteaanvraag:

1. Werkt de volgende twee varianten uit tot Voorlopig Ontwerp (VO):
  - a. 2x1 met vluchtstrook (50 en 80km/h is mogelijk);
  - b. 2x2 zonder vluchtstrook (alle inrichtingsvarianten zijn mogelijk);
  - c. Per variant twee subvarianten m.b.t. toepassing van een coupure of kanteldijk.
2. Lever vier kostenramingen op VO-niveau (nauwkeurigheidsmarge van 20%) waaruit tevens een gefaseerde realisatie kan worden afgeleid en beheer- en onderhoudskosten zijn meegenomen;
3. Kwantificeer de risicoposten en posten onvoorzien zodat duidelijk wordt welke zaken hieronder vallen en wat het risico van optreden is en prijs deze af.
4. Maak een verkeerskundig ontwerp voor beide hoofdvarianten dat aansluit op de nieuwe situaties bij Het Schouw en Monnickendam waarbij aandacht is voor eventuele gefaseerde realisatie;
5. Zorg voor een verkeersmodel dat op netwerkniveau en lokaal niveau een uitspraak kan doen over de effecten en robuustheid van de varianten. Tevens dient dit model bij een eventueel vervolg van de realisatie als basis voor een ruimtelijke procedure te gebruiken zijn;
6. Actualiseer de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) uit de vorige fase;
7. Het proces dient vergelijkbaar te zijn als het reeds ingezette co-creatieproces;
8. Alle stukken dienen leesbaar en begrijpelijk te zijn voor niet-specialisten zoals bewoners en bestuurders.

In de voorliggende offerteaanvraag zullen bovenstaande onderdelen verder worden toegelicht.

In deze offerteaanvraag is met opzet geen inhoudelijke wijze voorgeschreven hoe de eerder aangegeven hoofdvraag te beantwoorden. De opdrachtnemer wordt uitgedaagd om zelf met een goed onderbouwd voorstel te komen om het hierboven beschreven hoofddoel te bereiken.

In de vorige fase zijn veel onderzoeken gedaan en er ligt een brede basis van informatie. Opdrachtnemer kan zelf aangeven welke informatie een actualisatie dient te verkrijgen om het einddoel te bereiken.

## 2. Ontwerpopgave

Opdrachtnemer levert voor beide varianten zoals benoemd in paragrafen 2.1 en 2.2 een integraal VO inclusief bijlagen. De tekeningen (plattegronden en overzichtstekeningen, maatgevende doorsneden en details) moeten voldoende inzicht geven in de te realiseren projectscope, het ruimtebeslag, de risico's en relevante (technische) oplossingen. Ook moeten ze voldoende onderbouwing geven voor het verdere uitwerken van een UAV-GC contract en de bijbehorende kostenraming. Ten grondslag aan het VO liggen onder meer alle beschikbare gegevens, de door de opdrachtnemer uit te voeren werkzaamheden, beschikbaar gestelde onderzoeken en onderzoeken die uit deze overeenkomst voortvloeien.

Het VO bestaat onder andere uit maatgevende dwarsprofielen en lengteprofielen, zijaanzichten en visualisaties (in kleur). Vanuit een risico gestuurde aanpak worden deze tekeningen waar nodig aangevuld met detailontwerpen en (constructieve) berekeningen.

Het VO dient voorzien te zijn van een plantoelichting/ontwerpnotitie. De toelichting dient ter onderbouwing en vastlegging van ontwerpkeuzes, als ook voor de uiteindelijke besluitvorming voor de provincie Noord-Holland en als toelichting op het geldende ontwerp voor de omgevingspartijen. De raakvlak en knelpunten-analyse maakt onderdeel uit van de toelichting.

Het gehele ontwerpproces dient door toepassing van Systems Engineering tot stand te komen. Het opzetten van een systeemspecificatie en verificatie/validatie van de schetsontwerpen aan de toepisen en klanteisen spelen daarbij een belangrijke rol.

### 2.1 Ondergronds kunstwerk met ruimte voor 2x1 rijbanen plus vluchtstrook

In de vorige fase zijn twee varianten uitgewerkt waarbij er per richting één rijstrook met vluchtstrook in de onderdoorgang past. Het verschil tussen beiden was de ontwerpsnelheid. Het verschil in de totale breedte was beperkt. Om de keuze voor de uiteindelijke snelheid die bij een 2x1 variant in de onderdoorgang kan worden ingesteld nu niet te hoeven nemen, maar zowel 80km/h als 50km/h niet onmogelijk te maken, wordt in deze fase gekozen voor het uitwerken van een kunstwerk waarin beide snelheden kunnen worden ingesteld.

In de praktijk komt het daarbij dus neer dat de onderdoorgang gedimensioneerd dient te worden op 80km/h. Dit komt overeen met variant 3 in de vorige fase.

### 2.2 Onderdoorgang met ruimte voor 2x2 rijbanen

Een kunstwerk zoals een mogelijke onderdoorgang in de N247 heeft een levensduur van minimaal 100 jaar. Omdat niemand weet hoe het verkeer zich in de toekomst op de N247 gaat ontwikkelen, aangezien er veel woningbouwprogramma's in de regio Waterland zijn voorzien, dient de fysieke haalbaarheid van een onderdoorgang met 2x2 rijstroken ook verder te worden onderzocht. Het gaat hierbij om een ontwerpsnelheid van 80km/h. Dit wil niet automatisch zeggen dat er ook 2x2



rijstroken moeten worden gerealiseerd, maar om een keuzemogelijkheid te hebben wordt dit de tweede variant die nader wordt uitgewerkt.

In de vorige fase is reeds geconstateerd dat deze variant ruimtelijk lastig inpasbaar is. De effecten op de naastgelegen Broekervaart zijn groot en nog niet bekend is of deze variant van invloed is op de woningen die dicht bij de onderdoorgang komen te staan. Het waterschap beschikt inmiddels over een rekenmodel om te bepalen of en zo ja, hoeveel de Broekervaart mag worden versmald zonder haar functie te verliezen. Ook is nog niet duidelijk wat eventuele versmalling voor de bevaarbaarheid van dit kanaal zal betekenen. Over beide vragen dient duidelijkheid te komen van de hierbij betrokken partijen en eventueel bevoegd gezag zoals het waterschap.

Door middel van nader onderzoek en een verdiepingsslag in het ontwerp dient aan het eind van deze studie een definitief en goed onderbouwde uitspraak te kunnen worden gedaan over de mogelijkheid om deze variant te realiseren. Daarbij dienen alle eventuele risico's en nadelen gedetailleerd en goed onderbouw te worden omschreven.

### 2.3 Waterkering

De Broekermeerdijk is een waterkering (ringdijk Broekermeerpolder) die door een onderdoorgang wordt doorsneden. In de vorige fase is per variant één optie uitgewerkt, het ging daarbij om het realiseren van een kanteldijk of een coupure. Omdat het van belang is om nu definitief te kunnen bepalen welke optie kan rekenen op instemming van het waterschap en de toekomstige provinciale beheerder dient voor beiden varianten deze subvariant te worden uitgewerkt. Om de kosten van beiden varianten goed in beeld te brengen,, is verdere uitwerking noodzakelijk. Was in de vorige fase een inschatting van de benodigde coupure nog voldoende, in deze fase dient dit verder te worden uitgewerkt tot een uitvoerbare constructie. Tevens dient opdrachtnemer een bindende uitspraak te krijgen van het waterschap over het wel of niet accepteren van beiden c.q. één van de aangegeven opties. Opdrachtnemer dient er in haar aanbieding rekening mee te houden dat het waterschap eisen zal stellen aan de te toetsen stukken voordat men een uitspraak hierover zal doen.

Bij de verdere uitwerking zal de kanteldijk aantoonbaar als waterkering moeten voldoen (ontwerplevensduur 50 jaar). Dus niet alleen voldoende hoog maar bijvoorbeeld ook stabiel en erosiebestendig. Ook de overgangen van harde constructie (betonwand met ontwerplevensduur 100 jaar) naar de zachte kering in grond dienen waterkering technisch te voldoen aan de eisen.

Daarnaast speelt nog het aspect van de meerlaagse veiligheid (MLV). In de uiteindelijke afweging tussen de verschillende varianten dient een klimaatbestendige aanleg van de N247 (laag 2 uit MLV) en de N247 als vluchtroute bij evacuatie (laag 3 uit MLV) ook worden meegenomen.

## 2.4 Huidige tafelbrug

De technische staat van de huidige hefbrug is eerder in opdracht van de provincie in beeld gebracht. Het onderzoeksrapport is als bijlage opgenomen. Daaruit is gebleken dat er geen noodzaak is deze in de nabije toekomst te vervangen. Indien er een onderdoorgang komt dan wordt deze hefbrug gehandhaafd en gebruikt door lokaal verkeer. De brug is onderheid met houten palen waarvan de buitenste rij onder een hoek is geheid. Om er zeker van te zijn dat deze brug niet instabiel wordt tijdens de werkzaamheden en zeker gehandhaafd kan worden dient opdrachtnemer met een voorstel te komen hoe dit reeds in deze fase van het project vast te stellen. Voorkomen moet worden dat in een later stadium, na eventuele besluitvorming over de realisatie van een onderdoorgang, alsnog zou blijken dat de huidige hefbrug niet kan worden gehandhaafd. De hoge kosten die op dat moment gemoeid zouden zijn met het realiseren van een nieuwe beweegbare brug zouden immers vrijwel zeker van invloed zijn geweest op die besluitvorming. Het noodzakelijke onderzoek om de handhaafbaarheid van deze brug vast te stellen dient dus in deze fase te worden uitgevoerd.

Wij verzoeken u tevens om een voorstel te doen voor het vaststellen van de restlevensduur van de huidige hefbrug. Het uitvoeren van deze onderzoeksvraag dient u als optie op te nemen in uw aanbieding. Afhankelijk van de totaalkosten van deze opdracht en beschikbare gegevens binnen de provincie zal dit wel of niet worden gegund.

## 2.5 Agrarisch verkeer

Op dit moment is het toegestaan om agrarisch verkeer in te halen op het traject binnen de projectscope van deze studie, met uitzondering van het deel binnen de bebouwde kom van Broek in Waterland. In de praktijk komt het vaak voor dat het langzaam verkeer op de busstrook rijdt zodat het overige verkeer kan inhalen of dat automobilisten rechts via de busstroken dit langzaam verkeer inhalen. Dit is echter niet toegestaan en kan onveilige situaties opleveren vanwege de hoge OV intensiteit op de N247. Ten noorden van Monnickendam zal bij de reconstructie van de N247 een harde rijbaanscheiding worden aangebracht om dit te voorkomen.

De vraag die nu voorligt is of het agrarisch verkeer kan worden toegestaan in de onderdoorgang. Voorkomen moet worden dat dit verkeer ook in de onderdoorgang op de busstrook gaat rijden of voor filevorming gaat zorgen. Onderdeel van deze studie is om in samenspraak met onder andere LTO en Cumula te komen tot een gedragen advies voor de wijze waarop het agrarisch verkeer tussen Het Schouw en Monnickendam gebruik kan maken van de N247. Daarbij dienen andere opties, zoals het aanwijzen van een alternatieve route ook te worden beschouwd.

## 2.6 Fasering

In de vorige fase is globaal gekeken naar de fasering van de realisatie van de diverse varianten. In deze studie dient dit voor de twee hoofdvarianten en twee subvarianten nader te worden uitgewerkt zodat er vier realistische planningen beschikbaar komen. Het spreekt voor zich dat deze faseringen ook moeten worden voorzien van duidelijke ontwerpen waarop elke fasering te zien is. Tevens dient een inschatting te

worden gemaakt van de totale stremmingstijd van de N247. Uitgangspunt is dat stremming van de gehele N247 niet is toegestaan op werkdagen. Een afsluiting tijdens het weekend of een korte periode in de vakantie is wel bespreekbaar. De kosten voor de fasering dient per variant apart inzichtelijk te worden gemaakt.

## **2.7 Inrichting openbare ruimte**

In de vorige fase zijn twee mogelijke inrichtingsvarianten gemaakt van de bovengrondse infrastructuur. Omdat de gemeente Waterland eerder heeft aangegeven, indien een onderdoorgang wordt gerealiseerd, zelf zorg te willen dragen voor de inrichting, wordt deze in voorliggende studie niet verder opgepakt. Beide eerdere varianten gelden als uitgangspunt.

Het spreekt echter voor zich dat in alle te maken ontwerpen de nieuwe infrastructuur dient aan te sluiten op de reeds uitgewerkte inrichtingsideeën. Bij de 2x1 variant kan daartoe de variant met de bebouwing als uitgangspunt worden genomen en bij de 2x2 variant de parkvariant.

## **2.8 Kabels en leidingen**

Het waterschap vraagt extra aandacht voor de persleidingen aan de noordzijde van Broek in Waterland evenwijdig en haaks onder de N247. Deze leidingen (en andere kabels en leidingen) kunnen nog een aanzienlijke impact voor het project hebben. Dit dient verder in beeld te worden gebracht en te worden afgeprijsd.

## **2.9. Broekervaart**

Deze vaart is een belangrijke aan- en afvoerrote richting het gemaal De Poel nabij Monnickendam. Door het ontbreken van een goede modelberekening van het Waterlandsboezem is het effect van de versmalling nog niet goed in beeld gebracht in de vorige fase en is dit nog een onzekerheid die risico's voor het project met zich meebrengt. Het hoogheemraadschap heeft inmiddels een watersysteem model voor de waterlandsboezem (vanuit de watersysteemanalyse).

Uitgangspunt voor de Broekervaart moet zijn om deze zo minmogelijk in doorstroomprofiel te versmallen.

Voor de bouw van de onderdoorgang zal een bouwkuip moeten worden gemaakt. Daarbij lijkt het afsluiten c.q. -dammen van de Broekervaart voor een lange periode afsluiting niet te voorkomen. Vragen van het waterschap zijn daarbij onder andere:

- bepalen van minimaal in stand te houden doorstroomcapaciteit
- maatregelen (inzet pompen) treffen om doorstroom te garanderen

### 3. Kostenramingen

Van de twee hoofdvarianten en twee subvarianten dient een kostenraming te worden gemaakt op VO-niveau (nauwkeurigheidsmarge 20%). Op basis van deze ramingen willen we een vergelijking kunnen maken en een besluit kunnen nemen over de realisatie van het project. De ramingen zullen worden gebruikt om gesprekken te voeren over de dekking hiervan, het is dus van essentieel belang dat de ramingen correct zijn en eventuele risico's en posten onvoorzien kloppen.

Indien achteraf blijkt dan onderdelen duurder worden of vergeten zijn dan heeft dat direct gevolgen voor een eventueel eerder genomen besluit.

#### 3.1 Risicoposten en posten onvoorzien

In elke raming zijn bedragen opgenomen onder risico's en onvoorzien. De te maken ramingen dienen echter begrijpelijk te zijn voor niet specialisten. Daarom dient per post te worden aangegeven welke kosten hieronder vallen. Grote risico's dienen te worden afgeprijsd en de kans op optreden dient te worden aangegeven in bijv. een risicosessie.

Tevens dienen in deze fase reeds risico's welke worden verwacht te worden opgepakt. Zaken of onderdelen welke een grote impact hebben dienen reeds te worden uitgezocht zodat bekend is of het risico inderdaad zal optreden of niet. Tevens geeft dit de mogelijkheid om het betreffende risico af te prijzen. Opdrachtnemer dient in het plan van aanpak duidelijk aan te geven op welke wijze men dit gaat doen en of men verwacht daarmee inderdaad de grootste risico's te kunnen benoemen, minimaliseren en afprijzen.

#### 3.2 Overig

Op basis van de technische levensduur van onderdelen dient opdrachtnemer per variant een kostenraming te maken van de jaarlijkse beheer en onderhoudskosten van de afzonderlijke onderdelen. Indien één of meerdere varianten dienen te voldoen aan de tunnelwetgeving en/of aangesloten moeten worden op de bedieningscentrale, dient opdrachtnemer hiervoor ook een kostenraming te maken (zowel voor het aansluiten als voor de bezetting als gevolg van de gekozen variant). De ramingen dienen tot stand te komen in overleg met de Directie Beheer en Uitvoering, sector Beheerstrategie en Programmering Infrastructuur (BSP) van opdrachtgever. Definitieve oplevering kan pas plaatsvinden na schriftelijk akkoord van deze directie.

In de ERBI\_Deel\_0\_Versie\_2019\_V2.0 staat op blz 8 t/m 12 welke eisen opdrachtgever stelt aan de kostenramingen. Het rekenmodel dat nu nog wordt gebruikt is het rekenmodel van de SSK 2010. In de tweede helft van 2020 stapt de provincie over op de SSK 2018, maar met het rekenmodel van RWS/Prorail. Aangezien de kostenramingen naar verwachting pas eind 2020 of zelfs begin 2021 worden opgesteld dient hier nu reeds rekening mee te worden gehouden.

## 4. Verkeerskundig ontwerp

### 4.1 Aansluitende wegvakken

Een groot deel van de N247 wordt de komende jaren gereconstrueerd. Het kruispunt van de N235 met de N247 bij Het Schouw gaat aanzienlijk veranderen ten opzichte van de huidige situatie. Ook het kruispunt van de Bernhardlaan met de N247 in Monnickendam wordt aangepakt. Het spreekt voor zich dat beide te ontwerpen hoofdvarianten aan moeten sluiten op de nieuwe toekomstige situatie. Dat er, indien wordt besloten een onderdoorgang aan te leggen, aanpassingen moeten worden gedaan ligt voor de hand. Echter bij Het Schouw zullen deze aanpassingen naar verwachting minimaal zijn. Bij Monnickendam zal de Dijksbrug naar verwachting moeten worden verbreed bij het aanleggen van een extra rijstrook.

Omdat een eventuele onderdoorgang mogelijk gefaseerd wordt aangelegd dienen de onderdelen welke buiten de onderdoorgang zelf liggen apart te worden geraamd. Op die wijze kan inzichtelijk worden gemaakt wat elke gefaseerde aanleg gaat kosten. Opdrachtnemer dient een geschematiseerd voorstel te maken van deze gefaseerde aanleg met diverse opties en de totaalkosten van de het bijbehorend voorstel.

Om een goede onderligger te kunnen maken voor het verkeersmodel dienen de volgende opties verkeerskundig te worden uitgewerkt:

1. 2x1 rijstroken met ontwerpsnelheid van 80km/h
2. 2x2 rijstroken met ontwerpsnelheid van 80km/h:
  - a. 2 rijstroken voor auto's
  - b. 1 rijstrook en 1 busstrook

Er dient rekening te worden gehouden met de bestaande bushaltes langs de N247 en de aansluitende wegen. Opdrachtnemer dient hier een voorstel voor te maken dat aan de partners wordt voorgelegd. De uitwerking dient dusdanig te zijn dat de benodigde VRI-instellingen ten behoeve van het verkeersmodel kunnen worden overgenomen.

De projectscope bevindt zich dus tussen Het Schouw en Monnickendam, waarbij de grens de locatie is waar deze studie kan aansluiten op de nieuw aan te leggen infrastructuur. De gefaseerde aanleg dient ook te worden uitgewerkt. Dus als voorbeeld: in fase 1 alleen de onderdoorgang die op de huidige situatie wordt aangesloten, dan in fase 2 het deel tussen Het Schouw en de Onderdoorgang en in fase 3 het deel tussen Broek in Waterland en Monnickendam. Hier dienen aparte ontwerpen van te worden gemaakt met bijbehorende deelramingen.

## 5. Verkeersmodel en MKBA

Vanaf 2009 is er binnen het programma van Bereikbaarheid Waterland gewerkt met diverse (dynamische) verkeersmodellen. Daarbij is dit verkeersmodel telkens, bij de inzet van een nieuw adviesbureau, omgezet naar nieuwe software en aangevuld met nieuwe data. Door deze aanpassingen werd het steeds lastiger om in de pas te lopen met andere nieuwe geactualiseerde verkeersmodellen en lijkt de uitkomst van de diverse modelberekeningen te hoog te zitten qua verkeersproductie in de toekomst.

### 5.1 Verkeersmodel

Gezien het bovenstaande is behoefte aan recentere verkeersgegevens die door een verkeersmodel worden gegenereerd. Daartoe kan bijvoorbeeld gebruik worden gemaakt van het statisch model VENOM of worden aangesloten bij het meest recente dynamisch verkeersmodel van de gemeente Amsterdam. Tot op heden is er gewerkt met een toekomstjaar van 2020 waarbij binnen het model de verkeersproductie van de hele regio is opgehoogd met 1,5% om een uitspraak over 2030 te kunnen doen. Wij vragen de opdrachtnemer om zelf met een voorstel te komen voor de wijze waarop inzicht kan worden gekregen in de volgende verkeersgegevens:

- Een actuele referentie toekomstsituatie (2030 en 2040) waarin de uitgevoerde werkzaamheden op de N235 en ook de aanstaande werkzaamheden aan de N247 als autonome ontwikkeling zijn opgenomen;
- Het effect van de onderdoorgang varianten op de verkeersintensiteiten in het omliggende regionale wegennet t.o.v. de referentie;
- De doorstroming in en rondom de onderdoorgang. Het benodigde onderzoeksgebied is mede afhankelijk van het punt hierboven, maar behelst in ieder geval het traject N247 tussen Edam en de A10. Specifiek aandachtspunt, welke goed gerapporteerd dienen te worden, zijn de reistijden/reistijdwinsten voor auto & OV. Dit is ook mede input voor de MKBA;
- De benodigde input voor het maken van een MKBA, vergelijkbaar met de eerder gemaakte MKBA. Daarbij dient te worden opgemerkt dat ook de effecten van een eventuele onderdoorgang op de doorstroming op en van de N235 dienen te worden meegenomen. Dit vergelijkbaar aan de wijze waarop dit in de vorige fase is gedaan, voor zowel het normale gemotoriseerde verkeer als het OV (tabel met positieve en negatieve invloeden op de reistijden);
- De benodigde verkeersgegevens om toekomstige instelling van VRI's op de N235 en N247 te bepalen c.q. te "finetunen" na realisatie van een onderdoorgangvariant.
- Het effect van de varianten op de knoop KANS (Knooppunt A10, N247, S116). Daarbij moet de huidige configuratie worden beschouwd alsmede de (waarschijnlijke) voorkeursvariant voor aanpassing hieraan. Project KANS is nog lopende.

Zowel het verkeersmodel van VENOM als het dynamisch model van de gemeente Amsterdam worden beschikbaar gesteld aan de opdrachtnemer. De kosten voor de aanpassing etc komen uiteraard voor rekening van opdrachtnemer. Er dient rekening te worden gehouden met minimaal twee controlerondes van de projectpartners voordat het definitief akkoord wordt gegeven om het (de) gekozen verkeersmodel(len) te gaan gebruiken.

## 5.2 Maatschappelijke Kosten Baten Analyse

In de vorige fase is eveneens een MKBA gemaakt. Opdrachtnemer dient, op basis van oude en geactualiseerde gegevens een aanvullende MKBA te maken waarin dezelfde werkwijze en volgorde als eerder dient te worden aangehouden. De reden waarom deze aanvullend dient te zijn is dat er geen discussie kan ontstaan tussen de wijze waarop eerder varianten zijn beschouwd en de varianten die nu nader worden uitgewerkt. De aanpassingen zullen, naar verwachting, met name nieuwe voertuigverliesuren en kosten bedragen. Ook zal bijvoorbeeld geluid een actualisatie nodige hebben omdat de verkeerscijfers zullen verschillen in vergelijking met de vorige fase. In de opzet van uw offerte dient u alle actualisaties apart in beeld te brengen in de kostenopgave in de offerte. Rekening dient te worden met de beschouwing van in ieder geval de volgende situaties:

1. Huidige situatie
2. Bovengrondse variant
3. Onderdoorgang 2x1
4. Onderdoorgang 2x2

Reden dat de bovengrondse variant wordt meegenomen is dat er een eventuele terugvaloptie aanwezig is mocht een onderdoorgang bestuurlijk niet haalbaar zijn. Tevens dient deze als referentiekader voor de andere oplossingen te worden meegenomen. Dit om de meerwaarde van een onderdoorgang ten opzichte van een bovengrondse reconstructie te kunnen bepalen. De huidige situatie is het referentiekader voor deze opdracht, met andere woorden: wat gebeurt er als we niets aan dit deel van de N247 doen?

## 6. Proces

In de vorige fase is er sprake geweest van een co-creatieproces met de dorpsraad van Broek in Waterland. De dorpsraad is een volwaardige partner binnen deze studie. De dorpsraad gaat de ontvangen offertes mede beoordelen en hun beoordeling weegt voor een aantal onderdelen even zwaar als die van de provincie en projectpartners binnen het programma Bereikbaarheid Waterland. De dorpsraad dient in staat te worden gesteld om bij elk overleg waar men zelf van aangeeft hierbij aanwezig te willen zijn met minimaal twee personen aan te kunnen schuiven. Hiermee dient dus in de planning van overleggen en bijeenkomsten rekening te worden gehouden. Alle op te leveren tussen- en eindproducten dienen ook instemming te hebben van de dorpsraad.

Voor de samenwerking tussen de provincie en de dorpsraad zijn 7 samenwerkingsregels opgesteld. De opdrachtnemer dient hier kennis van te nemen. Het vorige procesdeel is geëvalueerd en de lessen die uit deze evaluatie zijn getrokken dienen een plek te krijgen in de aanbiedingen. Om onduidelijkheid te voorkomen dient de opdrachtnemer in zijn offerte duidelijk aan te geven op welke wijze opdrachtnemer dit vorm zal gaan geven. Opdrachtnemer dient daarbij de rolverdeling tussen inspraak, advisering en informeren per fase en doelgroep te beargumenteren.

Bewoners dienen de argumenten en onderbouwing van alle varianten te kunnen begrijpen. Dit kan inhouden dat hun kennis dient te worden vergroot. In de vorige fase is bijvoorbeeld door de opdrachtnemer een minicursus MKBA georganiseerd. Deze opties dienen als stelpost te worden opgenomen in de offerte.

### 6.1 Projectmanager

De rol van de projectmanager is van groot belang om de verdere uitwerking tot een succes te maken. Hij of zij moet in staat zijn om op een begrijpelijke wijze lastige technische zaken uit te leggen aan bewoners.

Hij/zij moet ervaring hebben met het aansturen van overleggen en uitwerkingen met zowel specialisten als bewoners. Tevens moet hij/zij in staat zijn besluiten te nemen en knopen door te hakken indien dit noodzakelijk is en zich hierbij te laten leiden door feiten en niet door emoties.

De rol en opstelling van de projectmanager is van essentieel belang voor het slagen van deze opdracht en te komen tot een gedragen eindproduct. Dit houdt automatisch in dat de projectleider over de volgende eigenschappen dient te beschikken:

1. kan goed luisteren en heeft empathie (inlevingsvermogen);
2. kan goed samenwerken;
3. kan zich goed inleven in de belangen en standpunten van anderen, zonder deze te veroordelen;



4. is communicatief vaardig en verplaatst zich in de wereld van de belanghebbenden;
5. erkent dat bewoners gebruikersexperts zijn van hun omgeving, maar weet ermee om te gaan dat het geen technisch experts zijn;
6. heeft een open geest en streeft naar openheid van zaken;
7. staat open voor oplossingen die mogelijk anders zijn dan de eigen voorstellen;
8. heeft ervaring met processen waarbij de inspraak van anderen partijen dan de opdrachtgever essentieel is;
9. Kan snel schakelen en is stressbestendig op momenten dat partijen het niet eens zijn met elkaar en er een impasse dreigt te ontstaan;
10. Heeft ervaring met werken in een bestuurlijke omgeving en is in staat om lastige onderwerpen op een begrijpelijke wijze uit te leggen aan bestuurders en politiek

## 6.2 Overlegstructuur

De overlegstructuur uit de vorige fase dient te worden voortgezet. Dit enerzijds vanwege de bekendheid bij de aan deze studie deelnemende partijen c.q. bewoners met de gekozen structuur en anderzijds omdat gebleken is dat deze structuur tot voldoende draagvlak heeft geleid. De volgende overleggroepen moeten een plek krijgen in het totale proces.

1. Provincie Noord-Holland (intern): er is een kernteam van circa zes personen die diverse disciplines binnen de provincie vertegenwoordigen en dient intensief betrokken te worden bij het gehele proces;
2. Provincie Noord-Holland (intern): diverse sectoren van de provincie dienen betrokken te worden. Het gaat hierbij om een regulier maandelijks overleg waarbij diverse onderwerpen die spelen in de regio Zaanstreek-Waterland. Opdrachtgever bepaalt zelf wanneer opdrachtnemer aan dien te sluiten bij dit overleg waar ook andere onderwerpen worden besproken.;
3. Projectgroep Bereikbaarheid Waterland (extern): deze bestaat uit ambtelijke vertegenwoordigers uit de gemeenten Amsterdam, Waterland, Purmerend en Edam-Volendam en de Stadsregio Amsterdam. Dit betreft een regulier overleg waarin ook andere onderwerpen vanuit Bereikbaarheid Waterland worden besproken. Deze opdracht zal naar verwachting een regulier agendapunt worden bij dit overleg;
4. Dorpsraad Broek in Waterland;
5. Inhoudelijk overleg met specialisten, hulpdiensten, HHNK en verder een afvaardiging van de bevoegde gezagen en andere belangrijke stakeholders;
6. Bewoners die mee willen denken en werken tijdens meerdere inhoudelijke avonden;
7. Bewoners die alleen in hoofdlijnen op de hoogte willen worden gehouden en hun input willen leveren tijdens een inloopavond;

Vertegenwoordigers van de dorpsraad kunnen in principe aanwezig zijn bij elk overleg, uitgezonderd overleg 3. Vanwege hun vrijwillige inzet voor het project dient echter als uitgangspunt te worden genomen dat zij aanwezig moeten kunnen zijn

bij de overleggen met 1,2 en 5. De bijeenkomsten van 6 en 7 worden samen met de dorpsraad in co-creatie georganiseerd waarbij de leden volgens de eerder afgesproken regels ook (neutrale) feitelijke toelichting zullen geven bij de gepresenteerde ontwerpen etc.

De ateliers of werkbijeenkomsten dienen in Broek in Waterland te worden georganiseerd (bij voorkeur in het Broekerhuis). De betrokkenheid vanuit het dorp is groot vanwege het effect van een mogelijke grootschalige oplossing op de directe leefomgeving van deze inwoners. In de vorige fase is gebleken dat de interesse in de effecten van een mogelijke onderdoorgang ook in de regio aanwezig is. Deze bewoners willen echter liever op een snelle en toegankelijke wijze informatie tot zich kunnen nemen tijdens bijvoorbeeld een inloopavond. Om dat laatste mogelijk te maken dient elke werkbijeenkomst te worden gevolgd door een inloopavond ergens in de regio. Tijdens de vorige fase zijn bijvoorbeeld avonden in Monnickendam, Volendam en Broek in Waterland georganiseerd.

Naast de algemene bijeenkomsten dient u rekening te houden met het organiseren en invullen van de volgende overleggen:

1. Drie overleggen met direct aanwonenden van de N247 in Broek in Waterland (stelpost)
2. Twee overleggen met ondernemers(verenigingen) uit de gemeente Edam-Volendam
3. Vijf presentaties bij raadsvergaderingen en/of Statenvergaderingen

De overleggen c.q. bijeenkomsten uit het tweede punt zijn op verzoek van de wethouder van Edam-Volendam opgenomen. De organisatie van deze bijeenkomsten dienen daarom in nauw overleg met deze gemeente te worden vormgegeven. De gemeente Edam-Volendam staat bekend voor het groot aantal ondernemers c.q. zzp-ers dat gebruik maakt van de N247 en daarom van grote invloed is op de bereikbaarheid van de regio.

Opdrachtnemer dient in de offerte aan te geven wanneer de aangegeven groepen in het proces betrokken moeten worden, welke rol zij hebben en hoe opdrachtnemer deze bijeenkomsten gaat invullen:

1. Aangegeven moet worden hoe bijeenkomsten worden opgezet (opbouw programma, plenair/interactief, rol van voor- en tegenstanders in het programma).
2. Aangegeven moet worden de inhoud van bijeenkomsten terug wordt gekoppeld naar andere stakeholders.

### **6.3 Inhoud bijeenkomsten en overleggen**

De inhoudelijke invulling van alle overleggen en bijeenkomsten maakt onderdeel uit van deze opdracht, evenals het organiseren van deze zaken (huur locatie, versturen uitnodigingen, opstellen agenda, opstellen tekst, houden presentatie, verslaglegging, draaiboek, etc.). De ontwerpen die worden getoond dienen

ingekleurd en begrijpelijk te zijn voor niet-technisch onderlegde personen. Eventuele luchtfoto's worden door opdrachtgever beschikbaar gesteld.

Bij voorkeur wordt gebruik gemaakt van de bestaande communicatiemiddelen en -kanalen van provincie Noord-Holland voor herkenbaarheid en continuïteit. Opdrachtnemer dient tevens input te leveren voor de diverse informatieborden die in de regio aanwezig zijn.

#### 6.4 Planning

Wij verwachten een realistische en haalbare planning. De opdrachtnemer blijft gedurende de gehele opdracht zelf verantwoordelijk voor het halen van deze planning. Mocht tijdens het proces blijken dat deze door onvoorziene omstandigheden dient te worden bijgesteld dan dient opdrachtnemer dit tijdig schriftelijk bij de opdrachtnemer te melden. Hiertoe dient een logboek te worden bijgehouden waarin ook afspraken over de op te nemen stelposten en eventueel meer- en minderwerk kunnen worden vermeld. De planning dient helder en begrijpelijk te zijn voor alle aan deze studie deelnemende partijen.

#### 6.5 Provinciale Staten

Het proces van burgerparticipatie in dit stadium van projecten is nieuw voor de provincie. Tevens zijn, vanwege de tussenliggende verkiezingen, veel Statenleden nieuw en hebben zij geen kennis van de projecthistorie en de wijze waarop het co-creatieproces is verlopen. Het is gangbaar dat alleen de leden van de Statencommissie Mobiliteit en Ruimte bij overleggen en bijeenkomsten aanwezig zijn. Wij willen de wijze waarop bestuurders en politiek worden betrokken bij dit project op dezelfde wijze voortzetten. Dat wil zeggen dat men bij de werksessies aanwezig mag zijn als toehoorder maar geen inhoudelijke rol heeft of met deelnemers in gesprek/discussie mag gaan. Tijdens de inloopavonden is die gelegenheid er wel. U dient rekening te houden met een startbijeenkomst voor Statenleden waarin deze werkwijze wordt toegelicht. U dient zelf voor de inhoudelijke invulling van deze bijeenkomst te zorgen.

De bedoeling is leden van de commissie Mobiliteit en Financiën zo transparant mogelijk te laten ervaren wat er leeft bij de belanghebbenden, terwijl voorkomen moet worden dat deze leden in discussie gaan met aanwezigen. Dat beperkt de mogelijkheid voor een open overleg en verhoogt de kans dat het gesprek transformeert naar een politiek geladen discussie. Ook is het onwenselijk dat ambtenaren hun woorden moeten afwegen en niet vrij kunnen spreken. Tijdens de eerder aangegeven bijeenkomst kunnen de spelregels duidelijk worden gemaakt aan de commissieleden over het doel van de bijeenkomsten en hun rol als toehoorder.

Doel is namelijk dat men hoort hoe zowel de bewoners uit Broek in Waterland denken over de uitwerking van hun variant en welk idee de regio hierbij heeft. Binnen het dorp worden andere onderdelen van groot belang geacht dan in de regio, hoewel er uiteraard ook gemeenschappelijke wensen zijn. Het vergroten van verkeersveiligheid wordt gedeeld maar doorstroming op de N247 is voor de regio van groter belang dan voor de bewoners in Broek in Waterland. In het dorp is er juist

behoefte aan het kunnen oprijden van de N247, wat tijdens de spitsperioden lastig is. Voor de regio is Broek in Waterland een 'bottleneck' die men graag wil zien opgelost. Dit zijn slechts enkele verschillen waardoor het van belang is dat bestuurders een zo goed mogelijk beeld krijgen van de voor en tegens binnen de groepen, maar ook tussen de groepen onderling.

Opdrachtgever verwacht van de opdrachtnemer dat zij duidelijk aangeven hoe deze specifieke groep mee te nemen in het proces, de rol aan te geven, de wijze waarop deze rol ook strikt kan worden ingevuld en hoe er wordt omgegaan met eventuele (onvolledige) terugkoppeling naar de gedeputeerde, Gedeputeerde Staten of Provinciale Staten.

## 7. Beheer en onderhoud

In de vorige fase is reeds aangenomen dat een eventuele onderdoorgang wordt aangesloten op de verkeerscentrale van de provincie. Omdat de beheers- en onderhoudskosten onderdeel uitmaken van de latere besluitvorming dient opdrachtnemer deze kosten apart in beeld te brengen voor de periode van 100 jaar. Deze kosten moeten tevens worden verwerkt in de MKBA.

Het is in eerdere projecten gebleken dat het waardevol is om de verschillende objectbeheerders van de Provincie Noord-Holland vroeg in het ontwerpproces aan te haken. Daarom dient de opdrachtnemer de verschillende objectbeheerders van de sector BSP van de Provincie Noord-Holland uit te nodigen voor een brede KES sessie waarin een gesprek over de opgave kan worden gevoerd om kansen en aandachtspunten te kunnen identificeren. In deze sessie kunnen de verschillende objectbeheerders van de Provincie voor hun objecten de eisen formuleren waaraan het ontwerp/de onderdoorgang dient te voldoen, waarbij de Eisen en Richtlijnen Bouw- en Infraprojecten (ERBI) het uitgangspunt is.

Er dient een overzicht te worden gemaakt van onderdelen welke in het vervolg van de uitwerking aandacht dient te krijgen. Onderdelen die effect hebben op het ruimtegebruik dienen in het ontwerp te worden verwerkt. Daarbij kan worden gedacht aan:

- Onderhoud moet veilig kunnen plaatsvinden. Ook dient bij het onderhoud het verkeer zo min mogelijk hinder te ondervinden (althans zoveel mogelijk).
- (schoonmaken/onderhoud pompkelder van buitenaf i.p.v. in het midden van het kunstwerk op de rijbaan)
- voorkom valgevaar door het afschermen van hoogten, het maken van opstelplaatsen of voldoende ruimte om te kunnen inspecteren (inspectiepaden). Inspecties en controles moeten bij voorkeur buiten het verkeer plaatsvinden.

In de vorige fase zijn diverse overleggen geweest met de hulpdiensten. Wij verwachten dat opdrachtnemer de reeds opgehaalde eisen en wensen actualiseert en deze in overleg met opdrachtgever afprijst. Gedacht kan worden over de volgende vragen:

- De onderdoorgang is een 'bouwwerk geen gebouw zijnde' (Bouwbesluit). Dit betekent dat er voorzieningen moeten zijn voor hulpdiensten en voorzieningen die voorkomen dat calamiteiten escaleren:
  - Toegangswegen voor hulpdiensten
  - Deuren in tussenwand
  - Afsluitsystemen
  - Camera's
  - Afwatering
  - Afslepen van voertuigen
  - Etc.

Het doel is om te voorkomen dat zaken worden vergeten die invloed hebben op de besluitvorming c.q. kostenraming. In de eerder genoemde sessie(s) zullen

opdrachtnemer en opdrachtgever samen bepalen wat nuttig en noodzakelijk is om verder mee te nemen in de uitwerking van de varianten.

Tevens dienen de beheer en onderhoudskosten van een kanteldijk en coupure apart in beeld te worden gebracht, om het verschil in realisatie en beheer & onderhoud duidelijk te maken.

## 8. Overige zaken

Het is niet toegestaan om te verwijzen naar referentieprojecten voor de onderbouwing van keuzes in dit project. Alle argumenten, onderbouwingen, eenheidsprijzen, etc. dienen project- en locatie specifiek te zijn. Achterin dit document is een inventarislijst toegevoegd met beschikbare gegevens (bijlagen). Opdrachtnemer dient zelf in de offerte aan te geven welke onderzoeken volgens opdrachtnemer nog noodzakelijk zijn om de ontwerpen en kostenramingen te kunnen maken. Van alle noodzakelijke (te actualiseren) onderzoeken dienen apart de kosten in beeld te worden gebracht zodat hier een keuze uit gemaakt kan worden.

Hoewel in de vorige fase reeds is vastgesteld dat de ondergrondse constructies in alle varianten geen tunnel betreft maar een onderdoorgang dient deze check nogmaals te worden geactualiseerd. Het kan immers zijn dat in de tussentijd regels zijn veranderd waardoor er nu op een andere wijze tegen het verschil tussen een onderdoorgang en tunnel wordt aangekeken.

Het is van groot belang om een bestuurlijke uitspraak te verkrijgen van het bevoegd gezag over de vergunbaarheid van de uitgewerkte constructies. Dit geldt bijvoorbeeld voor de benodigde aanpassingen van de Broekervaart en de toe te passen constructie bij de Broekerveer als ook een akkoord voor de vormgeving van de kunstwerken qua veiligheid. Opdrachtnemer dient de benodigde aanvragen voor te bereiden zodat deze aan de diverse beoordelaars kunnen worden voorgelegd. Opdrachtnemer dient hiermee in de aanbidding rekening te houden. Het verkrijgen van deze instemming en het schriftelijk vastleggen hiervan behoort bij de opdracht.

In principe is het plangebied van de onderdoorgangvarianten afgebakend door de locaties waar het ondergrondse deel weer aansluit op de huidige N247. Omdat het ontwerp moet aansluiten op de eerstvolgende wegvakken en/of kruispunten aan de noord- en zuidzijde van Broek in Waterland dient het ontwerp aan te sluiten op 't Schouw aan de zuidzijde en het kruispunt met de Bernhardlaan aan de noordzijde. Het gaat daarbij om de nieuwe situatie van de N247 welke bij opdrachtverlening aan de opdrachtnemer zal worden verstrekt. Het verkeerskundig en technisch uitwerken van deze aansluitingen is noodzakelijk om de layout van een nieuw dynamisch verkeersmodel te kunnen bepalen.

### 8.1 Omgevingskenmerken

In en rondom Broek in Waterland zijn een aantal ruimtelijke beperkingen aanwezig waarmee tijdens het ontwerpproces rekening moet worden gehouden. Hieronder staan een aantal zaken genoemd, maar deze lijst is niet uitputtend. Onderstaand overzicht is vergelijkbaar met de offerteaanvraag voor de vorige fasen. Omdat het in deze offerte aanvraag gaat om de nadere uitwerking van twee varianten, en deze onderdelen dus nog steeds van toepassing zijn, worden deze nu herhaald en zijn eventueel geactualiseerd.

## 8.2 Beschermd dorpsgezicht

De noordzijde van Broek in Waterland is een beschermd dorpsgezicht. De N247 ligt buiten deze zone, maar een onderdoorgang heeft mogelijk wel een (indirect) effect op het historische deel. Vandaar dat er afstemming nodig is met het bevoegd gezag, de Rijksmonumentenzorg en de Welstandcommissie van de gemeente Waterland.

## 8.3 Weidevogelgebied en Groene buffer

Het is aannemelijk dat de uiteinden van de onderdoorgang (deels) buiten het dorp komen te liggen. Buiten Broek in Waterland is een weidevogelgebied en ligt de Groene Buffer. Opdrachtnemer dient inzichtelijk te maken welke maatregelen er moeten worden getroffen om de aangegeven varianten mogelijk te maken. Tevens moet de eerder gemaakte lijst met aan te vragen vergunningen worden geactualiseerd.

## 8.4 Waterkering

Zoals eerder aangegeven is de Broekermeerdijk een waterkering tussen twee polders. Het voorlopig ontwerp dient afgestemd te worden met het Waterschap als bevoegd gezag. De schetsontwerpen dienen te worden goedgekeurd en daarom is het ontwerp van deze dijk en het uitwerken van de benodigde maatregelen onderdeel van deze offerteaanvraag. Opdrachtnemer dient zelf in te schatten hoeveel overleg er noodzakelijk is voor het verkrijgen van de instemming met de ontwerpen.

## 8.5 System Engineering (Invulling en gebruik Relatics-omgeving van OG, incl. Klant Eisen Specificatie.)

De werkzaamheden betreffen het aanpassen en bijhouden van de Relatics-omgeving van provincie Noord-Holland met daarin functie- en objectenboom, systeem- en klanteisen met betrekking tot de scope van de opdracht.

Bij de marktbenadering en toepassen van geïntegreerde contracten gaat de voorkeur van de Provincie uit naar het zoveel mogelijk vrij laten van oplossingsmogelijkheden aan de markt, tenzij er onaanvaardbare risico's ontstaan of tenzij het ongewenst is voor de stakeholders (o.a. beheerders, partijen die meefinancieren). Indien er besloten wordt om deze vrijheden aan de markt over te laten, dienen de benodigde parameters geborgd te worden in eisen in het UAV-GC contract. Dit proces start al in een vroeg stadium van het project. De Provincie stelt bij start van de opdracht een Relatics-omgeving ter beschikking waarin het systeem wordt ontwikkeld en de eisen worden geborgd. Deze omgeving moet gedurende het ontwerpproces door opdrachtnemer worden geverifieerd en aangevuld met eisen die gedurende de invulling en voortgang van de opdracht (ontwerpopgave, onderzoeken, traject burgerparticipatie) naar voren komen. De filosofie daarbij is om door toepassing van Systems Engineering tot een gezamenlijk werkbaar en kwalitatief goed product te komen.

Er wordt verwacht dat opdrachtnemer kwaliteit levert en dat alle te leveren producten minimaal één maal in concept en één maal definitief ter toetsing aan opdrachtgever worden aangeboden. Op alle toets opmerkingen verwacht opdrachtgever een reactie van opdrachtnemer waarin aangegeven wordt wat er met



deze bevindingen gedaan zal worden, zo nodig voorzien van argumentatie. Het streven is om 'lean and mean' te komen tot gedragen eindproducten. Per ronde dient er minimaal rekening te worden gehouden met twee weken per review. Indien het gaat om gecompliceerde berekeningen of ontwerpen dan dient een reviewperiode van drie weken te worden aangehouden. Deze periode gaat in op het moment dat de desbetreffende stukken zijn rondgestuurd.

### *Stappenplan Systems Engineering PNH*

Provincie Noord-Holland heeft een stappenplan Systems Engineering ontwikkeld voor de toepassing van Systems Engineering bij projecten in opdracht van de provincie. Aan de hand van dit stappenplan is hieronder aangegeven welke activiteiten van opdrachtnemer worden verwacht. Opdrachtgever verwacht dat opdrachtnemer adviseert of dit de stappen zijn die gaan leiden tot een kwalitatief goed eindproduct of dat er activiteiten overbodig zijn ofwel toegevoegd dienen te worden. Opdrachtnemer is verantwoordelijk voor de kwaliteit en totstandkoming van de producten.

#### Ontwikkelen Systeemeisen

- a. Vaststellen bestaande situatie
  - I. Controle bestaande situatie en eventueel vaststellen nulsituatie aan de hand van alle beschikbare onderzoeksgegevens en aangeleverde gegevens.
  - II. Provincie Noord-Holland heeft een Relatics omgeving ingericht voor de 'maaiveldvariant N247' (functie- en objectenboom, systeemeisen en klanteisen) en stelt deze beschikbaar aan opdrachtnemer. Opdrachtnemer verifieert deze, vult deze aan en werkt deze verder uit conform de scope van de opdracht.
- b. Gebruiken bestaande contractinformatie producteisen
  - I. Aanwezige informatie vergaren t.b.v. de totstandkoming van de producteisen. Vanuit de provincie zal worden aangeleverd: de ERBI, de ERBI-gc, de topeisen, Provinciale Contractenbuffet en andere relevante basisgegevens.
  - II. Interviewen interne specialisten provincie Noord-Holland om te komen tot de aanzet voor het opstellen van de VS1.
- c. Verzamelen klanteneisen intern en extern
  - I. Inventariseren: opdrachtgever stelt de opgehaalde klanteisen voor de 'maaiveldvariant N247' beschikbaar in Relatics-omgeving van de provincie. Opdrachtnemer zal gevraagd worden de klanteisen (vanuit het ontwerpproces en proces burgerparticipatie) te inventariseren, te verzamelen en te borgen, inclusief allocatie per stakeholder. Voor de borging van de eisen dient gebruik gemaakt te worden van het programma Relatics. Contactpersoon binnen de provincie is de Systems Engineer van de provincie Noord-Holland.
  - II. Interpreteren: aan de hand van de aangeleverde informatie zal opdrachtnemer moeten nagaan of de informatie volledig en niet tegenstrijdig is. Ontbrekende informatie dient vanuit de expertise van opdrachtnemer aangeleverd en ingevuld te worden.
  - III. Herformuleren: de klanteneisen dienen geschikt gemaakt te worden voor toepassing in een UAV-gc contract. Voor de plaats, locatie en formulering van de eis dient gebruik gemaakt te worden van systems engineering.

- IV. Aanvullen: aan de hand van de aangeleverde informatie zal opdrachtnemer moeten nagaan of de informatie volledig en niet tegenstrijdig is.  
Ontbrekende informatie dient vanuit de expertise van opdrachtnemer aangeleverd en ingevuld te worden.
- d. Opstellen functieboom en objectenboom
  - I. Aan de hand van de reeds aanwezige functieboom en objectenboom van het systeem en de scope van de ontwerpopgave dient een functieboom en een objectenboom opgesteld te worden.
- e. Opstellen KES in Relatics-omgeving provincie Noord-Holland
  - I. Klanteneisen uitbreiden.
  - II. Klanteneisen in Relatics-omgeving provincie Noord-Holland conform standaard template in deze omgeving.

## 9. Beoordeling offerte

Wij verwachten dat ON haar plan van aanpak individueel aan OG presenteert. Vanuit OG zullen hierbij het interne kernteam en de dorpsraad aanwezig zijn. De presentatie dient gedaan te worden door de beoogd projectleider. Doel van de presentatie is de deskundigheid van de aangeboden projectmanager te kunnen beoordelen en aanvullende inhoudelijke vragen te kunnen stellen. De presentatie op zich zal niet meewegen in de beoordeling, maar uiteraard wel effect hebben op een aantal criteria.

De offerte van opdrachtnemer zal worden beoordeeld op de volgende criteria:

Omschrijving	Wegingsfactor
Offerte:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Helderheid en volledigheid met betrekking tot de wijze waarop het doel van deze opdracht wordt beantwoord;</li> </ul>	15%
<ul style="list-style-type: none"> <li>Het inzicht in de wijze waarop een goed en deskundig Voorlopig Ontwerp tot stand zal komen. Dit mede in relatie tot de waterhuishoudkundige vraagstukken, benodigde constructie berekeningen, omgevingskenmerken en veiligheidseisen;</li> </ul>	20%
<ul style="list-style-type: none"> <li>Het inzicht in de wijze waarop volledige, nauwkeurige en betrouwbare kostenramingen tot stand zullen komen. Dit moet blijken uit de wijze van aanpak, diepgang, volledigheid, helderheid in het Plan van Aanpak. Dit moet zo compleet en eenvoudig mogelijk worden weergegeven;</li> </ul>	20%
<ul style="list-style-type: none"> <li>Voorstel proces (co-creatie) met bijbehorende planning in relatie tot de aangegeven stakeholders en deelnemers.</li> </ul>	15%
Kwaliteit van de aangeboden projectleider (voor criteria zie 6.1)	15%
De Kosten	15%
Totaal	100%

Voor elk van deze onderdelen kan gegadigde 10, 8, 6, 4 of 2 punten scoren, waarbij de aanmeldingen worden beoordeeld op basis van de kwaliteit van de overlegde

gegevens alsook ten opzichte van elkaar. Het is ook mogelijk dat op onderdelen dezelfde score wordt verkregen.

#### Scoretabel kwaliteit

10 (hoogste)	Zeer goed Overtreft ruimschoots alle verwachtingen en biedt overduidelijk toegevoegde waarde
8	Goed Is meer dan verwacht hoeft te worden en biedt toegevoegde waarde
6	Neutraal Voldoet aan de verwachtingen
4	Matig Is minder dan wat verwacht mag worden
2 (laagste)	Onvoldoende Geeft onvoldoende invulling aan de verwachtingen

De laagste prijs krijgt het hoogste cijfer (10). De cijfers van de prijzen van de overige inschrijvers worden berekend met de formule:  $\text{cijfer kosten} = (10 \cdot \text{laagste prijs}) / (\text{prijs})$ .

De offerte mag uit maximaal 20 pagina's bestaan (excl. bijlagen en cv's). Dit plan van aanpak moet begrijpelijk zijn voor niet-experts en als zelfstandig stuk leesbaar zijn.

De dorpsraad van Broek in Waterland zal het plan van aanpak ook beoordelen en haar beoordeling voor de onderdelen met betrekking tot het co-creatieproces (weging 15%) en de aangeboden projectmanager (weging 15%) weegt voor 50% mee in de beoordeling. Voor de overige zaken geldt hun beoordeling als advies.

Het is niet toegestaan om, zonder toestemming van opdrachtgever, contact op te nemen met de dorpsraad of andere belanghebbenden. Mocht dit wel gebeuren dan geldt automatisch dat dit bureau is uitgesloten van deelname aan deze offerteaanvraag.

De genoemde stelposten tellen niet mee in het totaalbedrag voor de kosten. Zaken waarvan logischerwijs kan worden aangenomen dat deze onderdeel uitmaken van de aanbidding kunnen niet als stelpost worden aangeboden. In het laatste geval zal OG deze stelposten optellen en tellen deze wel mee in de beoordeling.

## 9.2 Planning

Opdrachtgever heeft de wens om begin juli te starten met het project. Het streven is om voor de zomer van 2021 het eindproduct te kunnen opleveren. In de vorige fase is gebleken dat het voor het eerst doorlopen van een proces van co-creatie extra tijd en overleggen vraagt. Daarom vragen wij extra aandacht voor het maken van een realistisch en robuust plan van aanpak.


Opdrachtnemer is verantwoordelijk voor het tijdig toezenden van informatie en interne informatieoverdracht tijdens ziekte of afwezigheid van interne collega's (of bij onderaannemers).

Opdrachtnemer dient een voor niet specialisten leesbaar en begrijpelijke planning bij het plan van aanpak te voegen.

Het claimen van meerwerk etc. als gevolg van het door de opdrachtnemer verkeerd inschatten van de benodigde tijd voor het goed doorlopen van deze opdracht is uitgesloten. Bij voorbaat wil opdrachtgever aangeven dat geen enkele meerwerkopdracht voor werkzaamheden die vallen onder de hoofdopdracht zullen worden ingewilligd. Mocht er bijvoorbeeld meer overleg noodzakelijk zijn om te komen tot een bepaald (tussen-)product dan in de aanbidding is opgenomen dan komt dit geheel voor risico van opdrachtnemer. Het spreekt voor zich dat dit geen betrekking heeft op onderdelen die door de provincie op een later tijdstip als aanvullende werkzaamheden worden gevraagd.

### 9.3 Inlichtingen

De mogelijkheid bestaat om schriftelijk vragen te stellen aan opdrachtgever alvorens een aanbidding in te dienen. Hiervoor is in xxx een format bijgesloten. Het initiatief voor het stellen van vragen ligt bij de gegadigde.

De vragen dienen uiterlijk op xxx vóór 17:00 uur per e-mail zijn ingediend via  [@noord-holland.nl](mailto:xxx@noord-holland.nl). Bij het indienen van vragen moeten een duidelijke contactpersoon en het e-mail adres van die contactpersoon genoemd worden, indien deze persoon een andere persoon is dan de afzender van de e-mail.

De Nota van Inlichtingen zal uiterlijk op xxx (alleen) per e-mail aan alle gegadigden worden verstuurd.

### 9.4 Inhoud van de aanbidding

De aanbidding van opdrachtnemer is als volgt opgebouwd:

1. Aanbiddingsbrief (s.v.p. geen prijs in vermelden.)
2. Plan van aanpak
3. Uit te voeren of te actualiseren onderzoeken
5. Projectorganisatie
6. Planning
7. CV's van in te zetten medewerkers. Uitgebreid voor beoogde projectleider en beknopt voor overige medewerkers.
8. Prijs (opgedeeld in diverse onderdelen zoals maken van ontwerp, projectorganisatie, kosten per overleg, kosten voor onderzoeken, etc.

**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted]  
**Cc:** [redacted]  
**Onderwerp:** Verslag informatiesessie 19 mei 2020 concept offerteaanvraag BiW\_vragen en antwoorden  
**Datum:** donderdag 4 juni 2020 14:35:05  
**Bijlagen:** [2020\\_06\\_04\\_Verslag\\_informatiesessie\\_19\\_mei\\_2020\\_concept\\_offerteaanvraag\\_BiW\\_vragen\\_en\\_antwoorden.pdf](#)  
[image001.jpg](#)

---

Beste dorpsraad,

Hierbij ter inzage het verslag van de informatiesessie die we hebben gehouden met de bureaus. Er is een grote behoefte aan een eerste kennismaking met jullie, vanwege de werkwijze co-creatie.

Met [redacted] gesproken en die kennismakingen zouden in juli/aug/begin sep geregeld kunnen worden.

Met vriendelijke groet,

[redacted]  
[redacted] *sector Mobiliteit, team Netwerkontwikkeling*

06 [redacted]  
[redacted] [noord-holland.nl](http://noord-holland.nl)

cid:image002.jpg@01D41CEF.9BF1BEE0



Verslag informatiesessie (19 mei 2020) betreffende concept offerteaanvraag N247 Broek in Waterland						
Vraagnr.	Document waar vraag betrekking op heeft	Onderdeel (hoofdstuk, paragraaf, artikel)	Pagina	Vraag	Antwoord	aanpassingen in offerteaanvraag ( / )
1	Bijlage 1 Offerteaanvraag	Kosten	p.6	Moet de inschrijver zelf de stelposten bepalen?	In de aanvraag staat aangegeven welk eindproduct wij willen hebben. Zaken die nodig zijn om het eindproduct te kunnen leveren, mogen niet bij stelposten staan. Het kan zijn dat een bureau extra zaken aanbiedt die niet direct nodig zijn voor het beantwoorden van de hoofdvraag. Optionele zaken mogen bij stelposten worden gezet en worden niet in de beoordeling meegenomen.	nvt
2	Bijlage 1 Offerteaanvraag	Kosten	p.6	Wat is logischerwijs onderdeel van de aanbidding/offerte? Wie bepaalt dit?	Het bureau bepaalt zelf wat men nodig heeft voor het beantwoorden van de hoofdvraag. Mocht er een stelpost worden aangedragen waarvan wij vinden dat deze logischerwijs hoort bij de beantwoording van de hoofdvraag dan zullen we onderbouwd aangeven waarom wij van mening zijn dat deze bij de offertekosten behoort.	nvt
3	Bijlage 1 Offerteaanvraag	Beoordeling	p.7	De toelichting bij de beoordeling is niet goed toe te passen in het kader van de in te dienen CV's. Hoe worden de CV's worden beoordeeld? Wanneer is er sprake van meerwaarde?	Wij beoordelen de ervaring van de projectleider, de wijze waarop hij/zij ervaring heeft met betrekken van de omgeving, zijn/haar visie op co-creatie en het enthousiasme van het team. Het gaat om de combinatie CV en de indruk tijdens de presentatie.	aanvullen/verscherpen in paragraaf 6.1
4	Bijlage 2 Aanvullende informatie	6. Proces	p.18	Er zijn 7 samenwerkingsregels opgesteld voor de samenwerking tussen de provincie en de dorpsraad. Waar kunnen wij deze regels terugvinden?	Website dorpsraad Broek in Waterland: <a href="https://www.dorpsraadbroekinwaterland.nl/Artikel/8193/Unieke-samenwerkingsafpraak-Dorpsraad-en-Provincie">https://www.dorpsraadbroekinwaterland.nl/Artikel/8193/Unieke-samenwerkingsafpraak-Dorpsraad-en-Provincie</a>	7 regels in de tekst opnemen of als bijlage toevoegen
5	Bijlage 2 Aanvullende informatie	9. Planning	p.25	Laatste alinea, het voorbeeld m.b.t. meerwerk in het kader van overleggen is uitgesloten, echter in de aanvraag is omschreven om hoeveel overleggen het gaat. Het is niet acceptabel dan ON hier volledige verantwoordelijkheid voor moet nemen. Verder is in deze alinea geen sprake van redelijkheid en billijkheid als het gaat om bijvoorbeeld uitloop van werkzaamheden. Risico ligt nu volledig bij ON en is onevenredig. Wij verzoeken u deze alinea aan te passen naar redelijkheid en billijkheid.	Bureaus mogen zelf het proces uitschrijven en voor overige stakeholders bedenken hoeveel overleggen er nodig zijn. Mochten er voor de voorgeschreven overleggen meer overleggen noodzakelijk zijn dan komen die niet voor rekening van opdrachtnemer. Bijvoorbeeld wanneer een gemeenteraad om een extra overleg vraagt. Daarop heeft opdrachtnemer verder geen invloed gehad.	aanpassen?
6	Bijlage 2 Aanvullende informatie	8. Overige zaken	p.23	U verlangt instemming op bestuurlijk niveau van het bevoegd gezag over de inpassing van de Broekervaart, veiligheid en vormgeving. Kunt u het proces van verkrijgen van instemming nader toelichten? In welke vorm dient dit te zijn? Wij gaan er vanuit dat er nog geen vergunningaanvragen worden ingediend en dat de te produceren stukken nog niet vergunningsgereed dienen te zijn.	De gemeente Waterland is het bevoegd gezag voor een onderdoorgang. Het gaat daarbij om de omgevingsvergunning. Het is aan het bureau om in gesprek te gaan met de gemeente en een principe-uitspraak te krijgen. Er hoeft geen vergunning te worden verkregen, maar wel een akkoord op de stukken en de intentie om de vergunning te verlenen. Daarnaast is het belangrijk dat de gemeente wil meewerken aan het aanpassen van de bestemmingsplannen. De stukken moeten helder zijn, zodat er een besluit over gemaakt kan worden. Niet tot vergunningsaanvraag-gereed. Doel is om te voorkomen dat bij de uiteindelijke vergunningaanvraag het bevoegd gezag, op basis van gegevens die bekend hadden kunnen zijn, niet zou instemmen. Het HHNK is ook bevoegd gezag, namelijk voor de Watervergunning. Zij moeten het versmallen van de Broekervaart en de oplossing kanteldijk of afsluiting later accorderen.	verhelderen
7	Bijlage 2 Aanvullende informatie	5.2 MKBA	p.18	Klopt het dat de alternatieven genoemd bij de MKBA (hoofdstuk 5.2) afwijken van de alternatieven waarvoor een VO en kostenraming moet worden opgezet?	Klopt gedeeltelijk. De referentiesituatie is wat er nu buiten ligt. De bovengrondse variant wordt ook niet gewijzigd, maar dient in de beschouwing en actualisatie wel te worden meegenomen. Als voorbeeld: de bovengrondse variant dient wel te worden doorgerekend met het nieuwe model. Daardoor zullen ook de gegevens mbt het geluid veranderen welke als input voor de MKBA nodig is.	herformuleren om verwarring weg te nemen
8	Bijlage 2 Aanvullende informatie	2.4 Huidige tafelbrug	p.13	Binnen het project verwacht u dat wordt vastgesteld dat de herbruikbaarheid van de bestaande tafelbrug moet worden vastgesteld. Kunt u de mate waarin dit moet worden vastgesteld nader toelichten? Dient bijvoorbeeld alleen de invloed van de verdiepte ligging op de fundatie van de tafelbrug te worden beschouwd?	De onderdoorgang wordt gepland naast de huidige tafelbrug. We hebben tekeningen van deze brug uit ca. 1939. Onder de tafelbrug staan scheve houten palen. Wij willen de garantie hebben dat die brug kan blijven staan, de scheve palen staan naar verwachting dicht bij de damwanden van een onderdoorgang. Onderdoorgang gaat de grond in en heeft effect op de fundering van de tafelbrug. We willen de tafelbrug behouden en niet vervangen. Dus met bestaande gegevens of nieuw onderzoek bepalen goed onderbouwen of de brug kan blijven staan. Opdrachtnemer dient dit zelf te bepalen.	verhelderen in de uitvraag

9	Algemene vraag	Algemene vraag	nvt	Wordt er binnen de opdracht een nadere uitwerking van de vormgeving verwacht?	Nee. Er is al een beeldkwaliteitsplan, die is voldoende voor vervolgstudie. We moeten wel aansluiten op de situatie die daarboven komt, maar het uiterlijk hoeft niet te worden uitgewerkt. Voor de eventuele visualisatie kan dus gebruik worden gemaakt van het bestaande plan.	evt verhelderen in de tekst
10	Algemene vraag	Algemene vraag	nvt	Alle stukken zijn in pdf beschikbaar gesteld. Kunnen wij er vanuit gaan dat na opdracht ook de originele bestanden van een groot aantal stukken ter beschuikking worden gesteld? Denk vooral aan CAD bestanden e.d.	Ja, alle benodigde ontwerpen etc zullen in een bewerkbaar format beschikbaar worden gesteld.	nvt
11	Bijlage 1 Offerteaanvraag	Plan van aanpak	p.6	Beoordelingspunten 1 tot en met 3 van het plan van aanpak zijn aspecten met een sterk technische aard. Tijdens de informatie sessie werd aangegeven dat het PvA door 15 personen wordt beoordeeld waarbij een deel van het team geen technische kennis heeft. Hierbij werd aangegeven dat het PvA niet te technisch van aard dient te zijn. Dit lijkt nogal tegenstrijdig met de beoordeling van de eerste drie punten. Klopt onze aanname dat het PvA dan ook vooral op de processen dient in te gaan en niet zozeer op de techniek?	De gehele opdracht en het eindresultaat is sterk technisch van aard. Het gaat immers om het uitwerken van reeds beschikbare ontwerpen en betrouwbare kostenramingen. De weg daarnaartoe, het werkproces, is sterk gericht op co-creatie. In de offerte aanvraag hebben wij getracht juist dat evenwicht te zoeken. Het moet een begrijpelijk proces worden waarmee tot een betrouwbare technische uitwerking wordt gekomen. Alle betrokken partijen moeten ermee kunnen instemmen.	nvt
12	Brief	Voorwaarden	p.2	U schrijft bij punt 10: 'De provincie ambieert waar mogelijk, tegen afgewogen kostenniveau, een hoger duurzaamheidsniveau' Kunt u nader toelichten wat hier bedoeld wordt?	De provincie vindt duurzaamheid een belangrijk onderdeel van het beleid is. In de definitieve offerteaanvraag gaan we dit concreter benoemen.	toelichten in de uitvraag
13	Brief	Planning aanbesteding	p.5	Wij vragen om voldoende tijd voor een offerte. Dit gezien de tijd waarin wij momenteel verkeren. Mede door Corona werken wij allemaal thuis wat het maken van goede offertes iets lastiger maakt. Wij denken nu aan minimaal 7 weken van start tot indienen van de offerte.	Wij hopen de offerteuitvraag in juli te kunnen versturen, dan zouden we in het derde kwartaal van 2020 de presentaties kunnen doen.	deadline offerte bepalen
14	Brief	Planning aanbesteding	p.5	We verzoeken u om voldoende tijd in de planning op te nemen voor het offertetraject, aangezien de uitvraag waarschijnlijk in juli wordt verstuurd. Dit valt precies in de vakantieperiode en we verwachten dat juist vanwege de maatregelen omtrent het Corona virus iedereen de vakantie nodig heeft om echt uit te rusten.	Zie boven.	deadline offerte bepalen
15	Brief	Verwacht resultaat	p.5	Er wordt gesproken over voldoende inzicht in ruimtegebruik en voldoende onderbouwing van een UAV-GC contract. Voldoende is geen SMART term die echt nader beschreven moet worden.	Als we precies voorschrijven wat we nodig hebben, dan vergeten we misschien wat en dan gaat het bureau iets niet leveren omdat wij er niet om gevraagd hebben. We willen niet alles dichttimmeren.	nvt
16	Brief	Verwacht resultaat	p.5	Het VO bestaat onder andere uit maatgevende dwarsprofielen en lengteprofielen, zijaanzichten en visualisaties (in kleur). O.a. suggereert dat er meer is. Wat is dat meer?	We willen voorkomen dat we een lijst op gaan stellen wat er moet worden geleverd. Dat gaat discussie opleveren wanneer we daarin iets mochten vergeten. ON moet zelf een inschatting maken van de benodigde gegevens die inzicht geven in hoe iets eruit komt te zien.	aanvullen
17	Brief	Plan van aanpak	p.6	EMVI zijn helder en goed. Alleen punt 4 is lastig daar het bureau dat eerder in dit project heeft gewerkt hier een voorsprong heeft.	We willen zo transparant mogelijk zijn. We kunnen nog meer stukken toesturen, maar omdat deze AVG-proof moeten zijn is veel zwart doorgestreep. Dat is altijd het geval wanneer het een vervolgoopdracht betreft. Juist door alle stukken te verstrekken en hierover het gesprek aan te gaan proberen we dit gelijk te trekken. ON moet daarbij zelf ook aangeven wat hij daarvoor nodig heeft.	nvt
18	Algemene vraag	Algemene vraag	nvt	Hoe wordt level-playing field geborgd? U wil zo transparant mogelijk zijn en deelt alle documenten die beschikbaar zijn, maar wij missen sfeer en kennis. Dit met name rondom het criterium co-creatie. Bijvoorbeeld de bewoners (en mogelijk de beoordelaars namens de gemeente) kennen de partij/het team uit het voorgaande traject en daarbij heeft die partij ook alle bewerkbare bestanden uit het voortraject.	We zullen de mogelijkheid organiseren dat alle bureaus een 1-op-1 gesprek kunnen hebben met de dorpsraad. De provincie zal daaraan zelf niet deelnemen om te voorkomen dat deze informele setting deel uit gaat maken van het offerte traject. Daarmee heeft de provincie dan zelf ook bewust geen kennis van datgene wat is besproken. Uiteraard kan de Dorpsraad later wel haar bevindingen met de provincie delen. OG dient zich wel te realiseren dat er door deze gesprekken een eerste indruk wordt afgegeven aan deze bewoners	nvt
19	Algemene vraag	Algemene vraag	nvt	Wij zien graag een individueel gesprek zodat enerzijds vragen met commerciële belangen gesteld kunnen worden en dat beter inzicht verkregen wordt in eerder doorlopen proces, betrokken mensen van zowel PNH als omgeving.	Indien er tijdens het officiële offertetraject behoefte is aan een 1-op-1 gesprek met opdrachtgever dan zal dit mogelijk worden gemaakt. OG bepaalt dan welke vragen wel met de andere bureaus worden gedeeld en welke niet vanuit het belang van het betreffende bureau. Dat laatste kan bijvoorbeeld betrekking hebben op het sonderen van een bepaalde aanpak bij de OG.	nvt



20	Algemene vraag	Algemene vraag	nvt	Is er ook een mogelijkheid voor een individuele ronde? Wij hebben namelijk wel de behoefte aan een individueel gesprek op zo kort mogelijke termijn met u en met de Dorpsraad. En kunt u daarbij de mogelijkheid voor een extra gesprek met de Dorpsraad in overweging nemen? Het proces rondom co-creatie kan qua sfeer, het contact, onderliggende behoeften, leerpunten, successen, e.d. namelijk niet worden gevat in documenten en we voelen ons op grote afstand staan ten opzichte van de partij die in het voorgaande traject betrokken is geweest. En zo ja, is dit mogelijk voor de definitieve uitvraag?	Zie boven.	nvt
21	Algemene vraag	Algemene vraag	nvt	Vanuit een risico gestuurde aanpak worden tekeningen waar nodig aangevuld met detailontwerpen en (constructieve) berekeningen. Iedereen schat op basis van zijn expertise risico's anders in. Daarom is dit niet in te schatten en leidt dit tot afwijkende offertes die niet vergelijkbaar zijn.	We vragen een offerte waarbij ON haar expertise inzet om met een voorstel te komen hoe ze de gevraagde gegevens zal leveren. Op basis van de verschillende offertes verwachten wij in staat te zijn om de offerte te kiezen die het meeste gewenste resultaat geeft.	nvt
22	Brief	Beoordeling van uw offerte	p.7	Wij zien graag een plan van aanpak van minder dan 20 pagina's. Voorkeur is ca. 2 a 3 pagina's per EMVI. M.a.w. 10-12 pagina's.	Wij houden vast aan maximaal 20 pagina's. Dit is inclusief de planning en afbeeldingen.	evt omvang offerte aanpassen
23	Brief	Beoordeling van uw offerte	p.7	Het offertetraject vraagt nu een aanzienlijke tenderinspanning van de inschrijvers. Dit komt voornamelijk door een PvA van 20 pagina's, excl. bijlagen en een presentatie. De tenderkosten ten opzichte van een mogelijke opdrachtsom liggen in onze ogen procentueel dan ook behoorlijk uit verhouding. We verzoeken u om hier nogmaals naar te kijken om zodoende de gevraagde inspanning meer in verhouding te brengen. In onze ogen kan het aantal pagina's fors teruggebracht worden naar maximaal 10. En in plaats van een presentatie zou u ook een interview kunnen overwegen.	Wij vragen geen PvA van 20 pagina's maar geven alleen aan dat dit vanwege de leesbaarheid niet meer mag zijn dat 20 pagina's. De omvang van de offerte wordt niet beoordeeld maar de inhoud. We kiezen voor presentaties.	evt omvang offerte aanpassen
24	Bijlage 2 Aanvullende informatie	8.5 System Engineering	p.24	U geeft aan dat er een Relaticsomgeving ter beschikking wordt gesteld. Deze dient door ON gedurende het project te worden gevuld. Kunt u bevestigen dat alle eisen die tot nu toe zijn opgehaald reeds in de aangeleverde omgeving zijn opgenomen waarbij deze zijn gekoppeld aan de objecten e.d.? Kan de schematische weergave hiervan (bij excel) met ons worden gedeeld, zodat duidelijk is wat jullie van ons verwachten? Moeten we het systeem opbouwen en koppelen? Geen verificatie van de huidige alternatieven die zijn ontworpen?	Relatics omgeving is er al en is in de basis gevuld. Uit de eerdere studies worden eerder opgehaalde KES overgezet naar nieuwe werkomgeving. Het is de bedoeling dat deze KES kunnen worden aangevuld. PNH maakt gebruik van een standaard objectenboom die door OG wordt aangeleverd.	verhelderen in de uitvraag (bijv. kolomnamen van de opzet uitschrijven)
25	Algemene vraag	Algemene vraag	nvt	De ontwerpen zijn al enige tijd gereed. Wij nemen aan dat u deze ontwerpen heeft getoetst/beoordeeld, incl. eisenverificatie? Welke inspanning rondom deze ontwerpen vraagt u nog van de inschrijver?	Ontwerpen zijn op SO-uitgewerkt. Er zijn nog geen constructieve berekeningen gemaakt. We vragen om de uitwerking van twee varianten waarbij de ontwerpen in principe tot VO-niveau moeten worden uitgewerkt. Constructie-technische berekeningen moeten door de ON worden uitgevoerd, waarbij gecheckt wordt op haalbaarheid van de constructie binnen het beschikbare ruimteprofiel.	nvt
26	Brief	Plan van aanpak	p.6	Kunt u Criterium 4 (voorstel proces co-creatie) nader toelichten? Er is voor ons nog enige onduidelijkheid over wat u hier van ons verwacht. In bijlage 1 van de aanvraag geeft u aan dat het proces met betrekking tot co-creatie voortgezet moet worden vanuit de vorige fase. Hiermee lijkt u letterlijk voor te schrijven hoe dit eruit moet komen te zien, maar wat is dan het criterium als dit oude proces doorgezet moet worden?	De vorm wordt inderdaad voorgeschreven. Maar de wijze waarin u dit verwerkt in uw PvA is geheel vrij. Het houden van een bijeenkomst met bewoners waar constructieberekeningen worden toegelicht heeft bijvoorbeeld geen zin. Het eerst bijspijkeren van hun kennis over een onderwerp en daarna hierover het gesprek aangaan mbt het project is wel co-creatie. De basis is om samen het proces tot de eindproducten te doorlopen en instemming te krijgen over de tussenproducten en het eindproduct.	verhelderen in de uitvraag
27	Bijlage 2 Aanvullende informatie	9. Planning	p.25	Is er al iets meer bekend over de planning voor uitvoering van de opdracht?	Hopelijk in juli de uitvraag de deur uit, totale doorlooptijd ongeveer een jaar. Vooral inplannen van overleggen met gemeenteraden kost tijd. Eind 2021 start de bestuurlijke besluitvorming.	nvt

## Brief aan bewoners

Beste bewoner(s),

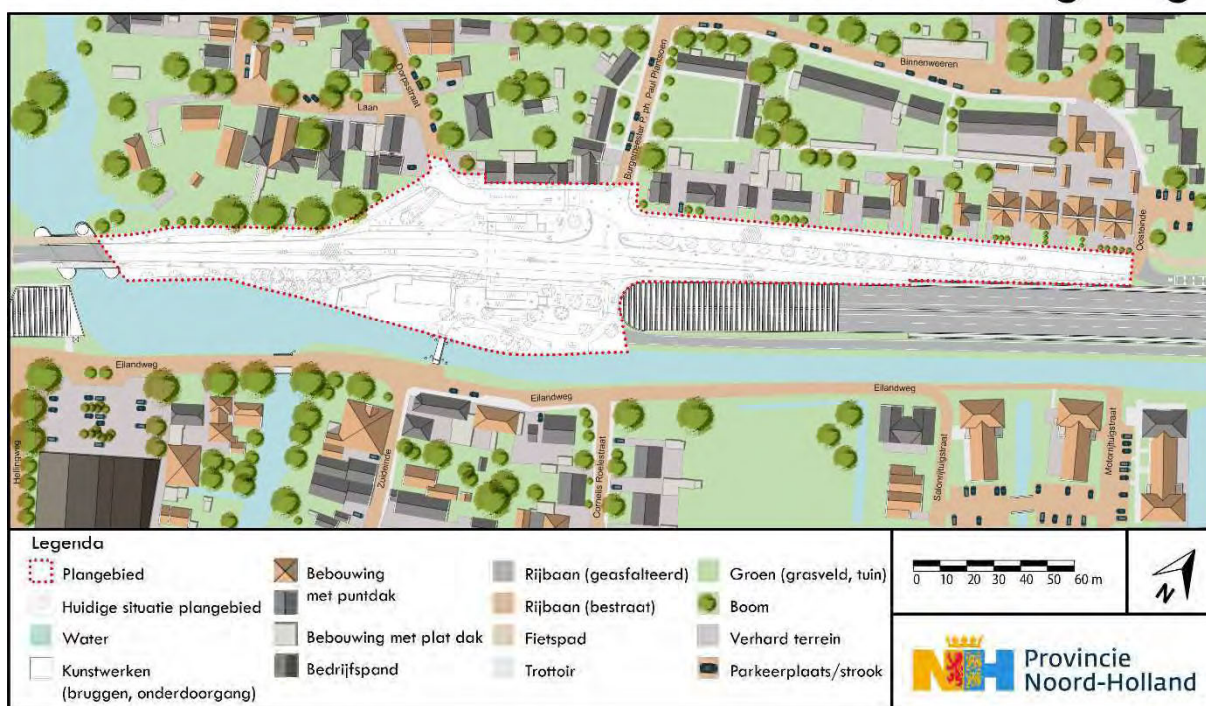
Zoals u waarschijnlijk al weet is provincie Noord-Holland samen met andere partijen, zoals de Dorpsraad en Gemeente Waterland, al een aantal jaren bezig om de mogelijkheden te onderzoeken voor een onderdoorgang voor de N247 bij Broek in Waterland.

Ik ben [REDACTED] en student Ruimtelijke Ordening & Planologie, en ik onderzoek in het kader van mijn afstudeerstage voor de provincie hoe het gebied boven de onderdoorgang zou kunnen worden ingericht. Voor mijn onderzoek ga ik uit van één mogelijke variant voor de onderdoorgang, maar deze variant is nog niet vastgesteld, en ook is het nog niet 100% zeker of er een onderdoorgang komt. In mijn onderzoek ga ik er vanuit dat er wel een onderdoorgang komt en richt ik mij puur op de inrichting van het gebied boven en langs de onderdoorgang, waar nu de huidige N247 ligt.

Voor mijn onderzoek wil ik graag weten hoe het gebied boven en langs de onderdoorgang moet worden volgens u, en wat volgens u van belang is voor de leefbaarheid van het dorp. Wat ziet u het liefst in het gebied waar nu de N247 door Broek in Waterland loopt? Uw eisen en wensen voor het gebied boven de onderdoorgang zal ik doorspelen naar de betrokken partijen, maar ik moet hierbij zeggen dat dit geen garantie is dat uw eisen en wensen ook daadwerkelijk gerealiseerd zullen worden. Wel zal ik mijn uiterste best doen om uw eisen en wensen zo goed mogelijk kenbaar te maken. Voor u als bewoner is dit dan ook een mooie kans om u uit te spreken over de inrichting van het gebied boven de onderdoorgang.

Op de kaart hieronder ziet u het gebied dat vrijkomt met een onderdoorgang voor de N247. Ik onderzoek hoe dit gebied het beste kan worden ingericht.

## Broek in Waterland met onderdoorgang



Ik hoop u persoonlijk te spreken om aan u een aantal vragen te kunnen stellen met betrekking tot de inrichting van het gebied boven de onderdoorgang en de leefbaarheid van het dorp. In verband met het Coronavirus kan ik alleen telefonisch een gesprek met u voeren. Bent u geïnteresseerd om uw mening te geven over de inrichting van Broek in Waterland met een onderdoorgang, en over de leefbaarheid van het dorp, dan kunt u contact met mij opnemen via mail ( [\[REDACTED\]@noord-holland.nl](mailto: [REDACTED]@noord-holland.nl) ) of telefonisch ( [REDACTED] ). De vragen die ik u in ieder geval wil stellen staan in de lijst hieronder, maar ik sta ook open voor andere suggesties en opmerkingen.

Mijn vragen aan u:

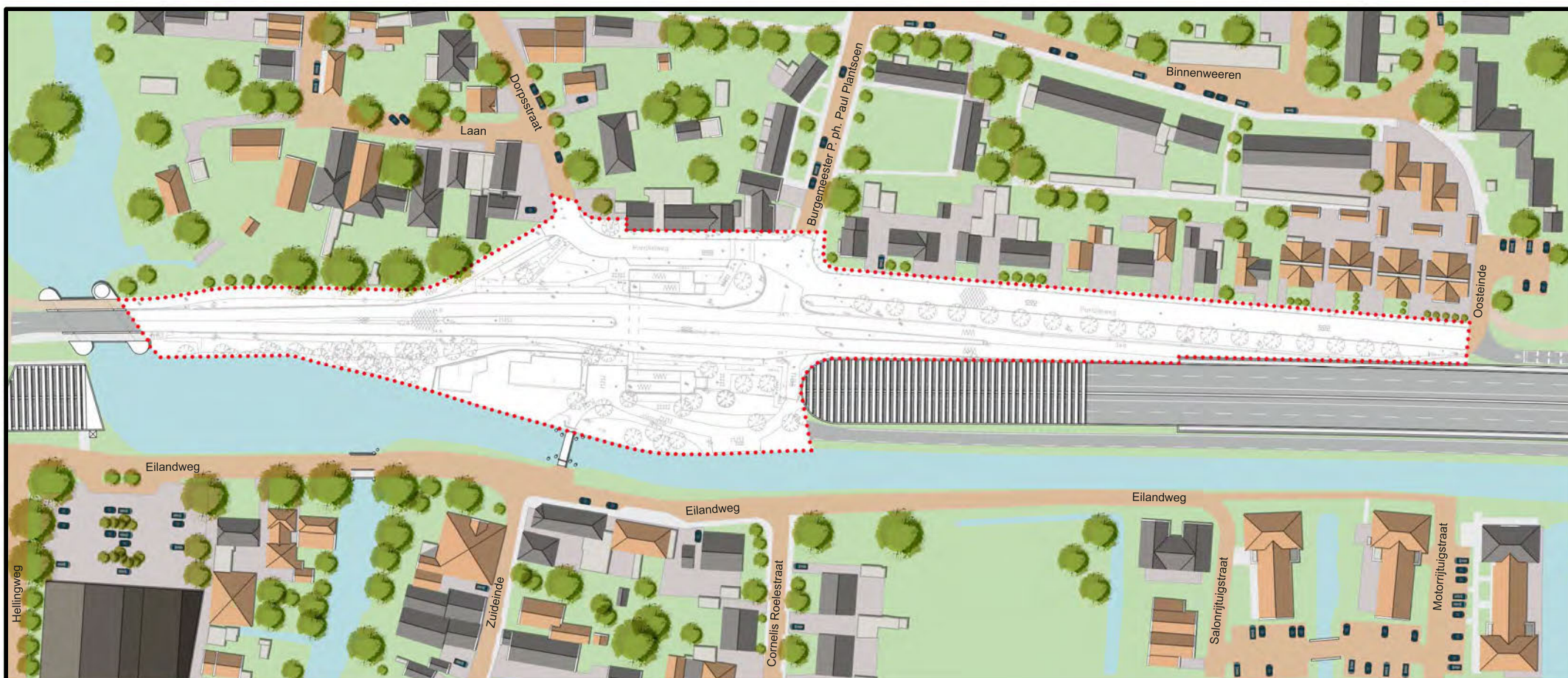
1. *Uit het voorgaande co-creatieproces is gebleken dat de volgende punten van belang zijn voor de leefbaarheid: het beperken of vermijden van verkeersoverlast, het zorgen voor verkeersveiligheid, een optimale en verkeersveilige verbinding tussen de twee delen van het dorp voor in ieder geval langzaam verkeer, een visuele en ruimtelijke verbinding, een groene omgeving, de kwaliteit van het water, horeca met terras, verblijfsplekken waar men kan zitten of iets kan doen, en een uitstraling die past bij het landschap en het karakter van het dorp. Bent u het hier mee eens? Heeft u hier aanvullingen op?*
2. *Op welke manier kan volgens u het beste verkeersoverlast worden vermeden of beperkt in het gebied, in een situatie met een onderdoorgang voor de N247 (variant 2x1baans + vluchtstroken, maximumsnelheid 80km/u).*
3. *Hoe kan volgens u op de beste manier gezorgd worden voor een verkeersveilige omgeving in het gebied boven de onderdoorgang?*
4. *Op welke manier, en met welke route kunnen volgens u de twee delen van Broek in Waterland met elkaar verbonden worden voor langzaam verkeer (bromfietsen, fietsers, voetgangers) ?*
5. *Op welke manier, en met welke route kunnen volgens u de twee delen van Broek in Waterland met elkaar verbonden worden voor gemotoriseerd verkeer (motorfietsen, auto's, landbouwvoertuigen, vrachtwagens) ?*
6. *Op welke manier kunnen volgens u de twee delen van Broek in Waterland het beste ruimtelijk en visueel verbonden worden met elkaar? (bijvoorbeeld: het herstel van het dorpslint, een nieuwe brug op een bepaalde locatie)*
7. *Hoe ziet u een groene omgeving voor zich? Wat voor soort groen? Op welke plekken?*
8. *Op welke manier kan volgens u het best de kwaliteit van het water worden benut? (bijvoorbeeld: door middel van aanlegplaatsen, terras aan het water, boothelling)*
9. *Hoeveel nieuwe horeca en wat voor soort horeca ziet u het liefst komen in het gebied?*
10. *Hoeveel nieuw terras (aantal stoelen en tafels bijvoorbeeld) en op welke plekken ziet u terras het liefst komen in het gebied?*
11. *Naar wat voor soort verblijfsplek gaat uw voorkeur uit? (bijvoorbeeld bankjes, terras, speeltuin, ijsbaan, Jeu de Boules-baan, jeugdhonk, en/of muziektent)*
12. *Hoe zou u de uitstraling van het landschap Waterland omschrijven?*
13. *Hoe zou u het karakter van Broek in Waterland omschrijven?*
14. *Heeft u verder nog eisen en wensen voor de inrichting van het gebied boven de onderdoorgang?*

Ik hoop u binnenkort te spreken! Met vriendelijke groet,

[REDACTED]



# Broek in Waterland met onderdoorgang



## Legenda

	Plangebied		Bebouwing met puintdak		Rijbaan (geasfalteerd)		Groen (grasveld, tuin)
	Huidige situatie plangebied		Bebouwing met plat dak		Rijbaan (bestraat)		Boom
	Water		Bedrijfspan		Fietspad		Verhard terrein
	Kunstwerken (bruggen, onderdoorgang)		Trottoir		Parkeerplaats/strook		

0 10 20 30 40 50 60 m





POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Aan de bewoners van

Broek in Waterland

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

BEL/MOB

Telefoonnummer +3  
@noord-holland.nl

1 | 2

**Betreft: Vragenlijst inrichting plein Broek in Waterland**  
**Project: Stage opdracht Broek in Waterland**

Verzenddatum

7-4-2020

Kenmerk

1401872/1402354

Geachte lezer,

Uw kenmerk

De afgelopen jaren is een studie uitgevoerd naar een mogelijke verdiepte ligging van de N247 in Broek in Waterland. In het coalitieakkoord 2019-2023 is opgenomen dat de provincie zich wil gaan inspannen om deze onderdoorgang te realiseren. Als alles volgens planning verloopt dan zal er rond de zomer worden gestart met een vervolgstudie.

Los daarvan wil de provincie studenten altijd graag de mogelijkheid bieden om ervaring op te doen bij een overheid. Onlangs is gestart met een stage bij onze organisatie. volgt de opleiding Ruimtelijke ordening & Planologie aan de Hogeschool Rotterdam. Vanwege zijn lokale kennis, hij woont in , heeft hij als afstudeerproject gekozen voor een mogelijke inrichting van het toekomstige plein in Broek in Waterland.

Om te voorkomen dat de officiële studie naar de haalbaarheid van een onderdoorgang en deze stageopdracht elkaar schijnbaar gaan beïnvloeden hebben wij afgesproken dat geheel zelfstandig zijn stage opdracht gaat uitvoeren. De onderdoorgang van 2x1 rijstroken wordt daarbij als uitgangspunt genomen, daar zit verder geen reden achter, deze variant is willekeurig gekozen om ergens vanuit te kunnen gaan.

De uitkomsten van zijn stageopdracht worden niet betrokken in de studie die wij later gaan doen, het kan dus zijn dat u nu vragen van hem krijgt welke u in een later stadium nogmaals van ons krijgt. baseert zijn opdracht op basis van alle onderzoeken en stukken welke beschikbaar zijn maar heeft geen inzicht in de voorbereidingen die de provincie en haar partners (Vervoerregio Amsterdam, gemeenten en dorpsraad) momenteel treffen voor de vervolgstudie.

De gemeente Waterland heeft eerder laten weten dat, wanneer er inderdaad een onderdoorgang zal komen, zij graag het initiatief neemt voor de inrichting van de bovengrondse openbare ruimte. zal de uitkomsten van zijn opdracht daarom delen met de gemeente zodat zij

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

deze mee kan nemen bij een eventueel vervolgproces. Uw reactie wordt daarom zeer op prijs gesteld.

Indien u nog vragen heeft dan kunt u uiteraard contact opnemen met [REDACTED] via zijn email: [REDACTED]@noord-holland.nl Indien u graag meer informatie wenst over deze brief dan kunt u contact opnemen met de heer [REDACTED] via de hiernaast aangegeven kanalen.

Als bijlage is de brief van [REDACTED] bijgevoegd met de vragen die hij u graag wil voorleggen.

Wij willen u bij voorbaat bedanken voor het meewerken aan zijn stage opdracht en zien u graag terug bij het vervolg van de studie naar een mogelijke onderdoorgang.

Beleidsadviseur Mobiliteit  
[REDACTED]

*Deze brief is digitaal vastgesteld en daarom niet ondertekend.*

2 bijlagen

Brief [REDACTED]

Overzichtskaart studiegebied

**Onderwerp:** Vragen/opmerkingen op offerte aanvraag  
**Locatie:** Skype-vergadering

**Begin:** di 7-4-2020 11:30  
**Einde:** di 7-4-2020 12:30

**Terugkeerpatroon:** (geen)

**Vergaderingsstatus:** Geaccepteerd

**Organisator:**

**Verplichte deelnemers:**

Beste dorpsraad,

Graag plannen we een moment in om via Skype te kunnen reageren op de offerte aanvraag (laatste versie ontvangen jullie 3 april).

Groet, [redacted] & [redacted]

---

## [Deelnemen aan Skype-vergadering](#)

Problemen met aanmelden? [Probeer Skype Web App](#)

### Deelnemen via telefoon

+3 [redacted] (Haarlem)

Nederlands (Nederland)

[Een lokaal nummer zoeken](#)

Vergadering-id: [redacted]

[Bent u uw pincode voor inbellen vergeten?](#) [Help](#)

---



**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** vrijdag 24 april 2020 14:34  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** FW: Concept offerte aanvraag vervolgstudie onderdoorgang Broek in Waterland (ovb)  
**Bijlagen:** 20200424 Concept offerteaanvraag N247 Broek in Waterland.pdf

Ter info

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** vrijdag 24 april 2020 13:57  
**Aan:** [redacted] noord-holland.nl>  
**CC:** Projectinkoop <Projectinkoop@noord-holland.nl>; [redacted] noord-holland.nl>  
**Onderwerp:** Concept offerte aanvraag vervolgstudie onderdoorgang Broek in Waterland (ovb)

Beste lezer,

Zoals eerder aangegeven ontvangt u hierbij, geheel vrijblijvend, de concept offerte aanvraag voor de vervolgstudie naar een mogelijke onderdoorgang in Broek in Waterland.

Mede op uw verzoek willen wij u de gelegenheid geven de kwaliteit van deze toekomstige definitieve offerte aanvraag te verhelderen en verbeteren. Op basis van uw vragen en input zullen we de definitieve aanvraag (ovb) verder aanvullen.

Gisteren is in de Stuurgroep van Bereikbaarheid Waterland besloten dat er nog een aantal zaken dienen te worden uitgezocht voordat een definitief besluit wordt genomen over het verzenden van deze offerte aanvraag. Indien de Stuurgroep over naar verwachting 3 á 4 weken wel akkoord is met het Plan van Aanpak dan dient dit vervolgens door Gedeputeerde Staten te worden vastgesteld. Pas daarna kan de definitieve offerte uitvraag worden verzonden. Tot die tijd is het leveren van een inspanning en het doorlezen van de verzonden stukken geheel voor eigen risico. Hoewel de onderdoorgang in Broek in Waterland is opgenomen in het coalitie akkoord is dit geen harde garantie dat de offerte uitvraag ook daadwerkelijk wordt verzonden.

Wij hebben na intern overleg maar ook na contact met enkelen van u toch besloten deze conceptaanvraag met bijbehorende bijlagen vandaag naar u te sturen. Zodra het advies van de Stuurgroep bekend is zullen wij dit uiteraard laten weten. U ontvangt een uitnodiging voor een informatiesessie op 19 mei, ter verbetering van de offerteaanvraag. Het Format Nota van Inlichtingen is handig om te gebruiken bij de voorbereiding van vragen voor deze sessie.

In afwijking van wat nu in bijgevoegde concept-offerte aanvraag staat zijn wij voornemens om de MKBA geen deel uit te laten maken van deze aanvraag. Naar verwachting wordt dit bureau door ons 1-op-1 geselecteerd en dient u in uw offerte aan te geven hoe u de input voor deze MKBA aan dit bureau kunt leveren. De offerte van dit bureau zal u worden verstrekt bij de definitieve aanvraag zodat u exact weet welke informatie zij nodig hebben. Op basis van de MKBA uit de vorige fase kunt u volgens ons wel al een goede inschatting maken van de aan te leveren informatie.

Ook zal er nog een vraag voor een optie voor een visualisatie worden toegevoegd aan de offerte uitvraag. In de vorige fase is per variant een 3D filmpje gemaakt. Wij zouden bewoners van Broek in Waterland maar ook daarbuiten graag een nog beter inzicht geven van hoe de situatie er buiten mogelijk uit komt te zien. Gedacht kan bijvoorbeeld worden om een aantal plekken aan te wijzen waar bewoners in het dorp kunnen staan en met een 3D-bril de toekomstige situatie kunnen zien. Met name de plekken waar de N247 onder de grond zal verdwijnen en de situatie aan de noordzijde van het dorp waar beperkte ruimte aanwezig is kunnen daarbij in beeld worden gebracht om het draagvlak te vergroten.



U dient uw vragen uiteindelijk via bijgevoegd format in te leveren. Op basis hiervan zal een Nota van Inlichtingen worden gemaakt welke naar alle partijen zal worden verzonden. Het overleg van 19 mei is vooral bedoeld om op iets hoger abstractieniveau met elkaar van gedachte te wisselen. "Detailvragen" kunnen dan via dit formulier worden gesteld.

De bijlagen ontvangt u via WeTransfer. Wij hebben ons best gedaan om deze AVG-proof te maken maar mogelijk is er iets tussendoor geschoten (het zijn bijna 100 bijlagen). Daarom het verzoek om hier zeer voorzichtig mee om te gaan.

Indien u nog vragen heeft dan hoor ik dat graag. Ik wens u alleen een heel prettig, zonnig en vooral gezond weekend!

[Redacted]  
*Beleidsadviseur – Mobiliteit*

T (06) [Redacted]  
Houtplein 33 2012 DE Haarlem

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)  
[Redacted]@noord-holland.nl



POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

[naam bureau]  
[de heer, mevrouw xxxx]  
[adres]  
[postcode woonplaats]

**Uw contactpersoon**

BEL/MOB

Telefoonnummer +  
@noord-holland.nl

1 | 25

**Verzenddatum**

**Betreft: CONCEPT** offerteaanvraag aanbesteding N247 Broek in Waterland

Geachte heer, mevrouw xxxx,

Hierbij verzoek ik u een offerte uit te brengen voor het uitwerken van varianten tot Voorlopig Ontwerp (VO) met bijbehorende kostenramingen. Een nadere omschrijving van de vereisten waaraan u moet voldoen, is opgenomen in de offerteaanvraag, die als bijlage 1 bij deze brief is gevoegd.

Deze offerteaanvraag valt onder de Raamovereenkomst Inhuur beleidsadviesdiensten, zoals gesloten tussen uw bedrijf en de provincie Noord-Holland.

Uw digitale offerte, onder vermelding van het kenmerk van de provincie, dient uiterlijk xxxxx door mij ontvangen te zijn. De offerte dient te worden verzonden aan mw e-mailadres @noord-holland.nl en een cc aan , e-mailadres projectinkoop@noord-holland.nl.

De tijdige, complete ontvangst van uw digitale offerte is leidend binnen de aanbesteding.

**Inlichtingen**

De mogelijkheid bestaat om schriftelijk vragen te stellen aan opdrachtgever alvorens een aanbieding in te dienen. Hiervoor is een format als bijlage bijgesloten. Het initiatief voor het stellen van vragen ligt bij de gegadigde. De vragen dienen uiterlijk op xxxx vóór 12:00 uur per e-mail zijn ingediend via @noord-holland.nl. Bij het indienen van vragen moeten een duidelijke contactpersoon en het e-mail adres van die contactpersoon genoemd worden, indien deze persoon een andere persoon is dan de afzender van de e-mail. De Nota van Inlichtingen zal uiterlijk op xxxx (alleen) per e-mail aan alle gegadigden worden verstuurd.

Voor vragen kunt u contact opnemen met uw contactpersoon (zie briefhoofd).

**Voorwaarden offerte:**

1. De offerte dient een gestanddoeningstermijn te hebben van 60 dagen. Tijdens deze periode heeft uw offerte het karakter van een onherroepelijk

**Kenmerk**

1400285/

**Uw kenmerk**

XXXX

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

aanbod.

2. De provincie Noord-Holland neemt vrijblijvende aanbiedingen niet in behandeling.
  3. Aan het uitbrengen van een offerte zijn voor de provincie Noord-Holland geen kosten verbonden ongeacht of de offerte tot het sluiten van een overeenkomst zal leiden.
  4. Op deze offerteaanvraag zijn de voorwaarden van de raamovereenkomst, zoals gesloten tussen uw bedrijf en de provincie Noord-Holland, van toepassing, met uitsluiting van uw algemene voorwaarden.
  5. Mogelijke tekortkomingen en/of tegenstrijdigheden in de op deze offerteaanvraag betrekking hebbende documenten dienen direct bij de contactpersoon van de provincie Noord-Holland te worden gemeld. Bij verzuim hiervan kan de inschrijver geen beroep daarop doen bij of na de eventuele opdrachtverlening.
  6. Mondelinge mededelingen, toezeggingen of nadere afspraken hebben geen rechtskracht tenzij deze door beide partijen schriftelijk zijn bevestigd.
  7. Aanbiedingen dienen te zijn gesteld in het Nederlands. Correspondentie zal eveneens in het Nederlands geschieden.
  8. Ongeacht de overeenstemming die tijdens besprekingen en/of onderhandelingen is bereikt, komt een overeenkomst slechts tot stand nadat de leverancier c.q. opdrachtnemer een schriftelijke bevestiging van de provincie Noord-Holland heeft ontvangen in de vorm van een opdrachtbrief of een door provincie Noord-Holland ondertekend contract.
  9. De Aanbestedende dienst volgt de per 1 november 2018 landelijk geldende criteria voor maatschappelijk verantwoord inkopen, beschikbaar gesteld via 'mVICriteria.nl'. Deze tool is ontwikkeld door Royal HaskoningDHV, CE Delft en Swis in opdracht van Rijkswaterstaat, het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat <https://www.mvicriteria.nl/nl> aan.
  10. De provincie ambieert waar mogelijk, tegen afgewogen kostenniveau, een hoger duurzaamheidsniveau.
- Door het indienen van uw offerte stemt u in met alle in deze offerteaanvraag genoemde voorwaarden.

Wilt u in de offerte aangeven op welk IBAN nummer u de betalingen wilt ontvangen indien u de opdracht gegund zou krijgen? Dit bespoedigt de administratieve afhandeling bij opdrachtverlening

Uw offerte zal door de provincie Noord-Holland strikt vertrouwelijk worden behandeld. Het is de planning om u uiterlijk xxxxxx uitsluitel te geven of ik gebruik zal maken van uw aanbieding.

Hoogachtend,

de commissaris van de Koning  
in de provincie Noord-Holland,  
namens deze,

  
*Deze brief is digitaal vastgesteld en daarom niet ondertekend.*

5 bijlage(n)

- 1) Offerteaanvraag
- 2) Aanvullende informatie
- 3) Inventarislijst bijlagen offerteaanvraag
- 4) Nota van Inlichtingen\_format voor vragen stellen
- 5) Verwerkersovereenkomst standaard 2020

## BIJLAGE 1 OFFERTEAANVRAAG

### Aanleiding offerteaanvraag

In het coalitieakkoord van de provincie Noord-Holland (2019-2022) is de onderdoorgang voor de N247 in Broek en Waterland als inspanningsverplichting opgenomen. De Stuurgroep van Bereikbaarheid Waterland heeft ingestemd met de opname van de haalbaarheidsstudie naar een onderdoorgang in het programma van Bereikbaarheid Waterland. Op basis van de uitkomsten, de maatschappelijke kostenbaten analyse en belangen van de verschillende partners binnen het programma wordt er nu getrechterd naar twee hoofdvarianten.

### Doel offerteaanvraag

Deze offerteaanvraag valt onder de raamovereenkomst beleidsadviesdiensten [Vul naam raamovereenkomst in] en heeft als doel binnen deze raamovereenkomst een nadere overeenkomst af te sluiten, voor het uitwerken van varianten tot Voorlopig Ontwerp (VO) inclusief bijbehorende kostenramingen.

Het hoofddoel van deze offerteaanvraag is:

*Werk twee hoofdvarianten uit tot een voorlopig ontwerp (VO) met bijbehorende kostenramingen, zodat op basis daarvan en een actualisatie van de MKBA een bestuurlijke keuze kan worden gemaakt en een besluit kan worden genomen. Daarbij dienen de risico's zo veel mogelijk te worden benoemd en afgeprijsd zodat er achteraf geen verrassingen qua uitvoering of extra kosten op zullen treden.*

Deze offerteaanvraag beschrijft de gevraagde werkzaamheden en de procedure die voor het offerte traject wordt gevolgd.

Neem contact op met de CISO (3803) of de FG (3354). Waarschijnlijk dient er een Verwerkersovereenkomst te worden afgesloten, zodat de beveiliging van de persoonsgegevens gegarandeerd kan worden. Neem in dit geval contact op met jouw informatiemanager en de CISO. Zie bijlage 5 het standaard voor een Verwerkersovereenkomst.

De te gunnen opdracht zal aanvangen op xxxx en zal gereed moeten zijn op xxxx.

De mogelijkheid bestaat dat er in een later stadium wordt besloten dat de opdracht wordt verlengd. Indien dit het geval is zal dit altijd door middel van een aanvullende schriftelijke opdracht aan u bekend worden gemaakt.

### Looptijd opdracht

De geplande aanvangsdatum is xxxx.

Provincie Noord-Holland beoogt met deze offerteaanvraag capaciteitsgebrek binnen de eigen organisatie op te vangen, voor de periode van [startdatum] t/m [einddatum].

### Planning Aanbesteding

De planning van deze aanbestedingsprocedure luidt als volgt (wijzigingen voorbehouden):

Versturen concept offerteaanvraag	Vrijdag 24 april 2020
-----------------------------------	-----------------------

Informatiesessie ter verbetering van de offerteaanvraag	Dinsdag 19 mei 2020
Versturen offerteaanvraag	xxxx
Indienen vragen (uiterlijk)	xxxx
Versturen Nota van inlichtingen	xxxx
Indienen offerte (uiterlijk)	xxxx
Indien nodig Uitnodiging gesprek	xxxx
Gesprekken	xxxx
Mededeling gunningsbeslissing	xxxx
Start opdracht	xxxx

### Vraagstelling

Opdrachtnemer levert voor beide varianten (variant 1: ondergronds kunstwerk met ruimte voor 2x1 rijbanen plus vluchtstrook; variant 2: onderdoorgang met ruimte voor 2x2 rijbanen) een integraal VO inclusief bijlagen.

### Verwacht resultaat

De tekeningen (plattegronden en overzichtstekeningen, maatgevende doorsneden en details) moeten voldoende inzicht geven in de te realiseren projectscope, het ruimtebeslag, de risico's en relevante (technische) oplossingen. Ook moeten ze voldoende onderbouwing geven voor het verdere uitwerken van een UAV-GC contract en de bijbehorende kostenraming.

Het VO bestaat onder andere uit maatgevende dwarsprofielen en lengteprofielen, zijaanzichten en visualisaties (in kleur). Vanuit een risico gestuurde aanpak worden deze tekeningen waar nodig aangevuld met detailontwerpen en (constructieve) berekeningen.

Het VO dient voorzien te zijn van een plantoelichting/ontwerpnotitie. De toelichting dient ter onderbouwing en vastlegging van ontwerpkeuzes, als ook voor de uiteindelijke besluitvorming voor de provincie Noord-Holland en als toelichting op het geldende ontwerp voor de omgevingspartijen. De raakvlak en knelpunten-analyse maakt onderdeel uit van de toelichting.

Het gehele ontwerpproces dient door toepassing van Systems Engineering tot stand te komen. Het opzetten van een systeemspecificatie en verificatie/validatie van de schetsontwerpen aan de toepassing en klanteisen spelen daarbij een belangrijke rol.

Geef aan welke (realistische) kansen u ziet op het gebied van duurzaamheid en innovatie in dit project en hoe u deze kansen gaat realiseren, en wat u daarbij verwacht van de Provincie Noord-Holland.

Tevens dient Opdrachtnemer SMART uit te werken op welke wijze Opdrachtnemer de meerwaarde, maatregelen en acties van de EMVI aanbidding borgt en bewaakt in het project.

### Uw offerte

In de volgende hoofdstukken wordt aangegeven aan welke voorwaarden u dient te voldoen en welke gegevens u dient te overleggen. In het laatste hoofdstuk wordt aangegeven welke indeling uw offerte dient te hebben. De

te stellen eisen moeten in elk geval altijd in verhouding zijn met de aard en omvang van de opdracht.

### **Plan van aanpak**

Uw offerte bevat een plan van aanpak met daarin fasering, beslismomenten, uit te voeren activiteiten en de daarbij behorende (tijds)planning. In dit plan van aanpak moet een begroting zijn opgenomen van het aantal dagen per medewerker per deelactiviteit, vermenigvuldigd met de voor hen in rekening te brengen dagtarieven. Bijkomende kosten dienen te worden gespecificeerd.

De personen die het plan van aanpak gaan uitvoeren moeten met name worden genoemd. Van deze personen dient een Curriculum Vitae te worden meegezonden. Uitgebreid voor de beoogde projectleider en beknopt voor overige medewerkers. Van deze CV's dient u het functieniveau aan te geven overeenkomstig de raamovereenkomst. In verband met de AVG dient u de gevraagde C.V.'s als separaat PDF-bestand aan uw offerte toe te voegen.

Het plan van aanpak dient tevens te voorzien in een periodiek voortgangsoverleg met de opdrachtgever of diens plaatsvervanger en/of een schriftelijke periodieke rapportage aan de opdrachtgever.

U dient aan te geven welke medewerking u van de opdrachtgever en betrokken organisatie verwacht zodat uw plan van aanpak inderdaad gerealiseerd kan worden. U kunt beargumenteerd in uw voorstel hiervan afwijken.

Bij het beoordelen van het plan van aanpak wordt op de volgende onderdelen gelet:

1. Helderheid en volledigheid met betrekking tot de wijze waarop de benodigde onderzoeken worden opgezet/uitgevoerd en hoe mede daarmee het doel van deze opdracht wordt beantwoord;
2. Het inzicht in de wijze waarop een goed en deskundig Voorlopig Ontwerp tot stand zal komen. Dit mede in relatie tot de waterhuishoudkundige vraagstukken, benodigde constructie berekeningen, omgevingskenmerken en veiligheidseisen;
3. Het inzicht in de wijze waarop volledige, nauwkeurige en betrouwbare kostenramingen tot stand zullen komen. Dit moet blijken uit de wijze van aanpak, diepgang, volledigheid, helderheid in het Plan van Aanpak. Dit moet zo compleet en eenvoudig mogelijk worden weergegeven;
4. Voorstel proces (co-creatie) met bijbehorende planning in relatie tot de aangegeven stakeholders en deelnemers

### **Kosten**

Van alle uit te voeren activiteiten en te leveren producten dient per onderdeel (onderzoek, overleg, ontwerp, projectorganisatie) de kosten in beeld gebracht te worden, zodat bij het eventueel niet uitvoeren van een onderdeel duidelijk is over welke kosten het dan gaat.

Eventuele stelposten tellen niet mee in het totaalbedrag voor de kosten. Zaken waarvan logischerwijs kan worden aangenomen dat deze onderdeel uitmaken van de aanbieding kunnen niet als stelpost worden aangeboden. In het laatste geval zal de opdrachtgever deze stelposten optellen en tellen deze wel mee in de beoordeling.

### Beoordeling van uw offerte

Wij verwachten dat de opdrachtnemer haar plan van aanpak individueel aan de opdrachtgever presenteert. Vanuit de opdrachtgever zullen hierbij het interne kernteam en de dorpsraad aanwezig zijn. De presentatie dient gedaan te worden door de beoogd projectmanager. Doel van de presentatie is de deskundigheid van de aangeboden projectmanager te kunnen beoordelen en aanvullende inhoudelijke vragen te kunnen stellen. De presentatie op zich zal niet apart meewegen in de beoordeling, maar uiteraard wel effect hebben op een aantal criteria.

Uw offerte zal worden beoordeeld op de volgende criteria:

Onderdeel	Wegingsfactor
Plan van aanpak	70%
CV's team	15%
De kosten	15%
<b>Totaal</b>	<b>100%</b>

Voor elk van deze onderdelen kan gegadigde 10, 8, 5, 2 of 0 punten scoren, waarbij de aanmeldingen worden beoordeeld op basis van de kwaliteit van de overlegde gegevens alsook ten opzichte van elkaar. Het is ook mogelijk dat op onderdelen dezelfde score wordt verkregen.

Waardering om tot cijfer te komen		
Cijfer	Omschrijving	Toelichting
10	Zeer goed	De Inschrijver geeft zeer duidelijk en volledig antwoord met concrete, overtuigende beschrijving. Het antwoord biedt zeer veel toegevoegde waarde aan de vraagstelling.
8	Goed	De Inschrijver geeft duidelijk en volledig antwoord met concrete, overtuigende beschrijving. Het antwoord biedt veel toegevoegde waarde aan de vraagstelling.
5	Neutraal	De Inschrijver geeft voldoende antwoord en sluit aan op de vraagstelling.
2	Matig	De Inschrijver geeft matig antwoord op de gevraagde punten en/of met een minimale (summiere) of onduidelijke beschrijving en levert onduidelijkheden of vragen op.
0	Slecht	De inschrijver geeft op een deel van de gevraagde punten onvoldoende antwoord/ en geeft een beschrijving met duidelijke gebreken, manco's, fouten ten opzichte van de gevraagde vraagstelling.

De offerte mag uit maximaal 20 pagina's bestaan (excl. bijlagen en cv's). Het plan van aanpak moet begrijpelijk zijn voor niet-experts en als zelfstandig stuk leesbaar zijn.

Er zijn drie beoordelingsgroepen die de offerte beoordelen: de interne projectgroep, de externe projectgroep en de dorpsraad met bewoners. Alle



drie de beoordelingsgroepen hebben een even zware stem in de totale beoordeling.

Het is niet toegestaan om, zonder toestemming van opdrachtgever, contact op te nemen met de dorpsraad of andere belanghebbenden. Mocht dit wel gebeuren dan geldt automatisch dat dit bureau is uitgesloten van deelname aan deze offerteaanvraag.

### **Beoordeling prijs**

De prijs van de aanbidding wordt teruggerekend naar de score op prijs door aan de laagste aanbidding de score 10 toe te kennen en de prijs van de andere aanbiddingen hiermee proportioneel te waarderen. Die uitkomst wordt vermenigvuldigd met het wegingspercentage van het gunningscriterium Prijs.

Bijvoorbeeld: Is de laagste aanbidding 10.000 euro dan zal deze waardering 10 krijgen. De aanbidding van 11.000 euro zal dan  $10 \cdot 10.000 / 11.000 = 9,1$  scoren (afgerond met 1 cijfer achter de komma).

### **Inhoud van uw aanbidding**

Uw aanbidding is als volgt opgebouwd:

1. Aanbiedingsbrief (s.v.p. geen prijs in vermelden)
2. Plan van aanpak (max. 20 pagina's)
3. CV's van de in te zetten medewerkers (uitgebreid voor beoogde projectleider en beknopt voor overige medewerkers). S.v.p. als separaat PDF-bestand i.v.m. AVG.
4. Kosten (opgedeeld in diverse onderdelen)

## BIJLAGE 2 AANVULLENDE INFORMATIE

### INHOUDSOPGAVE 2 AANVULLENDE INFORMATIE

1. Inleiding.....	10
2. Ontwerpopgave.....	11
2.1 Ondergronds kunstwerk met ruimte voor 2x1 rijbanen plus vluchtstrook.....	12
2.2 Onderdoorgang met ruimte voor 2x2 rijbanen .....	12
2.3 Waterkering .....	12
2.4 Huidige tafelbrug.....	13
2.5 Agrarisch verkeer.....	13
2.6 Fasering .....	14
2.7 Inrichting openbare ruimte .....	14
2.8 Kabels en leidingen .....	14
2.9. Broekervaart.....	14
3. Kostenramingen.....	15
3.1 Risicoposten en posten onvoorzien .....	15
3.2 Overig .....	15
4. Verkeerskundig ontwerp .....	16
4.1 Aansluitende wegvakken.....	16
5. Verkeersmodel en MKBA .....	16
5.1 Verkeersmodel .....	17
5.2 Maatschappelijke Kosten Baten Analyse .....	17
6. Proces .....	18
6.1 Projectmanager .....	18
6.2 Overlegstructuur.....	19
6.3 Inhoud bijeenkomsten en overleggen.....	20
6.4 Planning.....	21
6.5 Provinciale Staten.....	21
7. Klanteisen, beheer en onderhoud .....	22
8. Overige zaken.....	23
8.1 Omgevingskenmerken.....	23
8.2 Beschermd dorpsgezicht.....	24
8.3 Weidevogelgebied en Groene buffer .....	24
8.4 Waterkering .....	24
8.5 System Engineering .....	24
9. Planning .....	25

## 1. Inleiding

Sinds 2009 houden de Vervoerregio Amsterdam, de gemeenten Waterland, Edam-Volendam, Purmerend en Amsterdam en de provincie Noord-Holland zich bezig met het programma Bereikbaarheid Waterland. Het doel van dit programma is om de bereikbaarheid, doorstroming en verkeersveiligheid per auto, openbaar vervoer en fiets op en rondom de provinciale wegen in de regio Waterland te verbeteren. Daarbij dient aandacht te zijn voor de leefbaarheid en de aanwezige natuurwaarden.

Er is een maatregelenpakket opgesteld dat al voor een deel is gerealiseerd. De maatregelen op de N235, waaronder het realiseren van een spitsbusbaan, zijn reeds afgerond. In 2020 zal een groot deel van de N247 worden aanbesteed, waarbij het gaat om de delen tussen de A10 en Het Schouw (kruispunt met de N235) en het deel tussen Monnickendam (Dijksbrug) en de N244.

In 2014 heeft de provincie, op basis van het advies van de Stuurgroep van het samenwerkingsverband, besloten een bovengrondse oplossing te realiseren voor het knelpunt op de N247 in Broek in Waterland. De Dorpsraad van Broek in Waterland heeft vervolgens in 2015 zelf een plan voor een mogelijke onderdoorgang uit laten werken dat door de provincie is opgepakt. In een co-creatie proces is vervolgens binnen twee jaar een vijftal varianten verder uitgewerkt en zijn deze met elkaar vergeleken:

- 1) Bovengrondse variant, 50km/h
- 2) Ondergrondse variant, 50km/h, 2x1 rijstroken zonder vluchtwegen
- 3) Ondergrondse variant, 50km/h, 2x1 rijstroken met tussenwand en vluchtwegen
- 4) Ondergrondse variant, 80km/h, 2x1 rijstroken met tussenwand en vluchtwegen
- 5) Ondergrondse variant, 80km/h, 2x2 rijstroken met tussenwand en vluchtwegen

In het coalitieakkoord van de provincie (2019-2022) is de onderdoorgang als inspanningsverplichting opgenomen. De Stuurgroep van Bereikbaarheid Waterland heeft tijdens een overleg in oktober 2019 ingestemd met de opname van de haalbaarheidsstudie naar een onderdoorgang in het programma van Bereikbaarheid Waterland. Op basis van de uitkomsten, de maatschappelijke kostenbaten analyse en belangen van de verschillende partners binnen het programma wordt er nu getrechterd in twee hoofdvarianten.

Het hoofddoel van deze offerte uitvraag is:

*Werk twee hoofdvarianten uit tot een voorlopig ontwerp (VO) met bijbehorende kostenramingen, zodat op basis daarvan en een actualisatie van de MKBA een bestuurlijke keuze kan worden gemaakt en een besluit kan worden genomen. Daarbij dienen de risico's zo veel mogelijk te worden benoemd en afgeprijsd zodat er achteraf geen verrassingen qua uitvoering of extra kosten op zullen treden.*

Dit doel dient te worden bereikt door onder andere de volgende onderdelen verder uit te werken in de voorliggende offerteaanvraag:

1. Werkt de volgende twee varianten uit tot Voorlopig Ontwerp (VO):
  - a. 2x1 met vluchtstrook (50 en 80km/h is mogelijk);
  - b. 2x2 zonder vluchtstrook (alle inrichtingsvarianten zijn mogelijk);
  - c. Per variant twee subvarianten m.b.t. toepassing van een coupure of kanteldijk.

2. Lever vier kostenramingen op VO-niveau (nauwkeurigheidsmarge van 20%) waaruit tevens een gefaseerde realisatie kan worden afgeleid en beheer- en onderhoudskosten zijn meegenomen;
3. Kwantificeer de risicoposten en posten onvoorzien, zodat duidelijk wordt welke zaken hieronder vallen en wat het risico van optreden is en prijs deze af.
4. Maak een verkeerskundig ontwerp voor beide hoofdvarianten dat aansluit op de nieuwe situaties bij Het Schouw en Monnickendam waarbij aandacht is voor eventuele gefaseerde realisatie;
5. Zorg voor een verkeersmodel waarmee op netwerkniveau en lokaal niveau een uitspraak kan worden gedaan over de effecten en robuustheid van de varianten. Tevens dient dit model bij een eventueel vervolg van de realisatie als basis voor een ruimtelijke procedure te gebruiken zijn;
6. Actualiseer de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) uit de vorige fase;
7. Het proces dient vergelijkbaar te zijn als het reeds ingezette co-creatieproces;
8. Alle stukken dienen leesbaar en begrijpelijk te zijn voor niet-specialisten zoals bewoners en bestuurders.

In de voorliggende offerteaanvraag zullen bovenstaande onderdelen verder worden toegelicht.

In deze offerteaanvraag is met opzet geen inhoudelijke wijze voorgeschreven hoe de eerder aangegeven hoofdvraag te beantwoorden. De opdrachtnemer wordt uitgedaagd om zelf met een goed onderbouwd voorstel te komen om het hierboven beschreven hoofddoel te bereiken.

In de vorige fase zijn veel onderzoeken gedaan en er ligt een brede basis van informatie. Opdrachtnemer kan zelf aangeven welke informatie een actualisatie dient te verkrijgen om het einddoel te bereiken.

## 2. Ontwerpopgave

Opdrachtnemer levert voor beide varianten zoals benoemd in paragrafen 2.1 en 2.2 een integraal VO inclusief bijlagen. De tekeningen (plattegronden en overzichtstekeningen, maatgevende doorsneden en details) moeten voldoende inzicht geven in de te realiseren projectscope, het ruimtebeslag, de risico's en relevante (technische) oplossingen. Ook moeten ze voldoende onderbouwing geven voor het verdere uitwerken van een UAV-GC contract en de bijbehorende kostenraming. Ten grondslag aan het VO liggen onder meer alle beschikbare gegevens, de door de opdrachtnemer uit te voeren werkzaamheden, beschikbaar gestelde onderzoeken en onderzoeken die uit deze overeenkomst voortvloeien.

Het VO bestaat onder andere uit maatgevende dwarsprofielen en lengteprofielen, zijaanzichten en visualisaties (in kleur). Vanuit een risico gestuurde aanpak worden deze tekeningen waar nodig aangevuld met detailontwerpen en (constructieve) berekeningen.

Het VO dient voorzien te zijn van een plantoelichting/ontwerpnotitie. De toelichting dient ter onderbouwing en vastlegging van ontwerpkeuzes, als ook voor de uiteindelijke besluitvorming voor de provincie Noord-Holland en als toelichting op het geldende ontwerp voor de omgevingspartijen. De raakvlak en knelpunten-analyse maakt onderdeel uit van de toelichting.

Het gehele ontwerpproces dient door toepassing van Systems Engineering tot stand te komen. Het opzetten van een systeemspecificatie en

verificatie/validatie van de schetsontwerpen aan de topeisen en klanteisen spelen daarbij een belangrijke rol.

## **2.1 Ondergronds kunstwerk met ruimte voor 2x1 rijbanen plus vluchtstrook**

In de vorige fase zijn twee varianten uitgewerkt waarbij er per richting één rijstrook met vluchtstrook in de onderdoorgang past. Het verschil tussen beiden was de ontwerpsnelheid. Het verschil in de totale breedte was beperkt. Om de keuze voor de uiteindelijke snelheid die bij een 2x1 variant in de onderdoorgang kan worden ingesteld nu niet te hoeven nemen, maar zowel 80km/h als 50km/h niet onmogelijk te maken, wordt in deze fase gekozen voor het uitwerken van een kunstwerk waarin beide snelheden kunnen worden ingesteld.

In de praktijk komt het daarbij dus neer dat de onderdoorgang gedimensioneerd dient te worden op 80km/h. Dit komt overeen met variant 3 in de vorige fase.

## **2.2 Onderdoorgang met ruimte voor 2x2 rijbanen**

Een kunstwerk zoals een mogelijke onderdoorgang in de N247 heeft een levensduur van minimaal 100 jaar. Omdat niemand weet hoe het verkeer zich in de toekomst op de N247 gaat ontwikkelen, aangezien er veel woningbouwprogramma's in de regio Waterland zijn voorzien, dient de fysieke haalbaarheid van een onderdoorgang met 2x2 rijstroken ook verder te worden onderzocht. Het gaat hierbij om een ontwerpsnelheid van 80km/h. Dit wil niet automatisch zeggen dat er ook 2x2 rijstroken moeten worden gerealiseerd, maar om een keuzemogelijkheid te hebben wordt dit de tweede variant die nader wordt uitgewerkt.

In de vorige fase is reeds geconstateerd dat deze variant ruimtelijk lastig inpasbaar is. De effecten op de naastgelegen Broekervaart zijn groot en nog niet bekend is of deze variant van invloed is op de woningen die dicht bij de onderdoorgang komen te staan. Het waterschap beschikt inmiddels over een rekenmodel om te bepalen of en zo ja, hoeveel de Broekervaart mag worden versmald zonder haar functie te verliezen. Ook is nog niet duidelijk wat eventuele versmalling voor de bevaarbaarheid van dit kanaal zal betekenen. Over beide vragen dient duidelijkheid te komen van de hierbij betrokken partijen en eventueel bevoegd gezag zoals het waterschap.

Door middel van nader onderzoek en een verdiepingsslag in het ontwerp dient aan het eind van deze studie een definitief en goed onderbouwde uitspraak te kunnen worden gedaan over de mogelijkheid om deze variant te realiseren. Daarbij dienen alle eventuele risico's en nadelen gedetailleerd en goed onderbouwd te worden omschreven.

## **2.3 Waterkering**

De Broekermeerdijk is een waterkering (ringdijk Broekermeerpolder) die door een onderdoorgang wordt doorsneden. In de vorige fase is per variant één optie uitgewerkt, het ging daarbij om het realiseren van een kanteldijk of een coupure. Omdat het van belang is om nu definitief te kunnen bepalen welke optie kan rekenen op instemming van het waterschap en de toekomstige provinciale beheerder dient voor beiden varianten deze subvariant te worden uitgewerkt. Om de kosten van beiden varianten goed in beeld te brengen, is verdere uitwerking noodzakelijk. Was in de vorige fase een inschatting van de benodigde coupure nog voldoende, in deze fase dient dit verder te worden uitgewerkt tot een uitvoerbare constructie. Tevens dient opdrachtnemer een bindende uitspraak te krijgen van het

waterschap over het wel of niet accepteren van beiden c.q. één van de aangegeven opties. Opdrachtnemer dient er in haar aanbieding rekening mee te houden dat het waterschap eisen zal stellen aan de te toetsen stukken voordat men een uitspraak hierover zal doen.

Bij de verdere uitwerking zal de kanteldijk aantoonbaar als waterkering moeten voldoen (ontwerplevensduur 50 jaar). Dus niet alleen voldoende hoog maar bijvoorbeeld ook stabiel en erosiebestendig. Ook de overgangen van harde constructie (betonwand met ontwerplevensduur 100 jaar) naar de zachte kering in grond dienen waterkering technisch te voldoen aan de eisen.

Daarnaast speelt nog het aspect van de meerlaagse veiligheid (MLV). In de uiteindelijke afweging tussen de verschillende varianten dient een klimaatbestendige aanleg van de N247 (laag 2 uit MLV) en de N247 als vluchtroute bij evacuatie (laag 3 uit MLV) ook worden meegenomen.

## **2.4 Huidige tafelbrug**

De technische staat van de huidige hefbrug is eerder in opdracht van de provincie in beeld gebracht. Het onderzoeksrapport is als bijlage opgenomen. Daaruit is gebleken dat er geen noodzaak is deze in de nabije toekomst te vervangen. Indien er een onderdoorgang komt dan wordt deze hefbrug gehandhaafd en gebruikt door lokaal verkeer. De brug is onderheid met houten palen waarvan de buitenste rij onder een hoek is geheid. Om er zeker van te zijn dat deze brug niet instabiel wordt tijdens de werkzaamheden en zeker gehandhaafd kan worden dient opdrachtnemer met een voorstel te komen hoe dit reeds in deze fase van het project vast te stellen. Voorkomen moet worden dat in een later stadium, na eventuele besluitvorming over de realisatie van een onderdoorgang, alsnog zou blijken dat de huidige hefbrug niet kan worden gehandhaafd. De hoge kosten die op dat moment gemoeid zouden zijn met het realiseren van een nieuwe beweegbare brug zouden immers vrijwel zeker van invloed zijn geweest op die besluitvorming. Het noodzakelijke onderzoek om de handhaafbaarheid van deze brug vast te stellen dient dus in deze fase te worden uitgevoerd.

Wij verzoeken u tevens om een voorstel te doen voor het vaststellen van de restlevensduur van de huidige hefbrug. Het uitvoeren van deze onderzoeksvraag dient u als optie op te nemen in uw aanbieding. Afhankelijk van de totaalkosten van deze opdracht en beschikbare gegevens binnen de provincie zal dit wel of niet worden gegund.

## **2.5 Agrarisch verkeer**

Op dit moment is het toegestaan om agrarisch verkeer in te halen op het traject van de N247 binnen de projectscope van deze studie, met uitzondering van het deel binnen de bebouwde kom van Broek in Waterland. In de praktijk komt het vaak voor dat het langzaam verkeer op de busstrook rijdt zodat het overige verkeer kan inhalen of dat automobilisten rechts via de busstroken dit langzaam verkeer inhalen. Dit is echter niet toegestaan en kan onveilige situaties opleveren vanwege de hoge OV intensiteit op de N247. Ten noorden van Monnickendam zal bij de reconstructie van de N247 een harde rijbaanscheiding worden aangebracht om dit te voorkomen.

De vraag die nu voorligt is of het agrarisch verkeer kan worden toegestaan in de onderdoorgang. Voorkomen moet worden dat dit verkeer ook in de onderdoorgang op de busstrook gaat rijden of voor filevorming gaat zorgen. Onderdeel van deze studie is om in samenspraak met onder andere LTO en Cumula te komen tot een gedragen advies voor de wijze waarop het

agrarisch verkeer tussen Het Schouw en Monnickendam gebruik kan maken van de N247. Daarbij dienen andere opties, zoals het aanwijzen van een alternatieve route ook te worden beschouwd.

## **2.6 Fasering**

In de vorige fase is globaal gekeken naar de fasering van de realisatie van de diverse varianten. In deze studie dient dit voor de twee hoofdvarianten en twee subvarianten nader te worden uitgewerkt zodat er vier realistische bouwwijzen en dito planningen beschikbaar komen. Het spreekt voor zich dat deze faseringen ook moeten worden voorzien van duidelijke ontwerpen waarop elke fasering te zien is. Tevens dient een inschatting te worden gemaakt van de totale stremmingstijd of het aantal stremmingsmomenten van de N247. Uitgangspunt is dat stremming van de gehele N247 niet is toegestaan op werkdagen. Een afsluiting tijdens het weekend of een korte periode in de vakantie, waarbij de N247 wel bereikbaar blijft voor openbaar vervoer en nood- en hulpdiensten is wel bespreekbaar. De kosten voor de fasering dient per variant apart inzichtelijk te worden gemaakt.

## **2.7 Inrichting openbare ruimte**

In de vorige fase zijn twee mogelijke inrichtingsvarianten gemaakt van de bovengrondse infrastructuur. Omdat de gemeente Waterland eerder heeft aangegeven, indien een onderdoorgang wordt gerealiseerd, zelf zorg te willen dragen voor de inrichting, wordt deze in voorliggende studie niet verder opgepakt. Beide eerdere varianten gelden als uitgangspunt.

Het spreekt voor zich dat in alle te maken ontwerpen de nieuwe infrastructuur dient aan te sluiten op de reeds uitgewerkte inrichtingsideeën. Bij de 2x1 variant kan daartoe de variant met de bebouwing als uitgangspunt worden genomen en bij de 2x2 variant de parkvariant.

## **2.8 Kabels en leidingen**

Het waterschap vraagt extra aandacht voor de persleidingen aan de noordzijde van Broek in Waterland evenwijdig en haaks onder de N247. Deze leidingen (en andere kabels en leidingen) kunnen nog een aanzienlijke impact voor het project hebben. Dit dient verder in beeld te worden gebracht en te worden afgeprijsd.

## **2.9. Broekervaart**

Deze vaart is een belangrijke aan- en afvoerroute richting het gemaal De Poel nabij Monnickendam. Door het ontbreken van een goede modelberekening van het Waterlandsboezem is het effect van de versmalling nog niet goed in beeld gebracht in de vorige fase en is dit nog een onzekerheid die risico's voor het project met zich meebrengt. Het hoogheemraadschap heeft inmiddels een watersysteem model voor de waterlandsboezem (vanuit de watersysteemanalyse).

Uitgangspunt voor de Broekervaart moet zijn om deze zo minmogelijk in doorstroomprofiel te versmallen.

Voor de bouw van de onderdoorgang zal een bouwkuip moeten worden gemaakt. Daarbij lijkt het afsluiten c.q. -dammen van de Broekervaart voor een lange periode afsluiting niet te voorkomen. Vragen van het waterschap zijn daarbij onder andere:

- bepalen van minimaal in stand te houden doorstroomcapaciteit
- maatregelen (inzet pompen) treffen om doorstroom te garanderen

### 3. Kostenramingen

Van de twee hoofdvarianten en twee subvarianten dient conform SSK een probabilistische kostenraming te worden gemaakt op VO-niveau (nauwkeurigheidsmarge 20%) en voorzien van een kostennota. Op basis van deze ramingen willen we een vergelijking kunnen maken en een besluit kunnen nemen over de realisatie van het project. De ramingen zullen worden gebruikt om gesprekken te voeren over de dekking hiervan, het is dus van essentieel belang dat de ramingen compleet zijn en risico's en posten onvoorzien een realistische omvang hebben passend bij het ontwerpniveau.

Indien achteraf blijkt dan onderdelen duurder worden of vergeten zijn dan heeft dat direct gevolgen voor een eventueel eerder genomen besluit.

#### 3.1 Risicoposten en posten onvoorzien

In elke raming zijn bedragen opgenomen onder risico's en onvoorzien. De te maken ramingen dienen echter begrijpelijk te zijn voor niet specialisten. Daarom dient per post te worden aangegeven welke kosten hieronder vallen. Grote risico's dienen te worden afgeprijsd en de kans op optreden dient te worden aangegeven in een risicodossier op basis van bijv. één of meer risicosessie(s).

Tevens dienen in deze fase reeds risico's welke worden verwacht te worden voorzien van beheersmaatregelen en het te verwachten effect daarvan. Zaken of onderdelen welke een grote impact hebben dienen reeds te worden uitgezocht zodat bekend is of het risico inderdaad zal optreden of niet. Tevens geeft dit de mogelijkheid om het betreffende risico af te prijzen. Opdrachtnemer dient in het plan van aanpak duidelijk aan te geven op welke wijze men dit gaat doen en of men verwacht daarmee inderdaad de grootste risico's te kunnen benoemen, minimaliseren en afprijzen.

#### 3.2 Overig

Op basis van de technische levensduur van onderdelen dient opdrachtnemer per variant een kostenraming te maken van de gemiddelde jaarlijkse beheer en onderhoudskosten van de afzonderlijke onderdelen. Indien één of meerdere varianten dienen te voldoen aan de tunnelwetgeving en/of aangesloten moeten worden op de bedieningscentrale, dient opdrachtnemer hiervoor ook een kostenraming te maken (zowel voor het aansluiten als voor de bezetting als gevolg van de gekozen variant). De ramingen dienen tot stand te komen in overleg met de Directie Beheer en Uitvoering, sector Beheerstrategie en Programmering Infrastructuur (BSP) van opdrachtgever. Definitieve oplevering kan pas plaatsvinden na schriftelijk akkoord van deze directie.

In de ERBI\_Deel\_0\_Versie\_2019\_V2.0 staat op blz 8 t/m 12 welke eisen opdrachtgever stelt aan de kostenramingen. Het rekenmodel dat nu nog wordt gebruikt is het rekenmodel van de SSK 2010. In de tweede helft van 2020 stapt de provincie over op de SSK 2018, maar met het rekenmodel van RWS/Prorail. Aangezien de kostenramingen naar verwachting pas eind 2020 of zelfs begin 2021 worden opgesteld dient hier nu reeds rekening mee te worden gehouden.



## 4. Verkeerskundig ontwerp

### 4.1 Aansluitende wegvakken

Een groot deel van de N247 wordt de komende jaren gereconstrueerd. Het kruispunt van de N235 met de N247 bij Het Schouw gaat aanzienlijk veranderen ten opzichte van de huidige situatie. Ook het kruispunt van de Bernhardlaan met de N247 in Monnickendam wordt aangepakt. Het spreekt voor zich dat beide te ontwerpen hoofdvarianten aan moeten sluiten op de nieuwe toekomstige situatie. Dat er, indien wordt besloten een onderdoorgang aan te leggen, aanpassingen moeten worden gedaan ligt voor de hand. Echter bij Het Schouw zullen deze aanpassingen naar verwachting minimaal zijn. Bij Monnickendam zal de Dijksbrug naar verwachting moeten worden verbreed bij het aanleggen van een extra rijstrook in geval van een robuuste oplossing.

Omdat een eventuele onderdoorgang mogelijk gefaseerd wordt aangelegd dienen de onderdelen welke buiten de onderdoorgang zelf liggen apart te worden geraamd. Op die wijze kan inzichtelijk worden gemaakt wat elke gefaseerde aanleg gaat kosten. Opdrachtnemer dient een geschematiseerd voorstel te maken van deze gefaseerde aanleg met diverse opties en de totaalkosten van de het bijbehorend voorstel.

Om een goede onderligger te kunnen maken voor het verkeersmodel dienen de volgende projectvarianten verkeerskundig te worden uitgewerkt:

1. 2x1 rijstroken in de onderdoorgang met ontwerpsnelheid van 80km/h
2. 2x2 rijstroken in de onderdoorgang met ontwerpsnelheid van 80km/h:
  - a. 2 rijstroken voor auto's
  - b. 1 rijstrook en 1 busstrook

Er dient rekening te worden gehouden met de bestaande bushaltes langs de N247 en de aansluitende wegen. Opdrachtnemer dient hier een voorstel voor te maken dat aan de partners wordt voorgelegd. De uitwerking dient dusdanig te zijn dat de benodigde VRI-instellingen ten behoeve van het verkeersmodel kunnen worden overgenomen.

De projectscope bevindt zich dus tussen Het Schouw en Monnickendam, waarbij de grens de locatie is waar deze studie kan aansluiten op de nieuw aan te leggen infrastructuur. De gefaseerde aanleg dient ook te worden uitgewerkt. Dus als voorbeeld: in fase 1 alleen de onderdoorgang die op de huidige situatie wordt aangesloten, dan in fase 2 het deel tussen Het Schouw en de Onderdoorgang en in fase 3 het deel tussen Broek in Waterland en Monnickendam. Hier dienen aparte ontwerpen van te worden gemaakt met bijbehorende deelramingen.

## 5. Verkeersmodel en MKBA

Vanaf 2009 is er binnen het programma van Bereikbaarheid Waterland gewerkt met diverse (dynamische) verkeersmodellen. Daarbij is dit verkeersmodel telkens, bij de inzet van een nieuw adviesbureau, omgezet naar nieuwe software en aangevuld met nieuwe data. Door deze aanpassingen werd het steeds lastiger om in de pas te lopen met andere nieuwe geactualiseerde verkeersmodellen en lijkt de uitkomst van de diverse modelberekeningen te hoog te zitten qua verkeersproductie in de toekomst.

## 5.1 Verkeersmodel

Gezien het bovenstaande is behoefte aan recentere verkeersgegevens die door een verkeersmodel worden gegenereerd. Daartoe kan bijvoorbeeld gebruik worden gemaakt van het statisch model VENOM of worden aangesloten bij het meest recente dynamisch verkeersmodel van de gemeente Amsterdam of een combinatie van beiden. Tot op heden is er gewerkt met een toekomstjaar van 2020 waarbij binnen het model de verkeersproductie van de hele regio is opgehoogd met 1,5% om een uitspraak over 2030 te kunnen doen. Wij vragen de opdrachtnemer om zelf met een voorstel te komen voor de wijze waarop inzicht kan worden gekregen in de volgende verkeersgegevens:

- Een actuele referentie toekomstsituatie (2030 en 2040) waarin de uitgevoerde werkzaamheden op de N235 en ook de aanstaande werkzaamheden aan de N247 als autonome ontwikkeling zijn opgenomen;
- Het effect van de onderdoorgang varianten op de verkeersintensiteiten in het omliggende regionale wegennet t.o.v. de referentie;
- De doorstroming in en rondom de onderdoorgang. Het benodigde onderzoeksgebied is mede afhankelijk van het punt hierboven, maar behelst in ieder geval het traject N247 tussen Edam (aansluiting N244) en de A10. Specifiek aandachtspunt, welke goed gerapporteerd dienen te worden, zijn de reistijden/reistijdwinsten voor auto & OV op netwerkniveau. Dit is ook mede input voor de MKBA; Specifiek voor de bus dient zowel de reistijd via de onderdoorgang als bovenlangs door Broek in Waterland te worden onderzocht. Voor de bovengrondse passage zijn de in paragraaf 2.7 genoemde varianten uitgangspunt;
- De benodigde input voor het maken van een MKBA, vergelijkbaar met de eerder gemaakte MKBA, deze wordt beschikbaar gesteld.. Daarbij dient te worden opgemerkt dat ook de effecten van een eventuele onderdoorgang op de doorstroming op en van de N235 dienen te worden meegenomen. Dit vergelijkbaar aan de wijze waarop dit in de vorige fase is gedaan, voor zowel het normale gemotoriseerde verkeer als het OV (tabel met positieve en negatieve invloeden op de reistijden);
- De benodigde verkeersgegevens om toekomstige instelling van VRI's op de N235 en N247 te bepalen c.q. te "finetunen" na realisatie van een onderdoorgangvariant.
- Het effect van de varianten op de knoop KANS (Knooppunt A10, N247, S116). Daarbij moet de huidige configuratie worden beschouwd alsmede de (waarschijnlijke) voorkeursvariant voor aanpassing hieraan (Beter Benutten Variant).. Project KANS is nog lopende.

Zowel het verkeersmodel van VENOM als het dynamisch model van de gemeente Amsterdam worden beschikbaar gesteld aan de opdrachtnemer. De kosten voor de aanpassing etc komen uiteraard voor rekening van opdrachtnemer. Er dient rekening te worden gehouden met minimaal twee controlerondes van de projectpartners voordat het definitief akkoord wordt gegeven om het (de) gekozen verkeersmodel(len) te gaan gebruiken.

## 5.2 Maatschappelijke Kosten Baten Analyse

In de vorige fase is eveneens een MKBA gemaakt. Opdrachtnemer dient, op basis van oude en geactualiseerde gegevens een aanvullende MKBA te maken waarin dezelfde werkwijze en volgorde als eerder dient te worden aangehouden. De reden waarom deze aanvullend dient te zijn is dat er geen discussie kan ontstaan tussen de wijze waarop eerder varianten zijn beschouwd en de varianten die nu nader worden uitgewerkt. De

aanpassingen zullen, naar verwachting, met name nieuwe voertuigverliesuren en kosten bedragen. Ook zal bijvoorbeeld geluid een actualisatie nodig hebben omdat de verkeerscijfers zullen verschillen in vergelijking met de vorige fase. In de opzet van uw offerte dient u alle actualisaties apart in beeld te brengen in de kostenopgave in de offerte. Rekening dient te worden met de beschouwing van in ieder geval de volgende situaties:

1. referentie situatie
2. Bovengrondse variant
3. Onderdoorgang 2x1
4. Onderdoorgang 2x2
  - a. 2 rijstroken voor auto's
  - b. 1 rijstrook en 1 busstrook

Reden dat de bovengrondse variant wordt meegenomen is dat er een eventuele terugvaloptie aanwezig is mocht een onderdoorgang bestuurlijk niet haalbaar zijn. Tevens dient deze als referentiekader voor de andere oplossingen te worden meegenomen. Dit om de meerwaarde van een onderdoorgang ten opzichte van een bovengrondse reconstructie te kunnen bepalen. De referentie voor deze opdracht is: wat gebeurt er als we niets aan dit deel van de N247 doen?

## 6. Proces

In de vorige fase is er sprake geweest van een co-creatieproces met de dorpsraad van Broek in Waterland. De dorpsraad is een volwaardige partner binnen deze studie. De dorpsraad gaat de ontvangen offertes mede beoordelen en hun beoordeling weegt voor een aantal onderdelen even zwaar als die van de provincie en projectpartners binnen het programma Bereikbaarheid Waterland. De dorpsraad dient in staat te worden gesteld om bij elk overleg waar men zelf van aangeeft hierbij aanwezig te willen zijn met minimaal twee personen aan te kunnen schuiven. Hiermee dient dus in de planning van overleggen en bijeenkomsten rekening te worden gehouden. Alle op te leveren tussen- en eindproducten dienen ook instemming te hebben van de dorpsraad.

Voor de samenwerking tussen de provincie en de dorpsraad zijn 7 samenwerkingsregels opgesteld. De opdrachtnemer dient hier kennis van te nemen. De vorige fase is geëvalueerd en de lessen die uit deze evaluatie zijn getrokken dienen een plek te krijgen in de aanbiedingen. Om onduidelijkheid te voorkomen dient de opdrachtnemer in zijn offerte duidelijk aan te geven op welke wijze opdrachtnemer dit vorm zal gaan geven. Opdrachtnemer dient daarbij de rolverdeling tussen inspraak, advisering en informeren per fase en doelgroep te beargumenteren.

Bewoners dienen de argumenten en onderbouwing van alle varianten te kunnen begrijpen. Dit kan inhouden dat hun kennis op het gebied van verkeerskunde of civiele techniek dient te worden vergroot. In de vorige fase is bijvoorbeeld door de opdrachtnemer een minicursus MKBA georganiseerd. Zulke opties dienen als stelpost te worden opgenomen in de offerte.

### 6.1 Projectmanager

De rol van de projectmanager is van groot belang om de verdere uitwerking tot een succes te maken. Hij of zij moet in staat zijn om op een begrijpelijke wijze lastige technische zaken uit te leggen aan bewoners.

Hij/zij moet ervaring hebben met het aansturen van overleggen en uitwerkingen met zowel specialisten als bewoners. Tevens moet hij/zij in staat zijn besluiten te nemen en knopen door te hakken indien dit noodzakelijk is en zich hierbij te laten leiden door feiten en niet door emoties.

De rol en opstelling van de projectmanager is van essentieel belang voor het slagen van deze opdracht en te komen tot een gedragen eindproduct. Dit houdt automatisch in dat de projectleider over de volgende eigenschappen dient te beschikken:

1. kan goed luisteren en heeft empathie (inlevingsvermogen);
2. kan goed samenwerken;
3. kan zich goed inleven in de belangen en standpunten van anderen, zonder deze te veroordelen;
4. is communicatief vaardig en verplaatst zich in de wereld van de belanghebbenden;
5. erkent dat bewoners gebruikersexperts zijn van hun omgeving, maar weet ermee om te gaan dat het geen technisch experts zijn;
6. is openminded en streeft naar openheid van zaken;
7. staat open voor oplossingen die mogelijk anders zijn dan de eigen voorstellen;
8. heeft ervaring met processen waarbij de inspraak van anderen partijen dan de opdrachtgever essentieel is;
9. Kan snel schakelen en is stressbestendig op momenten dat partijen het niet eens zijn met elkaar en er een impasse dreigt te ontstaan;
10. Heeft ervaring met werken in een bestuurlijke omgeving en is in staat om lastige onderwerpen op een begrijpelijke wijze uit te leggen aan bestuurders en politiek

## 6.2 Overlegstructuur

De overlegstructuur uit de vorige fase dient te worden voortgezet. Dit enerzijds vanwege de bekendheid bij de aan deze studie deelnemende partijen c.q. bewoners met de gekozen structuur en anderzijds omdat gebleken is dat deze structuur tot voldoende draagvlak heeft geleid. De volgende overleggroepen moeten een plek krijgen in het totale proces.

1. Provincie Noord-Holland (intern): er is een kernteam van circa zes personen die diverse disciplines binnen de provincie vertegenwoordigen en dient intensief betrokken te worden bij het gehele proces;
2. Provincie Noord-Holland (intern): diverse sectoren van de provincie dienen betrokken te worden. Zij komen maandelijks bijeen in het Strategisch Overleg Zaanstreek-Waterland. Het gaat hierbij om een regulier maandelijks overleg waarbij diverse onderwerpen die spelen in de regio Zaanstreek-Waterland. Opdrachtgever bepaalt zelf wanneer opdrachtnemer aan dien te sluiten bij dit overleg waar ook andere onderwerpen worden besproken.;
3. Projectgroep Bereikbaarheid Waterland (extern): deze bestaat uit ambtelijke vertegenwoordigers uit de gemeenten Amsterdam, Waterland, Purmerend en Edam-Volendam en de Vervoerregio Amsterdam. Dit betreft een regulier overleg waarin ook andere onderwerpen vanuit Bereikbaarheid Waterland worden besproken. Deze opdracht zal naar verwachting een regulier agendapunt worden bij dit overleg;
4. Dorpsraad Broek in Waterland;
5. Inhoudelijk overleg met specialisten, hulpdiensten, HHNK en verder een afvaardiging van de bevoegde gezagen en andere belangrijke stakeholders;

6. Bewoners die mee willen denken en werken tijdens meerdere inhoudelijke avonden;
7. Bewoners die alleen in hoofdlijnen op de hoogte willen worden gehouden en hun input willen leveren tijdens een inloopavond;

Vertegenwoordigers van de dorpsraad kunnen in principe aanwezig zijn bij elk overleg, uitgezonderd overleg 3. Vanwege hun vrijwillige inzet voor het project dient echter als uitgangspunt te worden genomen dat zij aanwezig moeten kunnen zijn bij de overleggen met 1,2 en 5. De bijeenkomsten van 6 en 7 worden samen met de dorpsraad in co-creatie georganiseerd waarbij de leden volgens de eerder afgesproken regels ook (neutrale) feitelijke toelichting zullen geven bij de gepresenteerde ontwerpen etc.

De ateliers of werkbijeenkomsten dienen in Broek in Waterland te worden georganiseerd (bij voorkeur in het Broekerhuis). De betrokkenheid vanuit het dorp is groot vanwege het effect van een mogelijke grootschalige oplossing op de directe leefomgeving van deze inwoners. In de vorige fase is gebleken dat de interesse in de effecten van een mogelijke onderdoorgang ook in de regio aanwezig is. Deze bewoners willen echter liever op een snelle en toegankelijke wijze informatie tot zich kunnen nemen tijdens bijvoorbeeld een inloopavond. Om dat laatste mogelijk te maken dient elke werkbijeenkomst te worden gevolgd door een inloopavond ergens in de regio. Tijdens de vorige fase zijn bijvoorbeeld avonden in Monnickendam, Volendam en Broek in Waterland georganiseerd.

Naast de algemene bijeenkomsten dient u rekening te houden met het organiseren en invullen van de volgende overleggen:

1. Drie overleggen met direct aanwonenden van de N247 in Broek in Waterland (stelpost)
2. Twee overleggen met ondernemers(verenigingen) uit de regio Waterland
3. Vijf presentaties bij raadsvergaderingen en/of Statenvergaderingen

De overleggen c.q. bijeenkomsten uit het tweede punt zijn op verzoek van de wethouder van Edam-Volendam opgenomen. De organisatie van deze bijeenkomsten dienen daarom in nauw overleg met deze gemeente te worden vormgegeven. De gemeente Edam-Volendam staat bekend voor het groot aantal ondernemers c.q. zzp-ers dat gebruik maakt van de N247 en daarom van grote invloed is op de bereikbaarheid van de regio.

Opdrachtnemer dient in de offerte aan te geven wanneer de aangegeven groepen in het proces betrokken moeten worden, welke rol zij hebben en hoe opdrachtnemer deze bijeenkomsten gaat invullen:

1. Aangegeven moet worden hoe bijeenkomsten worden opgezet (opbouw programma, plenair/interactief, rol van voor- en tegenstanders in het programma).
2. Aangegeven moet worden de inhoud van bijeenkomsten terug wordt gekoppeld naar andere stakeholders.

### **6.3 Inhoud bijeenkomsten en overleggen**

De inhoudelijke invulling van alle overleggen en bijeenkomsten maakt onderdeel uit van deze opdracht, evenals het organiseren van deze zaken (huur locatie, versturen uitnodigingen, opstellen agenda, opstellen tekst, houden presentatie, verslaglegging, draaiboek, etc.). De ontwerpen die worden getoond dienen ingekleurd en begrijpelijk te zijn voor niet-technisch onderlegde personen. Eventuele luchtfoto's worden door opdrachtgever beschikbaar gesteld.

Bij voorkeur wordt gebruik gemaakt van de bestaande communicatiemiddelen en -kanalen van provincie Noord-Holland voor herkenbaarheid en continuïteit. Opdrachtnemer dient tevens input te leveren voor de diverse informatieborden die in de regio aanwezig zijn.

#### **6.4 Planning**

Wij verwachten een realistische en haalbare planning. De opdrachtnemer blijft gedurende de gehele opdracht zelf verantwoordelijk voor het halen van deze planning. Mocht tijdens het proces blijken dat deze door onvoorziene omstandigheden dient te worden bijgesteld dan dient opdrachtnemer dit tijdig schriftelijk bij de opdrachtnemer te melden. Hiertoe dient een logboek te worden bijgehouden waarin ook afspraken over de op te nemen stelposten en eventueel meer- en minderwerk kunnen worden vermeld. De planning dient helder en begrijpelijk te zijn voor alle aan deze studie deelnemende partijen.

#### **6.5 Provinciale Staten**

Het proces van burgerparticipatie in dit stadium van projecten is nieuw voor de provincie. Tevens zijn, vanwege de tussenliggende verkiezingen, veel Statenleden nieuw en hebben zij geen kennis van de projecthistorie en de wijze waarop het co-creatieproces is verlopen. Het is gangbaar dat alleen de leden van de Statencommissie Mobiliteit en Ruimte bij overleggen en bijeenkomsten aanwezig zijn. Wij willen de wijze waarop bestuurders en politiek worden betrokken bij dit project op dezelfde wijze voortzetten. Dat wil zeggen dat men bij de werksessies aanwezig mag zijn als toehoorder maar geen inhoudelijke rol heeft of met deelnemers in gesprek/discussie mag gaan. Tijdens de inloopavonden is die gelegenheid er wel. U dient rekening te houden met een startbijeenkomst voor Statenleden waarin deze werkwijze wordt toegelicht. U dient zelf voor de inhoudelijke invulling van deze bijeenkomst te zorgen.

De bedoeling is leden van de commissie Mobiliteit en Financiën zo transparant mogelijk te laten ervaren wat er leeft bij de belanghebbenden, terwijl voorkomen moet worden dat deze leden in discussie gaan met aanwezigen. Dat beperkt de mogelijkheid voor een open overleg en verhoogt de kans dat het gesprek transformeert naar een politiek geladen discussie. Ook is het onwenselijk dat ambtenaren hun woorden moeten afwegen en niet vrij kunnen spreken. Tijdens de eerder aangegeven bijeenkomst kunnen de spelregels duidelijk worden gemaakt aan de commissieleden over het doel van de bijeenkomsten en hun rol als toehoorder.

Doel is namelijk dat men hoort hoe zowel de bewoners uit Broek in Waterland als omliggende gemeenten denken over de uitwerking van hun variant en welk idee de regio hierbij heeft. Binnen het dorp worden andere onderdelen van groot belang geacht dan in de regio, hoewel er uiteraard ook gemeenschappelijke wensen zijn. Het vergroten van verkeersveiligheid wordt gedeeld maar doorstroming op de N247 is voor de regio van groter belang dan voor de bewoners in Broek in Waterland. In het dorp is er juist behoefte aan het kunnen oprijden van de N247, wat tijdens de spitsperiodes lastig is. Voor de regio is Broek in Waterland een 'bottleneck' die men graag wil zien opgelost. Dit zijn slechts enkele verschillen waardoor het van belang is dat bestuurders een zo goed mogelijk beeld krijgen van de voor en tegens binnen de groepen, maar ook tussen de groepen onderling.

Opdrachtgever verwacht van de opdrachtnemer dat zij duidelijk aangeven hoe deze specifieke groep mee te nemen in het proces, de rol aan te geven, de wijze waarop deze rol ook strikt kan worden ingevuld en hoe er wordt

omgegaan met eventuele (onvolledige) terugkoppeling naar de gedeputeerde, Gedeputeerde Staten of Provinciale Staten.

## 7. Klanteisen, beheer en onderhoud

In de vorige fase is reeds aangenomen dat een eventuele onderdoorgang wordt aangesloten op de verkeerscentrale van de provincie. Omdat de beheer-, onderhoud- en tussentijdse vervangingskosten onderdeel uitmaken van de latere besluitvorming dient opdrachtnemer deze kosten apart in beeld te brengen voor de periode van 100 jaar. Deze kosten moeten tevens worden verwerkt in de MKBA.

Het is in eerdere projecten gebleken dat het waardevol is om de verschillende objectbeheerders van de Provincie Noord-Holland vroeg in het ontwerpproces aan te haken. Daarom dient de opdrachtnemer de verschillende objectbeheerders van de sector BSP van de Provincie Noord-Holland uit te nodigen voor een brede KES sessie waarin een gesprek over de opgave kan worden gevoerd om kansen en aandachtspunten te kunnen identificeren. In deze sessie kunnen de verschillende objectbeheerders van de Provincie voor hun objecten de eisen formuleren waaraan het ontwerp/de onderdoorgang dient te voldoen, waarbij de Eisen en Richtlijnen Bouw- en Infraprojecten (ERBI) het uitgangspunt is.

Er dient een overzicht te worden gemaakt van onderdelen welke in het vervolg van de uitwerking aandacht dient te krijgen. Onderdelen die effect hebben op het ruimtegebruik dienen in het ontwerp te worden verwerkt. Daarbij kan worden gedacht aan:

- Onderhoud moet veilig kunnen plaatsvinden. Ook dient bij het onderhoud het verkeer zo min mogelijk hinder te ondervinden (althans zoveel mogelijk).
- schoonmaken/onderhoud pompkelder van buitenaf i.p.v. in het midden van het kunstwerk op de rijbaan
- voorkom valgevaar door het afschermen van hoogten, het maken van opstelplaatsen of voldoende ruimte om te kunnen inspecteren (inspectiepaden). Inspecties en controles moeten bij voorkeur buiten het verkeer plaatsvinden.

In de vorige fase zijn diverse overleggen geweest met de hulpdiensten. Wij verwachten dat opdrachtnemer de reeds opgehaalde klanteisen en wensen van de hulpdiensten actualiseert en deze in overleg met opdrachtgever afprijst. Gedacht kan worden over de volgende zaken:

- De onderdoorgang is een 'bouwwerk geen gebouw zijnde' (Bouwbesluit). Dit betekent dat er voorzieningen moeten zijn voor hulpdiensten en voorzieningen die voorkomen dat calamiteiten escaleren:
  - Toegangswegen voor hulpdiensten
  - Deuren in tussenwand
  - Afsluitsystemen
  - Camera's
  - Afwatering
  - Afslepen van voertuigen
  - Etc.
- Wat zijn de eisen aan bereikbaarheid tijdens de bouwfase

Het doel is om te voorkomen dat zaken worden vergeten die invloed hebben op de besluitvorming c.q. kostenraming. In de eerder genoemde sessie(s) zullen opdrachtnemer en opdrachtgever samen bepalen wat nuttig en noodzakelijk is om verder mee te nemen in de uitwerking van de varianten.

Tevens dienen de beheer en onderhoudskosten van een kanteldijk en coupure apart in beeld te worden gebracht, om het verschil in realisatie en beheer & onderhoud duidelijk te maken.

In de actualisatie van klanteisen en wensen dient er aandacht te zijn voor het openbaar vervoer. In de vorige fase is dit door de Vervoerregio Amsterdam en vervoerder EBS in beeld gebracht. De concessie Zaanstreek-Waterland wordt op dit moment aanbesteed en deze gaat in december 2021 van start. In augustus is de nieuwe vervoerder bekend. Tot dat moment kan de Vervoerregio worden benaderd.

## 8. Overige zaken

Het is niet toegestaan om te verwijzen naar referentieprojecten voor de onderbouwing van keuzes in dit project. Alle argumenten, onderbouwingen, eenheidsprijzen, etc. dienen project- en locatie specifiek te zijn. Achterin dit document is een inventarislijst toegevoegd met beschikbare gegevens (bijlagen). Opdrachtnemer dient zelf in de offerte aan te geven welke onderzoeken volgens opdrachtnemer nog noodzakelijk zijn om de ontwerpen en kostenramingen te kunnen maken. Van alle noodzakelijke (te actualiseren) onderzoeken dienen apart de kosten in beeld te worden gebracht zodat hier een keuze uit gemaakt kan worden.

Hoewel in de vorige fase reeds is vastgesteld dat de ondergrondse constructies in alle varianten geen tunnel betreft maar een onderdoorgang dient deze check nogmaals op basis van vigerende regelgeving te worden geactualiseerd. Het kan immers zijn dat in de tussentijd regels zijn veranderd waardoor er nu op een andere wijze tegen het verschil tussen een onderdoorgang en tunnel wordt aangekeken.

Het is van groot belang om een bestuurlijke uitspraak te verkrijgen van het bevoegd gezag over de vergunbaarheid van de uitgewerkte constructies. Dit geldt bijvoorbeeld voor de benodigde aanpassingen van de Broekervaart en de toe te passen constructie bij de Broekermeerdijk als ook een akkoord voor de vormgeving van de kunstwerken qua veiligheid. Opdrachtnemer dient de benodigde aanvragen voor te bereiden zodat deze aan de diverse beoordelaars kunnen worden voorgelegd. Opdrachtnemer dient hiermee in de aanbidding rekening te houden. Het verkrijgen van deze instemming en het schriftelijk vastleggen hiervan behoort bij de opdracht.

In principe is het plangebied van de onderdoorgangvarianten afgebakend door de locaties waar het ondergrondse deel weer aansluit op de huidige N247. Omdat het ontwerp moet aansluiten op de eerstvolgende wegvakken en/of kruispunten aan de noord- en zuidzijde van Broek in Waterland dient het ontwerp aan te sluiten op 't Schouw aan de zuidzijde en het kruispunt met de Bernhardlaan aan de noordzijde. Het gaat daarbij om de nieuwe situatie van de N247 welke bij opdrachtverlening aan de opdrachtnemer zal worden verstrekt. Het verkeerskundig en technisch uitwerken van deze aansluitingen is noodzakelijk om de layout van een nieuw dynamisch verkeersmodel te kunnen bepalen.

### 8.1 Omgevingskenmerken

In en rondom Broek in Waterland is een aantal ruimtelijke beperkingen aanwezig waarmee tijdens het ontwerpproces rekening moet worden gehouden. Hieronder staan een aantal zaken genoemd, maar deze lijst is niet uitputtend. Onderstaand overzicht is vergelijkbaar met de offerteaanvraag voor de vorige fasen. Omdat het in deze offerte aanvraag gaat om de nadere uitwerking van twee varianten, en deze onderdelen dus



nog steeds van toepassing zijn, worden deze nu herhaald en zijn eventueel geactualiseerd.

## **8.2 Beschermd dorpsgezicht**

De noordzijde van Broek in Waterland is een beschermd dorpsgezicht. De N247 ligt buiten deze zone, maar een onderdoorgang heeft mogelijk wel een (indirect) effect op het historische deel. Vandaar dat er afstemming nodig is met het bevoegd gezag, de Rijksmonumentenzorg en de Welstandcommissie van de gemeente Waterland.

## **8.3 Weidevogelgebied en Groene buffer**

Het is aannemelijk dat de uiteinden van de onderdoorgang (deels) buiten het dorp komen te liggen. Buiten Broek in Waterland is een weidevogelgebied en ligt de Groene Buffer. Opdrachtnemer dient inzichtelijk te maken welke maatregelen er moeten worden getroffen om de aangegeven varianten mogelijk te maken. Tevens moet de eerder gemaakte lijst met aan te vragen vergunningen worden geactualiseerd.

## **8.4 Waterkering**

Zoals eerder aangegeven is de Broekermeerdijk een waterkering tussen twee polders. Het voorlopig ontwerp dient afgestemd te worden met het Waterschap als bevoegd gezag. De schetsontwerpen dienen te worden goedgekeurd en daarom is het ontwerp van deze dijk en het uitwerken van de benodigde maatregelen onderdeel van deze offerteaanvraag. Opdrachtnemer dient zelf in te schatten hoeveel overleg er noodzakelijk is voor het verkrijgen van de instemming met de ontwerpen.

## **8.5 System Engineering**

Bij de marktbenadering en toepassen van geïntegreerde contracten gaat de voorkeur van de Provincie uit naar het zoveel mogelijk vrij laten van oplossingsmogelijkheden aan de markt, tenzij er onaanvaardbare risico's ontstaan of tenzij het ongewenst is voor de stakeholders (o.a. beheerders, partijen die meefinancieren). Indien er besloten wordt om deze vrijheden aan de markt over te laten, dienen de benodigde parameters uiteindelijk geborgd te worden in eisen in het UAV-GC contract. Dit proces is reeds gestart in een vroeg stadium van het project.

De Provincie stelt bij start van deze opdracht een Relatics-omgeving ter beschikking waarin het systeem wordt ontwikkeld en de eisen worden geborgd. Deze omgeving moet gedurende het ontwerpproces door opdrachtnemer worden geverifieerd en aangevuld met eisen die gedurende de invulling en voortgang van de opdracht (maakbaar en haalbaar VO en bijbehorende kostenramingen) naar voren komen.

Gewerkt moet worden volgens het de "Leidraad voor Systems Engineering binnen de GWW-sector, V3", met daarbij:

- a) Vaststellen bestaande situatie aan de hand van alle beschikbare onderzoeksgegevens en aangeleverde gegevens;
- b) Gebruiken van bestaande contractinformatie en producteisen;
- c) Verzamelen aanvullende klanteneisen intern en extern;
- d) Opstellen KES in de aangeleverde Relatics-omgeving provincie Noord-Holland.

Er wordt verwacht dat opdrachtnemer dat alle te leveren producten minimaal één maal in concept en één maal definitief ter toetsing aan opdrachtgever worden aangeboden. Op alle toets opmerkingen verwacht opdrachtgever een reactie van opdrachtnemer waarin aangegeven wordt wat er met deze bevindingen gedaan zal worden, zo nodig voorzien van argumentatie.

## 9. Planning

Opdrachtnemer dient een voor niet specialisten leesbaar en begrijpelijke planning bij het plan van aanpak te voegen.

Opdrachtgever heeft de wens om xxxx te starten met het project. Het streven is om xxxx het eindproduct te kunnen opleveren. In de vorige fase is gebleken dat het voor het eerst doorlopen van een proces van co-creatie extra tijd en overleggen vraagt. Daarom vragen wij extra aandacht voor het maken van een realistisch en robuust plan van aanpak.

Opdrachtnemer is verantwoordelijk voor het tijdig toezenden van informatie en interne informatieoverdracht tijdens ziekte of afwezigheid van interne collega's (of bij onderaannemers).

Het claimen van meerwerk etc. als gevolg van het door de opdrachtnemer verkeerd inschatten van de benodigde tijd voor het goed doorlopen van deze opdracht is uitgesloten. Bij voorbaat wil opdrachtgever aangeven dat geen enkele meerwerkopdracht voor werkzaamheden die vallen onder de hoofdopdracht zullen worden ingewilligd. Mocht er bijvoorbeeld meer overleg noodzakelijk zijn om te komen tot een bepaald (tussen-)product dan in de aanbidding is opgenomen dan komt dit geheel voor risico van opdrachtnemer. Het spreekt voor zich dat dit geen betrekking heeft op onderdelen die door de provincie op een later tijdstip als aanvullende werkzaamheden worden gevraagd.

**Onderwerp:** Informatiesessie mbt concept offerteaanvraag Broek in Waterland  
**Locatie:** Microsoft Teams-vergadering

**Begin:** di 19-5-2020 14:00  
**Einde:** di 19-5-2020 15:30

**Terugkeerpatroon:** (geen)

**Vergaderingsstatus:** Geaccepteerd

**Organisator:**

**Verplichte deelnemers:**

**Optionele deelnemers:**

// 19-5: presentatie graag voorafgaand aan sessie doornemen

Beste genodigden, hierbij ontvangen jullie een presentatie met namen, aanpak, agenda en vervolg.

Zouden jullie deze ajb voorafgaand aan de sessie willen doornemen? Dat scheelt tijd in de sessie zelf. Bedankt!

Groet,

// 18-5: sessie verlengd van 1 uur naar 1,5 uur

Graag willen we de optie hebben om langer dan één uur de tijd te hebben voor de vragen en antwoorden.

Mocht dat niet samenvallen met jullie beschikbaarheid, laat mij dat dan even weten.

Groet,

// 12-5: aanvulling op onderstaande bericht

Alle vijf de bureaus uit het raamcontract zijn uitgenodigd voor deze informatiesessie, zodat iedereen dezelfde antwoorden op bestaande vragen hoort.

Om de informatiesessie goed te kunnen voorzitten, verzoeken we om maximaal één persoon per bureau aan het woord te laten. Collega's kunnen wel meeluisteren.

We zitten in een co-creatieproces met de dorpsraad en delen in principe alle informatie met hen behalve zaken die met kosten van de opdracht zelf te maken hebben.

Beste genodigden,

Deze informatiesessie wordt ingepland met het doel de (nu nog in concept) offerteaanvraag van N247 Broek in Waterland te verbeteren.

Het eerder verstuurd document Format Nota van Inlichtingen is handig om te gebruiken bij de voorbereiding van vragen voor deze sessie.

Dit hoeft niet van te voren worden aangeleverd, mag uiteraard wel, zodat we alvast weten welke vragen we kunnen verwachten.

Naast de bureaus zijn in ieder geval en ik aanwezig in sessie, verder uit het interne kernteam, van inkoop en twee leden van de Dorpsraad van BiW.

De sessie zal worden opgenomen, zodat een goed verslag kan worden uitgewerkt en zodat andere leden van het kernteam de opname evt kunnen terugkijken indien er vragen zijn die verder uitzoekwerk nodig hebben.

Deelnemen aan de vergadering kan door middel van onderstaande link.

Met vriendelijke groet, ook namens

*sector Mobiliteit, team Netwerkontwikkeling*

06

b@noord-holland.nl

---

## Deelnemen aan Microsoft Teams-vergadering

Meer informatie over Teams | Opties voor vergadering

---

# Informatiesessie

Dinsdag 19 mei 2020 14:00-15:30 uur

Concept offerteaanvraag N247 Broek in Waterland

# Welkom!

Beste genodigden,

Dank voor jullie interesse in het project N247 Broek in Waterland. Deze informatiesessie heeft als doel de concept offerteaanvraag te verbeteren.

Wij waarderen jullie inbreng!



# Aanwezigen

█ projectleider. Rol in overleg: beantwoorden van vragen.

█, projectsecretaris. Rol in overleg: voorzitter.

█, adviseur inkoop. Rol in overleg: meeluisteren, evt vragen beantwoorden.

█, lid van kernteam PNH. Rol in overleg: meeluisteren, evt technische vragen beantwoorden.

█ dorpsraad BiW. Rol in overleg: meeluisteren, evt vragen beantwoorden.

De provincie werkt in co-creatie met de dorpsraad.

# Bureaus

*n.b. van niet iedereen is aanwezigheid vooraf bevestigd.*

**Goudappel:** [redacted] (spreker)

**Rho:** [redacted] (spreker), [redacted] en [redacted]


**Arcadis:** [redacted] (spreker), [redacted]  
[redacted]

**Antea:** [redacted] (spreker), [redacted]

**Sweco:** [redacted] (spreker)



# Aanpak

- Tbv een volledig en nauwkeurig verslag wordt de sessie **opgenomen**. Laat het weten als iemand daar bezwaar tegen heeft.
- Per bureau **10 min tijd** voor vragen + antwoorden.
- Noem bij het begin van 'jouw' spreektijd even je **naam** en vertel welke **collega's** meeluisteren.
- Laat aan het begin van de spreektijd even weten **hoeveel vragen** je hebt.
- Ivm de tijd  beoordeelt per vraag of deze **direct** tijdens de sessie al beantwoord kan worden, of dat het antwoord **later** wordt nagezonden.
- Ajb **geen onderbrekingen** tussendoor middels chat of 'handjes opsteken'. We nemen aan het eind van de sessie nog de tijd voor een **rondvraag**.

# Agenda

14:00-14:10 uur	Welkom door 
14:10-14:20 uur	Goudappel
14:20-14:30 uur	Rho
14:30-14:40 uur	Arcadis
14:40-14:50 uur	Antea
14:50-15:00 uur	Sweco
15:00-15:15 uur	rondvraag

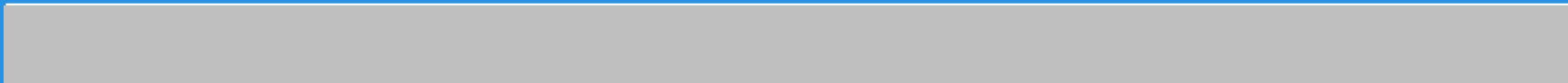
# Na de sessie

- Graag ontvangen wij **vóór woensdag 20 mei 17:00 uur** per bureau een **overzicht** van de in de informatiesessie gestelde vragen (let op: geen nieuwe vragen!) in de vorm van het eerder verstuurde **Format Nota van Inlichtingen**. Dit t.b.v. een compleet en gedetailleerd verslag.
- We streven ernaar om uiterlijk vrijdag 5 juni het **verslag** te sturen van de informatiesessie met alle vragen en antwoorden.
- We verzoeken jullie om daarna geen nieuwe vragen meer te stellen m.b.t. de offerteaanvraag.
- Naar verwachting (maar dit is geen garantie) wordt de **definitieve offerteaanvraag** in juli verzonden.
- Zoals gebruikelijk volgt na de definitieve offerteaanvraag nog een **Nota van Inlichtingen**. Als het goed is heeft deze informatiesessie al veel geholpen om vragen weg te nemen en is de Nota van Inlichtingen tzt niet heel omvangrijk.

# Dank!

Nogmaals bedankt voor jullie interesse, deelname en inbreng.  
We houden jullie op de hoogte.

Met vriendelijke groet,



**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted]  
**Cc:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: relevante motie  
**Datum:** dinsdag 26 mei 2020 12:48:00

---

Vooralsnog staat de bovengrondse variant nog in het PMI met de melding dat er onderzoek gaande is naar een onderdoorgang. Omdat de onderdoorgang is opgenomen in het coalitieakkoord heeft deze een aparte status. Zoals ik het lees valt deze buiten deze motie omdat die vooral gaat om het snel overdragen van projecten die eigenlijk al genoeg zijn uitgewerkt om de realisatie in te gaan. Daarvan hebben we er een aantal liggen. De onderdoorgang zal daar (schat ik in) niet bij horen omdat daar nog geen uitgewerkt plan voor ligt.

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** dinsdag 26 mei 2020 12:43

**Aan:** [redacted]

**CC:** [redacted]  
[redacted]  
[redacted]

**Onderwerp:** Re: relevante motie

Duimen dat we daar bij zitten met onze N247!!!

Verstuurd vanaf mijn iPhone

Op 26 mei 2020 om 10:30 heeft [redacted] > het volgende geschreven:

Beste allen

Een mogelijk ook voor ons relevante motie voor een versnelling in de aanleg van infrastructurele projecten in onze provincie....

Gisteren aangenomen unaniem, met uitzondering van FvD

Groeten

[redacted]

<Motie 25 VVD D66 CDA PvdO SP projecten infrastructuur tegen recessie (1).pdf>

**Van:**   
**Aan:**   
**Cc:**   
**Onderwerp:** Offerte Ecorys  
**Datum:** dinsdag 2 juni 2020 12:11:00  
**Bijlagen:** [Offerte Ecorys versie DR.pdf](#)

---

Hoi 

Hierbij de offerte van Ecorys. Indien jullie opmerkingen of vragen hebben dan deze graag deze week mailen.

Alvast bedankt.



**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted]  
**Cc:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: Offerte Ecorys  
**Datum:** woensdag 10 juni 2020 10:42:00

---

Dankjewel voor de reactie. We gaan de opdracht verstrekken ovb

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** woensdag 10 juni 2020 10:28  
**Aan:** [redacted]@noord-holland.nl>  
**CC:** [redacted]@noord-holland.[redacted]  
[redacted]  
**Onderwerp:** RE: Offerte Ecorys

Hoi [redacted] en [redacted]

Dank je, we hebben de offerte bekeken, en vinden het er erg goed uitzien.  
Wat ons betreft dus akkoord!

Met hartelijke groet

[redacted]  
Voorzitter Dorpsraad Broek in Waterland  
[www.dorpsraadbroekinwaterland.nl](http://www.dorpsraadbroekinwaterland.nl)  
[info@dorpsraadbroekinwaterland.nl](mailto:info@dorpsraadbroekinwaterland.nl)

---

**Van:** [redacted]@noord-holland.nl]  
**Verzonden:** dinsdag 2 juni 2020 12:12  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** Offerte Ecorys

Hoi [redacted]

Hierbij de offerte van Ecorys. Indien jullie opmerkingen of vragen hebben dan deze graag deze week mailen.

Alvast bedankt.

[redacted]

---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.





Watermanweg 44  
3067 GG Rotterdam  
Nederland

Postbus 4175  
3006 AD Rotterdam  
Nederland

ECORYS Nederland B.V. K.v.K. nr. 24316726  
T 010 453 88 00 ABN AMRO rek. nr. 24.01.51.151  
F 010 453 07 68 IBAN NL20ABNA0240151151  
E [netherlands@ecorys.com](mailto:netherlands@ecorys.com) Btw-nr. NL8080.28.741.B08  
W [www.ecorys.nl](http://www.ecorys.nl)

T   
E [ecorys@ecorys.com](mailto:ecorys@ecorys.com)

Rotterdam,  
21 mei 2020

Onze referentie  
NL5400-35869

Onderwerp

Offerte vervolg MKBA N247 Broek in Waterland

Geachte heer 

Dank voor uw verzoek voor het uitvoeren van een vervolg op de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) voor de N247 Broek in Waterland. Op basis van uw verzoek en het voorgaande MKBA-traject, bieden wij u hierbij onze offerte aan voor het opstellen van een MKBA. Wij hopen u hiermee een passende aanbieding te doen.

### Achtergrond

De bereikbaarheid in de regio Waterland staat onder druk. Samenwerkende overheden zorgen in diverse deelprojecten aan de N235 en N247 ervoor dat de verkeersveiligheid en bereikbaarheid verbeteren, waarbij de leefbaarheid en de natuur er niet op achteruitgaan mogen gaan. Een groot deel van deze deelprojecten is reeds afgerond, maar over de invulling van de N247 tussen Het Schouw en Monnickendam is vooralsnog geen besluit genomen.

Op deze weg is er ter hoogte van Broek in Waterland sprake van filevorming in de ochtend- en avondspits. Deze vertragingen als gevolg van drukte, worden versterkt doordat de bussen prioriteit krijgen op het overige verkeer en doordat verkeer uit Broek in Waterland moet invoegen tussen het doorgaande verkeer. Deze bereikbaarheidsproblemen op de N247 hebben tevens negatieve lokale effecten op de leefbaarheid. De verkeersdrukke verslechtert de luchtkwaliteit, zorgt voor geluidsoverlast en verslechtert de verblijfskwaliteit doordat de N247 het dorp doorsnijdt. Bovendien is er sprake van verminderde verkeersveiligheid.

De provincie Noord-Holland heeft daarom voorgesteld de huidige N247 ter hoogte van Broek in Waterland te verbreden. Door het busverkeer een vrije baan te geven en de huidige fietstunnel te vervangen, zou de bereikbaarheid verbeterd moeten worden. De verbeterde doorstroming kan echter zorgen voor een verdere toename van het verkeer, wat de negatieve lokale leefbaarheidseffecten versterkt. Op voordracht van de dorpsraad van Broek in Waterland zijn (in een co-creatieproces) daarom meerdere alternatieven voor een onderdoorgang van de N247 voorgesteld, als alternatief op het bovengrondse alternatief. Dit omdat een onderdoorgang bijdraagt aan het oplossen van zowel het bereikbaarheidsprobleem als het leefbaarheidsprobleem. In 2018 is hiervoor een MKBA uitgevoerd voor een aantal projectalternatieven. Inmiddels is er sprake van verder uitgewerkte alternatieven. De provincie Noord-Holland wil de nieuwe inzichten van deze verder uitgewerkte alternatieven graag in een nieuwe MKBA verwerkt hebben.

Om een goede eindafweging te kunnen maken en het uiteindelijke besluit voor een van de geactualiseerde alternatieven te kunnen onderbouwen, is er behoefte aan een vervolg op de MKBA uit 2018. Meer specifiek gaat het om de verdere uitwerking van de volgende alternatieven:

- Referentiesituatie 2040
- Bovengrondse alternatief 2040 (actualisatie van vorige fase)
- Onderdoorgang 2x1 80km/h 2040
- Onderdoorgang 2x2 80km/h 2040

Bij beide alternatieven met een onderdoorgang, wordt gevraagd om rekening te houden met twee subvarianten, die alleen op kosten verschillen (in verband met toepassing van een kanteldijk of coupure).

Parallel aan deze vraag voor een offerte, wordt een offerte uitgevraagd aan een aantal ingenieursbureau's om een Voorlopig Ontwerp te maken en een kostenraming. In dit kader past het ingenieursbureau dat de opdracht gegund krijgt de analyses met het verkeersmodel aan en de analyses rond lucht en geluid.

In onderstaand plan van aanpak geven wij aan hoe de MKBA wordt uitgevoerd.

### Plan van aanpak

We onderscheiden 4 stappen in onze aanpak. In de onderstaande figuur zijn de stappen schematisch weergegeven, samen met de bijbehorende activiteiten en globale planning. Onder de figuur gaan we dieper in op de verschillende stappen. Qua doorlooptijd zijn we voor de eerste stap afhankelijk van de doorlooptijd van het ingenieursbureau. Daarom hebben we "week 0" opgenomen bij het moment dat de uitkomsten van de deelstudies beschikbaar zijn.



### Stap 1: Inventariseren

We beginnen het traject met een **startoverleg** met de opdrachtgever. Tijdens dit overleg bespreken we onze voorgestelde aanpak en planning, overlegmomenten, de voortgang op de studies voor het Voorlopig Ontwerp, beschikbare informatie en contactpersonen.

Vervolgens starten we met het **verkennen** van de verschillende deelstudies. Hiervoor overleggen we met de opdrachtgever en de ingenieursbureaus over de uit te voeren analyses en de informatie die daaruit beschikbaar komt. Het voordeel hiervan is dat we vroegtijdig vragen kunnen stellen en afspraken kunnen maken over **planning en format** van aan te leveren informatie. In de bijlage hebben wij de voorziene effecten en benodigde input voor de MKBA weergegeven.

Zodra de uitkomsten uit de deelstudies beschikbaar zijn, toetsen we deze op **plausibiliteit en consistentie**. We bespreken onze vragen en bevindingen in een **verdiepende sessie** met opdrachtgever en ingenieursbureau. Tijdens dat overleg kunnen we verduidelijkende vragen stellen en bespreken welke aanscherpingen eventueel nodig zijn om de uitkomsten te verwerken in de MKBA.

Boven deze twee overleggen met het ingenieursbureau voorzien we nog twee extra overleggen specifiek over het verkeersmodel, om deze analyses zo zuiver en effectief mogelijk te verwerken.

### **Training betrokkenen**

Parallel aan de eerste stap, organiseren we weer een (opfris) training voor betrokkenen van de Dorpsraad, gemeente en provincie Noord-Holland. De insteek van de training is dat de deelnemers na afloop de methodiek op hoofdlijnen begrijpen en dat zij in staat zijn om de uitkomsten te interpreteren. Hiervoor maken we gebruik van een aantal trainingsmodules die Ecorys eerder heeft toegepast. In deze modules zijn naast kennisoverdracht, ook oefeningen opgenomen en is er voldoende ruimte voor het stellen van vragen. Uiteraard staat de MKBA uit 2018 prominent op de agenda. De deelnemers van de training uit 2018 zijn van harte welkom, om hun MKBA-kennis op te frissen. Indien gewenst kan deze training gedurende avonden plaatsvinden (bijvoorbeeld van 18.00 uur tot 21.00 uur).

De training wordt gegeven door [REDACTED] (zie hoofdstuk projectteam). Zij heeft een groot aantal trainingen verzorgd voor projectleiders, beleidsmedewerkers, bestuurders en consultants. Ze kan de theorie op een begrijpelijke manier uitleggen en voorzien van voldoende praktijkvoorbeelden.

### **Stap 2: berekenen MKBA**

In deze stap worden de berekeningen van de MKBA uitgevoerd. De vorige MKBA uit 2018 geldt hierbij als referentiekader. We bepalen dezelfde effecten en gebruiken zoveel mogelijk dezelfde kengetallen. We sluiten wederom aan bij de gebruikelijke richtlijnen voor het uitvoeren van MKBA het Kader KBA bij MIRT Verkenningen (zie bijvoorbeeld website [www.rwseconomie.nl](http://www.rwseconomie.nl)).

De effecten worden vervolgens in de tijd gezet en contant gemaakt. Hierbij gaan we uit van de effecten van de drie projectalternatieven versus de referentiesituatie. Het contant maken levert een gewogen optelsom over de jaren op, waarbij de effecten later in de tijd minder zwaar meewegen dan effecten die eerder optreden. Hierdoor ontstaat inzicht in welke mate de gekwantificeerde maatschappelijke baten opwegen tegen benodigde kosten. In deze stap voorzien we een voortgangsoverleg met de opdrachtgever.

### **Stap 3: bespreken uitkomsten**

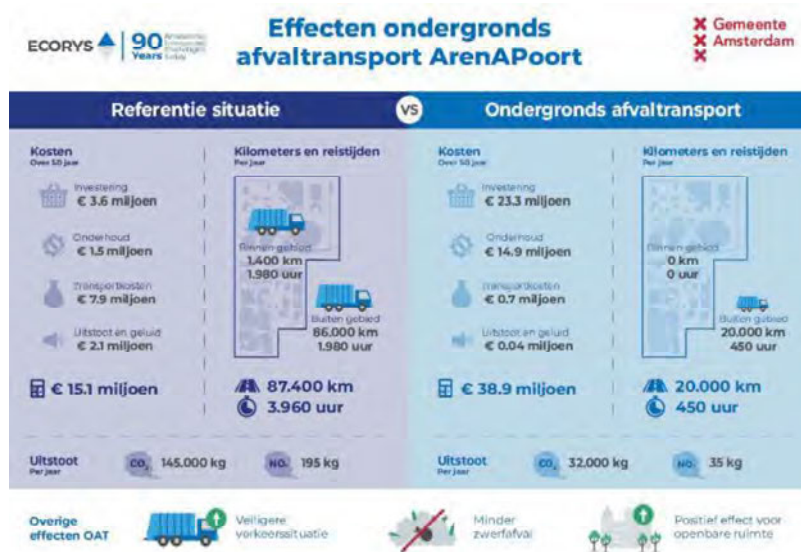
Zodra de **uitkomsten** van de berekeningen beschikbaar zijn, bespreken we deze met de opdrachtgever. Dit geeft de mogelijkheid om gezamenlijk de uitkomsten te toetsen, te interpreteren en te vertalen naar conclusies. Hierbij gaan we expliciet in op de afweging van de kwalitatieve effecten.

U heeft al aangegeven voor beide alternatieven met een onderdoorgang een gevoeligheidsanalyses te verwachten voor twee subvarianten met andere kosten. Tijdens dit overleg kunnen we ingaan op de vraag welke **gevoeligheidsanalyses** nog meer interessant zijn. Bij voorkeur voeren we de gevoeligheidsanalyse zodanig uit dat deze de meeste beslisinformatie aandragen. Dit doen we door bijvoorbeeld te kijken naar omslagpunten; hoeveel mogen de kosten stijgen om een positieve uitkomst te houden of hoe groot moet de reistijdwinst zijn voor een positieve uitkomst.

### **Stap 4: afronden MKBA en opstellen conceptrapportage**

Op basis van het gesprek worden de **aanvullende analyses** voor de MKBA uitgevoerd en wordt een **conceptrapportage** opgesteld. Deze wordt beknopt en helder verwoord. Er wordt ingegaan op de beschrijving van de referentiesituatie, probleemanalyse, projectalternatieven en de resulterende maatschappelijke kosten en baten. Daarbij is het navolgbaar hoe de effecten bepaald zijn. Voor technische achtergrondinformatie over vervoerwaarde en kostenramingen wordt verwezen naar die rapportages.

De uitkomsten van de MKBA worden voorzien van een duidelijke toelichting. Daarbij wordt niet alleen ingegaan op de kwantitatieve uitkomsten, maar worden ook de kwalitatieve effecten expliciet meegenomen. U krijgt inzicht in de verhouding van de maatschappelijke baten versus de kosten en de belangrijkste verklarende factoren hiervan. We vatten de belangrijkste uitkomsten samen in een infographic. Een voorbeeld uit een recente MKBA is hieronder opgenomen.



De concept rapportage wordt besproken in een overleg met de opdrachtgever, waarna deze definitief afgerond wordt. U heeft aangegeven behoefte te hebben om aan het einde van het project de uitkomsten in breder verband te presenteren, bijvoorbeeld tijdens een informatie avond zoals ook in 2018 gedaan is.

### Overlegmomenten

Concluderend voorzien we in ons plan van aanpak de volgende overlegmomenten. Waar we overleg met de opdrachtgever hebben opgenomen in onze aanpak, gaan we uit van overleg met een breder projectteam waarin, net als in 2018, vertegenwoordigers van bijvoorbeeld de Dorpsraad en/of gemeente zijn opgenomen:

- Vier werkoverleggen met projectteam: deze overleggen bestaan uit het startoverleg (stap 1), het voortgangsoverleg (stap 2), het bespreken van de uitkomsten (stap 3) en het bespreken van het conceptrapport (stap 4);
- Twee werkoverleggen met ingenieursbureau om werkzaamheden te bespreken en benodigde informatie af te stemmen (stap 1) en om de uitkomsten van de deelstudies te bespreken (stap 1);
- Twee extra overleggen met de uitvoerders van het verkeersmodel om de uitkomsten goed te duiden en te verweken (stap 1 en stap 2).
- Eén (opfris) MKBA-training voor alle betrokkenen (stap 1)
- Aanwezigheid bij één informatie avond voor bewoners, bestuurders en overige belangstellenden na afloop van het project (stap 4).

## Projectteam

Voor de uitvoering van de Quick Scan MKBA hebben we een ervaren projectteam samengesteld, bestaande uit projectleider [REDACTED] en [REDACTED]. Zij hebben eerder samengewerkt bij onder andere de MKBA N247 Broek in Waterland.

[REDACTED] werkt bijna 20 jaar bij Ecorys en heeft in die tijd tal van MKBA's opgesteld voor infrastructuur- en mobiliteitsprojecten. Ook geeft ze trainingen op het gebied van MKBA's en heeft ze jarenlang de Vervoerregio Amsterdam ondersteund via een raamcontract met economische afwegingen rond investeringsbeslissingen. Vorig jaar heeft ze een handreiking geschreven over de toepassing van MKBA bij Provincie Noord-Holland. Ze was in 2018 projectleider van de MKBA N247 Broek in Waterland. Enkele andere voorbeelden van recente MKBA's waar ze projectleider van was, zijn de MKBA's HOV Zeeburgereiland, projecten uit Agenda Autoluw aan Noordoostkant Amsterdam Uithoornlijn, Tramlijn 19/9, IJbaan (kabelbaan over IJ) en ondergronds afvaltransport ArenAPoort. [REDACTED] zal bij gunning als projectleider optreden en verantwoordelijk zijn voor de voortgang en kwaliteit van het project. Ze zal betrokken zijn bij alle overleggen, de training en de informatie avond.

[REDACTED] is als ruimtelijk econoom cum laude afgestudeerd aan de Erasmus Universiteit en werkt sinds 2016 bij Ecorys. Hij voert advies- en onderzoekopdrachten uit op het gebied van stedelijke ontwikkeling en mobiliteit en heeft aan meerdere MKBA's gewerkt. Bijvoorbeeld aan de MKBA's voor de N247 Broek in Waterland, Multimodale Knoop Schiphol, HOV-verbinding Zeeburg en de spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf. [REDACTED] is analytisch sterk en is in staat om op efficiënte wijze heldere conclusies te trekken uit grote hoeveelheden data. [REDACTED] zal in dit project de werkzaamheden uitvoeren samen met Romaaïke en bij de werkoverleggen aanwezig zijn.

[REDACTED] ) [REDACTED] is werkzaam als junior consultant bij Ecorys. Ze heeft een achtergrond op de TU Delft en een Master econometrie. Dat maakt dat ze kwantitatief sterk onderlegd is. Dit combineert ze echter met een brede maatschappelijke interesse en sterke communicatie vaardigheden. [REDACTED] zal [REDACTED] en [REDACTED] ondersteunen bij de MKBA berekeningen in dit project.

## Bijlage: benodigde input

Tabel 1: Overzicht benodigde input uit deelstudies voor MKBA

Effect	Benodigde input uit deelstudies
Investeringskosten	<ul style="list-style-type: none"> <li>Raming van de investeringskosten van de alternatieven</li> <li>Indicatie investeringstermijn</li> </ul>
Beheer- en onderhoudskosten	<ul style="list-style-type: none"> <li>Indicatie jaarlijkse beheer en onderhoudskosten van de alternatieven, eventueel als % van investeringskosten</li> </ul>
Bereikbaarheid	<p>Statistisch verkeersmodel:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Herkomst-bestemming matrices (30x30) alternatieven (inclusief referentie) voor intensiteiten en (gewogen) reistijden wegverkeer en OV. → Matrices mogen gemiddelde werkdag zijn in een zichtjaar (2040), of anders aangeven welke periode (OS, AS, rest dag en hoeveel uur)</li> <li>Indicatie voertuigkilometers (auto, vracht en bus) binnen en buiten bebouwde kom.</li> <li>Indicatie reismotieven autoverkeer en busverkeer (woon-werk, zakelijk en overig, voor wegverkeer vracht apart?).</li> <li>IC – kaarten alle alternatieven (incl. referentie) en verschilplot intensiteiten</li> </ul> <p>Dynamisch verkeersmodel:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Schatting voertuigverliesuren (t.o.v. referentie) en reistijden (m.n. voor bus) → voor een gemiddelde werkdag in een zichtjaar (2040) , of anders aangeven welke periode (OS, AS, rest dag en hoeveel uur)</li> <li>Informatie voor ophoging cijfers naar etmaal</li> <li>Indien mogelijk onderscheid doorgaand verkeer, extern verkeer (van N247 naar Broek in Waterland en andersom)) en intern verkeer (verkeer binnen Broek in Waterland)</li> </ul>
Verbinding dorpschelften	Geen deelstudie nodig. Schatting o.b.v. deskresearch.
Ruimtegebruik	Geen deelstudie nodig. Schatting o.b.v. deskresearch.
Broeikasgasemissies	Geen deelstudie nodig. Schatting o.b.v. verkeersmodellen.
Luchtkwaliteit	Geen deelstudie nodig. Schatting o.b.v. verkeersmodellen.
Geluid	<ul style="list-style-type: none"> <li>Schatting omvang geluidsoverlast huizen voor alle alternatieven (inclusief referentie), uitgedrukt in aantal gehinderde woningen per decibelcategorie.</li> </ul>
Verkeersveiligheid	Geen deelstudie nodig. Schatting o.b.v. verkeersmodellen.
Bouw hinder	Geen deelstudie nodig. Schatting o.b.v. indicatie investeringstermijn investeringskosten.

**Onderwerp:** Update N247 Broek in Waterland  
**Locatie:** Microsoft Teams-vergadering

**Begin:** do 25-6-2020 11:30  
**Einde:** do 25-6-2020 12:00

**Terugkeerpatroon:** (geen)

**Vergaderingsstatus:** Geaccepteerd

**Organisator:**

**Verplichte deelnemers:**

Beste dorpsraad,

Hierbij de link om morgen via MS Teams te overleggen.

Groet,

---

[Deelnemen aan Microsoft Teams-vergadering](#)

[Meer informatie over Teams](#) | [Opties voor vergadering](#)

---

**Onderwerp:** Bezoek Broek in Waterland ( ) als vz Dorpsraad)  
**Locatie:** Nieuwland 23, 1151 AZ Broek in Waterland

**Begin:** vr 3-7-2020 10:00

**Einde:** vr 3-7-2020 11:00

**Tijd weergegeven als:** Voorlopig

**Terugkeerpatroon:** (geen)

**Vergaderingsstatus:** Geaccepteerd

**Organisator:** Jeroen Olthof

**Verplichte deelnemers:** ( )

26 juni ( )

DEFINITIEF

Nieuwe optie per email aangeboden aan ( ).

Daarna de wethouder benaderen

25 juni ( )

Na antwoord van wethouder dan pas bellen met (06 ( )) als voorzitter Dorpshuis.



**Van:** [redacted] namens [Secretariaat Olthof](#)  
**Aan:** [redacted] [@waterland.nl](#)  
**Cc:**  
**Onderwerp:** Bezoek Broek in Waterland  
**Datum:** donderdag 25 juni 2020 13:52:00  
**Bijlagen:** [image001.jpg](#)

---

Geachte mevrouw [redacted]

Mij is gevraagd door gedeputeerde de heer Olthof om nog vóór de Stuurgroep van 10 juli a.s op locatie een gesprek te hebben. Dit zou kunnen in het Dorpshuis bijvoorbeeld, waarbij de 1,5 meter in acht kan worden genomen.

Overigens ligt deze vraag ook aan de heer [redacted] als voorzitter van de Dorpsraad. De heer Olthof wil dit graag combineren en indien door de partijen gewenst ook overlappen bijvoorbeeld.

In de agenda van de heer Olthof is **woensdagmiddag 8 juli eventueel mogelijk van 14.00 – 15.15uur**. In deze 5 kwartier zou hij u beide willen spreken. Vraag is of u ook gelegenheid heeft en of u een gesprek ook wenst? Stemt u in met een combinatie met de heer [redacted] of juist niet?

**Met vriendelijke groet,**

[redacted]  
Bestuurssecretaresse GS

*Secretariaat van gedeputeerde J. Olthof*

*Bereikbaarheid & Mobiliteit, Milieu, Leefbaarheid en Luchtvaart*

T 06 [redacted]

Dreef 3 2012 HR Haarlem

Postbus 3007 2001 DA Haarlem

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)

[secretariaatOlthof@noord-holland.nl](mailto:secretariaatOlthof@noord-holland.nl)

cid:image001.jpg@01D11D65.062F2370



**Van:** [redacted] namens [Secretariaat Olthof](#)  
**Aan:** [redacted]  
**Cc:** [redacted]  
**Onderwerp:** Bezoek Broek in Waterland door Jeroen Olthof  
**Datum:** vrijdag 26 juni 2020 09:34:00  
**Bijlagen:** [image001.jpg](#)

---

Beste heer [redacted]

Zoals gisteren telefonisch besproken stuur ik u hierbij een andere mogelijkheid dat Jeroen Olthof zal langskomen in Broek in Waterland om samen de situatie te bekijken. Het zou eventueel mogelijk zijn op **vrijdag 3 juli van 10.00 tot 11.00uur**.

Mocht dit moment ook bij u gelegen komen, dan zal ik de wethouder vragen om aan te haken indien zij dit wenst. Of heeft u hier bezwaar tegen, ik meende van niet toch?

**Met vriendelijke groet,**

[redacted]  
Bestuurssecretaresse GS

*Secretariaat van gedeputeerde J. Olthof*

*Bereikbaarheid & Mobiliteit, Milieu, Leefbaarheid en Luchtvaart*

T 06 [redacted]

Dreef 3 2012 HR Haarlem

Postbus 3007 2001 DA Haarlem

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)

[secretariaatOlthof@noord-holland.nl](mailto:secretariaatOlthof@noord-holland.nl)

cid:image001.jpg@01D11D65.062F2370



**Van:** [REDACTED]  
**Aan:** [REDACTED]  
**Cc:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** RE: Bezoek Broek in Waterland door Jeroen Olthof  
**Datum:** vrijdag 26 juni 2020 09:48:00  
**Bijlagen:** [image001.jpg](#)

---

Beste heer [REDACTED]

Hierbij bevestig ik de afspraak voor volgende week **vrijdag 3 juli om 10.00uur** op het parkeerterrein aan Nieuwland 23 in Broek in Waterland.

Ik benader de wethouder of zij wil aanhaken. Namens de Provincie NH zal [REDACTED] waarschijnlijk ook aanwezig zijn.

**Met vriendelijke groet,**

[REDACTED]  
Bestuurssecretaresse GS

*Secretariaat van gedeputeerde J. Olthof*

*Bereikbaarheid & Mobiliteit, Milieu, Leefbaarheid en Luchtvaart*

T 06 [REDACTED]

Dreef 3 2012 HR Haarlem

Postbus 3007 2001 DA Haarlem

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)

[secretariaatOlthof@noord-holland.nl](mailto:secretariaatOlthof@noord-holland.nl)

cid:image001.jpg@01D11D65.062F2370



---

**Van:** Secretariaat Olthof

**Verzonden:** vrijdag 26 juni 2020 09:35

**Aan:** [REDACTED]

**CC:** [REDACTED]@noord-holland.nl>

**Onderwerp:** Bezoek Broek in Waterland door Jeroen Olthof

Beste heer [REDACTED]

Zoals gisteren telefonisch besproken stuur ik u hierbij een andere mogelijkheid dat Jeroen Olthof zal langskomen in Broek in Waterland om samen de situatie te bekijken. Het zou eventueel mogelijk zijn op **vrijdag 3 juli van 10.00 tot 11.00uur**.

Mocht dit moment ook bij u gelegen komen, dan zal ik de wethouder vragen om aan te haken indien zij dit wenst. Of heeft u hier bezwaar tegen, ik meende van niet toch?

**Met vriendelijke groet,**

[REDACTED]  
Bestuurssecretaresse GS

*Secretariaat van gedeputeerde J. Olthof*

*Bereikbaarheid & Mobiliteit, Milieu, Leefbaarheid en Luchtvaart*

T 06 [REDACTED]

Dreef 3 2012 HR Haarlem

Postbus 3007 2001 DA Haarlem

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)

[secretariaatOlthof@noord-holland.nl](mailto:secretariaatOlthof@noord-holland.nl)

cid:image001.jpg@01D11D65.062F2370



**Van:** [REDACTED]  
**Aan:** [REDACTED]  
**Cc:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** RE: Standpunt dorpsraad BiW  
**Datum:** maandag 6 juli 2020 11:07:02

---

Beste [REDACTED]

We hebben even onderling besproken, maar we gaan geen reactie sturen aan Jeroen naar aanleiding van afgelopen vrijdag.

Ik heb afgelopen weekend nog met een statenlid gesproken, en het is me duidelijk dat PS echt wil versnellen, en een 2 x 1 variant wil gaan realiseren. De argumentatie om dan alsnog aan een 2x2 vast te willen blijven houden is dan niet meer relevant.

Laat de stuurgroep vrijdag maar besluiten, de vlag gaat uit bij een 2 x 1, en de vlag met wimpel bij een 2 x 2.

met groeten

[REDACTED]

---

**Van:** [REDACTED]@noord-holland.nl]  
**Verzonden:** maandag 6 juli 2020 09:16  
**Aan:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** Standpunt dorpsraad BiW

Beste Jeroen,

Afgelopen vrijdag heb ik nog even nagepraat met de Dorpsraad en [REDACTED]. De dorpsraad voelde zich een beetje overvallen door de vraag om hun standpunt toe te lichten. Vandaar dat we hierover nog even hebben gesproken. Om discussie te voorkomen wil ik dit nog even aangeven:

*De dorpsraad is van mening dat het ingeslagen proces van co-creatie niet nu al dient te worden afgebroken. Juist in dat proces worden alle inwoners van Broek in Waterland en bewoners en belanghebbende uit de regio betrokken en kan iedereen zijn/haar wensen en voorkeur uitspreken. Door nu al een richting te kiezen c.q. een keuze te maken vóórdat alle voors- en tegens zijn uitgezocht wordt dat proces onderbroken. Daarmee lijkt de Dorpsraad ook een stem te krijgen in dat besluit, wat men niet wil. De dorpsraad wil echter benadrukken dat zij groot voorstander is van het voortzetten van het lopende proces en wanneer aan het eind van de studie mocht blijken dat een 2x2 variant (in alle opzichten) beter is dan zullen zij zich conformeren aan de uitkomst van de studie. Mocht de provincie uiteindelijk besluiten dat de 2x2 variant niet verder wordt uitgezocht dan is dan niet met instemming van de Dorpsraad. De Dorpsraad wil voorkomen dat zij wordt gezien als (gekozen) vertegenwoordiger van alle inwoners van het dorp en de regio en wordt aangesproken op het feit dat de overheden een ander besluit heeft genomen dan het standpunt van de Dorpsraad..*

---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** Besluit GS en persbericht  
**Datum:** woensdag 30 september 2020 11:26:00  
**Bijlagen:** [Besluit GS 29-09-2020 inzake vervolgstudie onderdoorgang N247 Broek in Waterland.pdf](#)  
[Persbericht vervolgstudie N247 dd 1 oktober 2020.pdf](#)  
[image001.jpg](#)

---

Beste leden van de dorpsraad,

Hierbij ontvangen jullie het openbare besluit van GS met betrekking tot het vervolg van de studie naar een mogelijke onderdoorgang in Broek in Waterland inclusief bijbehorend persbericht.

Dit persbericht wordt vandaag ook naar diverse media gestuurd.

Indien er nog vragen zijn dan hoor ik die uiteraard graag.

Groeten [redacted]

[redacted]  
*Beleidsadviseur – Mobiliteit*

T (06) [redacted]  
Houtplein 33 2012 DE Haarlem

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)  
[redacted] [@noord-holland.nl](#)



Besluit Gedeputeerde Staten dd 29-09-2020 inzake vervolgstudie onderdoorgang N247, Broek in Waterland

7

**Vervolgstudie onderdoorgang N247 Broek in Waterland**

De afgelopen jaren zijn vijf varianten uitgewerkt voor de passage van de N247 door Broek in Waterland. Daarbij ging het om één bovengrondse en vier ondergrondse varianten. In een vervolgstudie worden twee ondergrondse varianten (2x1 en 2x1+busstroken) verder beschouwd, met als doel de ruimtelijke inpassing, technische uitvoering en kostenramingen gedetailleerder uit te werken. In een Maatschappelijke Kosten Batenanalyse worden beide varianten vergeleken met de huidige situatie en eerder beschouwde bovengrondse variant. Naar verwachting neemt de vervolgstudie één jaar in beslag.

*Besluit*

1. Het advies van de Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland met betrekking tot de inhoud van de vervolgstudie naar een mogelijke onderdoorgang in Broek in Waterland over te nemen waarbij de volgende twee varianten nader worden beschouwd:

- Een onderdoorgang met een ontwerpsnelheid van 80km/h met vluchtwegen en één rijstrook per richting;
- Een onderdoorgang met een ontwerpsnelheid van 80km/h met vluchtwegen met één rijstrook en één busstrook per richting.

2. Nu reeds uit te spreken dat, wanneer er in de besluitvormingsperiode gekozen wordt voor de realisatie van een onderdoorgang met één rijstrook en één busstrook per richting, in een samenwerkingsovereenkomst wordt vastgelegd dat de busstroken blijvend bestemd zijn voor de bussen en niet voor overig verkeer;

3. Akkoord te geven op het bijgevoegde plan van aanpak voor de vervolgstudie;

4. Akkoord te geven op het benodigde studiebudget ter hoogte van € 550.000,- waarbij de volgende verdeling als uitgangspunt is genomen:

- Gemeente Waterland €50.000,-
- Gemeente Edam-Volendam €100.000,
- Vervoerregio Amsterdam €200.000,-
- Provincie Noord-Holland €200.000,-

5. Bijgevoegde brief naar Provinciale Staten te sturen en deze op de B-agenda te plaatsen met als doel de commissie actief te betrekken bij het proces.

**1 oktober 2020**

## Onderzoek onderdoorgang N247 Broek in Waterland verder uitgewerkt

**Gedeputeerde Staten besluiten om in een vervolgstudie naar een mogelijke onderdoorgang N247 in Broek in Waterland twee varianten gedetailleerd verder uit te werken. Zowel de variant met één rijstrook per rijrichting als de variant met één rijstrook en één busstrook per rijrichting worden nader onderzocht. Hiermee nemen GS het advies van de stuurgroep over. Het onderzoek is naar verwachting eind 2021 afgerond.**

In de regio Waterland leeft al jaren de wens om het doorgaande verkeer op de provinciale weg N247 ondergronds het dorpshart te laten passeren. Met de vervolgstudie moet onder andere duidelijk worden hoeveel ruimte een onderdoorgang in gaat nemen, wat de gevolgen voor het verkeer zijn en wat de kosten voor aanleg en onderhoud zullen zijn.

Jeroen Olthof, gedeputeerde Mobiliteit en Bereikbaarheid van de provincie Noord-Holland: "Samen zetten we nu de schouders onder de volgende stap naar realisatie van een onderdoorgang. De inwoners verdienen een haalbare en betaalbare oplossing die bijdraagt aan de leefbaarheid in Broek in Waterland".

### Co-creatie

De provinciale weg N247 doorsnijdt het dorp Broek in Waterland. Via een co-creatieproces met de dorpsraad van Broek in Waterland zijn de afgelopen twee jaar verschillende varianten van een onderdoorgang uitgewerkt. Ook bij de vervolgstudie worden de inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden uit de regio Waterland nadrukkelijk gevraagd weer mee te denken, zodat het eerder gestarte co-creatieproces wordt voortgezet.

### Vervolgstudie

De vervolgstudie naar een tweebaans onderdoorgang en een tweebaans-met-busbaan onderdoorgang duurt ongeveer een jaar. In het onderzoek worden de kosten, risico's en technische onderdelen gedetailleerder onderzocht dan in de voorgaande studies naar de onderdoorgang. Ook wordt de impact van een onderdoorgang op de huidige hefbrug en de Broekervaart in de vervolgstudie nauwkeurig in beeld gebracht, evenals het effect op de verkeersstromen en de omgeving. Op basis van dit onderzoek wordt naar verwachting begin 2022 een definitief besluit genomen over de aanleg en de kostenverdeling.

### Programma Bereikbaarheid Waterland

De studie voor een onderdoorgang N247 Waterland is een onderdeel van het programma Bereikbaarheid Waterland. In dit programma werken de provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam samen met de gemeenten Waterland, Purmerend, Edam-Volendam en Amsterdam aan de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid in de regio Waterland. Voorwaarde is dat de leefbaarheid en de natuur er niet op achteruitgaan. Bereikbaarheid Waterland kent verschillende deelprojecten. Zie voor meer informatie [www.BereikbaarheidWaterland.nl](http://www.BereikbaarheidWaterland.nl)





20200713 onderdoorgang Broek in Waterland foto.jpg

4.59 MB

#### **Contactgegevens**

Selina Douma

Telefoon: 06-28619377

E-mail: [doumas@noord-holland.nl](mailto:doumas@noord-holland.nl)

#### **Volg de provincie op**

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)

[Facebook](#)

[Twitter](#)

Instagram [@oogvoornoordholland](#)

[@provincienh](#)

**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted]  
**Cc:** [redacted]  
**Onderwerp:** Plan van aanpak - anoniem ivm AVG-wetgeving  
**Datum:** vrijdag 2 oktober 2020 14:44:31  
**Bijlagen:** [20200930 PvA vervolgstudie onderdoorgang Broek in Waterland anoniem ivm AVG.pdf](#)  
[image001.jpg](#)

---

Beste leden van de dorpsraad,

Hierbij het Plan van Aanpak opnieuw, maar dan geanonimiseerd. Bij evt doorsturen naar derden  
ajb deze versie gebruiken ivm AVG-wetgeving.

Bedankt!

Met vriendelijke groet,

[redacted]  
[redacted] *sector Mobiliteit, team Netwerkontwikkeling*

06 [redacted]  
[redacted] [@noord-holland.nl](#)

cid:image002.jpg@01D41CEF.9BF1BEE0



## **Plan van Aanpak**

**Vervolgstudie onderdoorgang**

**N247 Broek in Waterland**

Opdrachtgever	:	Provincie Noord-Holland
Directie	:	Beleid
Sector	:	Mobiliteit
Projectleider	:	
Versie	:	23 september 2020

## Inhoudsopgave

1. Bestuurlijke samenvatting .....	3
2. Inleiding .....	4
3. Historie .....	5
3.1 Mijlpalen .....	5
3.2 Nadere beschrijving van de vier ondergrondse basisvarianten .....	7
3.2.1 Variant 1: ondergrondse variant, 50km/uur (één “buis” .....	7
3.2.2 Varianten 2 en 3: ondergrondse varianten 50km/h en 80km/uur (twee “buizen”) ..	8
3.2.3 Variant 4: ondergrondse variant 80km/uur 2x2 rijstroken .....	9
4. Doelstelling Plan van Aanpak.....	11
4.1 Uitgangspunten voor deze projectfase .....	11
4.2 Procesbegeleiding en besluitvorming .....	12
5. Aanpak .....	15
5.1 Technisch spoor, c.q. onderzoeken .....	15
5.2 Beleidsmatig spoor, c.q. verkenning financiële bijdragen .....	16
5.3 Omgevingsspoor .....	17
5.4 Contractenspoor .....	18
5.5 Projectsecretaris en projectbeheersing.....	18
5.6 Studiekosten .....	19
5.7 Planning.....	20
6. Samenvatting.....	21
Bijlage 1. Samenstelling projectorganisatie .....	22

## 1. Bestuurlijke samenvatting

In het kader van Bereikbaarheid Waterland heeft de provincie, op basis van het advies van de Stuurgroep van het samenwerkingsverband, in 2014 besloten een bovengrondse oplossing te realiseren voor het knelpunt op de N247 in Broek in Waterland. De Dorpsraad van Broek in Waterland heeft vervolgens in 2015 zelf een plan voor een mogelijke onderdoorgang uit laten werken welke door de provincie is opgepakt. In een co-creatieproces is vervolgens binnen twee jaar een vijftal varianten verder uitgewerkt en zijn deze met elkaar vergeleken. In het coalitieakkoord van de provincie (2019-2022) is de onderdoorgang als inspanningsverplichting opgenomen. De Stuurgroep van Bereikbaarheid Waterland 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, dienen de bestaande ontwerpen meer in detail te worden onderzocht, met name de technische inpasbaarheid en de financiën ervan.

Bijgevoegd is een voorstel voor een Plan van Aanpak voor de vervolgstudie. Gestart zal worden met het ophalen van harde randvoorwaarden, eisen en wensen. Vervolgens wordt de opgehaalde informatie verwerkt in de ontwerpen en vindt er verdere (technische) uitwerking plaats. Het doel is uiteindelijk te komen tot de (verkeers-)technische uitwerking van twee "bakconstructies". In de vorige fasen is gebleken dat een bak voor één rijstrook met vluchtstrook realiseerbaar is, maar dat er nog onduidelijkheid bestaat over de haalbaarheid van een bak waarin tevens een busstrook per richting past. Om de bestuurlijke c.q. politieke afweging te kunnen maken tussen de diverse inrichtingsvarianten en daarbij ook de vragen en wensen van de samenwerkingspartners te kunnen beantwoorden wordt nu gekozen voor het nader uitwerken van deze twee varianten.

Ook zal er een analyse worden gemaakt van de effecten van beide varianten op het verkeersnetwerk. Op basis van de actualisatie van de verkeerscijfers, kostenramingen en andere onderzoeken zal een nieuwe maatschappelijke-kosten-baten-analyse (MKBA) worden gemaakt. Beide ondergrondse varianten zullen worden vergeleken met de huidige situatie en de bovengrondse variant om zo een goed beeld te krijgen van het oplossend vermogen. Parallel aan deze uitwerking zal er worden gezocht naar mogelijke financieringsbijdragen c.q. bronnen voor een mogelijke onderdoorgang. Het eerder ingezette co-creatie proces zal worden voortgezet. Streven is eind 2021 het eindproduct op te leveren, zodat bestuurlijke besluitvorming in 2022 kan plaatsvinden.

De externe productkosten van de vervolgstudie zijn geschat op € 550.000. Hiervan nemen Edam-Volendam € 100.000,- en de gemeente Waterland € 50.000 voor hun rekening indien beide gemeenteraden instemmen met deze bijdragen. De Vervoerregio Amsterdam en de provincie verdelen evenredig de rest van de kosten. Van de partners wordt verwacht dat inzet van de projectgroepleden en eventueel inzet van andere interne ambtelijke ondersteuning kosteloos zal zijn.

## 2. Inleiding

In de regio Waterland is een aantal knelpunten op het gebied van de doorstroming, bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Om die knelpunten op te lossen, werken de provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam nauw samen met de gemeenten Waterland, Purmerend, Edam-Volendam en Amsterdam om deze op te lossen. Bestuurders van deze organisaties hebben in 2011 een Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland opgericht en deze stuurgroep adviseert de Gedeputeerde Staten van Noord Holland.

Eén van de knelpunten in het gebied is de doorgang in Broek in Waterland van de N247. De N247 bestaat in het dorp uit twee rijstroken voor al het verkeer en een vrij liggend fietspad in twee richtingen. Met meer dan 21.000 motorvoertuigen per werkdag is de weg met name tijdens de spitsperiodes zwaar belast.

In de kern van Broek in Waterland heeft de N247 enkele gelijkvloerse kruispunten en een bushalte. Omdat het OV buiten Broek in Waterland in de filerichting op een busstrook zit en deze busstroken stoppen bij de dorpskern voegen alle bussen in op de rijstroken voor al het verkeer. Binnen de regio Waterland heeft het OV (absolute) prioriteit waardoor het overige verkeer voorrang moet verlenen en file ontstaat. Vandaar dat Broek in Waterland het grootste resterende knelpunt op de N247 is. De N247 is rond 1940 dwars door het dorp aangelegd



waarbij de woningen op het nieuwe tracé zijn geamoveerd. In 1939 is de huidige hefbrug aangelegd, voor die tijd was er ook een oeververbinding aanwezig welke aansloot op lokale wegen. De verkeerssituatie bij Broek in Waterland verergert de congestie en de doorsnijding van het dorp heeft een effect op de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in de kern. Er zijn al geruime tijd plannen om de verkeerssituatie in Broek in Waterland te verbeteren.

### 3. Historie

In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van de mijlpalen uit het verleden met betrekking tot het knelpunt op de N247 bij Broek in Waterland. Tevens wordt kort ingegaan op de vier ondergrondse varianten welke in de voorgaande studie zijn onderzocht.

#### 3.1 Mijlpalen

In onderstaand overzicht zijn de belangrijkste mijlpalen van de afgelopen jaren opgenomen.

- |                      |   |
|----------------------|---|
| 1980-2010            | Al vanaf de jaren tachtig en negentig signaleren bewoners van Broek in Waterland de toenemende drukte op de N247 en pleiten ze voor een ondergrondse oplossing.   |
| 2011                 | De provincie laat een adviesbureau verschillende alternatieven onderzoeken voor de passage van de N247 door Broek in Waterland. Eén daarvan is een variant met een tunnel. Vanwege de eisen die aan tunnels langer dan 250 meter worden gesteld, zouden hiervoor twee buizen met één rijstrook en een vluchtstrook benodigd zijn. Deze uitvoeringswijze in combinatie met de ontwerpsnelheid van 80 km/h leidt tot een kostenraming van circa 125-150 miljoen euro. De variant met een tunnel wordt als niet haalbaar aangemerkt omdat geen van de betrokken partijen deze kosten voor haar rekening wil nemen. Vervolgens wordt voorgesteld om een bovengrondse variant verder uit te werken en voor te dragen voor realisatie.  |
| 2011-<br>2014/2015   | De provincie werkt in het kader van Bereikbaarheid Waterland een bovengrondse variant uit, met verbreding van de N247 en optimalisatie van bestaande kruispunten. Er worden meer opstelstroken aangebracht bij de verkeerslichten op het kruispunt met de Eilandweg en een bypass toegevoegd voor het verkeer in zuidelijke richting. Ook wordt de smalle hefbrug in het traject vervangen door een bredere versie, waardoor groot verkeer elkaar gemakkelijker kan passeren. Omwille van de verkeersveiligheid worden verkeerseilanden op kruispunten gerealiseerd. Zo kan verkeer vanaf de zijwegen beter en gefaseerd invoegen. Voor het langzame verkeer wordt een bredere tunnel onder de N247 aangelegd. De besluitvorming over deze variant is in de loop van 2015 voorzien. |
| 2014 -<br>maart 2015 | Inwoners uit het dorp zetten zich in voor een alternatieve oplossing voor de in hun ogen omstreden wegverbreding van de N247 door Broek in Waterland. Middels brieven aan politieke partijen, inloopbijeenkomsten en een bijeenkomst met de Provinciale Commissie Mobiliteit en Wonen besluit Provinciale Staten van Noord Holland om de Dorpsraad gelegenheid te geven tot het uitwerken van een volwaardig alternatief en om het geplande besluit uit stellen. Als voorwaarde stelt de provincie dat de Dorpsraad zelf een alternatief plan uitwerkt.   |
| Juli 2015            | De Dorpsraad presenteert hun plan van aanpak. Na een succesvolle crowdfunding geeft de Dorpsraad een adviesbureau opdracht een schetsontwerp en bijbehorende kostenraming te maken.   |

Januari 2016-voorjaar 2016

Het Dorpsraad-alternatief wordt opgeleverd: een onderdoorgang met een rijksnelheid van 50 km/h en sober uitgevoerd, waardoor de kosten tussen de 30 en 50 miljoen euro uitkomen. Provincie Noord-Holland laat de uitkomsten van deze studie door meerdere bureaus beoordelen. Deze concluderen dat er nog veel haken en ogen aan het ontwerp zitten en dat een aantal essentiële zaken zoals de bodemgesteldheid, tunnelveiligheid en bouwfasering niet zijn meegenomen. Het verder uitwerken ervan kan echter niet gevraagd en verwacht worden van de Dorpsraad gezien het beperkte budget en benodigde expertise.

De provincie Noord Holland besluit om het alternatief van de dorpsraad mee te nemen in de verdere studies naar meerdere alternatieven door de Provincie. Het vervolg vindt plaats in een unieke co-creatie met de Dorpsraad.

2016-2018

Alternatieven worden verder uitgewerkt. Gedurende deze uitwerking participeert de Dorpsraad, bewoners uit de regio en belanghebbenden in de vorm van een co-creatieproces. Aan het einde van dit ontwerpproces worden vijf uitgewerkte alternatieven gepresenteerd:

1. een bovengrondse doorgang,
  2. een onderdoorgang 2x1 rijstrook met een maximum snelheid van 50 km/uur, uitgevoerd d.m.v. één "buis",
  3. een onderdoorgang van 2x1 rijstrook met een maximum snelheid van 50 km/uur, uitgevoerd d.m.v. twee "buizen",
  4. een onderdoorgang 2x1 rijstroken met een maximum snelheid van 80 km/uur, uitgevoerd d.m.v. twee "buizen",
  5. een onderdoorgang 2x2 rijstroken met een maximum snelheid van 80 km/uur, uitgevoerd d.m.v. twee "buizen",
- Bij varianten 3,4 en 5 zijn vluchtwegen aanwezig in aparte buizen.

Uit de verkeersberekeningen van deze alternatieven blijkt dat, bij gelijkblijvende autonome groei van het verkeer, de bovengrondse oplossing na 2030 weer knelpunten zal opleveren. Ook is een MKBA gemaakt waarin de vijf varianten met elkaar worden vergeleken.

November 2018

Gedeputeerde Staten van Noord Holland besluiten om vooralsnog geen besluit te nemen over de doorgang van de N247 in Broek in Waterland. Men wil besluitvorming over de verkiezingen heen tillen en samen met de partners een voorkeursoplossing (met bijbehorende financiële dekking) kiezen alvorens dit voor te leggen aan Provinciale Staten.

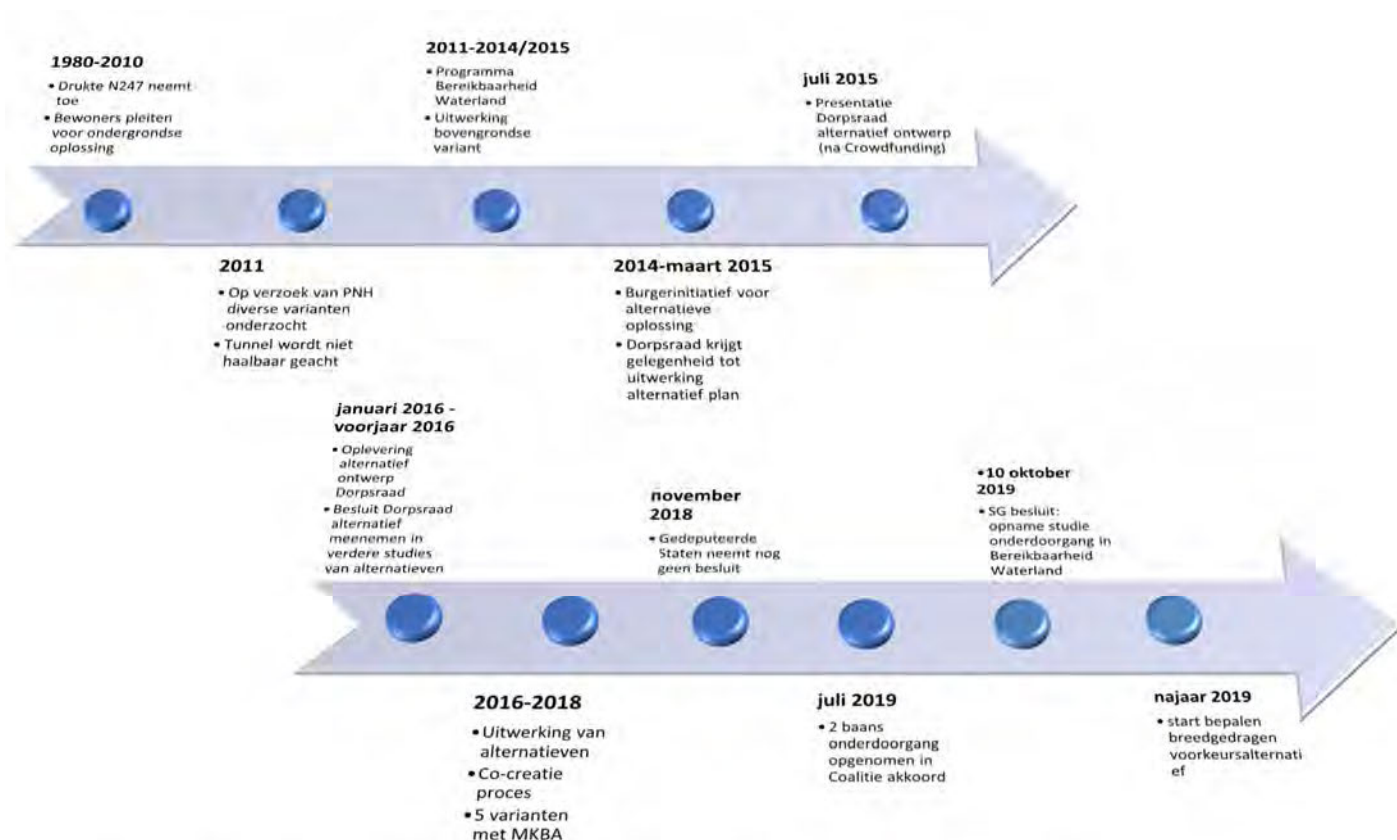
Juli 2019

Over de verkeerssituatie in Broek in Waterland is in het nieuwe coalitieakkoord de volgende tekst opgenomen:

*"Om het leefbaarheidsprobleem in Broek in Waterland op te lossen zal, in lijn met het proces van co-creatie dat is doorlopen, een tweebaans-onderdoorgang van de N247 worden aangelegd. Zo worden de twee delen van het dorp weer met elkaar verbonden en ontstaat meer ruimte voor fietsers en voetgangers. We leveren een bijdrage aan de realisatie van de onderdoorgang".*



Najaar 2019 Start van het bepalen van een breed gedragen voorkeursalternatief met zicht op financiering op basis van de vier hoofdalternatieven van de onderdoorgangen.



## 3.2 Nadere beschrijving van de vier ondergrondse basisvarianten

Tijdens het co-creatieproces zijn vier ondergrondse varianten nader uitgewerkt. Hieronder worden de belangrijkste kenmerken beschreven.

### 3.2.1 Variant 1: ondergrondse variant, 50km/uur (één “buis”)

Deze variant komt overeen met de door de dorpsraad van Broek in Waterland uitgewerkte variant. De oorspronkelijke schatting van Witteveen en Bos was € 37 miljoen met een onnauwkeurigheid van +/-30% waarbij de kosten dus zouden uitkomen op € 29,3 miljoen tot € 54,5 miljoen. De uiteindelijke kosten zijn in 2018 geraamd op € 64 miljoen (marge ook 30%). Het verschil komt grotendeels doordat pas later is gebleken dat de onderdoorgang door een waterkering gaat (Broekermeerdijk) waardoor de constructie aanzienlijk langer moet worden.



Eén van de nadelen van deze variant is dat er slechts één “buis” is voor beide richtingen en daarmee het gevaar bestaat voor frontale aanrijdingen. De hulpdiensten en de provincie



staan vanuit een hoog risicoprofiel niet positief tegenover deze variant. Daarnaast zou bij onderhoud en/of calamiteiten al het verkeer bovenlangs door het dorp moeten rijden terwijl de nieuwe inrichting daarop niet zal zijn ingesteld (dorps karakter, voorrang van rechts, etc.). Ook zijn er geen vluchtwegen en moeten personen tussen voertuigen door een uitgang zoeken. Deze variant voldoet wel aan alle wettelijke eisen en deze indeling is op meerdere locaties in de provincie Noord-Holland en Nederland gerealiseerd. Wat deze onderdoorgang anders maakt dan bestaande kunstwerken van de provincie is de lengte van de totale bak, deze bedraagt circa 900 meter en een diepte van circa 11 meter onder maaiveld, waardoor de vluchtwegen ook langer zijn dan bij andere kunstwerken die de provincie in beheer heeft.

Een ander nadeel van deze variant is dat er maximaal 50km/h in de onderdoorgang mag worden gereden terwijl de N247 een doorgaande weg is waar buiten de onderdoorgang de rijsnelheid 80km/h is. Het afdwingen van een lagere rijsnelheid in de onderdoorgang kan alleen fysiek (bv drempels) aangezien de politie alleen gaat handhaven wanneer de provincie als wegbeheerder de weg fysiek zo zal inrichten dat niet harder dan 50km/h kán worden gereden.

Tevens zou het onnodig afremmen en optrekken voor een toename van geluid en uitstoot zorgen wat strijdig is met één van de doelen van een mogelijke onderdoorgang.

### 3.2.2 Varianten 2 en 3: ondergrondse varianten 50km/h en 80km/uur (twee “buizen”)

Het verschil tussen deze beide varianten is alleen de snelheid in de onderdoorgang, qua breedte is er geen noemenswaardig verschil. De lengte verschilt wel omdat bij een hogere snelheid grotere boogstralen nodig zijn waardoor de totale lengte van de bak toeneemt. Daardoor is de 80km/uur-variant iets duurder dan de 50km/uur variant. Bij beide varianten zijn er afgesloten vluchtwegen aanwezig en kan er bij onderhoud in principe één buis worden gebruikt om de N247 beschikbaar te houden. Nadeel is meteen wel dat het verkeer in de richting waar het onderhoud moet worden gepleegd of waar een calamiteit is boven over het plein dient te worden geleid. De buizen zijn immers niet breed genoeg om verkeer in twee richtingen te laten rijden.



Bij beide varianten is een vluchtstrook aanwezig zodat bij een lichte calamiteit het verkeer door kan rijden.



Voor de 50km/h variant geldt uiteraard hetzelfde als bij de vorige variant is aangegeven m.b.t de handhaafbaarheid en doorstroming.

### 3.2.3 Variant 4: ondergrondse variant 80km/uur 2x2 rijstroken

Deze variant gaat uit van 2x2 rijstroken tussen Het Schouw en Monnickendam. Uit de modelberekeningen blijkt dat, vanwege de grotere verwerkingscapaciteit die door de extra rijstrook ontstaat, de N247 een gering deel van het verkeer dat nu via de N235 en A7 richting het noorden rijdt gaat aantrekken. Het loopt niet direct vast bij Monnickendam, omdat de verkeersstroom daar splitst; circa 70% rijdt verder richting het noorden en 30% slaat af richting Monnickendam en Marken. Er dient wel nader onderzoek te worden uitgevoerd voor de gevolgen van het extra verkeer voor de aansluitingen op de A10 aan de zuidzijde van de N247.



Een onderdoorgang wordt voor (minimaal) 100 jaar aangelegd en deze variant zou de meeste robuuste zijn. In eerste instantie zou er immers ook voor kunnen worden gekozen om de twee buitenste rijstroken niet te benutten of in te zetten als busstroken.



Belangrijke noot bij deze variant is dat het nog niet bekend is of deze brede bak aan de noordzijde van Broek in Waterland fysiek inpasbaar is. Daarvoor is een verdere uitwerking noodzakelijk om definitief uitsluitsel te kunnen geven. De Broekervaart dient aanzienlijk versmald te worden en de gevolgen daarvan zijn nog niet berekend. Ook komen de woningen aan de oostzijde van de Broekervaart dichterbij het water te staan.



## 4. Doelstelling Plan van Aanpak

Het doel van de vervolgstudie is een overzicht op hoofdlijnen van randvoorwaarden, eisen en wensen welke 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.

### 4.1 Uitgangspunten voor deze projectfase

- De in de vorige fase uitgewerkte vier varianten voor een onderdoorgang vormen het uitgangspunt voor deze projectfase. Er wordt dus geen nieuwe studie gedaan naar een mogelijke nieuwe variant. De voorkeursvariant zal een uitwerking zijn van datgene wat eerder is uitgezocht.
- We passen voor de vervolgstudie een projectmatige aanpak toe. Dat betekent dat we in deze fase doelgericht toewerken naar het doel van deze fase, namelijk een gedragen uitwerking van twee varianten voor de onderdoorgang bij Broek in Waterland met zicht op financiering ervan en bestuurlijke besluitvorming daarover. Dit gebeurt op basis van een planning en een begroting voor deze projectfase.
- We zetten ons in om draagvlak te bereiken bij de partners in de regio Waterland over de uit te werken varianten. De Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland geldt als 'opdrachtgever' voor deze projectfase. Het Plan van Aanpak, de tussentijdse resultaten en het eindresultaat leveren we op aan de Stuurgroep. Tijdens de uitvoering rapporteren

we aan deze Stuurgroep over de voortgang en noodzakelijke aanpassingen in de planning of het budget.

- Samenwerking met de omgeving en gelegenheid tot participatie door de omgevingspartijen is essentieel. De aanpak van co-creatie met Dorpsraad Broek in Waterland, die in de periode 2016-2018 is toegepast, wordt in deze projectfase gecontinueerd. De aanpak in de periode 2016-2018 is geëvalueerd (zie Evaluatie Procesaanpak N247 Broek in Waterland, Lessen voor co-creatie, VINU, versie 4 d.d. 21-6-2019). In overleg met de Dorpsraad verwerken we deze opgedane lessen in de participatie-aanpak in deze projectfase.
- Uit de resultaten van de vorige projectfase is duidelijk, dat een onderdoorgang bij Broek in Waterland een kostbare oplossing is. Aangezien er bij de bestuurlijke besluitvorming over een voorkeursalternatief zicht moet zijn op financiering, zal – naast het uitwerken en afwegen van de alternatieven, ook onderzocht moeten worden op welke wijze de financiering kan gebeuren.
- Als eindproduct van de eerdere studie is een uitgebreide vergelijkingstabel opgeleverd. Op basis hiervan maar ook andere opgeleverde stukken kan ons inziens een gedegen onderbouwde keuze worden gemaakt. De afweging en keuze voor de voorkeursalternatieven gebeurt op basis van een integrale beoordeling vanuit verschillende expertises en gezichtspunten.
- De belangen van alle inwoners en belanghebbenden in de regio wegen even zwaar. In de vervolgstudie zal actief contact worden gezocht met bijvoorbeeld ondernemers uit Edam-Volendam, direct omwonenden en LTO/Cumela om ook hun mening, wensen en voorwaarden een plek te geven in de beoordeling van de varianten.

Het doel is om binnen korte termijn te komen tot een gedragen uitwerking van twee ondergrondse bakconstructies om te voorkomen dat zaken die in de vorige fase reeds zijn uitgezocht opnieuw worden gedaan.

## 4.2 Procesbegeleiding en besluitvorming

De samenstelling van de projectorganisatie inclusief namen van de desbetreffende personen per groep is nader beschreven in bijlage 1.

Voor de uitvoering van deze projectfase wordt een projectorganisatie samengesteld. Deze bestaat uit een **kernteam**, samengesteld uit specialisten van de provincie Noord Holland, die:

- Zorgt voor de technische uitwerkingen van de alternatieven en daarvoor een ingenieursbureau in de arm neemt en dit begeleidt.
- Op basis van de reeds beschikbare producten een gedragen afwegingsmodel samenstelt om de alternatieven af te wegen en zorgt voor integrale afwegingsmomenten (met partners en andere betrokkenen, waaronder de dorpsraad Broek in Waterland).
- Een proces van co-creatie en participatie doorloopt met de dorpsraad Broek in Waterland, onder andere bij de technische uitwerkingen van de alternatieven en de afweging ervan.
- Gedurende deze projectfase de kwaliteit van de deelresultaten en de samenwerking met stakeholders borgt door middel van kwaliteitstoetsen, de voortgang bewaakt en het beschikbare budget voor deze projectfase beheerst
- De mogelijkheden om de twee varianten te bekostigen onderzoekt en bestuurlijke afspraken voorbereidt en maakt over deze financieringsmogelijkheden. Dit biedt bij de besluitvorming over het voorkeursalternatief zicht op financiering.
- De bestuurlijke besluitvorming over tussentijdse resultaten en het eindresultaat voorbereidt en faciliteert.

Daarnaast is er de ambtelijke **projectgroep**, met vertegenwoordigers van de deelnemers in het samenwerkingsverband van de regio Waterland, namelijk van de provincie Noord-Holland, de Vervoerregio Amsterdam, de gemeenten Waterland, Purmerend, Edam-Volendam en Amsterdam. Deze projectgroep:

- Levert een grote inhoudelijke bijdrage aan dit Plan van Aanpak en conformeert zich aan het uiteindelijke product dat ter besluitvorming en vaststelling aan de Stuurgroep wordt voorgelegd.
- Levert inbreng bij het komen tot een voorkeursvariant.
- Breng bij de start van de uitwerking van de voorkeursvariant randvoorwaarden in voor zowel de inhoudelijke als beleidsmatige eisen.
- Onderzoekt actief mee naar financieringsmogelijkheden om te komen tot zicht op financiering van het voorkeursalternatief.
- Beoordeelt (deel)resultaten ter voorbereiding op bestuurlijke behandeling in de Stuurgroep Bereikbaar Waterland en bereidt vergaderingen van de Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland voor.
- Onderhoudt contacten en informeert bestuurders van de eigen organisaties over de voortgang van dit project.

De **managementgroep**, met vertegenwoordigers van de partners van Bereikbaarheid Waterland, namelijk van de provincie Noord-Holland, de Vervoerregio Amsterdam, de gemeenten Waterland, Purmerend, Edam-Volendam en de gemeente Amsterdam. De managementgroep:

- Komt bijeen ter bespreking van essentiële inhoudelijke vraagstukken, waarover de projectgroep geen gezamenlijke standpunten heeft kunnen bereiken
- Beoordeelt (deel)resultaten ter voorbereiding op bestuurlijke behandeling in de Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland, bereidt vergaderingen van de Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland voor.
- Zorgt voor voldoende ambtelijke betrokkenheid en capaciteit.

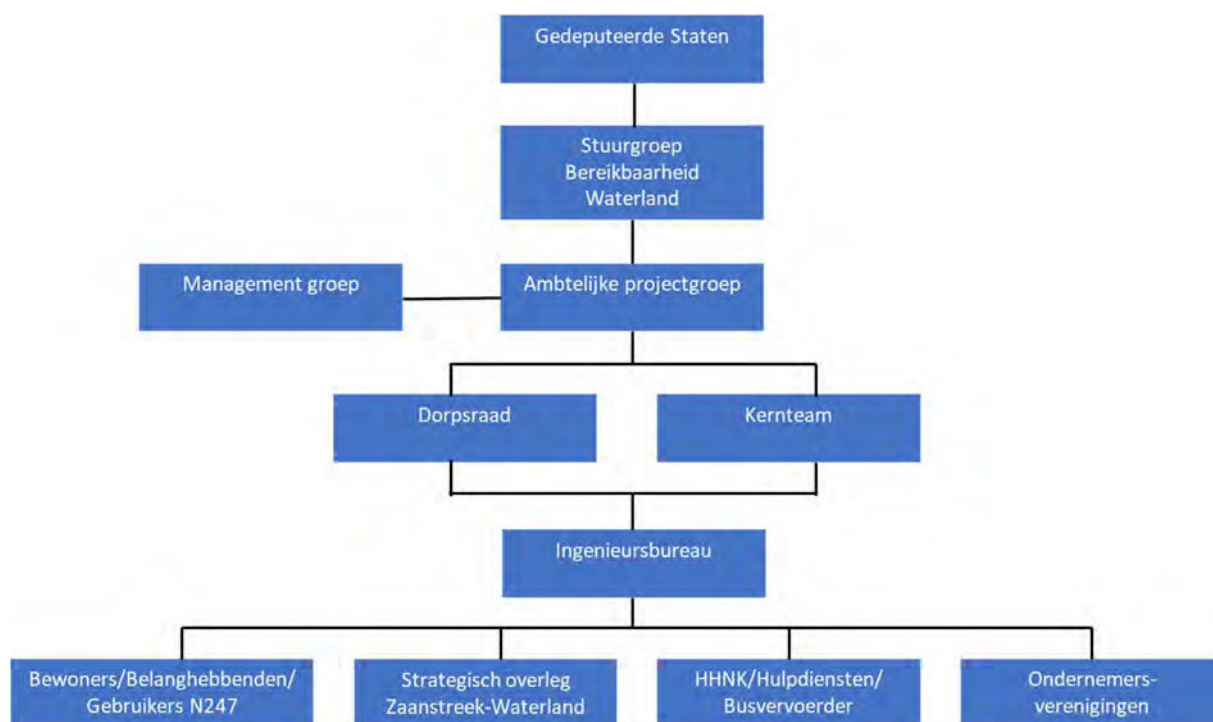
De managementgroep wordt vooral gezien als escalatiemogelijkheid.

De **Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland** is samengesteld uit bestuurders van de provincie Noord-Holland, de Vervoerregio Amsterdam, de gemeenten Waterland, Purmerend, Edam-Volendam en de gemeente Amsterdam. De Stuurgroep:

- stuurt de uitvoering van dit project en deze projectfase aan en stelt onder andere dit plan van aanpak vast als uitgangspunt voor deze projectfase, besluit tijdens de uitvoering over eventuele aanpassingen van de planning en het budget voor deze projectfase en stelt tussenproducten en het eindresultaat van deze projectfase vast.
- adviseert op basis van tussenproducten en het eindresultaat aan Gedeputeerde Staten over de verdere aanpak van dit project en de realisatie van de doorgang bij Broek in Waterland.
- De stuurgroep neemt dus geen besluiten over de uitvoering van (project-) onderdelen maar heeft vooral een adviserende functie richting de colleges en raden/Staten.

Binnen de provincie Noord Holland is een **strategisch Zaanstreek Waterland overleg**. In dit overleg nemen (beleids-)ambtenaren van verschillende beleidsterreinen deel. Dit interne

overleg vervult een rol voor de interne integrale kwaliteitsborging. Deze interne klankbordgroep wordt ingeschakeld door de kerngroep en heeft een adviserende rol.



*Organogram vervolgstudie*

De **Dorpsraad Broek in Waterland** is nauw betrokken in het voorgaande proces en participeert ook in deze projectfase. De Dorpsraad is er voor alle inwoners van de kern Broek in Waterland in de gemeente Waterland en zij spant zich in om de stem van alle inwoners van Broek in Waterland in te brengen in dit project. Uitgangspunt zijn de samenwerkingsafspraken tussen Provincie en de Dorpsraad van december 2016. De Dorpsraad:

- Geeft gevraagd en ongevraagd advies.
- Levert standpunten en doet voorstellen, met in het achterhoofd de wensen en zorgen van alle inwoners van Broek in Waterland. De dorpsraad spant zich in om verschillende belangen en of standpunten over de onderdoorgang van verschillende inwoners van Broek in Waterland te bespreken en deze in te brengen.
- Zorgt voor een “antennefunctie” binnen Broek in Waterland. Signalen over zorgen en draagvlak worden op tijd aan de projectleider doorgegeven zodat hij daarop actie kan ondernemen.
- Levert inbreng bij de start van de uitwerking van de alternatieven door het formuleren van eisen en wensen en beoordeelt de technische uitwerking van deze alternatieven.
- Dient in te stemmen met het eindproduct van de vervolgstudie.

De rol van Provinciale Staten, de Regioraad en gemeenteraad tijdens de studie is beperkt. Zoals in de voorgaande studie worden zij actief uitgenodigd voor bijeenkomsten om zo de sfeer te proeven en standpunten en discussies te horen en te volgen. Alleen tijdens eventuele inloopavonden kunnen zij in gesprek gaan met bewoners en belanghebbenden.



## 5. Aanpak

Het doel voor de vervolgstudie is te komen tot een pakket van randvoorwaarden wat uiteindelijk leidt tot een breed gedragen voorkeursvariant. Om dit te bereiken, worden de volgende hoofdactiviteiten ondernomen:

### 5.1 Technisch spoor, c.q. onderzoeken

Een **technisch spoor**, bestaande uit een aantal activiteiten, namelijk:

- Bij aanvang inventariseren en beschrijven we de wensen en eisen van alle betrokkenen voor het voorkeursalternatief. Dit gebeurt in groepsbijeenkomsten (in projectgroep, participatiebijeenkomsten met de Dorpsraad) en in één-op-één gesprekken met betrokkenen. Deze inventarisatie van eisen en wensen vormt de basis voor de “zoektocht” naar de breed gedragen voorkeursvariant.
- In het voorgaande proces is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Bereikbaarheid Waterland. De afgelopen jaren is gebleken dat dit model niet meer actueel is, er zijn teveel aanpassingen doorgevoerd die lastig te herleiden zijn en tevens is het toekomstjaar van 2020 al bereikt. Onderzocht zal worden of er een nieuw model kan worden opgezet waarbij zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van bestaande verkeersmodellen in de directe omgeving. Het uitbreiden van het verkeersmodel van de gemeente Amsterdam zou daarbij een goede optie zijn. Andere optie is VENOM, waarvoor wij aan het ingenieursbureau zullen vragen wat de beste optie is voor onze onderzoeksvraag. Doel van deze actualisatie is op netwerkniveau de gevolgen van een eventuele onderdoorgang te bepalen. Tevens is dit verkeersmodel de basis van een MKBA (vaststellen aantal voertuigverliesuren).
- Het technische spoor en in het bijzonder de uitwerking van de alternatieven inclusief de bijbehorende onderzoeken en kostenramingen en het selectieproces om tot één voorkeursvariant te komen, wordt ondersteund door een gerenommeerd ingenieursbureau. Dit bureau zal direct na het vaststellen van dit plan van aanpak door de provincie Noord-Holland worden gecontracteerd. Eventuele eisen, die worden gesteld aan dit bureau bepalen we in co-creatie met betrokkenen.
- Als één van de eerste acties stellen we een afwegingsmodel t.b.v. de multi-criteria-analyse (MCA) op. Hierin nemen we alle relevante onderscheidingscriteria op voor het maken van de keuze voor het voorkeursalternatief, eventueel voorzien van wegingsfactoren. Dit doen we in nauw samenspel met regiopartners en andere betrokkenen (waaronder Dorpsraad Broek in Waterland).
- De provincie Noord-Holland heeft een aantal onderdoorgangen, c.q. tunnels in haar beheer.
  - Het aquaduct onder de Amstel (inclusief tunneltechnische installaties);
  - Twee onderdoorgangen in de Westfrisiaweg (zonder deze installaties);
  - De Waterwolftunnel en de Abdijtunnel die voldoen aan alle wettelijke eisen.
- Hoewel de provincie Noord-Holland enkele onderdoorgangen in haar beheer heeft zijn deze minder lang en diep dan de varianten die in Broek in Waterland op tafel liggen. Wij zullen een sessie organiseren waarbij wij interne kennis en kennis vanuit externe projecten zullen opvragen waarbij er actief kennis kan worden gedeeld. Hierbij wordt gedacht aan de onlangs aangelegde onderdoorgang in Dieren, de Koning Willem-Alexandertunnel in Maastricht en een recente onderdoorgang in Nijverdal. Doel is om zoveel mogelijk gebruik te maken van ervaringen en toegepaste randvoorwaarden.

- Er zullen risicosessies worden georganiseerd waarbij grote stelposten en risico's in de eerdere ramingen kunnen worden gekwantificeerd waardoor deze in deze fase beter kunnen worden onderzocht en hopelijk naar beneden kunnen worden bijgesteld.
- Er wordt een kansensessie georganiseerd waarbij kansen, zoals bijvoorbeeld benutting van de ruimte tussen het nieuwe plein en de bovenzijde van de onderdoorgang worden besproken.
- Tevens start het doornemen van de matrix waarin de gevolgen en voor- en nadelen van alle varianten zijn uitgewerkt, waardoor een zorgvuldige eerste afweging mogelijk is.
- De afwegingen zijn essentiële momenten in deze projectfase. We bereiden daarom deze afweging zorgvuldig voor en doen deze afwegingsmomenten gezamenlijk met regiopartners (in het projectteam) en in participatiebijeenkomsten met de Dorpsraad (zie verder spoor omgevingsmanagement).
- Vervolgens gaan we, op basis van alle input één voorkeursvariant formuleren en deze wordt, na formele instemming van alle betrokken partijen, verder uitgewerkt tot een definitief "Voorlopig Ontwerp". Hierbij hoort naast de technische uitwerkingen op het niveau van voorontwerp, ook kostenramingen volgens landelijk geldende systematiek (SSK), analyses van ruimtelijke inpassings- en vergunningsprocedures, analyses van noodzakelijke conditionerende maatregelen (kabels en leidingen, grondonderzoeken en andere risico's). Dit om er voor te zorgen, dat er na besluitvorming over de voorkeursvariant geen wezenlijke nieuwe obstakels voor realisatie optreden.
- Daarna bereiden we de tweede en laatste afweging zorgvuldig voor. Deze tweede ronde van afweging doen we opnieuw gezamenlijk met regiopartners en betrokkenen in de projectgroep en participatiebijeenkomsten met de Dorpsraad (zie verder spoor omgevingsmanagement).
- Tussenproducten van het technische spoor worden besproken met betrokkenen, waarbij wordt beoordeeld of de bij de start van dit technische spoor verzamelde eisen en wensen in de uitwerkingen van de alternatieven voldoende zijn verwerkt.
- Zoals hierboven beschreven hebben we afwegingsmomenten in de verschillende groepen ingesteld op basis voorstellen van het ingenieursbureau. Indien wegingen door verschillende groepen en of individuen – ook na zorgvuldig overleg - van elkaar verschillen, worden deze verschillen in het besluitvormingsproces transparant gemaakt.
- Er wordt reeds een eerste inventarisatie gemaakt over de mogelijke wijze van aanbesteding zodat de onderzoeken die worden gedaan ook bij eventuele realisatie kunnen worden gebruikt.
- In het kader van Samen Infra wordt de provinciale sector Beheer en Uitvoering (B&U) nauw betrokken bij deze uitwerking en is hun advies over op te leveren onderzoeken en beoordelingen van deze onderzoeken en rapporten maatgevend.
- Als toekomstig beheerder van een mogelijke onderdoorgang wordt de afdeling BSP nauw betrokken bij het verdere proces.
- Instemming van de hulpdiensten en het waterschap is van groot belang voor deze vervolgstudie
- De eindproducten dienen te worden opgenomen in een zogenaamde BIM-viewer zodat alle achterliggende data eenvoudig voor iedereen zichtbaar zal zijn.

## 5.2 Beleidsmatig spoor, c.q. verkenning financiële bijdragen

Naast het technische spoor onderscheiden we een **beleidsmatig spoor**. Om een gedragen voorkeursvariant te selecteren met zicht op financiering, is een serie van 'beleidsmatige' activiteiten noodzakelijk. Deze activiteiten zijn erop gericht om gezamenlijkheid en draagvlak te bereiken bij de partners in de regio Waterland over de te kiezen voorkeursvariant. Tevens is een nadere analyse van de effecten van een onderdoorgang op

de wegen elders in de regio wenselijk. Daarbij draagt de projectgroep in operationele zin bij aan diverse deelproducten en vervullen de management- en stuurgroep met name strategisch en bestuurlijk een rol. De activiteiten zijn:

- We maken een planning van bijeenkomsten met projectgroep, de management- en stuurgroep. Deze leiden we af van de planning van het technische spoor. De bijeenkomsten van de projectgroep worden zo gepland dat deze groep op verschillende momenten in het creatieve proces input kan leveren, actief kan bijdragen aan bijvoorbeeld afwegingen en/of in ontwerpateliers en dat ze feedback kan leveren op geproduceerde deelproducten. Op basis van deze planning bepalen we vervolgens wanneer er beslismomenten zijn en deze plannen we in in de agenda van de Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland. De managementgroep plannen wij daartussen in, in ieder geval voorafgaand aan beslismomenten voor de Stuurgroep.
- Vervolgens ondersteunen we tijdens de uitvoering van deze projectfase alle groepen en voorzien wij ze tijdig van alle relevante informatie om inbreng te leveren, inzicht te bieden en om steun te bereiken voor het uiteindelijke voorkeursvariant. Dit beleidsmatige proces verloopt hand-in-hand met het technische spoor.
- Naast de serie van geplande bijeenkomsten, zullen er diverse afstemmingen met ambtenaren en bestuurders noodzakelijk zijn om inzichten te vergroten, belangen te verkennen en draagvlak voor keuzes te bereiken. Van dit proces bestaat niet een 'spoorboekje' en dit is ook op voorhand niet in detail te beschrijven, maar vereist van het kernteam beleidsmatige expertise en creativiteit en bestuurlijke sensitiviteit.
- Naast alle inspanningen om tot een gedragen keuze te komen, is duidelijk dat er een financieringsopgave ligt. In dit spoor zullen vanaf het begin van deze projectfase mogelijkheden voor financiering worden verkend. Van de mogelijkheden, die zich hiervoor voordoen, zullen wij kansen vastleggen, afspraken maken en in voorkomende gevallen bestuurlijke afspraken voorbereiden.

### 5.3 Omgevingsspoor

We onderscheiden een **omgevingsspoor**, waarin we de samenwerking met omwonenden, openbaar vervoerder, Hoogheemraadschap en dergelijke behartigen. Voor de omwonenden in Broek in Waterland is de Dorpsraad onze samenwerkingspartner. De Dorpsraad Broek in Waterland is nauw betrokken in de voorgaande processen en participeert op vergelijkbare wijze als voorheen in deze projectfase. In dit omgevingsspoor:

- Bepalen we op basis van een zorgvuldige stakeholderanalyse alle externe belanghebbenden en hun belangen. Wij doen dat met zorg, zodat we geen organisaties of bewoners 'vergeten'.
- Afhankelijk van de betrokkenheid van de stakeholders en hun 'afstand' tot dit project, bepalen wij hoe zij in deze projectfase betrokken worden. Dat doen we uiteraard in afstemming met deze stakeholders zelf. We zullen in het omgevingsmanagement onderscheid maken tussen stakeholders, die intensief 'meedenken' en 'meedoen' en stakeholders, die met name goed op de hoogte zullen worden gehouden ('mee weten').
- Bij alle geïdentificeerde betrokkenen inventariseren wij eisen en wensen, zoals beschreven bij het technische spoor. Met de dorpsraad Broek in Waterland plannen wij een serie van bijeenkomsten. Daarmee kan deze groep in het creatieve proces input leveren, actief bijdragen aan bijvoorbeeld afwegingen en/of in ontwerpateliers en feedback leveren op geproduceerde deelproducten.
- Ten behoeve van alle stakeholders zorgen we voor goede externe communicatie. Na vaststelling van dit plan van aanpak stellen we daarvoor een communicatieplan op,

waarbij de communicatiemomenten afhangen van de planning van het technische spoor. Op basis van dit plan geven we vervolgens invullen aan de externe communicatie, d.m.v. persberichten, websiteberichten, informatieavonden en dergelijke.

- We leggen contacten met eigenaren van gronden en objecten, die mogelijk noodzakelijk zijn voor de realisatie van de onderdoorgang of waarmee we rekening moeten houden.
- De rol van de gemeente Waterland zal naar verwachting groter zijn dan die van de andere gemeenten. De gemeente Waterland dient zelf input te leveren voor de inrichting van de bovengrondse infrastructuur. De uitwerking van de inrichting zal alleen deel uit maken van deze fasering wanneer de gemeente hiervoor voldoende capaciteit heeft. Mocht dit niet het geval zijn dat zullen alleen de randvoorwaarden worden opgehaald en blijven de twee eerder uitgewerkte inrichtingsvarianten uitgangspunt.
- Extra aandacht zal worden gegeven aan het betrekken van inwoners, lokale ondernemers en raadsleden uit Edam-Volendam. Samen met de gemeente zullen wij zorgen dat er voldoende gelegenheid wordt gegeven om inspraak te hebben en wensen aan te leveren. De avonden kunnen eventueel door de gemeente zelf worden georganiseerd waarbij de provincie de invulling van deze avonden zal verzorgen.

## 5.4 Contractenspoor

Ter ondersteuning van het technische spoor zullen wij een samenwerking aangaan met één ingenieursbureau. Dit regelen we in het **contractenspoor**. Eerst wordt een keuze gemaakt voor de scope van het werk van het ingenieursbureau in een inkoopstrategie. Samen met de kerngroep en de projectgroep wordt een offerte uitvraag opgesteld welke bij de vijf raamcontractanten van de provincie worden neergelegd. Ook de procesbegeleiding en mogelijk de ruimtelijke inrichting van het plein worden hier bijgevoegd.

## 5.5 Projectsecretaris en projectbeheersing

Onder de projectbeheersing vallen de budgetbewaking, de planning, de kwaliteitsborging, het risicomanagement en documentmanagement.

Bij aanvang van het project is er een initiële planning, waarin rekening is gehouden met de onzekerheden in dit traject. Het doel is om te borgen, dat het eindresultaat volgens deze planning wordt gerealiseerd. Periodiek zal de planning worden aangepast en aangevuld naar aanleiding van ontwikkelingen in het project. Als er uitloop dreigt, dan verlangt dit bijsturing.



## 5.6 Studiekosten

Aan het verder uitwerken van een voorkeursvariant en het opzetten van een nieuw verkeersmodel zitten uiteraard kosten. Op basis van de vorige fase schatten wij de kosten voor 2020 en 2021 als volgt in:

Opzetten en implementeren nieuw verkeersmodel:	€ 150.000,-
Technisch uitwerken van twee voorkeursvariant:	€ 300.000,-
<b>Totaal:</b>	<b>€ 450.000,-</b>

Uitgangspunt bij bovenstaande inschattingen is dat alle betrokken partners de inzet van eigen medewerkers voor eigen rekening nemen. Indien er sprake is van interne opdrachtverlening binnen een organisatie waar budget aan gekoppeld moet zijn dan geldt bovenstaande alleen voor relatief kleine vraagstukken. Alleen wanneer er iemand dient te worden ingehuurd vanwege intern capaciteitsgebrek kan hiervoor een apart verzoek worden gedaan bij de Stuurgroep. De kosten die daar eventueel mee gemoeid zijn komen echter niet ten laste van de aangegeven € 450.000,- (excl BTW), wij stellen voor hiervoor een stelpost van € 100.000 aan te houden.

De gemeenten Waterland en Edam-Volendam zouden beiden het grootste voordeel hebben van extra capaciteit op dit deel van de N247. Om hun commitment te laten blijken voor deze verdere uitwerking stellen wij voor ook een financiële bijdrage aan hen te vragen voor deze studiekosten. Voorstel is om aan Edam-Volendam een bijdrage van € 100.000,- te vragen en aan Waterland € 50.000,-. De Vervoerregio Amsterdam en de provincie delen dan het restant. De stelpost wordt ook door de twee laatste gedekt. Daarmee komt de verdeling van de studiekosten er als volgt uit te zien:

	Studie
Vervoerregio Amsterdam	€ 200.000,-
Provincie Noord-Holland	€ 200.000,-
Edam-Volendam	€ 100.000,-
Waterland	€ 50.000,-
<b>Totaal</b>	<b>€ 550.000,-</b>

## 5.7 Planning

De afgelopen jaren zijn veel zaken al uitgezocht en uitgewerkt. Omdat er daarmee een goede basis ligt voor het vervolg zal de verdere technische uitwerking van de twee varianten voor de ondergrondse bakconstructie circa één jaar gaan duren. Op basis van alle beschikbare gegevens met een eerste inventarisatie voor financiële bijdragen c.q. haalbaarheid kan dan naar verwachting begin 2022 een definitief besluit worden genomen of een onderdoorgang in de N247 haalbaar blijkt te zijn.

## 6. Samenvatting

De afgelopen twee jaar heeft een intensief co-creatieproces plaatsgevonden met de Dorpsraad van Broek in Waterland, betrokken overheden en inwoners c.q. belanghebbenden uit de regio Waterland. De kennis en onderzoeken die zijn opgedaan en uitgevoerd zijn voldoende een inhoudelijke beoordeling te kunnen geven over de diverse varianten. Echter, om een definitieve uitspraak te kunnen doen over de ruimtelijke haalbaarheid dient nog een verdiepingsslag te worden gemaakt. Ook is er behoefte aan het verder kwantificeren en actualiseren van de kostenramingen.

Na bestuurlijke instemming met het voorliggende Plan van Aanpak zullen op basis van de eerder uitgewerkte varianten, eisen en wensen op hoofdlijnen worden opgehaald. Dit zal gebeuren bij alle partijen die eerder een bijdrage hebben geleverd of welke bij de verdere uitwerking alsnog betrokken moeten worden. Het project zal als pilot worden opgepakt binnen het interne provinciale programma "Samen Infra" om zo de mogelijke overdracht van Beleid naar de realisatie goed vorm te geven.

Vanaf begin 2021 is circa één jaar doorlooptijd nodig om een tweetal voorlopige ontwerpen te maken voor een ondergrondse bakconstructie met bijbehorende geactualiseerde kostenraming. De kosten van eventuele aanvullende wensen c.q. verantwoordelijkheden boven het streefbedrag zullen apart in beeld worden gebracht. Dit geldt ook voor de benodigde infrastructuur tussen Het Schouw en Monnickendam.

Eind 2021 moet er een eindproduct liggen dat gereed is voor definitieve besluitvorming. Hierbij zal aandacht zijn voor een robuuste, duurzame, innovatieve oplossing voor de N247 door Broek in Waterland. Er zal nog wel ruimte zijn voor een politieke afweging van de exacte indeling van de onderdoorgang (2x1 of 2x1+busstroken) en voldoende ontwerpvrijheid voor een eventuele later te selecteren aannemer.

## Bijlage 1. Samenstelling projectorganisatie

Voor de uitvoering van deze projectfase zijn verschillende groepen samengesteld. Alle groepen tezamen vormen de projectorganisatie. Hieronder is de personele samenstelling van deze groepen beschreven.

### Kerngroep

	Projectmanagement en omgevingsmanagement	Provincie Noord Holland
	Projectsecretaris en projectbeheersing	Provincie Noord Holland
	Technisch management	Provincie Noord Holland
	Beheerder	Provincie Noord-Holland
	Technisch adviseur	Provincie Noord-Holland
	Beleidsadviseur beheerstrategie en programmering	Provincie Noord-Holland
	Contractmanagement	Provincie Noord Holland

### Projectgroep

		Provincie Noord Holland
		Provincie Noord-Holland
		Provincie Noord Holland
		Gemeente Waterland
		Gemeente Amsterdam
		Gemeente Purmerend
		Gemeente Edam-Volendam
		Vervoerregio Amsterdam

### Managementgroep

		Provincie Noord Holland
		Provincie Noord Holland
		Provincie Noord Holland
		Gemeente Waterland
		Gemeente Amsterdam
		Gemeente Purmerend
		Gemeente Edam-Volendam
		Vervoersregio Amsterdam



### Stuurgroep Bereikbaarheid W

		Provincie Noord Holland
		Gemeente Amsterdam
		Gemeente Waterland
		Gemeente Purmerend
		Gemeente Edam-volendam
		Vervoerregio Amsterdam

### Interne klantbordoeroen (strategisch overleg Zaanstreek Waterland)

		Provincie Noord Holland (B&U/BSP)
		Provincie Noord Holland (BEL/O&I)
		Provincie Noord Holland (B&U/IGI)
		Provincie Noord Holland (B&U/KBI)
		Provincie Noord Holland (B&U/BSP)
		Provincie Noord Holland (B&U/NWM)
		Provincie Noord Holland (B&U/BSP)
		Provincie Noord Holland (B&U/KBI)
		Provincie Noord Holland (BEL/MOB)
		Provincie Noord Holland (BEL/MOB)
		Provincie Noord Holland (Bel/B&S)
		Provincie Noord Holland (BEL/MOB)

**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: Besluit GS en persbericht  
**Datum:** vrijdag 2 oktober 2020 14:05:00  
**Bijlagen:** [image001.jpg](#)  
[Brief Vereniging Ondernemend Waterland \(VOWA\) over onderdoorgang N247 nabij Broek in Waterland.pdf](#)  
[20200917 PvA vervolgstudie onderdoorgang Broek in Waterland.pdf](#)  
[10. Brief broek in waterland.pdf](#)

---

Dames en heren,

Hierbij de zojuist gepubliceerde stukken

Prettig weekend!

[redacted]

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** woensdag 30 september 2020 11:27  
**Aan:** [redacted]  
[redacted]  
[redacted]  
[redacted]

**Onderwerp:** Besluit GS en persbericht

Beste leden van de dorpsraad,

Hierbij ontvangen jullie het openbare besluit van GS met betrekking tot het vervolg van de studie naar een mogelijke onderdoorgang in Broek in Waterland inclusief bijbehorend persbericht.

Dit persbericht wordt vandaag ook naar diverse media gestuurd.

Indien er nog vragen zijn dan hoor ik die uiteraard graag.

Groeten [redacted]

[redacted]  
*Beleidsadviseur – Mobiliteit*

T (06) [redacted]  
Houtplein 33 2012 DE Haarlem

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)  
[redacted] [@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)





Aan de leden van de Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid  
van de Provinciale Staten van Noord Holland

Purmerend, 2 oktober 2020

Onderwerp: onderdoorgang N247 nabij Broek in Waterland

Zeer geachte Commissieleden,

Met grote belangstelling heeft VOWA, de Vereniging Ondernemend Waterland, de koepel van de ondernemersverenigingen in de regio Waterland kennis genomen van het voorstel van het College van Gedeputeerde Staten om de onderdoorgang in de N247 nabij Broek in Waterland te voorzien van twee rijbanen.

VOWA (die ruim 700 ondernemers in de regio Waterland vertegenwoordigt) is blij met de onderdoorgang, maar VOWA is minder blij dat die – als het aan het College van GS ligt – beperkt blijft tot 2 rijbanen, mogelijkerwijs nog aangevuld met busbanen.

VOWA heeft een sterke voorkeur voor de zogenoemde robuuste variant, bestaande uit twee keer twee rijbanen.

Regeren is vooruitzien. Dat de huidige situatie moet worden aangepast staat feitelijk niet meer ter discussie. Maar de aanpassing beperken tot twee rijbanen is kortzichtig en zal op niet al te lange termijn opnieuw zorgen voor verminderde doorstroming. Dat zou u moeten willen voorkomen.

Het zal u bekend zijn dat het regionale bedrijventerrein Baansteer Noord in Purmerend de komende jaren vol stroomt met bedrijvigheid. Bedrijvigheid die ongetwijfeld de druk op het wegennet vergroot. Het is – naar het oordeel van VOWA – een utopie te veronderstellen dat al dat verkeer via de A7 zal gaan.

Zeer onlangs heeft de gemeente Edam-Volendam, in nauw overleg met de gemeenten Waterland en Purmerend, besloten de Wet voorkeursrechten gemeenten van toepassing te verklaren op 160 hectare grond in de Purmer, gelegen binnen het gebied dat toebehoort aan Edam-Volendam.

Aan dat besluit ligt ten grondslag de gedachte dat Edam-Volendam reeds nu een nijpend te kort heeft aan bedrijventerreinen; een tekort dat sterk zal toenemen nu in Volendam het Slobbeland en de Julianaweg (deels) herbestemd gaan worden en een fiks aantal aldaar gevestigde bedrijven naar elders moet verkassen. De verwachting is dat ook bedrijven die nu gevestigd zijn in de gemeenten Waterland, Purmerend en Beemster naar het bedrijventerrein Baanste Noord (of zo u wilt Baanste Noord-Oost) verhuizen. Verhuisbewegingen, groeimogelijkheden en de autonome groei van bedrijvigheid verhogen de druk op het wegennet.


Kortom, de woningbouw (zoals de Lange Weere in Volendam, op het Purmerends grondgebied in de Purmer polder en in dorpen langs de N247 zoals Oosthuizen) én de bedrijvigheid in de regio zullen groei vertonen; groei die gepaard gaat met toenemende verkeersdruk die zich ook op de N247 zal gaan manifesteren en die naar het oordeel van VOWA de keuze voor de robuuste variant van de onderdoorgang ten zeerste rechtvaardigt.

Op grond van het vorenstaande dringt VOWA er bij u op aan om het voorstel van het College van Gedeputeerde Staten nog niet te accepteren en er bij het college op aan te dringen ook de variant van de robuuste variant uit te werken en in de besluitvorming te betrekken.

Als alternatief (second best) is nog denkbaar dat de busbaan ook toegankelijk wordt voor het 'normale' verkeer. Een dergelijke keuze betekent dat de N247 nagenoeg gelijk wordt aan de N244 tussen Edam en Purmerend.

VOWA dankt u voor uw aandacht, biedt aan desgewenst een nadere toelichting of informatie te verstrekken en wenst u veel wijsheid toe.

Hoogachtend,

, voorzitter VOWA.

**Vereniging Ondernemend Waterland (VOWA) is bereikbaar op   
Purmerend, telefoon 06 , e-mail: [info@vowa.nl](mailto:info@vowa.nl)**

## Plan van Aanpak

Vervolgstudie onderdoorgang

N247 Broek in Waterland

Opdrachtgever	: Provincie Noord-Holland
Directie	: Beleid
Sector	: Mobiliteit
Projectleider	: <span style="background-color: #cccccc; color: black;">[Redacted]</span>
Versie	: 23 september 2020

## Inhoudsopgave

1. Bestuurlijke samenvatting .....	3
2. Inleiding .....	4
3. Historie .....	5
3.1 Mijlpalen .....	5
3.2 Nadere beschrijving van de vier ondergrondse basisvarianten .....	7
3.2.1 Variant 1: ondergrondse variant, 50km/uur (één “buis”) .....	7
3.2.2 Varianten 2 en 3: ondergrondse varianten 50km/h en 80km/uur (twee “buizen”)...	8
3.2.3 Variant 4: ondergrondse variant 80km/uur 2x2 rijstroken .....	9
4. Doelstelling Plan van Aanpak .....	11
4.1 Uitgangspunten voor deze projectfase .....	11
4.2 Procesbegeleiding en besluitvorming .....	12
5. Aanpak .....	15
5.1 Technisch spoor, c.q. onderzoeken .....	15
5.2 Beleidsmatig spoor, c.q. verkenning financiële bijdragen .....	16
5.3 Omgevingsspoor .....	17
5.4 Contractenspoor .....	18
5.5 Projectsecretaris en projectbeheersing .....	18
5.6 Studiekosten .....	19
5.7 Planning .....	20
6. Samenvatting .....	21
Bijlage 1. Samenstelling projectorganisatie .....	22



## 1. Bestuurlijke samenvatting

In het kader van Bereikbaarheid Waterland heeft de provincie, op basis van het advies van de Stuurgroep van het samenwerkingsverband, in 2014 besloten een bovengrondse oplossing te realiseren voor het knelpunt op de N247 in Broek in Waterland. De Dorpsraad van Broek in Waterland heeft vervolgens in 2015 zelf een plan voor een mogelijke onderdoorgang uit laten werken welke door de provincie is opgepakt. In een co-creatieproces is vervolgens binnen twee jaar een vijftal varianten verder uitgewerkt en zijn deze met elkaar vergeleken. In het coalitieakkoord van de provincie (2019–2022) is de onderdoorgang als inspanningsverplichting opgenomen. De Stuurgroep van Bereikbaarheid Waterland 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, dienen de bestaande ontwerpen meer in detail te worden onderzocht, met name de technische inpasbaarheid en de financiën ervan.

Bijgevoegd is een voorstel voor een Plan van Aanpak voor de vervolgstudie. Gestart zal worden met het ophalen van harde randvoorwaarden, eisen en wensen. Vervolgens wordt de opgehaalde informatie verwerkt in de ontwerpen en vindt er verdere (technische) uitwerking plaats. Het doel is uiteindelijk te komen tot de (verkeers-)technische uitwerking van twee “bakconstructies”. In de vorige fasen is gebleken dat een bak voor één rijstrook met vluchtstrook realiseerbaar is, maar dat er nog onduidelijkheid bestaat over de haalbaarheid van een bak waarin tevens een busstrook per richting past. Om de bestuurlijke c.q. politieke afweging te kunnen maken tussen de diverse inrichtingsvarianten en daarbij ook de vragen en wensen van de samenwerkingspartners te kunnen beantwoorden wordt nu gekozen voor het nader uitwerken van deze twee varianten.

Ook zal er een analyse worden gemaakt van de effecten van beide varianten op het verkeersnetwerk. Op basis van de actualisatie van de verkeerscijfers, kostenramingen en andere onderzoeken zal een nieuwe maatschappelijke-kosten-baten-analyse (MKBA) worden gemaakt. Beide ondergrondse varianten zullen worden vergeleken met de huidige situatie en de bovengrondse variant om zo een goed beeld te krijgen van het oplossend vermogen. Parallel aan deze uitwerking zal er worden gezocht naar mogelijke financieringsbijdragen c.q. bronnen voor een mogelijke onderdoorgang. Het eerder ingezette co-creatie proces zal worden voortgezet. Streven is eind 2021 het eindproduct op te leveren, zodat bestuurlijke besluitvorming in 2022 kan plaatsvinden.

De externe productkosten van de vervolgstudie zijn geschat op € 550.000. Hiervan nemen Edam-Volendam € 100.000,- en de gemeente Waterland € 50.000 voor hun rekening indien beide gemeenteraden instemmen met deze bijdragen. De Vervoerregio Amsterdam en de provincie verdelen evenredig de rest van de kosten. Van de partners wordt verwacht dat



inzet van de projectgroepleden en eventueel inzet van andere interne ambtelijke ondersteuning kosteloos zal zijn.

## 2. Inleiding

In de regio Waterland is een aantal knelpunten op het gebied van de doorstroming, bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Om die knelpunten op te lossen, werken de provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam nauw samen met de gemeenten Waterland, Purmerend, Edam-Volendam en Amsterdam om deze op te lossen. Bestuurders van deze organisaties hebben in 2011 een Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland opgericht en deze stuurgroep adviseert de Gedeputeerde Staten van Noord Holland.

Eén van de knelpunten in het gebied is de doorgang in Broek in Waterland van de N247. De N247 bestaat in het dorp uit twee rijstroken voor al het verkeer en een vrij liggend fietspad in twee richtingen. Met meer dan 21.000 motorvoertuigen per werkdag is de weg met name tijdens de spitsperioden zwaar belast.

In de kern van Broek in Waterland heeft de N247 enkele gelijkvloerse kruispunten en een bushalte. Omdat het OV buiten Broek in Waterland in de filerichting op een busstrook zit en deze busstroken stoppen bij de dorpskern voegen alle bussen in op de rijstroken voor al het verkeer. Binnen de regio Waterland heeft het OV (absolute) prioriteit waardoor het overige verkeer



voorrang moet verlenen en file ontstaat. Vandaar dat Broek in Waterland het grootste resterende knelpunt op de N247 is. De N247 is rond 1940 dwars door het dorp aangelegd waarbij de woningen op het nieuwe tracé zijn geamoveerd. In 1939 is de huidige hefbrug aangelegd, voor die tijd was er ook een oeververbinding aanwezig welke aansloot op lokale wegen. De

verkeerssituatie bij Broek in Waterland verergert de congestie en de doorsnijding van het

dorp heeft een effect op de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in de kern. Er zijn al geruime tijd plannen om de verkeerssituatie in Broek in Waterland te verbeteren.

### 3. Historie

In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van de mijlpalen uit het verleden met betrekking tot het knelpunt op de N247 bij Broek in Waterland. Tevens wordt kort ingegaan op de vier ondergrondse varianten welke in de voorgaande studie zijn onderzocht.

#### 3.1 Mijlpalen

In onderstaand overzicht zijn de belangrijkste mijlpalen van de afgelopen jaren opgenomen.

- |                      |   |
|----------------------|---|
| 1980–2010            | Al vanaf de jaren tachtig en negentig signaleren bewoners van Broek in Waterland de toenemende drukte op de N247 en pleiten ze voor een ondergrondse oplossing.   |
| 2011                 | De provincie laat een adviesbureau verschillende alternatieven onderzoeken voor de passage van de N247 door Broek in Waterland. Eén daarvan is een variant met een tunnel. Vanwege de eisen die aan tunnels langer dan 250 meter worden gesteld, zouden hiervoor twee buizen met één rijstrook en een vluchtstrook benodigd zijn. Deze uitvoeringswijze in combinatie met de ontwerpsnelheid van 80 km/h leidt tot een kostenraming van circa 125–150 miljoen euro. De variant met een tunnel wordt als niet haalbaar aangemerkt omdat geen van de betrokken partijen deze kosten voor haar rekening wil nemen. Vervolgens wordt voorgesteld om een bovengrondse variant verder uit te werken en voor te dragen voor realisatie.  |
| 2011–<br>2014/2015   | De provincie werkt in het kader van Bereikbaarheid Waterland een bovengrondse variant uit, met verbreding van de N247 en optimalisatie van bestaande kruispunten. Er worden meer opstelstroken aangebracht bij de verkeerslichten op het kruispunt met de Eilandweg en een bypass toegevoegd voor het verkeer in zuidelijke richting. Ook wordt de smalle hefbrug in het traject vervangen door een bredere versie, waardoor groot verkeer elkaar gemakkelijker kan passeren. Omwille van de verkeersveiligheid worden verkeerseilanden op kruispunten gerealiseerd. Zo kan verkeer vanaf de zijwegen beter en gefaseerd invoegen. Voor het langzame verkeer wordt een bredere tunnel onder de N247 aangelegd. De besluitvorming over deze variant is in de loop van 2015 voorzien. |
| 2014 –<br>maart 2015 | Inwoners uit het dorp zetten zich in voor een alternatieve oplossing voor de in hun ogen omstreden wegverbreding van de N247 door Broek in Waterland. Middels brieven aan politieke partijen, inloopbijeenkomsten en  |

een bijeenkomst met de Provinciale Commissie Mobiliteit en Wonen besluit Provinciale Staten van Noord Holland om de Dorpsraad gelegenheid te geven tot het uitwerken van een volwaardig alternatief en om het geplande besluit uit stellen. Als voorwaarde stelt de provincie dat de Dorpsraad zelf een alternatief plan uitwerkt.

Juli 2015

De Dorpsraad presenteert hun plan van aanpak. Na een succesvolle crowdfunding geeft de Dorpsraad een adviesbureau opdracht een schetsontwerp en bijbehorende kostenraming te maken.

Januari  
2016–  
voorjaar  
2016

Het Dorpsraad-alternatief wordt opgeleverd: een onderdoorgang met een rijksnelheid van 50 km/h en sober uitgevoerd, waardoor de kosten tussen de 30 en 50 miljoen euro uitkomen. Provincie Noord-Holland laat de uitkomsten van deze studie door meerdere bureaus beoordelen. Deze concluderen dat er nog veel haken en ogen aan het ontwerp zitten en dat een aantal essentiële zaken zoals de bodemgesteldheid, tunnelveiligheid en bouwfasering niet zijn meegenomen. Het verder uitwerken ervan kan echter niet gevraagd en verwacht worden van de Dorpsraad gezien het beperkte budget en benodigde expertise.

De provincie Noord Holland besluit om het alternatief van de dorpsraad mee te nemen in de verdere studies naar meerdere alternatieven door de Provincie. Het vervolg vindt plaats in een unieke co-creatie met de Dorpsraad.

2016–2018

Alternatieven worden verder uitgewerkt. Gedurende deze uitwerking participeert de Dorpsraad, bewoners uit de regio en belanghebbenden in de vorm van een co-creatieproces. Aan het einde van dit ontwerpproces worden vijf uitgewerkte alternatieven gepresenteerd:

1. een bovengrondse doorgang,
2. een onderdoorgang 2x1 rijstrook met een maximum snelheid van 50 km/uur, uitgevoerd d.m.v. één “buis”,
3. een onderdoorgang van 2x1 rijstrook met een maximum snelheid van 50 km/uur, uitgevoerd d.m.v. twee “buizen”,
4. een onderdoorgang 2x1 rijstroken met een maximum snelheid van 80 km/uur, uitgevoerd d.m.v. twee “buizen”,
5. een onderdoorgang 2x2 rijstroken met een maximum snelheid van 80 km/uur, uitgevoerd d.m.v. twee “buizen”,

Bij varianten 3,4 en 5 zijn vluchtwegen aanwezig in aparte buizen.

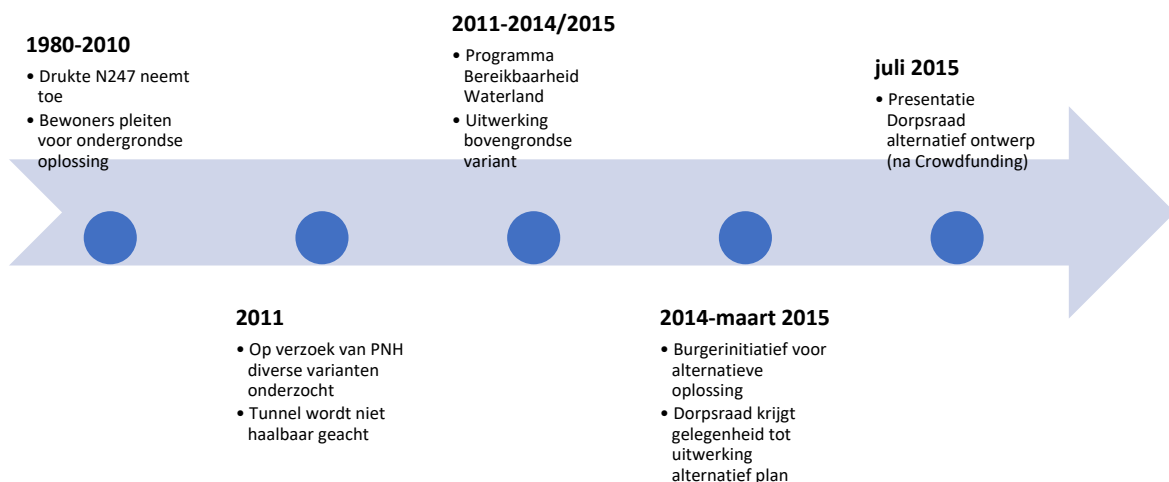
Uit de verkeersberekeningen van deze alternatieven blijkt dat, bij gelijkblijvende autonome groei van het verkeer, de bovengrondse oplossing na 2030 weer knelpunten zal opleveren. Ook is een MKBA gemaakt waarin de vijf varianten met elkaar worden vergeleken.

**November 2018** Gedeputeerde Staten van Noord Holland besluiten om vooralsnog geen besluit te nemen over de doorgang van de N247 in Broek in Waterland. Men wil besluitvorming over de verkiezingen heen tillen en samen met de partners een voorkeursoplossing (met bijbehorende financiële dekking) kiezen alvorens dit voor te leggen aan Provinciale Staten.

**Juli 2019** Over de verkeerssituatie in Broek in Waterland is in het nieuwe coalitieakkoord de volgende tekst opgenomen:

*“Om het leefbaarheidsprobleem in Broek in Waterland op te lossen zal, in lijn met het proces van co-creatie dat is doorlopen, een tweebaans-onderdoorgang van de N247 worden aangelegd. Zo worden de twee delen van het dorp weer met elkaar verbonden en ontstaat meer ruimte voor fietsers en voetgangers. We leveren een bijdrage aan de realisatie van de onderdoorgang”.*

**Najaar 2019** Start van het bepalen van een breed gedragen voorkeursalternatief met zicht op financiering op basis van de vier hoofdalternatieven van de onderdoorgangen.



**januari 2016 -  
voorjaar 2016**

- Oplevering alternatief ontwerp Dorpsraad
- Besluit Dorpsraad alternatief meenemen in verdere studies van alternatieven

**november  
2018**

- Gedeputeerde Staten neemt nog geen besluit

**10 oktober  
2019**

- SG besluit: opname studie onderdoorgang in Bereikbaarheid Waterland

**2016-2018**

- Uitwerking van alternatieven
- Co-creatie proces
- 5 varianten met MKBA

**juli 2019**

- 2 baans onderdoorgang opgenomen in Coalitie akkoord

**najaar 2019**

- start bepalen breedgedragen voorkeursalternatief

## 3.2 Nadere beschrijving van de vier ondergrondse basisvarianten

Tijdens het co-creatieproces zijn vier ondergrondse varianten nader uitgewerkt. Hieronder worden de belangrijkste kenmerken beschreven.

### 3.2.1 Variant 1: ondergrondse variant, 50km/uur (één “buis”)

Deze variant komt overeen met de door de dorpsraad van Broek in Waterland uitgewerkte variant. De oorspronkelijke schatting van Witteveen en Bos was € 37 miljoen met een onnauwkeurigheid van +/-30% waarbij de kosten dus zouden uitkomen op € 29,3 miljoen tot € 54,5 miljoen. De uiteindelijke kosten zijn in 2018 geraamd op € 64 miljoen (marge ook 30%). Het verschil komt grotendeels doordat pas later is gebleken dat de onderdoorgang



door een waterkering gaat (Broekermeerdijk) waardoor de constructie aanzienlijk langer moet worden.

Een van de nadelen van deze variant is dat er slechts één “buis” is voor beide richtingen en daarmee het gevaar bestaat voor frontale aanrijdingen. De hulpdiensten en de provincie



staan vanuit een hoog risicoprofiel niet positief tegenover deze variant. Daarnaast zou bij



onderhoud en/of calamiteiten al het verkeer

bovenlangs door het dorp moeten rijden terwijl de nieuwe inrichting daarop niet zal zijn ingesteld (dorps karakter, voorrang van rechts, etc.). Ook zijn er geen vluchtwegen en moeten personen tussen voertuigen door een uitgang zoeken. Deze variant voldoet wel aan alle wettelijke eisen en deze indeling is op meerdere locaties in de provincie Noord-Holland en Nederland gerealiseerd. Wat deze onderdoorgang anders maakt dan bestaande kunstwerken van de provincie is de lengte van de totale bak, deze bedraagt circa 900 meter en een diepte van circa 11 meter onder maaiveld, waardoor de vluchtwegen ook langer zijn dan bij andere kunstwerken die de provincie in beheer heeft.

Een ander nadeel van deze variant is dat er maximaal 50km/h in de onderdoorgang mag worden gereden terwijl de N247 een doorgaande weg is waar buiten de onderdoorgang de rijsnelheid 80km/h is. Het afdwingen van een lagere rijsnelheid in de onderdoorgang kan alleen fysiek (bv drempels) aangezien de politie alleen gaat handhaven wanneer de provincie als wegbeheerder de weg fysiek zo zal inrichten dat niet harder dan 50km/h kán worden gereden.

Tevens zou het onnodig afremmen en optrekken voor een toename van geluid en uitstoot zorgen wat strijdig is met één van de doelen van een mogelijke onderdoorgang.

### 3.2.2 Varianten 2 en 3: ondergrondse varianten 50km/h en 80km/uur (twee “buizen”)

Het verschil tussen deze beide varianten is alleen de snelheid in de onderdoorgang, qua breedte is er geen noemenswaardig verschil. De lengte verschilt wel omdat bij een hogere





snelheid grotere boogstralen nodig zijn waardoor de totale lengte van de bak toeneemt. Daardoor is de 80km/uur-variant iets duurder dan de 50km/uur variant. Bij beide varianten zijn er afgesloten vluchtwegen aanwezig en kan er bij onderhoud in principe één buis worden gebruikt om de N247 beschikbaar te houden. Nadeel is meteen wel dat het verkeer in de richting waar het onderhoud moet worden gepleegd of waar een calamiteit is boven over het plein dient te worden geleid. De buizen zijn immers niet breed genoeg om verkeer in twee richtingen te laten rijden.

Bij beide varianten is een vluchtstrook aanwezig zodat bij een lichte calamiteit het verkeer door kan rijden.



Voor de 50km/h variant geldt uiteraard hetzelfde als bij de vorige variant is aangegeven m.b.t de handhaafbaarheid en doorstroming.

### 3.2.3 Variant 4: ondergrondse variant 80km/uur 2x2 rijstroken

Deze variant gaat uit van 2x2 rijstroken tussen Het Schouw en Monnickendam. Uit de modelberekeningen blijkt dat, vanwege de grotere verwerkingscapaciteit die door de extra rijstrook ontstaat, de N247 een gering deel van het verkeer dat nu via de N235 en A7 richting het noorden rijdt gaat aantrekken. Het loopt niet direct vast bij Monnickendam,



omdat de verkeersstroom daar splitst; circa 70% rijdt verder richting het noorden en 30% slaat af richting Monnickendam en Marken. Er dient wel nader onderzoek te worden uitgevoerd voor de gevolgen van het extra verkeer voor de aansluitingen op de A10 aan de zuidzijde van de N247.

Een onderdoorgang wordt voor (minimaal) 100 jaar aangelegd en deze variant zou de meeste robuuste zijn. In eerste instantie zou er immers ook voor kunnen worden gekozen om de twee buitenste rijstroken niet te benutten of in te zetten als busstroken.

Belangrijke noot bij deze variant is dat het nog niet bekend is of deze brede bak aan de noordzijde van Broek in Waterland fysiek inpasbaar is. Daarvoor is een verdere uitwerking noodzakelijk om definitief uitsluitsel te kunnen geven. De Broekervaart dient aanzienlijk versmald te worden en de gevolgen daarvan zijn nog niet berekend. Ook komen de



woningen aan de oostzijde van de

Broekervaart dichterbij het water te staan.

## 4. Doelstelling Plan van Aanpak

Het doel van de vervolgstudie is een overzicht op hoofdlijnen van randvoorwaarden, eisen en wensen welke 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.

### 4.1 Uitgangspunten voor deze projectfase

- De in de vorige fase uitgewerkte vier varianten voor een onderdoorgang vormen het uitgangspunt voor deze projectfase. Er wordt dus geen nieuwe studie gedaan naar een

mogelijke nieuwe variant. De voorkeursvariant zal een uitwerking zijn van datgene wat eerder is uitgezocht.

- We passen voor de vervolgstudie een projectmatige aanpak toe. Dat betekent dat we in deze fase doelgericht toewerken naar het doel van deze fase, namelijk een gedragen uitwerking van twee varianten voor de onderdoorgang bij Broek in Waterland met zicht op financiering ervan en bestuurlijke besluitvorming daarover. Dit gebeurt op basis van een planning en een begroting voor deze projectfase.
- We zetten ons in om draagvlak te bereiken bij de partners in de regio Waterland over de uit te werken varianten. De Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland geldt als ‘opdrachtgever’ voor deze projectfase. Het Plan van Aanpak, de tussentijdse resultaten en het eindresultaat leveren we op aan de Stuurgroep. Tijdens de uitvoering rapporteren we aan deze Stuurgroep over de voortgang en noodzakelijke aanpassingen in de planning of het budget.
- Samenwerking met de omgeving en gelegenheid tot participatie door de omgevingspartijen is essentieel. De aanpak van co-creatie met Dorpsraad Broek in Waterland, die in de periode 2016–2018 is toegepast, wordt in deze projectfase gecontinueerd. De aanpak in de periode 2016–2018 is geëvalueerd (zie Evaluatie Procesaanpak N247 Broek in Waterland, Lessen voor co-creatie, VINU, versie 4 d.d. 21–6–2019). In overleg met de Dorpsraad verwerken we deze opgedane lessen in de participatie-aanpak in deze projectfase.
- Uit de resultaten van de vorige projectfase is duidelijk, dat een onderdoorgang bij Broek in Waterland een kostbare oplossing is. Aangezien er bij de bestuurlijke besluitvorming over een voorkeursalternatief zicht moet zijn op financiering, zal – naast het uitwerken en afwegen van de alternatieven, ook onderzocht moeten worden op welke wijze de financiering kan gebeuren.
- Als eindproduct van de eerdere studie is een uitgebreide vergelijkingstabel opgeleverd. Op basis hiervan maar ook andere opgeleverde stukken kan ons inziens een gedegen onderbouwde keuze worden gemaakt. De afweging en keuze voor de voorkeursalternatieven gebeurt op basis van een integrale beoordeling vanuit verschillende expertises en gezichtspunten.
- De belangen van alle inwoners en belanghebbenden in de regio wegen even zwaar. In de vervolgstudie zal actief contact worden gezocht met bijvoorbeeld ondernemers uit Edam-Volendam, direct omwonenden en LTO/Cumela om ook hun mening, wensen en voorwaarden een plek te geven in de beoordeling van de varianten.

Het doel is om binnen korte termijn te komen tot een gedragen uitwerking van twee ondergrondse bakconstructies om te voorkomen dat zaken die in de vorige fase reeds zijn uitgezocht opnieuw worden gedaan.

## 4.2 Procesbegeleiding en besluitvorming

De samenstelling van de projectorganisatie inclusief namen van de desbetreffende personen per groep is nader beschreven in bijlage 1.

Voor de uitvoering van deze projectfase wordt een projectorganisatie samengesteld. Deze bestaat uit een **kernteam**, samengesteld uit specialisten van de provincie Noord Holland, die:

- Zorgt voor de technische uitwerkingen van de alternatieven en daarvoor een ingenieursbureau in de arm neemt en dit begeleidt.
- Op basis van de reeds beschikbare producten een gedragen afwegingsmodel samenstelt om de alternatieven af te wegen en zorgt voor integrale afwegingsmomenten (met partners en andere betrokkenen, waaronder de dorpsraad Broek in Waterland).
- Een proces van co-creatie en participatie doorloopt met de dorpsraad Broek in Waterland, onder andere bij de technische uitwerkingen van de alternatieven en de afweging ervan.
- Gedurende deze projectfase de kwaliteit van de deelresultaten en de samenwerking met stakeholders borgt door middel van kwaliteitstoetsen, de voortgang bewaakt en het beschikbare budget voor deze projectfase beheerst
- De mogelijkheden om de twee varianten te bekostigen onderzoekt en bestuurlijke afspraken voorbereidt en maakt over deze financieringsmogelijkheden. Dit biedt bij de besluitvorming over het voorkeursalternatief zicht op financiering.
- De bestuurlijke besluitvorming over tussentijdse resultaten en het eindresultaat voorbereidt en faciliteert.

Daarnaast is er de ambtelijke **projectgroep**, met vertegenwoordigers van de deelnemers in het samenwerkingsverband van de regio Waterland, namelijk van de provincie Noord-Holland, de Vervoerregio Amsterdam, de gemeenten Waterland, Purmerend, Edam-Volendam en Amsterdam. Deze projectgroep:

- Levert een grote inhoudelijke bijdrage aan dit Plan van Aanpak en conformeert zich aan het uiteindelijke product dat ter besluitvorming en vaststelling aan de Stuurgroep wordt voorgelegd.
- Levert inbreng bij het komen tot een voorkeursvariant.
- Breng bij de start van de uitwerking van de voorkeursvariant randvoorwaarden in voor zowel de inhoudelijke als beleidsmatige eisen.
- Onderzoekt actief mee naar financieringsmogelijkheden om te komen tot zicht op financiering van het voorkeursalternatief.

- Beoordeelt (deel)resultaten ter voorbereiding op bestuurlijke behandeling in de Stuurgroep Bereikbaar Waterland en bereidt vergaderingen van de Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland voor.
- Onderhoudt contacten en informeert bestuurders van de eigen organisaties over de voortgang van dit project.

De **managementgroep**, met vertegenwoordigers van de partners van Bereikbaarheid Waterland, namelijk van de provincie Noord-Holland, de Vervoerregio Amsterdam, de gemeenten Waterland, Purmerend, Edam-Volendam en de gemeente Amsterdam. De managementgroep:

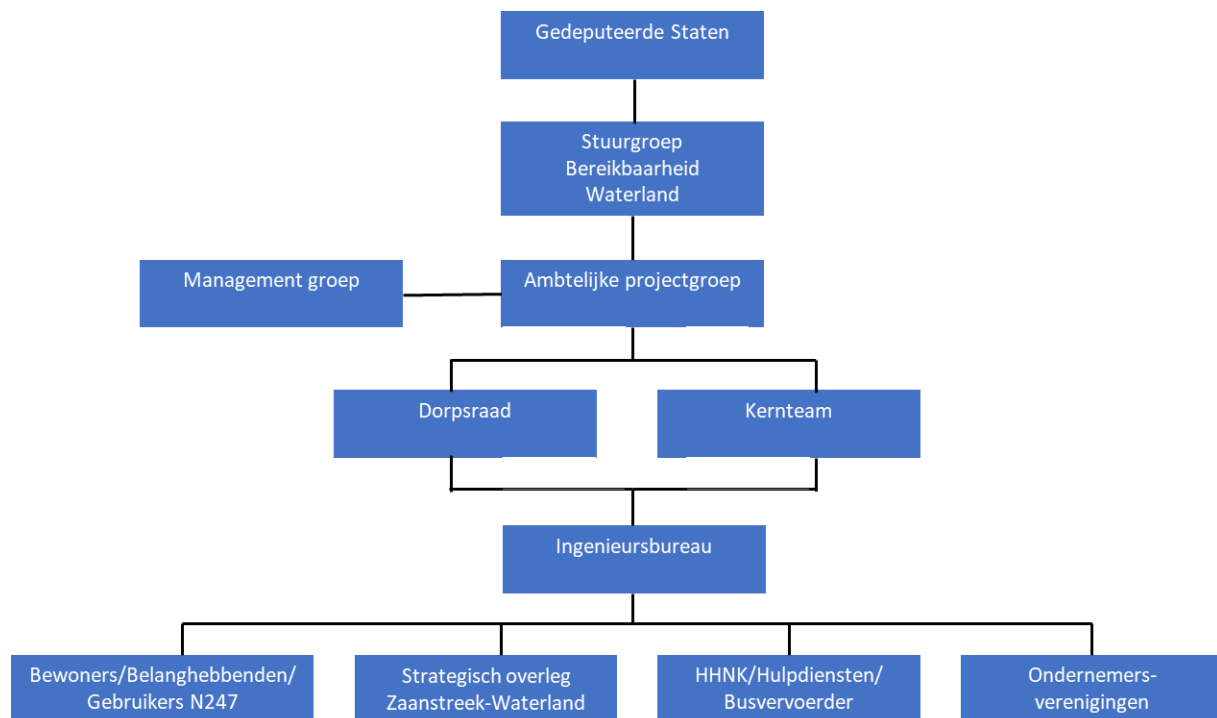
- Komt bijeen ter bespreking van essentiële inhoudelijke vraagstukken, waarover de projectgroep geen gezamenlijke standpunten heeft kunnen bereiken
- Beoordeelt (deel)resultaten ter voorbereiding op bestuurlijke behandeling in de Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland, bereidt vergaderingen van de Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland voor.
- Zorgt voor voldoende ambtelijke betrokkenheid en capaciteit.

De managementgroep wordt vooral gezien als escalatiemogelijkheid.

De **Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland** is samengesteld uit bestuurders van de provincie Noord-Holland, de Vervoerregio Amsterdam, de gemeenten Waterland, Purmerend, Edam-Volendam en de gemeente Amsterdam. De Stuurgroep:

- stuurt de uitvoering van dit project en deze projectfase aan en stelt onder andere dit plan van aanpak vast als uitgangspunt voor deze projectfase, besluit tijdens de uitvoering over eventuele aanpassingen van de planning en het budget voor deze projectfase en stelt tussenproducten en het eindresultaat van deze projectfase vast.
- adviseert op basis van tussenproducten en het eindresultaat aan Gedeputeerde Staten over de verdere aanpak van dit project en de realisatie van de doorgang bij Broek in Waterland.
- De stuurgroep neemt dus geen besluiten over de uitvoering van (project-) onderdelen maar heeft vooral een adviserende functie richting de colleges en raden/Staten.

Binnen de provincie Noord Holland is een **strategisch Zaanstreek Waterland overleg**. In dit overleg nemen (beleids-)ambtenaren van verschillende beleidsterreinen deel. Dit interne overleg vervult een rol voor de interne integrale kwaliteitsborging. Deze interne klankbordgroep wordt ingeschakeld door de kerngroep en heeft een adviserende rol.



*Organogram vervolgstudie*

De **Dorpsraad Broek in Waterland** is nauw betrokken in het voorgaande proces en participeert ook in deze projectfase. De Dorpsraad is er voor alle inwoners van de kern Broek in Waterland in de gemeente Waterland en zij spant zich in om de stem van alle inwoners van Broek in Waterland in te brengen in dit project. Uitgangspunt zijn de samenwerkingsafspraken tussen Provincie en de Dorpsraad van december 2016. De Dorpsraad:

- Geeft gevraagd en ongevraagd advies.
- Levert standpunten en doet voorstellen, met in het achterhoofd de wensen en zorgen van alle inwoners van Broek in Waterland. De dorpsraad spant zich in om verschillende belangen en of standpunten over de onderdoorgang van verschillende inwoners van Broek in Waterland te bespreken en deze in te brengen.
- Zorgt voor een “antennefunctie” binnen Broek in Waterland. Signalen over zorgen en draagvlak worden op tijd aan de projectleider doorgegeven zodat hij daarop actie kan ondernemen.
- Levert inbreng bij de start van de uitwerking van de alternatieven door het formuleren van eisen en wensen en beoordeelt de technische uitwerking van deze alternatieven.
- Dient in te stemmen met het eindproduct van de vervolgstudie.

De rol van Provinciale Staten, de Regioraad en gemeenteraad tijdens de studie is beperkt. Zoals in de voorgaande studie worden zij actief uitgenodigd voor bijeenkomsten om zo de

sfeer te proeven en standpunten en discussies te horen en te volgen. Alleen tijdens eventuele inloopavonden kunnen zij in gesprek gaan met bewoners en belanghebbenden.

## 5. Aanpak

Het doel voor de vervolgstudie is te komen tot een pakket van randvoorwaarden wat uiteindelijk leidt tot een breed gedragen voorkeursvariant. Om dit te bereiken, worden de volgende hoofdactiviteiten ondernomen:

### 5.1 Technisch spoor, c.q. onderzoeken

Een **technisch spoor**, bestaande uit een aantal activiteiten, namelijk:

- Bij aanvang inventariseren en beschrijven we de wensen en eisen van alle betrokkenen voor het voorkeursalternatief. Dit gebeurt in groepsbijeenkomsten (in projectgroep, participatiebijeenkomsten met de Dorpsraad) en in één-op-één gesprekken met betrokkenen. Deze inventarisatie van eisen en wensen vormt de basis voor de “zoektocht” naar de breed gedragen voorkeursvariant.
- In het voorgaande proces is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Bereikbaarheid Waterland. De afgelopen jaren is gebleken dat dit model niet meer actueel is, er zijn teveel aanpassingen doorgevoerd die lastig te herleiden zijn en tevens is het toekomstjaar van 2020 al bereikt. Onderzocht zal worden of er een nieuw model kan worden opgezet waarbij zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van bestaande verkeersmodellen in de directe omgeving. Het uitbreiden van het verkeersmodel van de gemeente Amsterdam zou daarbij een goede optie zijn. Andere optie is VENOM, waarvoor wij aan het ingenieursbureau zullen vragen wat de beste optie is voor onze onderzoeksvraag. Doel van deze actualisatie is op netwerkniveau de gevolgen van een eventuele onderdoorgang te bepalen. Tevens is dit verkeersmodel de basis van een MKBA (vaststellen aantal voertuigverliesuren).
- Het technische spoor en in het bijzonder de uitwerking van de alternatieven inclusief de bijbehorende onderzoeken en kostenramingen en het selectieproces om tot één voorkeursvariant te komen, wordt ondersteund door een gerenommeerd ingenieursbureau. Dit bureau zal direct na het vaststellen van dit plan van aanpak door de provincie Noord-Holland worden gecontracteerd. Eventuele eisen, die worden gesteld aan dit bureau bepalen we in co-creatie met betrokkenen.
- Als één van de eerste acties stellen we een afwegingsmodel t.b.v. de multi-criteria-analyse (MCA) op. Hierin nemen we alle relevante onderscheidingscriteria op voor het maken van de keuze voor het voorkeursalternatief, eventueel voorzien van



wegingsfactoren. Dit doen we in nauw samenspel met regiopartners en andere betrokkenen (waaronder Dorpsraad Broek in Waterland).

- De provincie Noord-Holland heeft een aantal onderdoorgangen, c.q. tunnels in haar beheer.
  - Het aquaduct onder de Amstel (inclusief tunneltechnische installaties);
  - Twee onderdoorgangen in de Westfriisiaweg (zonder deze installaties);
  - De Waterwolftunnel en de Abdijtunnel die voldoen aan alle wettelijke eisen.
- Hoewel de provincie Noord-Holland enkele onderdoorgangen in haar beheer heeft zijn deze minder lang en diep dan de varianten die in Broek in Waterland op tafel liggen. Wij zullen een sessie organiseren waarbij wij interne kennis en kennis vanuit externe projecten zullen opvragen waarbij er actief kennis kan worden gedeeld. Hierbij wordt gedacht aan de onlangs aangelegde onderdoorgang in Dieren, de Koning Willem-Alexandertunnel in Maastricht en een recente onderdoorgang in Nijverdal. Doel is om zoveel mogelijk gebruik te maken van ervaringen en toegepaste randvoorwaarden.
- Er zullen risicosessies worden georganiseerd waarbij grote stelposten en risico's in de eerdere ramingen kunnen worden gekwantificeerd waardoor deze in deze fase beter kunnen worden onderzocht en hopelijk naar beneden kunnen worden bijgesteld.
- Er wordt een kansensessie georganiseerd waarbij kansen, zoals bijvoorbeeld benutting van de ruimte tussen het nieuwe plein en de bovenzijde van de onderdoorgang worden besproken.
- Tevens start het doornemen van de matrix waarin de gevolgen en voor- en nadelen van alle varianten zijn uitgewerkt, waardoor een zorgvuldige eerste afweging mogelijk is.
- De afwegingen zijn essentiële momenten in deze projectfase. We bereiden daarom deze afweging zorgvuldig voor en doen deze afwegingsmomenten gezamenlijk met regiopartners (in het projectteam) en in participatiebijeenkomsten met de Dorpsraad (zie verder spoor omgevingsmanagement).
- Vervolgens gaan we, op basis van alle input één voorkeursvariant formuleren en deze wordt, na formele instemming van alle betrokken partijen, verder uitgewerkt tot een definitief "Voorlopig Ontwerp". Hierbij hoort naast de technische uitwerkingen op het niveau van voorontwerp, ook kostenramingen volgens landelijk geldende systematiek (SSK), analyses van ruimtelijke inpassings- en vergunningsprocedures, analyses van noodzakelijke conditionerende maatregelen (kabels en leidingen, grondonderzoeken en andere risico's). Dit om er voor te zorgen, dat er na besluitvorming over de voorkeursvariant geen wezenlijke nieuwe obstakels voor realisatie optreden.
- Daarna bereiden we de tweede en laatste afweging zorgvuldig voor. Deze tweede ronde van afweging doen we opnieuw gezamenlijk met regiopartners en betrokkenen in de projectgroep en participatiebijeenkomsten met de Dorpsraad (zie verder spoor omgevingsmanagement).

- Tussenproducten van het technische spoor worden besproken met betrokkenen, waarbij wordt beoordeeld of de bij de start van dit technische spoor verzamelde eisen en wensen in de uitwerkingen van de alternatieven voldoende zijn verwerkt.
- Zoals hierboven beschreven hebben we afwegingsmomenten in de verschillende groepen ingesteld op basis voorstellen van het ingenieursbureau. Indien wegen door verschillende groepen en of individuen – ook na zorgvuldig overleg – van elkaar verschillen, worden deze verschillen in het besluitvormingsproces transparant gemaakt.
- Er wordt reeds een eerste inventarisatie gemaakt over de mogelijke wijze van aanbesteding zodat de onderzoeken die worden gedaan ook bij eventuele realisatie kunnen worden gebruikt.
- In het kader van Samen Infra wordt de provinciale sector Beheer en Uitvoering (B&U) nauw betrokken bij deze uitwerking en is hun advies over op te leveren onderzoeken en beoordelingen van deze onderzoeken en rapporten maatgevend.
- Als toekomstig beheerder van een mogelijke onderdoorgang wordt de afdeling BSP nauw betrokken bij het verdere proces.
- Instemming van de hulpdiensten en het waterschap is van groot belang voor deze vervolgstudie
- De eindproducten dienen te worden opgenomen in een zogenaamde BIM-viewer zodat alle achterliggende data eenvoudig voor iedereen zichtbaar zal zijn.

## 5.2 Beleidsmatig spoor, c.q. verkenning financiële bijdragen

Naast het technische spoor onderscheiden we een **beleidsmatig spoor**. Om een gedragen voorkeursvariant te selecteren met zicht op financiering, is een serie van ‘beleidsmatige’ activiteiten noodzakelijk. Deze activiteiten zijn erop gericht om gezamenlijkheid en draagvlak te bereiken bij de partners in de regio Waterland over de te kiezen voorkeursvariant. Tevens is een nadere analyse van de effecten van een onderdoorgang op de wegen elders in de regio wenselijk. Daarbij draagt de projectgroep in operationele zin bij aan diverse deelproducten en vervullen de management- en stuurgroep met name strategisch en bestuurlijk een rol. De activiteiten zijn:

- We maken een planning van bijeenkomsten met projectgroep, de management- en stuurgroep. Deze leiden we af van de planning van het technische spoor. De bijeenkomsten van de projectgroep worden zo gepland dat deze groep op verschillende momenten in het creatieve proces input kan leveren, actief kan bijdragen aan bijvoorbeeld afwegingen en/of in ontwerpatelier en dat ze feedback kan leveren op geproduceerde deelproducten. Op basis van deze planning bepalen we vervolgens wanneer er beslismomenten zijn en deze plannen we in in de agenda van de Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland. De managementgroep plannen wij daartussen in, in ieder geval voorafgaand aan beslismomenten voor de Stuurgroep.

- Vervolgens ondersteunen we tijdens de uitvoering van deze projectfase alle groepen en voorzien wij ze tijdig van alle relevante informatie om inbreng te leveren, inzicht te bieden en om steun te bereiken voor het uiteindelijke voorkeursvariant. Dit beleidsmatige proces verloopt hand-in-hand met het technische spoor.
- Naast de serie van geplande bijeenkomsten, zullen er diverse afstemmingen met ambtenaren en bestuurders noodzakelijk zijn om inzichten te vergroten, belangen te verkennen en draagvlak voor keuzes te bereiken. Van dit proces bestaat niet een 'spoorboekje' en dit is ook op voorhand niet in detail te beschrijven, maar vereist van het kernteam beleidsmatige expertise en creativiteit en bestuurlijke sensitiviteit.
- Naast alle inspanningen om tot een gedragen keuze te komen, is duidelijk dat er een financieringsopgave ligt. In dit spoor zullen vanaf het begin van deze projectfase mogelijkheden voor financiering worden verkend. Van de mogelijkheden, die zich hiervoor voordoen, zullen wij kansen vastleggen, afspraken maken en in voorkomende gevallen bestuurlijke afspraken voorbereiden.

### 5.3 Omgevingsspoor

We onderscheiden een **omgevingsspoor**, waarin we de samenwerking met omwonenden, openbaar vervoerder, Hoogheemraadschap en dergelijke behartigen. Voor de omwonenden in Broek in Waterland is de Dorpsraad onze samenwerkingspartner. De Dorpsraad Broek in Waterland is nauw betrokken in de voorgaande processen en participeert op vergelijkbare wijze als voorheen in deze projectfase. In dit omgevingsspoor:

- Bepalen we op basis van een zorgvuldige stakeholderanalyse alle externe belanghebbenden en hun belangen. Wij doen dat met zorg, zodat we geen organisaties of bewoners 'vergeten'.
- Afhankelijk van de betrokkenheid van de stakeholders en hun 'afstand' tot dit project, bepalen wij hoe zij in deze projectfase betrokken worden. Dat doen we uiteraard in afstemming met deze stakeholders zelf. We zullen in het omgevingsmanagement onderscheid maken tussen stakeholders, die intensief 'meedenken' en 'meedoen' en stakeholders, die met name goed op de hoogte zullen worden gehouden ('mee weten').
- Bij alle geïdentificeerde betrokkenen inventariseren wij eisen en wensen, zoals beschreven bij het technische spoor. Met de dorpsraad Broek in Waterland plannen wij een serie van bijeenkomsten. Daarmee kan deze groep in het creatieve proces input leveren, actief bijdragen aan bijvoorbeeld afwegingen en/of in ontwerpatelier en feedback leveren op geproduceerde deelproducten.
- Ten behoeve van alle stakeholders zorgen we voor goede externe communicatie. Na vaststelling van dit plan van aanpak stellen we daarvoor een communicatieplan op, waarbij de communicatiemomenten afhangen van de planning van het technische spoor.

Op basis van dit plan geven we vervolgens invullen aan de externe communicatie, d.m.v. persberichten, websiteberichten, informatieavonden en dergelijke.

- We leggen contacten met eigenaren van gronden en objecten, die mogelijk noodzakelijk zijn voor de realisatie van de onderdoorgang of waarmee we rekening moeten houden.
- De rol van de gemeente Waterland zal naar verwachting groter zijn dan die van de andere gemeenten. De gemeente Waterland dient zelf input te leveren voor de inrichting van de bovengrondse infrastructuur. De uitwerking van de inrichting zal alleen deel uit maken van deze fasering wanneer de gemeente hiervoor voldoende capaciteit heeft. Mocht dit niet het geval zijn dat zullen alleen de randvoorwaarden worden opgehaald en blijven de twee eerder uitgewerkte inrichtingsvarianten uitgangspunt.
- Extra aandacht zal worden gegeven aan het betrekken van inwoners, lokale ondernemers en raadsleden uit Edam-Volendam. Samen met de gemeente zullen wij zorgen dat er voldoende gelegenheid wordt gegeven om inspraak te hebben en wensen aan te leveren. De avonden kunnen eventueel door de gemeente zelf worden georganiseerd waarbij de provincie de invulling van deze avonden zal verzorgen.

## 5.4 Contractenspoor

Ter ondersteuning van het technische spoor zullen wij een samenwerking aangaan met één ingenieursbureau. Dit regelen we in het **contractenspoor**. Eerst wordt een keuze gemaakt voor de scope van het werk van het ingenieursbureau in een inkoopstrategie. Samen met de kerngroep en de projectgroep wordt een offerte uitvraag opgesteld welke bij de vijf raamcontractanten van de provincie worden neergelegd. Ook de procesbegeleiding en mogelijk de ruimtelijke inrichting van het plein worden hier bijgevoegd.

## 5.5 Projectsecretaris en projectbeheersing

Onder de projectbeheersing vallen de budgetbewaking, de planning, de kwaliteitsborging, het risicomanagement en documentmanagement.

Bij aanvang van het project is er een initiële planning, waarin rekening is gehouden met de onzekerheden in dit traject. Het doel is om te borgen, dat het eindresultaat volgens deze planning wordt gerealiseerd. Periodiek zal de planning worden aangepast en aangevuld naar aanleiding van ontwikkelingen in het project. Als er uitloop dreigt, dan verlangt dit bijsturing.



## 5.6 Studiekosten

Aan het verder uitwerken van een voorkeursvariant en het opzetten van een nieuw verkeersmodel zitten uiteraard kosten. Op basis van de vorige fase schatten wij de kosten voor 2020 en 2021 als volgt in:

Opzetten en implementeren nieuw verkeersmodel:	€ 150.000,-
Technisch uitwerken van twee voorkeursvariant:	€ 300.000,-
<b>Totaal:</b>	<b>€ 450.000,-</b>

Uitgangspunt bij bovenstaande inschattingen is dat alle betrokken partners de inzet van eigen medewerkers voor eigen rekening nemen. Indien er sprake is van interne opdrachtverlening binnen een organisatie waar budget aan gekoppeld moet zijn dan geldt bovenstaande alleen voor relatief kleine vraagstukken. Alleen wanneer er iemand dient te worden ingehuurd vanwege intern capaciteitsgebrek kan hiervoor een apart verzoek worden gedaan bij de Stuurgroep. De kosten die daar eventueel mee gemoeid zijn komen echter niet ten laste van de aangegeven € 450.000,- (excl BTW), wij stellen voor hiervoor een stelpost van € 100.000 aan te houden.

De gemeenten Waterland en Edam-Volendam zouden beiden het grootste voordeel hebben van extra capaciteit op dit deel van de N247. Om hun commitment te laten blijken voor deze

verdere uitwerking stellen wij voor ook een financiële bijdrage aan hen te vragen voor deze studiekosten. Voorstel is om aan Edam-Volendam een bijdrage van € 100.000,- te vragen en aan Waterland € 50.000,-. De Vervoerregio Amsterdam en de provincie delen dan het restant. De stelpost wordt ook door de twee laatste gedekt. Daarmee komt de verdeling van de studiekosten er als volgt uit te zien:

	<b>Studie</b>
Vervoerregio Amsterdam	€ 200.000,-
Provincie Noord-Holland	€ 200.000,-
Edam-Volendam	€ 100.000,-
Waterland	€ 50.000,-
<b>Totaal</b>	<b>€ 550.000,-</b>

## 5.7 Planning

De afgelopen jaren zijn veel zaken al uitgezocht en uitgewerkt. Omdat er daarmee een goede basis ligt voor het vervolg zal de verdere technische uitwerking van de twee varianten voor de ondergrondse bakconstructie circa één jaar gaan duren. Op basis van alle beschikbare gegevens met een eerste inventarisatie voor financiële bijdragen c.q. haalbaarheid kan dan naar verwachting begin 2022 een definitief besluit worden genomen of een onderdoorgang in de N247 haalbaar blijkt te zijn.

## 6. Samenvatting

De afgelopen twee jaar heeft een intensief co-creatieproces plaatsgevonden met de Dorpsraad van Broek in Waterland, betrokken overheden en inwoners c.q. belanghebbenden uit de regio Waterland. De kennis en onderzoeken die zijn opgedaan en uitgevoerd zijn voldoende een inhoudelijke beoordeling te kunnen geven over de diverse varianten. Echter, om een definitieve uitspraak te kunnen doen over de ruimtelijke haalbaarheid dient nog een verdiepingsslag te worden gemaakt. Ook is er behoefte aan het verder kwantificeren en actualiseren van de kostenramingen.

Na bestuurlijke instemming met het voorliggende Plan van Aanpak zullen op basis van de eerder uitgewerkte varianten, eisen en wensen op hoofdlijnen worden opgehaald. Dit zal gebeuren bij alle partijen die eerder een bijdrage hebben geleverd of welke bij de verdere uitwerking alsnog betrokken moeten worden. Het project zal als pilot worden opgepakt binnen het interne provinciale programma "Samen Infra" om zo de mogelijke overdracht van Beleid naar de realisatie goed vorm te geven.

Vanaf begin 2021 is circa één jaar doorlooptijd nodig om een tweetal voorlopige ontwerpen te maken voor een ondergrondse bakconstructie met bijbehorende geactualiseerde kostenraming. De kosten van eventuele aanvullende wensen c.q. verantwoordelijkheden boven het streefbedrag zullen apart in beeld worden gebracht. Dit geldt ook voor de benodigde infrastructuur tussen Het Schouw en Monnickendam.

Eind 2021 moet er een eindproduct liggen dat gereed is voor definitieve besluitvorming. Hierbij zal aandacht zijn voor een robuuste, duurzame, innovatieve oplossing voor de N247 door Broek in Waterland. Er zal nog wel ruimte zijn voor een politieke afweging van de exacte indeling van de onderdoorgang (2x1 of 2x1+busstroken) en voldoende ontwerpvrijheid voor een eventuele later te selecteren aannemer.

## Bijlage 1. Samenstelling projectorganisatie

Voor de uitvoering van deze projectfase zijn verschillende groepen samengesteld. Alle groepen tezamen vormen de projectorganisatie. Hieronder is de personele samenstelling van deze groepen beschreven.

### Kerngroep

	Projectmanagement en omgevingsmanagement	Provincie Noord Holland
	Projectsecretaris en projectbeheersing	Provincie Noord Holland
	Technisch management	Provincie Noord Holland
	Beheerder	Provincie Noord-Holland
	Technisch adviseur	Provincie Noord-Holland
	Beleidsadviseur beheerstrategie en programmering	Provincie Noord-Holland
	Contractmanagement	Provincie Noord Holland

### Projectgroep

		Provincie Noord Holland
	(aansluitend op de onderdoorgang)	
		Provincie Noord-Holland
		Provincie Noord Holland
		Gemeente Waterland
	r	Gemeente Amsterdam
		Gemeente Purmerend
		Gemeente Edam-Volendam
		Vervoerregio Amsterdam

### Managementgroep

		Provincie Noord Holland
--	--	-------------------------



		Provincie Noord Holland
		Provincie Noord Holland
		Gemeente Waterland
		Gemeente Amsterdam
		Gemeente Purmerend
		Gemeente Edam-Volendam
		Vervoersregio Amsterdam

#### Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland

Jeroen Olthof (voorzitter)	Gedeputeerde	Provincie Noord Holland
Saskia Groenewoud	Bestuurder stadsdeel Noord	Gemeente Amsterdam
Astrid van de Weijenberg	Wethouder	Gemeente Waterland
Eveline Tijmstra	Wethouder	Gemeente Purmerend
Wim Runderkamp	Wethouder	Gemeente Edam-volendam
Gerard Slegers	Dagelijks bestuur, portefeuillehouder	Vervoerregio Amsterdam

#### Interne klantbordgroep (strategisch overleg Zaanstreek Waterland)

		Provincie Noord Holland (B&U/BSP)
		Provincie Noord Holland (BEL/O&I)
		Provincie Noord Holland (B&U/IGI)
		Provincie Noord Holland (B&U/KBI)
		Provincie Noord Holland (B&U/BSP)
		Provincie Noord Holland (B&U/NWM)
		Provincie Noord Holland (B&U/BSP)

		Provincie Noord Holland (B&U/KBI)
		Provincie Noord Holland (BEL/MOB)
		Provincie Noord Holland (BEL/MOB)
		Provincie Noord Holland (Bel/B&S)
		Provincie Noord Holland (BEL/MOB)

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

BEL/MOB

Telefoonnummer

@noord-holland.nl

1 | 4

Verzenddatum

- 1 OKT. 2020

Kenmerk

1493451/1493462

**Betreft: Vervolgstudie onderdoorgang N247 Broek in Waterland**

Geachte leden,

Tussen 2016 en 2018 heeft er een intensief participatieproces plaatsgevonden om een oplossing te vinden voor het knelpunt op de N247 in Broek in Waterland. In een studie zijn de volgende oplossingen met elkaar vergeleken:

1. een bovengrondse doorgang;
2. een onderdoorgang 2x1 rijstrook met een maximumsnelheid van 50 km/uur, uitgevoerd d.m.v. één 'buis';
3. een onderdoorgang van 2x1 rijstrook met een maximumsnelheid van 50 km/uur, uitgevoerd d.m.v. twee "buizen";
4. een onderdoorgang 2x1 rijstroken met een maximumsnelheid van 80 km/uur, uitgevoerd d.m.v. twee "buizen";
5. een onderdoorgang 2x2 rijstroken met een maximumsnelheid van 80 km/uur, uitgevoerd d.m.v. twee "buizen".

Bij varianten 3, 4 en 5 zijn vluchtwegen aanwezig in aparte buizen.

Op basis van een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA), welke op 26 november 2018 in de commissie Mobiliteit en Financiën is besproken, bleek dat een ondergrondse oplossing robuuster was dan een bovengrondse. Vraagstuk aan het eind van deze studie was of een oplossing met meerdere rijstroken per richting ruimtelijk inpasbaar is.

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

Naar aanleiding van deze uitgevoerde studie is het volgende over de passage door Broek in Waterland in het coalitieakkoord 2019–2023 opgenomen:

*Om het leefbaarheidsprobleem in Broek in Waterland op te lossen zal, in lijn met het proces van co-creatie dat is doorlopen, een tweebaans-onderdoorgang van de N247 worden aangelegd. Zo worden de twee delen van het dorp weer met elkaar verbonden en ontstaat meer ruimte voor fietsers en voetgangers. We leveren een bijdrage aan de realisatie van de onderdoorgang.*

De afgelopen maanden heeft afstemming plaatsgevonden met de partners in het programma Bereikbaarheid Waterland: de Vervoerregio Amsterdam, de gemeenten Purmerend, Edam–Volendam, Waterland en Amsterdam over het vervolg. De samenwerkende partners willen, naast het oplossen van het leefbaarheidsprobleem, nadruk blijven leggen op het belang van het verder versterken van het openbaar vervoer voor de toekomst. Daarbij past een robuuste oplossing voor Broek in Waterland, waarbij verdere ontvlechting van het OV en overig verkeer logisch lijkt.

De stuurgroep heeft uitgesproken dat een uniek en intensief co-creatieproces, zoals dit bij de vorige studie heeft plaatsgevonden en ook nu wordt voortgezet, niet vrijblijvend kan zijn. Met andere woorden: nu verder studeren schept een verplichting tot het realiseren van de voorkeursvariant. Op welke termijn dit kan gebeuren, is uiteraard afhankelijk van de beschikbare financiële middelen.

Op 26 november 2018 hebben wij het belang van het komen tot een door de regio gedragen voorkeursvariant in relatie tot de benodigde financiële dekking van een onderdoorgang toegelicht. Daarom hebben wij op 29 september 2020, mede op advies van de stuurgroep, het volgende besloten:

1. Het advies van de Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland met betrekking tot de inhoud van de vervolgstudie naar een mogelijke onderdoorgang in Broek in Waterland over te nemen waarbij de volgende twee varianten nader worden beschouwd:
  - a. Een onderdoorgang met een ontwerpsnelheid van 80km/h met vluchtwegen en één rijstrook per richting;

- b. Een onderdoorgang met een ontwerpsnelheid van 80km/h met vluchtwegen met één rijstrook en één busstrook per richting.
- 2. Nu reeds uit te spreken dat, wanneer er in de besluitvormingsperiode gekozen wordt voor de realisatie van een onderdoorgang met één rijstrook en één busstrook per richting, in een samenwerkingsovereenkomst wordt vastgelegd dat de busstroken blijvend bestemd zijn voor de bussen en niet voor overig verkeer;
- 3. Akkoord te geven op het bijgevoegde Plan van aanpak voor de vervolgstudie.

Een ondergrondse variant met twee rijstroken voor ál het verkeer in beide richtingen wordt niet nader onderzocht, omdat hier niet voldoende draagvlak voor is. Hoewel dit een meer technische studie is wordt u, net zoals bij de vorige studie, actief betrokken. De studie duurt naar verwachting één jaar, waarna de besluitvorming vanaf het eerste kwartaal van 2022 kan gaan plaatsvinden.

Hierbij verzoeken wij u de het bijgevoegde Plan van Aanpak  
"Vervolgstudie onderdoorgang N247 Broek in Waterland" op de B-  
agenda van de commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid van 26 oktober  
2020 te plaatsen.

Hoogachtend,  
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,



provinciesecretaris

R.M. Bergkamp



voorzitter

C.J. Loggen

**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted]  
**Cc:** [redacted]  
**Onderwerp:** Reactie gevraagd: concept offerteaanvraag n.a.v. GS-besluit vervolgstudi  
**Datum:** vrijdag 2 oktober 2020 15:06:55  
**Bijlagen:** [20201002 Concept offerteaanvraag N247 Broek in Waterland.docx](#)  
[image001.jpg](#)

---

Beste leden van de dorpsraad,

Nu sinds deze week duidelijk is dat twee varianten verder worden uitgewerkt, kunnen we de offerteaanvraag gaan afronden.

Graag ontvangen we jullie **feedback** op bijgaand concept dat n.a.v. het GS-besluit is aangepast. Omdat wij uiterlijk in de week van 19-23 okt de offerte naar de bureaus willen versturen, ontvangen we graag jullie reactie op het concept **uiterlijk vrijdag 9 oktober**.

Alvast bedankt, ook namens [redacted]

Met vriendelijke groet,

[redacted]  
[redacted] *sector Mobiliteit, team Netwerkontwikkeling*

06 [redacted]  
[redacted] [@noord-holland.nl](#)

cid:image002.jpg@01D41CEF.9BF1BEE0





POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

[naam bureau]  
[de heer, mevrouw xxxx]  
[adres]  
[postcode woonplaats]

**Uw contactpersoon**

BEL/MOB

Telefoonnummer +  
@noord-holland.nl

1 | 31

**Betreft: CONCEPT versie 2 oktober** Offerteaanvraag aanbesteding N247  
Broek in Waterland

Geachte heer, mevrouw xxxx,

Hierbij verzoek ik u een offerte uit te brengen voor het uitwerken van varianten tot Voorlopig Ontwerp (VO) met bijbehorende kostenramingen. Een nadere omschrijving van de vereisten waaraan u moet voldoen, is opgenomen in de offerteaanvraag, die als bijlage 1 bij deze brief is gevoegd.

Deze offerteaanvraag valt onder de Raamovereenkomst Beleidsadviesdiensten, zoals gesloten tussen uw bedrijf en de provincie Noord-Holland.

Uw digitale offerte, onder vermelding van het kenmerk van de provincie, dient uiterlijk vrijdag 4 december 2020 door mij ontvangen te zijn. De offerte dient te worden verzonden aan mw., e-mailadres @noord-holland.nl en een cc aan e-mailadres projectinkoop@noord-holland.nl. De tijdige, complete ontvangst van uw digitale offerte is leidend binnen de aanbesteding.

**Inlichtingen**

De mogelijkheid bestaat om schriftelijk vragen te stellen aan de opdrachtgever alvorens een aanbieding in te dienen. Hiervoor is een format als bijlage bijgesloten. Het initiatief voor het stellen van vragen ligt bij de gegadigde. De vragen dienen uiterlijk op vrijdag 6 november per e-mail zijn ingediend via @noord-holland.nl. Vragen die na die dag binnenkomen worden niet beantwoord. Bij het indienen van vragen moeten een duidelijke contactpersoon en het e-mail adres van die contactpersoon genoemd worden, indien deze persoon een andere persoon is dan de afzender van de e-mail. De Nota van Inlichtingen zal uiterlijk op vrijdag 13 november (alleen) per e-mail aan alle gegadigden worden verstuurd.

Voor vragen kunt u contact opnemen met uw contactpersoon (zie briefhoofd).

**Verzenddatum**

xx-xx-xxxx

**Kenmerk**

1501029/xxxxxx

**Uw kenmerk**

xxxx

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



Voorwaarden offerte:

1. De offerte dient een gestanddoeningstermijn te hebben van 60 dagen. Tijdens deze periode heeft uw offerte het karakter van een onherroepelijk aanbod.
  2. De provincie Noord-Holland neemt vrijblijvende aanbiedingen niet in behandeling.
  3. Aan het uitbrengen van een offerte zijn voor de provincie Noord-Holland geen kosten verbonden ongeacht of de offerte tot het sluiten van een overeenkomst zal leiden.
  4. Op deze offerteaanvraag zijn de voorwaarden van de raamovereenkomst, zoals gesloten tussen uw bedrijf en de provincie Noord-Holland, van toepassing, met uitsluiting van uw algemene voorwaarden.
  5. Mogelijke tekortkomingen en/of tegenstrijdigheden in de op deze offerteaanvraag betrekking hebbende documenten dienen direct bij de contactpersoon van de provincie Noord-Holland te worden gemeld. Bij verzuim hiervan kan de inschrijver geen beroep daarop doen bij of na de eventuele opdrachtverlening.
  6. Mondelinge mededelingen, toezeggingen of nadere afspraken hebben geen rechtskracht tenzij deze door beide partijen schriftelijk zijn bevestigd.
  7. Aanbiedingen dienen te zijn gesteld in het Nederlands. Correspondentie zal eveneens in het Nederlands geschieden.
  8. Ongeacht de overeenstemming die tijdens besprekingen en/of onderhandelingen is bereikt, komt een overeenkomst slechts tot stand nadat de leverancier c.q. opdrachtnemer een schriftelijke bevestiging van de provincie Noord-Holland heeft ontvangen in de vorm van een opdrachtbrief of een door provincie Noord-Holland ondertekend contract.
  9. De Aanbestedende dienst volgt de per 1 november 2018 landelijk geldende criteria voor maatschappelijk verantwoord inkopen, beschikbaar gesteld via 'mVICriteria.nl'. Deze tool is ontwikkeld door Royal HaskoningDHV, CE Delft en Swis in opdracht van Rijkswaterstaat, het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat <https://www.mvicriteria.nl/nl> aan.
  10. De provincie ambieert waar mogelijk, tegen afgewogen kostenniveau, een hoger duurzaamheidsniveau.
- Door het indienen van uw offerte stemt u in met alle in deze offerteaanvraag genoemde voorwaarden.


Wilt u in de offerte aangeven op welk IBAN nummer u de betalingen wilt ontvangen indien u de opdracht gegund zou krijgen? Dit bespoedigt de administratieve afhandeling bij opdrachtverlening

Uw offerte zal door de provincie Noord-Holland strikt vertrouwelijk worden behandeld. Het is de planning om u uiterlijk vrijdag 22 januari 2021 uitsluitend te geven of ik gebruik zal maken van uw aanbieding.

Hoogachtend,

de commissaris van de Koning  
in de provincie Noord-Holland,  
namens deze,

Sectormanager Mobiliteit



*Deze brief is digitaal vastgesteld en daarom niet ondertekend.*

7 bijlage(n)

- 1) Offerteaanvraag
- 2) Aanvullende informatie
- 3) Plan van aanpak
- 4) Inventarislijst bijlagen offerteaanvraag, verzonden april 2020
- 5) Format voor het stellen van vragen
- 6) Verwerkersovereenkomst standaard 2020
- 7) Offerte Ecorys vervolg MKBA N247 BiW externe versie
- 8) Benodigde gegevens MKBA, concept 30-4-2020

## BIJLAGE 1 OFFERTEAANVRAAG

### Aanleiding offerteaanvraag

In het coalitieakkoord van de provincie Noord-Holland (2019-2022) is de onderdoorgang van de N247 in Broek en Waterland als inspanningsverplichting opgenomen. De Stuurgroep van Bereikbaarheid Waterland heeft ingestemd met de opname van de haalbaarheidsstudie naar een onderdoorgang in het programma van Bereikbaarheid Waterland. Op basis van de uitkomsten, de maatschappelijke kostenbaten analyse en belangen van de verschillende partners binnen het programma is besloten om twee varianten gedetailleerd uit te werken.

### Doel offerteaanvraag

Deze offerteaanvraag valt onder de Raamovereenkomst Beleidsadviesdiensten [Vul naam raamovereenkomst in] en heeft als doel binnen deze raamovereenkomst een nadere overeenkomst af te sluiten, voor het uitwerken van varianten tot Voorlopig Ontwerp (VO) inclusief bijbehorende kostenramingen.

Het hoofddoel van deze offerteaanvraag is:

*Werk twee varianten van een onderdoorgang uit tot een voorlopig ontwerp (VO) met bijbehorende kostenramingen, zodat op basis daarvan en een actualisatie van de MKBA een bestuurlijke keuze kan worden gemaakt en een besluit kan worden genomen. Daarbij dienen de risico's zo veel mogelijk te worden benoemd en afgeprijsd zodat er achteraf geen verrassingen qua uitvoering of extra kosten optreden.*

Deze offerteaanvraag beschrijft de gevraagde werkzaamheden en de procedure die voor het offertetraject wordt gevolgd.

In verband met het verwerken van persoonsgegevens dient voor deze opdracht een Verwerkersovereenkomst te worden getekend. Zie bijlage 5 het format van de Verwerkersovereenkomst.

### Looptijd opdracht

De te gunnen opdracht zal aanvangen op maandag 25 januari 2021 en zal gereed moeten zijn op 24 januari 2022. De mogelijkheid bestaat dat er in een later stadium wordt besloten dat de opdracht wordt verlengd. Indien dit het geval is zal dit altijd door middel van een aanvullende schriftelijke opdracht aan u bekend worden gemaakt.

Provincie Noord-Holland beoogt met deze offerteaanvraag capaciteitsgebrek binnen de eigen organisatie op te vangen, voor de periode van 25 januari 2021 t/m 24 januari 2022.

### Planning Aanbesteding

De planning van deze aanbestedingsprocedure luidt als volgt (wijzigingen voorbehouden):

Versturen concept offerteaanvraag	Vrijdag 24 april 2020
Informatiesessie ter verbetering van de offerteaanvraag	Dinsdag 19 mei 2020
Versturen definitieve offerteaanvraag	Week 43 (19-23 okt 2020)
Indienen vragen voor Nota van Inlichtingen (uiterlijk)	Vrijdag 6 nov 2020
Versturen Nota van Inlichtingen	Vrijdag 13 nov 2020
Indienen offerte (uiterlijk)	Vrijdag 4 dec 2020
Uitnodigingen voor presentaties	Vrijdag 18 dec 2020
Presentaties van plan van aanpak	4 t/m 15 jan 2021
Mededeling gunningsbeslissing	Vrijdag 22 jan 2020
Start opdracht	Maandag 25 jan 2021

### Vraagstelling

Opdrachtnemer levert voor beide varianten (variant 1: ondergronds kunstwerk met ruimte voor 2x1 rijbanen plus vluchtstrook; variant 2: onderdoorgang met ruimte voor 2x2 rijbanen) een integraal VO inclusief bijlagen.

### Verwacht resultaat

De tekeningen (plattegronden en overzichtstekeningen, maatgevende doorsneden en details) moeten voldoende inzicht geven in de te realiseren projectscope, het ruimtebeslag, de risico's en relevante (technische) oplossingen. Ook moeten ze voldoende onderbouwing geven voor het verdere uitwerken van een UAV-GC contract en de bijbehorende kostenraming.

Het VO bestaat onder andere uit maatgevende dwarsprofielen en lengteprofielen, zijaanzichten en visualisaties (in kleur). Vanuit een risico gestuurde aanpak worden deze tekeningen waar nodig aangevuld met detailontwerpen en (constructieve) berekeningen.

Het VO dient voorzien te zijn van een plantoelichting/ontwerpnoot. De toelichting dient ter onderbouwing en vastlegging van ontwerpkeuzes, als ook voor de uiteindelijke besluitvorming voor de provincie Noord-Holland en als toelichting op het geldende ontwerp voor de omgevingspartijen. De raakvlak en knelpunten-analyse maakt onderdeel uit van de toelichting.

Het gehele ontwerpproces dient door toepassing van Systems Engineering tot stand te komen. Het opzetten van een systeemspecificatie en verificatie/validatie van de schetsontwerpen aan de toepassing en klanteisen spelen daarbij een belangrijke rol. Tevens dient u SMART uit te werken op welke wijze u de meerwaarde, maatregelen en acties van de EMVI aanbieder borgt en bewaakt in het project.

### Uw offerte

In de volgende hoofdstukken wordt aangegeven aan welke voorwaarden u

dient te voldoen en welke gegevens u dient te overleggen. In het laatste hoofdstuk wordt aangegeven welke indeling uw offerte dient te hebben. De te stellen eisen moeten in elk geval altijd in verhouding zijn met de aard en omvang van de opdracht.

### **Plan van aanpak**

Uw offerte bevat een plan van aanpak met daarin fasering, beslismomenten, uit te voeren activiteiten en de daarbij behorende (tijds)planning. In dit plan van aanpak moet een begroting zijn opgenomen van het aantal dagen per medewerker per deelactiviteit, vermenigvuldigd met de voor hen in rekening te brengen dagtarieven. Bijkomende kosten dienen te worden gespecificeerd.

De personen die het plan van aanpak gaan uitvoeren moeten met name worden genoemd. Van deze personen dient een Curriculum Vitae te worden meegezonden; uitgebreid voor de beoogde projectleider en beknopt voor overige medewerkers. Wij beoordelen het CV van de projectleider gecombineerd met zijn/haar ervaring (o.a. met betrekken van de omgeving), zijn/haar visie op co-creatie, de indruk tijdens de presentatie en het enthousiasme van het hele team. Van de CV's dient u het functieniveau aan te geven overeenkomstig de raamovereenkomst. In verband met de AVG dient u de gevraagde C.V.'s als separaat PDF-bestand aan uw offerte toe te voegen.

Het plan van aanpak dient tevens te voorzien in een periodiek voortgangsoverleg met de opdrachtgever of diens plaatsvervanger en/of een schriftelijke periodieke rapportage aan de opdrachtgever.

U dient aan te geven welke medewerking u van de opdrachtgever en betrokken organisatie verwacht zodat uw plan van aanpak inderdaad gerealiseerd kan worden. U kunt beargumenteerd in uw voorstel hiervan afwijken.

Bij het beoordelen van het plan van aanpak wordt op de volgende onderdelen gelet:

1. Helderheid en volledigheid met betrekking tot de wijze waarop de benodigde onderzoeken worden opgezet/uitgevoerd en hoe mede daarmee het doel van deze opdracht wordt beantwoord;
2. Het inzicht in de wijze waarop een goed en deskundig Voorlopig Ontwerp tot stand zal komen. Dit mede in relatie tot de waterhuishoudkundige vraagstukken, benodigde constructieberekeningen, omgevingskenmerken en veiligheidseisen;
3. Het inzicht in de wijze waarop volledige, nauwkeurige en betrouwbare kostenramingen tot stand zullen komen. Dit moet blijken uit de aanpak, diepgang, volledigheid en helderheid van het Plan van Aanpak.
4. Voorstel proces (co-creatie) met bijbehorende planning in relatie tot de aangegeven stakeholders en deelnemers.

5. De provincie hecht veel waarde aan het verduurzamen van haar projecten. Geef in uw offerte aan welke (realistische) kansen u ziet op het gebied van duurzaamheid en innovatie in dit project en hoe u deze kansen gaat realiseren, en wat u daarbij verwacht van de Provincie Noord-Holland.

Voor elk van deze onderdelen kan gegadigde 10, 8, 5, 2 of 0 punten scoren, waarbij de aanmeldingen worden beoordeeld op basis van de kwaliteit van de overlegde gegevens alsook ten opzichte van elkaar. Het is ook mogelijk dat op onderdelen dezelfde score wordt verkregen.

Waardering om tot cijfer te komen		
Cijfer	Omschrijving	Toelichting
10	Zeer goed	De Inschrijver geeft zeer duidelijk en volledig antwoord met concrete, overtuigende beschrijving. Het antwoord biedt zeer veel toegevoegde waarde aan de vraagstelling.
8	Goed	De Inschrijver geeft duidelijk en volledig antwoord met concrete, overtuigende beschrijving. Het antwoord biedt veel toegevoegde waarde aan de vraagstelling.
5	Neutraal	De Inschrijver geeft voldoende antwoord en sluit aan op de vraagstelling.
2	Matig	De Inschrijver geeft matig antwoord op de gevraagde punten en/of met een minimale (summiere) of onduidelijke beschrijving en levert onduidelikheden of vragen op.
0	Slecht	De Inschrijver geeft op een deel van de gevraagde punten onvoldoende antwoord/ en geeft een beschrijving met duidelijke gebreken, manco's, fouten ten opzichte van de gevraagde vraagstelling.

### Kosten

Van alle uit te voeren activiteiten en te leveren producten dient per onderdeel (onderzoek, overleg, ontwerp, projectorganisatie) de kosten in beeld gebracht te worden, zodat bij het eventueel niet uitvoeren van een onderdeel duidelijk is over welke kosten het dan gaat.

In de aanvraag staat aangegeven welk eindproduct gewenst is. Zaken die nodig zijn om het eindproduct te kunnen leveren, mogen niet bij stelposten staan. Het kan zijn dat u extra zaken aanbiedt die niet direct nodig zijn voor het beantwoorden van de hoofdvraag. Optionele zaken mogen bij stelposten worden gezet en tellen niet mee in het totaalbedrag voor de

kosten. Zaken waarvan logischerwijs kan worden aangenomen dat deze onderdeel uitmaken van de aanbieding kunnen niet als stelpost worden aangeboden. In het laatste geval zal de opdrachtgever deze stelposten optellen en tellen deze wel mee in de beoordeling.

### Beoordeling van uw offerte

Uw offerte zal worden beoordeeld op de volgende criteria:

Onderdeel	Wegingsfactor
Plan van aanpak	70%
CV's team	15%
De kosten	15%
<b>Totaal</b>	<b>100%</b>

De offerte mag uit maximaal 20 pagina's bestaan (excl. bijlagen en CV's). Het plan van aanpak moet begrijpelijk zijn voor niet-experts en als zelfstandig stuk leesbaar zijn, het gebruiken van afbeeldingen etc. kan daarbij helpen.

Er zijn drie beoordelingsgroepen die de offerte beoordelen: het interne kernteam, de externe projectgroep en de Dorpsraad van Broek in Waterland. Alle drie de beoordelingsgroepen hebben een even zware stem in de totale beoordeling.

Het is niet toegestaan om, zonder toestemming van opdrachtgever, contact op te nemen met de dorpsraad of andere belanghebbenden. Mocht dit wel gebeuren dan geldt automatisch dat dit bureau is uitgesloten van deelname aan deze offerteaanvraag.

Wij nodigen een selectie van de bureaus uit om hun plan van aanpak individueel aan de opdrachtgever te presenteren. Vanuit de opdrachtgever zullen hierbij het interne kernteam, de externe projectgroep en de dorpsraad aanwezig zijn. De presentatie dient gedaan te worden door de beoogd projectmanager. Doel van de presentatie is de deskundigheid van de aangeboden projectmanager te kunnen beoordelen en aanvullende inhoudelijke vragen te kunnen stellen. De presentatie op zich zal niet apart meewegen in de beoordeling, maar uiteraard wel effect hebben op een aantal criteria.

### Beoordeling prijs

De prijs van de aanbieding wordt teruggerekend naar de score op prijs door aan de laagste aanbieding de score 10 toe te kennen en de prijs van de andere aanbiedingen hiermee proportioneel te waarderen. Die uitkomst wordt vermenigvuldigd met het wegingspercentage van het gunningscriterium Prijs.

Bijvoorbeeld: Is de laagste aanbieding € 10.000,- dan zal deze waardering 10 krijgen. De aanbieding van € 11.000,- zal dan  $10 \times 10.000 / 11.000 = 9,1$  scoren (afgerond met 1 cijfer achter de komma).

**Inhoud van uw aanbieding**

Uw aanbieding is als volgt opgebouwd:

1. Aanbiedingsbrief (s.v.p. geen prijs in vermelden)
2. Plan van aanpak (max. 20 pagina's)
3. CV's van de in te zetten medewerkers (uitgebreid voor beoogde projectleider en beknopt voor overige medewerkers). S.v.p. als separaat PDF-bestand i.v.m. AVG.
4. Kosten (opgedeeld in diverse onderdelen)



## BIJLAGE 2 AANVULLENDE INFORMATIE

### INHOUDSOPGAVE 2 AANVULLENDE INFORMATIE

1. Inleiding.....	11
2. Ontwerpopgave.....	13
2.1 Ondergronds kunstwerk met ruimte voor 2x1 rijbanen plus vluchtstrook.....	13
2.2 Onderdoorgang met ruimte voor 2x1 rijbanen plus busstroken .	13
2.3 Waterkering .....	14
2.4 Huidige tafelbrug.....	15
2.5 Agrarisch verkeer.....	15
2.6 Fasering .....	16
2.7 Inrichting maaiveld (bovengrondse infra) .....	16
2.8 Kabels en leidingen .....	16
2.9. Broekervaart.....	17
2.10 Fietspad.....	17
2.11 Wel of niet aansluiten Cornelis Roelestraat .....	17
2.12 Globale kosten voor verlenging van de onderdoorgang in noordelijke richting.....	18
3. Kostenramingen.....	18
3.1 Risicoposten en posten onvoorzien .....	18
3.2 Overig .....	19
4. Verkeerskundig ontwerp .....	19
4.1 Aansluitende wegvakken.....	19
4.2 Projectscope.....	20
5. Verkeersmodel en MKBA .....	20
5.1 Verkeersmodel .....	20
5.2 Maatschappelijke Kosten Baten Analyse .....	21
6. Proces .....	22
6.1 Projectmanager .....	23
6.2 Overlegstructuur.....	24
6.3 Inhoud bijeenkomsten en overleggen.....	25
6.4 Provinciale Staten.....	26
6.5 Communicatie.....	26
6.6 Visualisatie .....	27
6.7 Planning.....	27
7. Klanteisen, beheer en onderhoud .....	27
8. Overige zaken.....	28
9. Omgevingskenmerken .....	30
9.1 Beschermd dorpsgezicht.....	30

9.2 Weidevogelgebied en Groene buffer .....	30
9.3 Waterkering .....	30
9.4 System Engineering .....	30
10. Planning .....	31

## 1. Inleiding

Sinds 2009 houden de Vervoerregio Amsterdam, de gemeenten Waterland, Edam-Volendam, Purmerend en Amsterdam en de provincie Noord-Holland zich bezig met het programma Bereikbaarheid Waterland. Het doel van dit programma is om de bereikbaarheid, doorstroming en verkeersveiligheid per auto, openbaar vervoer en fiets op en rondom de provinciale wegen in de regio Waterland te verbeteren. Daarbij dienen maatregelen niet ten koste te gaan van de leefbaarheid en de natuur.

Er is een maatregelenpakket opgesteld dat al voor een deel is gerealiseerd. De maatregelen op de N235, waaronder het realiseren van een spitsbusbaan, zijn reeds afgerond. In 2020 is een groot deel van de N247 aanbesteed, waarbij het gaat om de delen tussen de A10 en Het Schouw (kruispunt met de N235) en het deel tussen Monnickendam (Dijksbrug) en de N244.

In 2014 heeft de provincie, op basis van het advies van de stuurgroep van het samenwerkingsverband, geadviseerd om een bovengrondse oplossing te realiseren voor het knelpunt op de N247 in Broek in Waterland. De Dorpsraad van Broek in Waterland heeft vervolgens in 2015 zelf een plan voor een mogelijke onderdoorgang uit laten werken dat door de provincie is opgepakt. In een co-creatie proces is vervolgens binnen twee jaar een vijftal varianten verder uitgewerkt en zijn deze met elkaar vergeleken:

- 1) Bovengrondse variant, 50km/h
- 2) Ondergrondse variant, 50km/h, 2x1 rijstroken zonder vluchtwegen
- 3) Ondergrondse variant, 50km/h, 2x1 rijstroken met tussenwand en vluchtwegen
- 4) Ondergrondse variant, 80km/h, 2x1 rijstroken met tussenwand en vluchtwegen
- 5) Ondergrondse variant, 80km/h, 2x2 rijstroken met tussenwand en vluchtwegen

In het coalitieakkoord van de provincie (2019-2022) is de onderdoorgang als inspanningsverplichting opgenomen. De stuurgroep van Bereikbaarheid Waterland heeft tijdens een overleg in oktober 2019 ingestemd met de opname van de haalbaarheidsstudie naar een onderdoorgang in het programma van Bereikbaarheid Waterland. Op basis van de uitkomsten, de maatschappelijke kostenbaten analyse en belangen van de verschillende partners binnen het programma is besloten om twee varianten gedetailleerd uit te werken.

Het hoofddoel van deze offerteuitvraag is:

*Werk twee varianten verder uit tot een voorlopig ontwerp (VO) met bijbehorende kostenramingen, zodat op basis daarvan en een actualisatie van de MKBA een bestuurlijke keuze kan worden gemaakt en een besluit kan worden genomen. Daarbij dienen de risico's zo veel mogelijk te worden benoemd en afgeprijsd zodat er achteraf geen verrassingen qua uitvoering of extra kosten op zullen treden.*

Dit doel dient te worden bereikt door de volgende onderdelen verder uit te werken in de voorliggende offerteaanvraag:

1. Werkt de volgende twee varianten uit tot Voorlopig Ontwerp (VO):
  - a. 2x1 met vluchtstrook 80km/h;
  - b. 2x1 met busstroken 80km/h
  - c. Per variant twee subvarianten m.b.t. toepassing van een coupure of kanteldijk.
2. Lever vier kostenramingen op VO-niveau (nauwkeurigheidsmarge van 20%) waaruit tevens een gefaseerde realisatie kan worden afgeleid en beheer- en onderhoudskosten zijn meegenomen;
3. Kwantificeer de risicoposten en posten onvoorzien, zodat duidelijk wordt welke zaken hieronder vallen en wat het risico van optreden is en prijs deze af.
4. Maak een verkeerskundig ontwerp voor beide hoofdvarianten dat aansluit op de nieuwe situaties bij Het Schouw en Monnickendam waarbij aandacht is voor eventuele gefaseerde realisatie;
5. Zorg voor een verkeersmodel waarmee op netwerkniveau en lokaal niveau een uitspraak kan worden gedaan over de effecten en robuustheid van de varianten. Tevens dient dit model bij een eventueel vervolg van de realisatie als basis voor een ruimtelijke procedure te gebruiken zijn;
6. Actualiseer de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) uit de vorige fase. Indien noodzakelijk dan dienen de eerder uitgevoerde onderzoeken ook te worden geactualiseerd. De MKBA wordt door Ecorys aangepast c.q. gemaakt, de benodigde actualisatie van onderzoeken en benodigde informatie maakt deel uit van deze opdracht.;
7. Het proces dient vergelijkbaar te zijn als het reeds ingezette co-creatieproces;
8. Alle stukken dienen leesbaar en begrijpelijk te zijn voor niet-specialisten zoals bewoners en bestuurders.

In de voorliggende offerteaanvraag zullen bovenstaande onderdelen verder worden toegelicht.

In deze offerteaanvraag is met opzet geen inhoudelijke wijze voorgeschreven hoe de eerder aangegeven hoofdvraag te beantwoorden. De opdrachtnemer wordt uitgedaagd om zelf met een goed onderbouwd voorstel te komen om het hierboven beschreven hoofddoel te bereiken. In de vorige fase zijn veel onderzoeken gedaan en er ligt een brede basis van informatie. Opdrachtnemer dient zelf in de offerte aan te geven welke informatie een actualisatie dient te verkrijgen om het einddoel te bereiken.

## 2. Ontwerpopgave

Opdrachtnemer levert voor beide varianten zoals benoemd in paragrafen 2.1 en 2.2 een integraal VO inclusief bijlagen. De ontwerpen (plattegronden en overzichtstekeningen, maatgevende doorsneden en details) moeten voldoende inzicht geven in de te realiseren projectscope, het ruimtebeslag, de risico's en relevante (technische) oplossingen. Ook moeten ze voldoende onderbouwing geven voor het verdere uitwerken van een UAV-GC contract en de bijbehorende kostenraming. Ten grondslag aan het VO liggen onder meer alle beschikbare gegevens, de door de opdrachtnemer uit te voeren werkzaamheden, beschikbaar gestelde onderzoeken en onderzoeken die uit deze overeenkomst voortvloeien.

Het VO bestaat onder andere uit maatgevende dwarsprofielen en lengteprofielen, zijaanzichten en visualisaties (in kleur). Vanuit een risico gestuurde aanpak worden deze tekeningen waar nodig aangevuld met detailontwerpen en (constructieve) berekeningen.

Het VO dient voorzien te zijn van een plantoelichting/ontwerpnoot. De toelichting dient ter onderbouwing en vastlegging van ontwerpkeuzes, als ook voor de uiteindelijke besluitvorming voor de provincie Noord-Holland en als toelichting op het geldende ontwerp voor de omgevingspartijen. De raakvlak en knelpunten-analyse maakt onderdeel uit van de toelichting.

Het gehele ontwerpproces dient door toepassing van Systems Engineering tot stand te komen. Het opzetten van een systeemspecificatie en verificatie/validatie van de schetsontwerpen aan de toepassing en klanteisen spelen daarbij een belangrijke rol.

### 2.1 Ondergronds kunstwerk met ruimte voor 2x1 rijbanen plus vluchtstrook

In de vorige fase zijn twee varianten uitgewerkt waarbij er per richting één rijstrook met vluchtstrook in de onderdoorgang past. Het verschil tussen beiden was de ontwerpsnelheid. Het verschil in de totale breedte was beperkt. Om de keuze voor de uiteindelijke snelheid die bij een 2x1 variant in de onderdoorgang kan worden ingesteld nu niet te hoeven nemen, maar zowel 80km/h als 50km/h niet onmogelijk te maken, wordt in deze fase gekozen voor het uitwerken van een kunstwerk waarin beide snelheden kunnen worden ingesteld.

In de praktijk komt het daarbij dus neer dat de onderdoorgang gedimensioneerd dient te worden op 80km/h. Dit komt overeen met variant 3 in de vorige fase.

### 2.2 Onderdoorgang met ruimte voor 2x1 rijbanen plus busstroken

Het OV heeft in de regio Waterland een zeer belangrijke rol. Circa 30% van alle gebruikers van de N247 zit in de bus. Een toename van het gebruik van het OV leidt automatisch tot een minder grote druk van overig verkeer op deze provinciale weg. De aanwezigheid van eigen infrastructuur voor het OV zorgt voor een betrouwbaar en robuust eigen netwerk en daarmee een aantrekking van gebruikers. De tweede variant bestaat daarom uit één

rijstrook per richting voor al het gemotoriseerd verkeer en één busstrook per richting. De opzet van deze variant dient het tevens mogelijk te maken dat bij onderhoud en/of calamiteiten in twee richtingen gebruik kan worden gemaakt van één “buis” in de onderdoorgang. Hoe dit mogelijk is en welke voorwaarden daaraan dienen te worden gesteld zal beantwoord dienen te worden in de voorliggende studie.

In de vorige fase is reeds geconstateerd dat deze variant ruimtelijk lastig inpasbaar is. De effecten op de naastgelegen Broekervaart zijn groot en het is nog niet bekend of deze variant van invloed is op de woningen die dicht bij de onderdoorgang staan. Het waterschap beschikt inmiddels over een rekenmodel om te bepalen of en zo ja, hoeveel de Broekervaart mag worden versmald zonder haar functie te verliezen. Ook is nog niet duidelijk wat eventuele versmalling voor de bevaarbaarheid van dit kanaal zal betekenen. Over beide vragen dient duidelijkheid te komen van de hierbij betrokken partijen en eventueel bevoegd gezag zoals het waterschap.

Door middel van nader onderzoek en een verdiepingsslag in het ontwerp dient aan het eind van deze studie een definitief en goed onderbouwde uitspraak te kunnen worden gedaan over de mogelijkheid om deze variant te realiseren. Daarbij dienen alle eventuele risico's en nadelen gedetailleerd en goed onderbouwd te worden omschreven.

### 2.3 Waterkering

De Broekermeerdijk is een waterkering (ringdijk Broekermeerpolder) die door een onderdoorgang wordt doorsneden. In de vorige fase is per variant één optie uitgewerkt, het ging daarbij om het realiseren van een kanteldijk of een coupure. Om de kosten van beiden beide varianten goed in beeld te brengen en om te kunnen bepalen welke optie kan rekenen op instemming van het waterschap en de toekomstige provinciale beheerder, dient voor beiden varianten deze subvariant te worden uitgewerkt. In de vorige studie was een inschatting van de benodigde coupure nog voldoende, maar in deze vervolgstudie dient dit verder te worden uitgewerkt tot een uitvoerbare constructie. Tevens dient opdrachtnemer een bindende uitspraak te krijgen van het waterschap over het wel of niet accepteren van beiden c.q. één van de aangegeven opties. Opdrachtnemer dient er in haar aanbieding rekening mee te houden dat het waterschap eisen zal stellen aan de te toetsen stukken voordat men een uitspraak hierover zal doen.

Bij de verdere uitwerking zal de kanteldijk aantoonbaar als waterkering moeten voldoen (ontwerplevensduur 50 jaar). Dus niet alleen voldoende hoog maar bijvoorbeeld ook stabiel en erosiebestendig. Ook de overgangen van harde constructie (betonwand met ontwerplevensduur 100 jaar) naar de zachte kering in grond dienen waterkering technisch te voldoen aan de eisen.

Daarnaast speelt nog het aspect van de meerlaagse veiligheid (MLV). In de uiteindelijke afweging tussen de verschillende varianten dient een klimaatbestendige aanleg van de N247 (laag 2 uit MLV) en de N247 als vluchtroute bij evacuatie (laag 3 uit MLV) ook worden meegenomen.

## 2.4 Huidige tafelbrug

De onderdoorgang wordt gepland naast de huidige tafelbrug. We hebben tekeningen van deze brug uit ca. 1939. Onder de tafelbrug staan scheve houten palen. Wij willen de garantie hebben dat die brug kan blijven staan, de scheve palen staan naar verwachting dicht bij de damwanden van een onderdoorgang. De onderdoorgang komt circa 11 meter onder het mv te liggen en zal effect hebben op de fundering van de tafelbrug. We willen de tafelbrug behouden en niet vervangen. Dus met bestaande gegevens of nieuw onderzoek dient u goed te onderbouwen of de brug kan blijven staan. Opdrachtnemer dient dit zelf te bepalen.

De technische staat van de huidige hefbrug is eerder in opdracht van de provincie in beeld gebracht. Het onderzoeksrapport is eerder als bijlage verzonden. Daaruit is gebleken dat er geen noodzaak is deze in de nabije toekomst te vervangen. Indien er een onderdoorgang komt dan wordt deze hefbrug gehandhaafd en gebruikt door lokaal verkeer. De brug is onderheid met houten palen waarvan de buitenste rij onder een hoek is geheid. Om er zeker van te zijn dat deze brug niet instabiel wordt tijdens de werkzaamheden en met zekerheid in gebruik kan blijven, dient opdrachtnemer met een voorstel te komen hoe dit kan worden gewaarborgd. Het moet voorkomen worden dat in een later stadium, na eventuele besluitvorming over de realisatie van een onderdoorgang, alsnog zou blijken dat de huidige hefbrug niet kan worden gehandhaafd. De hoge kosten die op dat moment gemoeid zouden zijn met het realiseren van een nieuwe beweegbare brug zouden immers vrijwel zeker van invloed zijn geweest op die besluitvorming. Het noodzakelijke onderzoek om de handhaafbaarheid van deze brug te waarborgen maakt dus onderdeel uit van de opdracht.

Wij verzoeken u tevens om een voorstel te doen voor het vaststellen van de restlevensduur van de huidige hefbrug. Het uitvoeren van deze onderzoeksvraag dient u als optie op te nemen in uw aanbieding. Afhankelijk van de totaalkosten van deze opdracht, het beschikbare studiebudget en beschikbare gegevens binnen de provincie zal dit wel of niet worden gegund.

## 2.5 Agrarisch verkeer

Op dit moment is het toegestaan om agrarisch verkeer in te halen op het traject van de N247 binnen de projectscope van deze studie, met uitzondering van het deel binnen de bebouwde kom van Broek in Waterland. In de praktijk komt het vaak voor dat het langzaam verkeer op de busstrook rijdt zodat het overige verkeer kan inhalen of dat automobilisten rechts via de busstroken dit langzaam verkeer inhalen. Dit is echter niet toegestaan en kan onveilige situaties opleveren vanwege de hoge OV intensiteit op de N247. Ten noorden van Monnickendam zal bij de reconstructie van de N247 een harde rijbaanscheiding worden aangebracht om dit te voorkomen.

De vraag die nu voorligt is of het agrarisch verkeer kan worden toegestaan in de onderdoorgang. Het moet voorkomen worden dat dit verkeer ook in de onderdoorgang op de bus-of vluchtstroken gaat rijden of voor filevorming gaat zorgen. Onderdeel van deze opdracht is om, in samenspraak met onder andere LTO en Cumula, te komen tot een gedragen advies voor de

wijze waarop het agrarisch verkeer tussen Het Schouw en Monnickendam wel of niet gebruik kan maken van de N247. Daarbij dienen andere opties, zoals het aanwijzen van een alternatieve route ook te worden beschouwd.

## 2.6 Fasering

In de vorige fase is globaal gekeken naar de fasering van de realisatie van de diverse varianten. In deze studie dient dit voor de twee hoofdvarianten en twee subvarianten nader te worden uitgewerkt zodat er vier realistische bouwwijzen en dito planningen beschikbaar komen. Het spreekt voor zich dat deze faseringen ook moeten worden voorzien van duidelijke ontwerpen waarop elke fasering te zien is. Tevens dient een inschatting te worden gemaakt van de totale stremmingstijd of het aantal stremmingsmomenten van de N247. Uitgangspunt is dat stremming van de gehele N247 niet is toegestaan op werkdagen. Een afsluiting tijdens het weekend of een korte periode in de vakantie, waarbij de N247 wel bereikbaar blijft voor openbaar vervoer en nood- en hulpdiensten is wel bespreekbaar. De kosten voor de fasering dient per variant apart inzichtelijk te worden gemaakt.

## 2.7 Inrichting maaiveld (bovengrondse infra)

In de vorige fase zijn twee mogelijke inrichtingsvarianten gemaakt van de bovengrondse infrastructuur. Omdat de gemeente Waterland eerder heeft aangegeven, indien een onderdoorgang wordt gerealiseerd, zelf zorg te willen dragen voor de inrichting, wordt deze in voorliggende studie niet verder opgepakt. Beide eerdere varianten gelden als uitgangspunt.

Omdat bij calamiteiten en/of (groot)- onderhoud één buis in de onderdoorgang niet beschikbaar zal zijn dient te worden aangegeven welke maatregelen er bovengronds moeten worden genomen om de doorgaande om te leiden verkeersstroom in één richting veilig te laten plaatsvinden. Daarbij geldt uiteraard dat deze direct bij een calamiteit moet kunnen worden "geactiveerd". Duidelijk moet worden welke effecten deze maatregelen hebben op de eerder uitgewerkte inrichtingsplannen. De voor- en tegen argumenten dienen te worden opgenomen in de rapportage.

Tevens dient u een inschatting te maken van het aantal momenten per jaar dat een calamiteit en onderhoud zal optreden waarbij een buis in de onderdoorgang niet beschikbaar zal zijn. Het aantal dient goed onderbouwd te zijn, indien informatie van de provincie nodig is dan dient u goed te omschrijven welke informatie nodig is.

Het spreekt voor zich dat in alle te maken ontwerpen de nieuwe infrastructuur dient aan te sluiten op de reeds uitgewerkte inrichtingsideeën in het BKP uit de vorige studie.

## 2.8 Kabels en leidingen

Het waterschap vraagt extra aandacht voor de persleidingen aan de noordzijde van Broek in Waterland evenwijdig en haaks onder de N247. Deze leidingen (en andere kabels en leidingen) kunnen nog een aanzienlijke impact voor het project hebben. Dit dient verder in beeld te worden gebracht en te worden afgeprijsd.

## 2.9. Broekervaart

Deze vaart is een belangrijke aan- en afvoerroute richting het gemaal De Poel nabij Monnickendam. Door het ontbreken van een goede modelberekening van het Waterlandsboezem is het effect van de versmalling nog niet goed in beeld gebracht in de vorige fase en is dit nog een onzekerheid die risico's voor het project met zich meebrengt. Het hoogheemraadschap heeft inmiddels een watersysteem model voor de waterlandsboezem (vanuit de watersysteemanalyse).

Uitgangspunt voor de Broekervaart moet zijn om deze zo min mogelijk in doorstroomprofiel te versmallen.

Voor de bouw van de onderdoorgang zal een bouwkuip moeten worden gemaakt. Daarbij lijkt het afsluiten c.q. -dammen van de Broekervaart voor een lange periode afsluiting niet te voorkomen. Vragen van het waterschap zijn daarbij onder andere:

- bepalen van minimaal in stand te houden doorstroomcapaciteit;
- maatregelen (inzet pompen) treffen om doorstroom te garanderen;

Omdat de vaarroute voor lange tijd niet beschikbaar zal zijn dient ON de effecten en gevolgen hiervan in beeld te brengen. Hierbij kan onder andere worden gedacht aan:

- wat zijn de omleidingsroutes?
- welk effect en gevolg is er voor de beroepsvaart?
- hoeveel boten dienen er gedurende de bouwtijd te worden omgeleid?
- zijn er economische gevolgen aan het afsluiten van de Broekervaart?
- heeft de nieuwe breedte van de vaart een negatief effect op de bevaarbaarheid?
- zijn er risico's voor de naastgelegen woningen aangezien de vaart zeer dicht bij de woningen aan de Trambaan komt te liggen?

## 2.10 Fietspad

Aan de opdrachtnemer wordt gevraagd om uit te zoeken of het huidige fietspad langs N247 kan komen te vervallen. De hoogwaardige fietsverbinding tussen Edam-Volendam en Amsterdam-Noord is voorzien op de oude trambaan. Hoe lopen de toekomstige verkeersbewegingen van deze doelgroep bij de twee varianten en zou het verplaatsen van de fietsverbinding tussen Broek in Waterland en Monnickendam leiden tot problemen, en zo ja, welke?

## 2.11 Wel of niet aansluiten Cornelis Roelestraat

In de huidige, en mogelijk toekomstige situatie met een onderdoorgang, blijft de Eilandweg de enige mogelijkheid om vanaf Broek in Waterland-zuid in de richting van Monnickendam te rijden. Een mogelijke optie om het bovengrondse plein verder autoluw te maken zou zijn om een extra brug aan te brengen ter hoogte van de Cornelis Roelestraat. Dit dient dan uiteraard een beweegbare brug te zijn. Wij vragen u een globale schatting te



maken van de kosten van deze brug. In de verdere ontwerpen hoeft deze brug niet te worden meegenomen.

## **2.12 Globale kosten voor verlenging van de onderdoorgang in noordelijke richting**

De lengte van een mogelijke onderdoorgang wordt bepaald door de benodigde hellingen en doorrijhoogtes. Daarbij is uitgegaan van de daaruit volgende minimale lengte van een onderdoorgang. Om indruk te krijgen van de extra kosten voor een verlenging van de onderdoorgang aan de noordzijde van Broek in Waterland vragen wij u om een globale inschatting te maken van de extra kosten bij een verlenging van 50 meter, 100 meter en 150 meter.

## **3. Kostenramingen**

Van de twee hoofdvarianten en twee subvarianten dient conform SSK een probabilistische kostenraming te worden gemaakt op VO-niveau (nauwkeurigheidsmarge 20%) en voorzien van een kostennota. Op basis van deze ramingen willen we een vergelijking kunnen maken en een besluit kunnen nemen over de realisatie van het project. De ramingen zullen worden gebruikt om gesprekken te voeren over de dekking hiervan, het is dus van essentieel belang dat de ramingen compleet zijn en risico's en posten onvoorzien een realistische omvang hebben passend bij het ontwerpniveau.

De opzet van de raming dient exact volgens de provinciale regels te worden opgezet en aangeleverd. Ook dient rekening te worden gehouden met eventuele interne kosten voor het opzetten van een IPM-team.

Indien achteraf blijkt dan onderdelen duurder worden of vergeten zijn dan heeft dat direct gevolgen voor een eventueel eerder genomen besluit.

Er dient zowel per (sub-)variant een totaalraming te worden aangeleverd als ook een raming waarbij rekening wordt gehouden met mogelijke fasering van aanleg. De bovengrondse aanpassingen dienen in een aparte raming en de totaalraming te worden opgenomen. U dient rekening te houden met twee beoordelingsrondes per ingeleverde raming.

U dient de kostenramingen van de bovengrondse variant indexeren ten behoeve van de MKBA.

### **3.1 Risicoposten en posten onvoorzien**

In elke raming zijn bedragen opgenomen onder risico's en onvoorzien. De te maken ramingen dienen echter begrijpelijk te zijn voor niet-specialisten. Daarom dient per post te worden aangegeven welke kosten hieronder vallen. Grote risico's dienen te worden afgeprijsd en de kans op optreden dient te worden aangegeven in een risicodossier op basis van bijv. één of meer risicosessie(s).

Tevens dienen in deze fase reeds risico's welke worden verwacht te worden voorzien van beheersmaatregelen en het te verwachten effect daarvan. Zaken of onderdelen welke een grote impact hebben dienen reeds te worden uitgezocht zodat bekend is of het risico inderdaad zal optreden of niet. Tevens geeft dit de mogelijkheid om het betreffende risico af te prijzen. Opdrachtnemer dient in het plan van aanpak duidelijk aan te geven op welke wijze men dit gaat doen en of men verwacht daarmee inderdaad de grootste risico's te kunnen benoemen, minimaliseren en afprijzen.

### 3.2 Overig

Op basis van de technische levensduur van onderdelen dient opdrachtnemer per variant een kostenraming te maken van de gemiddelde jaarlijkse beheer en onderhoudskosten van de afzonderlijke onderdelen. Indien één of meerdere varianten dienen te voldoen aan de tunnelwetgeving en/of aangesloten moeten worden op de bedieningscentrale, dient opdrachtnemer hiervoor ook een kostenraming te maken (zowel voor het aansluiten als voor de bezetting als gevolg van de gekozen variant). De ramingen dienen tot stand te komen in overleg met de Directie Beheer en Uitvoering, sector Beheerstrategie en Programmering Infrastructuur (BSP) van opdrachtgever. Definitieve oplevering kan pas plaatsvinden na schriftelijk akkoord van deze directie.

In de ERBI\_Deel\_0\_Versie\_2019\_V2.0 staat op blz 8 t/m 12 welke eisen opdrachtgever stelt aan de kostenramingen. Het rekenmodel dat nu nog wordt gebruikt is het rekenmodel van de SSK 2010. Vanaf 1 januari 2021 stapt de provincie over op de SSK 2018, maar met het rekenmodel van RWS/ProRail. Aangezien de kostenramingen naar verwachting pas vanaf 2021 worden opgesteld dient hier nu reeds rekening mee te worden gehouden.

## 4. Verkeerskundig ontwerp

### 4.1 Aansluitende wegvakken

Een groot deel van de N247 wordt de komende jaren gereconstrueerd. Het kruispunt van de N235 met de N247 bij Het Schouw gaat aanzienlijk veranderen ten opzichte van de huidige situatie. Ook het kruispunt van de Bernhardlaan met de N247 in Monnickendam wordt aangepakt. Het spreekt voor zich dat beide te ontwerpen hoofdvarianten aan moeten sluiten op de nieuwe toekomstige situatie. Dat er, indien wordt besloten een onderdoorgang aan te leggen, aanpassingen moeten worden gedaan ligt voor de hand. Echter bij Het Schouw zullen deze aanpassingen naar verwachting minimaal zijn. Bij Monnickendam zal de Dijksbrug naar verwachting moeten worden verbreed bij het aanleggen van een extra rijstrook in geval van de realisatie van de variant met busstroken.

Omdat een eventuele onderdoorgang mogelijk gefaseerd wordt aangelegd dienen de onderdelen die buiten de onderdoorgang zelf liggen apart te worden geraamd. Op die wijze kan inzichtelijk worden gemaakt wat elke gefaseerde aanleg gaat kosten. Opdrachtnemer dient een geschematiseerd

voorstel te maken van deze gefaseerde aanleg met diverse opties en de totaalkosten van de het bijbehorend voorstel.

Om een goede onderligger voor het verkeersmodel te kunnen maken dienen de volgende projectvarianten verkeerskundig te worden uitgewerkt:

1. 2x1 rijstroken in de onderdoorgang met ontwerpsnelheid van 80km/h
2. 2x1 rijstroken met busstroken in de onderdoorgang met ontwerpsnelheid van 80km/h

Er dient rekening te worden gehouden met de bestaande bushaltes langs de N247 en de aansluitende wegen. Opdrachtnemer dient hier een voorstel voor te maken dat aan de partners wordt voorgelegd. De uitwerking dient dusdanig te zijn dat de benodigde VRI-instellingen ten behoeve van het verkeersmodel kunnen worden overgenomen.

#### 4.2 Projectscoop

De projectscoop voor het VO bevindt zich tussen Het Schouw en Monnickendam, waarbij de grens de locatie is waar deze studie kan aansluiten op de nieuw aan te leggen infrastructuur. Dit geldt uiteraard niet voor het verkeersmodel. De gefaseerde aanleg dient ook te worden uitgewerkt. Dus als voorbeeld: in fase 1 alleen de onderdoorgang die op de huidige situatie wordt aangesloten, dan in fase 2 het deel tussen Het Schouw en de onderdoorgang en in fase 3 het deel tussen Broek in Waterland en Monnickendam. Hier dienen aparte ontwerpen van te worden gemaakt met bijbehorende deelramingen.

## 5. Verkeersmodel en MKBA

Vanaf 2009 is er binnen het programma van Bereikbaarheid Waterland gewerkt met diverse (dynamische) verkeersmodellen. Daarbij is dit verkeersmodel telkens, bij de inzet van een nieuw adviesbureau, omgezet naar nieuwe software en aangevuld met nieuwe data. Door deze aanpassingen werd het steeds lastiger om in de pas te lopen met andere nieuwe geactualiseerde verkeersmodellen en lijkt de uitkomst van de diverse modelberekeningen te hoog te zitten qua verkeersproductie in de toekomst.

### 5.1 Verkeersmodel

Gezien het bovenstaande is behoefte aan recentere verkeersgegevens die door een verkeersmodel worden gegenereerd. Daartoe kan bijvoorbeeld gebruik worden gemaakt van het statisch model VENOM of worden aangesloten bij het meest recente dynamisch verkeersmodel van de gemeente Amsterdam of een combinatie van beiden. Tot op heden is er gewerkt met een toekomstjaar van 2020 waarbij binnen het model de verkeersproductie van de hele regio is opgehoogd met 1,5% om een uitspraak over 2030 te kunnen doen. Wij vragen de opdrachtnemer om zelf met een voorstel te komen voor de wijze waarop inzicht kan worden gekregen in de volgende verkeersgegevens:

- Een actuele referentie toekomstsituatie (2030 en 2040) waarin de uitgevoerde werkzaamheden op de N235 en ook de aanstaande werkzaamheden aan de N247 als autonome ontwikkeling zijn opgenomen;
- Het deel van het netwerk waarover gedetailleerde informatie nodig is, is gelijk aan het eerder opgezet model:
  - a. N247: Amsterdam-Noord- tot Singelweg Edam
  - b. N235: Verzetslaan tot N247 (incl Het Schouw)
- Het effect van de onderdoorgang varianten op de verkeersintensiteiten in het omliggende regionale wegennet t.o.v. de referentie;
- De doorstroming in en rondom de onderdoorgang. Het benodigde onderzoeksgebied is mede afhankelijk van het punt hierboven, maar behelst in ieder geval het traject N247 tussen Edam (aansluiting N244) en de A10. Specifiek aandachtspunt, welke goed gerapporteerd dienen te worden, zijn de reistijden/reistijdwinsten voor auto & OV op netwerkniveau. Dit is ook mede input voor de MKBA. Specifiek voor de bus dient zowel de reistijd via de onderdoorgang als bovenlangs door Broek in Waterland te worden onderzocht. Voor de bovengrondse passage zijn de in [paragraaf 2.7](#) genoemde varianten uitgangspunt;
- De benodigde input voor het maken van een MKBA, vergelijkbaar met de eerder gemaakte MKBA, deze wordt beschikbaar gesteld. Daarbij dient te worden opgemerkt dat ook de effecten van een eventuele onderdoorgang op de doorstroming op en van de N235 meegenomen moeten worden, vergelijkbaar met de wijze waarop dit in de vorige fase is gedaan, voor zowel het normale gemotoriseerde verkeer als het OV (tabel met positieve en negatieve invloeden op de reistijden);
- De benodigde verkeersgegevens om toekomstige instelling van VRI's op de N235 en N247 te bepalen c.q. te "finetunen" na realisatie van een onderdoorgangvariant.
- Het effect van de varianten op de knoop KANS (Knooppunt A10, N247, S116). Daarbij moet de huidige configuratie worden beschouwd alsmede de (waarschijnlijke) voorkeursvariant voor aanpassing hieraan (Beter Benutten Variant). Project KANS loopt nog.

Zowel het verkeersmodel van VENOM als het dynamisch model van de gemeente Amsterdam worden beschikbaar gesteld aan de opdrachtnemer. De kosten voor de aanpassing etc komen uiteraard voor rekening van opdrachtnemer. Er dient rekening te worden gehouden met minimaal twee controle momenten van de projectpartners voordat het definitief akkoord wordt gegeven om het (de) gekozen verkeersmodel(len) te gaan gebruiken.

## 5.2 Maatschappelijke Kosten Baten Analyse

In de vorige studie is eveneens een MKBA gemaakt door Ecorys. Het actualiseren van de MKBA wordt ook in deze vervolgstudie door Ecorys gedaan. U dient in overleg met Ecorys de benodigde onderzoeken te actualiseren om zo een vergelijkbare situatie te krijgen. In bijgevoegde offerte van Ecorys staat aangegeven welke gegevens u dient aan te leveren zodat dit bureau tot actualisatie over kan gaan.

De aanpassingen zullen, naar verwachting, met name nieuwe voertuigverliesuren en kosten bedragen. Ook zal bijvoorbeeld verkeersgeluid een actualisatie nodig hebben omdat de verkeerscijfers zullen verschillen in vergelijking met de vorige fase. In de opzet van uw offerte dient u alle actualisaties apart in beeld te brengen in de kostenopgave in de offerte. Rekening dient te worden met de beschouwing van in ieder geval de volgende situaties:

1. Referentie situatie
2. Bovengrondse variant
3. Onderdoorgang 2x1
4. Onderdoorgang 2x1 met busstroken

Reden dat de bovengrondse variant wordt meegenomen is dat er een eventuele terugvaloptie aanwezig is mocht een onderdoorgang, om welke reden dan ook, niet haalbaar zijn. Tevens dient deze als referentiekader voor de andere oplossingen te worden meegenomen. Dit om de meerwaarde van een onderdoorgang ten opzichte van een bovengrondse reconstructie te kunnen bepalen. De referentie voor deze opdracht is: wat gebeurt er als we niets aan dit deel van de N247 doen?

## 6. Proces

In de vorige fase is er sprake geweest van een co-creatieproces met de dorpsraad van Broek in Waterland. De dorpsraad is een volwaardige partner binnen deze studie. De dorpsraad gaat de ontvangen offertes mede beoordelen en hun beoordeling weegt voor een aantal onderdelen even zwaar als die van de provincie en projectpartners binnen het programma Bereikbaarheid Waterland. De dorpsraad dient in staat te worden gesteld om bij elk overleg, waar men zelf van aangeeft hierbij aanwezig te willen zijn, met minimaal twee personen aan te kunnen schuiven. Hiermee dient dus in de planning van overleggen en bijeenkomsten rekening te worden gehouden. Alle op te leveren tussen- en eindproducten dienen ook instemming te hebben van de dorpsraad.

Het staat de opdrachtnemer vrij om in de periode tussen ontvangst van de offerteaanvraag en het indienen van de offerte vrijblijvend kennis te maken met de dorpsraad. Deze eerste ontmoeting is op initiatief van de opdrachtnemer en hij draagt zorg voor de organisatie (en evt kosten) hiervan. Om het beoordelingsproces van de offerte niet te vertroebelen, is de provincie niet aanwezig bij deze ontmoeting. Opdrachtnemer moet zich beseffen dat de eerste ontmoeting geen officieel onderdeel uitmaakt van het beoordelingsproces, maar wel een eerste indruk kan geven aan de dorpsraad die één van de drie beoordelingsteams is. Wij zullen de contactgegevens van de dorpsraad verstrekken zodat u, indien u dat wenst, zelf contact met hen kunt opnemen. Houdt u zich bij het maken van de afspraak wel aan de geldende Corona regels.

Voor de samenwerking tussen de provincie en de dorpsraad zijn zeven samenwerkingsregels opgesteld. Deze zijn hier online te vinden: <https://www.dorpsraadbrokeinwaterland.nl/Artikel/8193/Unieke-samenwerkingsafpraak-Dorpsraad-en-Provincie>. De opdrachtnemer dient

hier kennis van te nemen. De vorige fase is geëvalueerd en de lessen die uit deze evaluatie zijn getrokken dienen een plek te krijgen in de aanbiedingen. Om onduidelijkheid te voorkomen dient de opdrachtnemer in zijn offerte duidelijk aan te geven op welke wijze opdrachtnemer dit gaat vormgeven. Opdrachtnemer dient daarbij de rolverdeling tussen inspraak, advisering en informeren per fase en doelgroep te beargumenteren.

Inwoners dienen de argumenten en onderbouwing van alle varianten te kunnen begrijpen. Dit kan inhouden dat hun kennis op het gebied van verkeerskunde of civiele techniek dient te worden vergroot. In de vorige fase is bijvoorbeeld door de opdrachtnemer een minicursus MKBA georganiseerd. Zulke opties moeten als stelpost worden opgenomen in de offerte. Deze minicursus geldt alleen voor de leden van de Dorpsraad.

## 6.1 Projectmanager

De rol van de projectmanager is van groot belang om de verdere uitwerking tot een succes te maken. Hij of zij moet in staat zijn om op een begrijpelijke wijze lastige technische zaken uit te leggen aan bewoners.

Hij/zij moet ervaring hebben met het aansturen van overleggen en uitwerkingen met zowel specialisten als bewoners. Tevens moet hij/zij in staat zijn besluiten te nemen en knopen door te hakken indien dit noodzakelijk is en zich hierbij te laten leiden door feiten en niet door emoties.

De rol en opstelling van de projectmanager is van essentieel belang voor het slagen van deze opdracht en te komen tot een gedragen eindproduct. Dit houdt automatisch in dat de projectleider over de volgende eigenschappen dient te beschikken:

1. kan goed luisteren en heeft empathie (inlevingsvermogen);
2. kan goed samenwerken;
3. kan zich goed inleven in de belangen en standpunten van anderen, zonder deze te veroordelen;
4. is communicatief vaardig en verplaatst zich in de wereld van de belanghebbenden;
5. erkent dat bewoners gebruikersexperts zijn van hun omgeving, maar weet ermee om te gaan dat het geen technisch experts zijn;
6. is openminded en streeft naar openheid van zaken;
7. staat open voor oplossingen die mogelijk anders zijn dan de eigen voorstellen;
8. heeft ervaring met processen waarbij de inspraak van anderen partijen dan de opdrachtgever essentieel is;
9. kan snel schakelen en is stressbestendig op momenten dat partijen het niet eens zijn met elkaar en er een impasse dreigt te ontstaan;
10. heeft ervaring met werken in een bestuurlijke omgeving en is in staat om lastige onderwerpen op een begrijpelijke wijze uit te leggen aan bestuurders en politiek

## 6.2 Overlegstructuur

De overlegstructuur uit de vorige fase wordt op dezelfde wijze voortgezet. Deze overlegstructuur is bij de deelnemende partijen bekend en er is gebleken dat deze structuur tot voldoende draagvlak leidt. De volgende overleggroepen moeten een plek krijgen in het totale proces.

1. Kernteam Provincie Noord-Holland (intern): circa zes personen die diverse disciplines binnen de provincie vertegenwoordigen en intensief betrokken te worden bij het gehele proces;
2. Strategisch Overleg Zaanstreek-Waterland Provincie Noord-Holland (intern): medewerkers uit diverse sectoren van de provincie. Zij komen maandelijks bijeen om diverse onderwerpen die in de regio Zaanstreek-Waterland spelen te bespreken. Opdrachtgever bepaalt zelf wanneer hij wil aansluiten bij dit overleg;
3. Projectgroep Bereikbaarheid Waterland (extern): deze bestaat uit ambtelijke vertegenwoordigers uit de gemeenten Amsterdam, Waterland, Purmerend en Edam-Volendam en de Vervoerregio Amsterdam. Dit betreft een regulier overleg waarin ook andere onderwerpen vanuit Bereikbaarheid Waterland worden besproken. Deze opdracht zal naar verwachting een regulier agendapunt worden bij dit overleg. De aanwezigheid van opdrachtnemer is verplicht. Informatie uit de projectgroep is in principe vertrouwelijk en mag niet zonder toestemming van opdrachtgever worden gedeeld;
4. Dorpsraad Broek in Waterland;
5. Inhoudelijk overleg met specialisten, hulpdiensten, HHNK en verder een afvaardiging van de bevoegde gezagen en andere belangrijke stakeholders;
6. Bewoners en belanghebbenden die mee willen denken en werken tijdens meerdere inhoudelijke avonden;
7. Bewoners en belanghebbenden die alleen in hoofdlijnen op de hoogte willen worden gehouden en hun input willen leveren tijdens een inloopavond;

Vertegenwoordigers van de dorpsraad kunnen in principe aanwezig zijn bij elk overleg, met uitzondering van de overleggen van Projectgroep Bereikbaarheid Waterland. De bijeenkomsten met bewoners en belanghebbenden worden samen met de dorpsraad in co-creatie georganiseerd waarbij de leden volgens de eerder afgesproken regels ook (neutrale) feitelijke toelichting zullen geven bij de gepresenteerde ontwerpen etc.

De ateliers of werkbijeenkomsten dienen in Broek in Waterland te worden georganiseerd (bij voorkeur in het Broekerhuis). De betrokkenheid vanuit het dorp is groot vanwege het effect van een mogelijke grootschalige oplossing op de directe leefomgeving van deze inwoners. In de vorige studiefase is gebleken dat de interesse in de effecten van een mogelijke onderdoorgang ook in de regio aanwezig is. Deze bewoners willen echter liever op een snelle en toegankelijke wijze informatie tot zich kunnen nemen tijdens bijvoorbeeld een inloopavond. Om dat laatste mogelijk te maken dient elke werkbijeenkomst te worden gevolgd door een inloopavond ergens in de regio. Tijdens de vorige fase zijn bijvoorbeeld avonden in Monnickendam, Volendam en Broek in Waterland georganiseerd.

Naast de algemene bijeenkomsten dient u rekening te houden met het organiseren en invullen van de volgende overleggen:

1. Drie overleggen met direct aanwonenden van de N247 in Broek in Waterland (stelpost);
2. Twee overleggen met ondernemers(verenigingen) uit de regio Waterland;
3. Vijf presentaties bij raadsvergaderingen en/of Statenvergaderingen.

De overleggen c.q. bijeenkomsten met ondernemers(verenigingen) zijn op verzoek van de wethouder van Edam-Volendam opgenomen. De organisatie van deze bijeenkomsten dient daarom in nauw overleg met deze gemeente te worden vormgegeven. De gemeente Edam-Volendam staat bekend om het grote aantal ondernemers c.q. zzp-ers dat gebruik maakt van de N247 en daarom van grote invloed is op de bereikbaarheid van de regio.

Opdrachtnemer dient in de offerte aan te geven wanneer de aangegeven groepen in het proces betrokken moeten worden, welke rol zij hebben en hoe opdrachtnemer deze bijeenkomsten gaat invullen. Opdrachtnemer moet aangegeven hoe bijeenkomsten worden opgezet (opbouw programma, plenair/interactief, rol van voor- en tegenstanders in het programma) en hoe de inhoud van de bijeenkomsten terug wordt gekoppeld aan de andere stakeholders.

Mochten er voor de voorgeschreven overleggen meer overleggen noodzakelijk zijn dan komen die niet voor rekening van opdrachtnemer. Bijvoorbeeld wanneer een gemeenteraad om een extra overleg vraagt.

### **6.3 Inhoud bijeenkomsten en overleggen**

De inhoudelijke invulling van alle overleggen en bijeenkomsten maakt onderdeel uit van deze opdracht, evenals het organiseren van deze zaken (huur locatie incl koffie/twee en versnapering, versturen uitnodigingen, opstellen agenda, opstellen tekst, houden presentatie, verslaglegging, draaiboek, presentatie schermen, benodigde presentatiematerialen, etc.). De ontwerpen die worden getoond dienen ingekleurd en begrijpelijk te zijn voor niet-technisch onderlegde personen. Eventuele luchtfoto's worden door opdrachtgever beschikbaar gesteld.

Bij voorkeur wordt voor de herkenbaarheid en continuïteit gebruik gemaakt van de bestaande communicatiemiddelen en -kanalen van de provincie Noord-Holland. Opdrachtnemer dient tijdens de looptijd van de studie tevens twee maal input (tekst en afbeeldingen) te leveren voor de diverse informatieborden die in de regio aanwezig zijn.

Indien het vanwege regionale of nationale coronamaatregelen niet mogelijk is om overleggen en bijeenkomsten met veel aanwezigen te organiseren, dan dient opdrachtnemer een alternatieve vorm van overleg te verzorgen waarbij het doel ervan nog steeds bereikt kan worden.



## 6.4 Provinciale Staten

Het proces van burgerparticipatie in dit stadium van projecten is nieuw voor de provincie. Tevens zijn, vanwege de tussenliggende verkiezingen, veel Statenleden nieuw en hebben zij geen of beperkte kennis van de projecthistorie en de wijze waarop het co-creatieproces is verlopen. Het is gangbaar dat alleen de leden van de Statencommissie Mobiliteit en Ruimte bij overleggen en bijeenkomsten aanwezig zijn. Wij willen de wijze waarop bestuurders en politiek worden betrokken bij dit project op dezelfde wijze voortzetten. Dat wil zeggen dat men als toehoorder bij de werksessies aanwezig mag zijn maar geen inhoudelijke rol heeft of met deelnemers in gesprek/discussie mag gaan. Tijdens de inloopavonden is die gelegenheid er wel. U dient rekening te houden met een startbijeenkomst voor Statenleden waarin deze werkwijze wordt toegelicht. U dient zelf voor de inhoudelijke invulling van deze bijeenkomst te zorgen.

De bedoeling is leden van de commissie Mobiliteit en Financiën zo transparant mogelijk te laten ervaren wat er leeft bij de belanghebbenden, terwijl voorkomen moet worden dat deze leden in discussie gaan met aanwezigen. Dat beperkt de mogelijkheid voor een open overleg en verhoogt de kans dat het gesprek transformeert naar een politiek geladen discussie. Ook is het onwenselijk dat ambtenaren hun woorden moeten afwegen en niet vrij kunnen spreken. Tijdens de startbijeenkomst kunnen de spelregels duidelijk worden gemaakt aan de commissieleden over het doel van de bijeenkomsten en hun rol als toehoorder.

Het doel van de inloopavonden is dat men hoort hoe zowel de bewoners uit Broek in Waterland als omliggende gemeenten denken over de uitwerking van hun variant en welk idee de regio hierbij heeft. Binnen het dorp worden andere onderdelen van groot belang geacht dan in de regio, hoewel er uiteraard ook gemeenschappelijke wensen zijn. Het vergroten van verkeersveiligheid wordt gedeeld maar doorstroming op de N247 is bijvoorbeeld voor de regio van groter belang dan voor de bewoners in Broek in Waterland. In het dorp is er juist behoefte aan het soepel/makkelijk kunnen oprijden van de N247, wat tijdens de spitsperioden lastig is. Voor de regio is Broek in Waterland een 'bottleneck' die men graag wil zien opgelost. Dit zijn slechts enkele verschillen waardoor het van belang is dat bestuurders een zo goed mogelijk beeld krijgen van de voor en tegens binnen de groepen, maar ook tussen de groepen onderling.

Opdrachtgever verwacht van de opdrachtnemer dat zij duidelijk aangeeft hoe deze specifieke groep mee te nemen in het proces, de rol aan te geven, de wijze waarop deze rol ook strikt kan worden ingevuld en hoe er wordt omgegaan met eventuele (onvolledige) terugkoppeling naar de gedeputeerde, Gedeputeerde Staten of Provinciale Staten.

## 6.5 Communicatie

Op een viertal locaties in de regio Waterland staan in totaal zeven informatieborden. Deze borden dienen tijdens de looptijd van de studie tweemaal te worden geactualiseerd met de inhoud en met planning van de vervolgstudie. Tevens dient de informatie over de huidige reconstructie van de N247 een update te krijgen. Het verzorgen van de inhoud van deze informatie (tekst en afbeeldingen) maakt deel uit van de opdracht. De

provincie zal de layout aanleveren en zorgt verder voor het aanbrengen van de nieuwe stickers op de borden. De kosten van het maken en aanbrengen van de stickers ligt bij de OG.

## 6.6 Visualisatie

In de vorige fase is gebleken dat bewoners moeite hebben met het visualiseren van de nieuwe situatie. Wij dagen ON uit om hiervoor een oplossing te vinden en uit te werken. Bij voorkeur dient er een methode te worden gevonden waarbij men buiten de nieuwe situatie kan waarnemen, bijvoorbeeld met behulp van een 3D bril. De kosten voor deze visualisatie dienen in een stelpost te worden opgenomen. Deze stelpost telt niet mee in de beoordeling.

## 6.7 Planning

Wij verwachten een realistische en haalbare planning. De opdrachtnemer blijft gedurende de gehele opdracht zelf verantwoordelijk voor het halen van deze planning. Mocht tijdens het proces blijken dat deze door onvoorziene omstandigheden dient te worden bijgesteld dan dient opdrachtnemer dit tijdig schriftelijk bij de opdrachtgever te melden. Hiertoe dient een logboek te worden bijgehouden waarin ook afspraken over de op te nemen stelposten en eventueel meer- en minderwerk kunnen worden vermeld. De planning dient helder en begrijpelijk te zijn voor alle aan deze studie deelnemende partijen.

# 7. Klanteisen, beheer en onderhoud

In de vorige studiefase is reeds aangenomen dat een eventuele onderdoorgang wordt aangesloten op de verkeerscentrale van de provincie. Omdat de beheer-, onderhoud- en tussentijdse vervangingskosten onderdeel uitmaken van de latere besluitvorming dient opdrachtnemer deze kosten apart in beeld te brengen voor de periode van 100 jaar. Deze kosten moeten tevens worden verwerkt in de MKBA.

Het is in eerdere projecten gebleken dat het waardevol is om de verschillende objectbeheerders van de Provincie Noord-Holland vroeg in het ontwerpproces aan te haken. Daarom dient de opdrachtnemer de verschillende objectbeheerders van de sector BSP van de Provincie Noord-Holland uit te nodigen voor een brede KES sessie waarin een gesprek over de opgave kan worden gevoerd om kansen en aandachtspunten te kunnen identificeren. In deze sessie kunnen de verschillende objectbeheerders van de Provincie voor hun objecten de eisen formuleren waaraan het ontwerp/de onderdoorgang dient te voldoen, waarbij de Eisen en Richtlijnen Bouw- en Infraprojecten (ERBI) het uitgangspunt is.

Opdrachtgever dient te controleren of de eerder opgehaalde KES goed in Relatics is overgenomen. Openstaande zaken dienen te worden uitgelicht en moeten in dit vervolgonderzoek worden beantwoord.

Er dient een overzicht te worden gemaakt van onderdelen die in het vervolg van de uitwerking aandacht dient te krijgen. Onderdelen die effect hebben

op het ruimtegebruik dienen in het ontwerp te worden verwerkt. Daarbij kan worden gedacht aan:

- Onderhoud moet veilig kunnen plaatsvinden;
- verkeer dient zo min mogelijk hinder te ondervinden van onderhoud;
- schoonmaken/onderhoud pompkamer van buitenaf i.p.v. in het midden van het kunstwerk op de rijbaan;
- voorkomen van valgevaar door het afschermen van hoogten, het maken van opstelplaatsen of voldoende ruimte om te kunnen inspecteren (inspectiepaden). Inspecties en controles moeten bij voorkeur buiten het verkeer plaatsvinden.

In de vorige fase zijn diverse overleggen geweest met de hulpdiensten. Wij verwachten dat de opdrachtnemer de reeds opgehaalde klanteisen en wensen van de hulpdiensten actualiseert en deze in overleg met opdrachtgever afprijst. Gedacht kan worden over de volgende zaken:

- De onderdoorgang is een 'bouwwerk geen gebouw zijnde' (Bouwbesluit). Dit betekent dat er voorzieningen moeten zijn voor hulpdiensten en voorzieningen die voorkomen dat calamiteiten escaleren:
  - Toegangswegen voor hulpdiensten
  - Deuren in tussenwand
  - Afsluitsystemen
  - Camera's
  - Afwatering
  - Afslepen van voertuigen
  - Etc.
- Wat zijn de eisen aan bereikbaarheid tijdens de bouwfase?

Het doel is om te voorkomen dat zaken worden vergeten die invloed hebben op de besluitvorming c.q. kostenraming. In de eerder genoemde sessie(s) zullen opdrachtnemer en opdrachtgever samen bepalen wat nuttig en noodzakelijk is om verder mee te nemen in de uitwerking van de varianten.

Tevens dienen de beheer en onderhoudskosten van een kanteldijk en coupure apart in beeld te worden gebracht, om het verschil in realisatie en beheer & onderhoud duidelijk te maken.

In de actualisatie van klanteisen en wensen dient er aandacht te zijn voor het openbaar vervoer. In de vorige fase is dit door de Vervoerregio Amsterdam en vervoerder EBS in beeld gebracht. De concessie Zaanstreek-Waterland wordt op dit moment aanbesteed en deze gaat in december 2021 van start. In augustus is de nieuwe vervoerder bekend. Tot dat moment kan de Vervoerregio worden benaderd.

## 8. Overige zaken

Het is niet toegestaan om te verwijzen naar referentieprojecten voor de onderbouwing van keuzes in dit project. Alle argumenten, onderbouwingen, eenheidsprijzen, etc. dienen project- en locatie specifiek te zijn. Achterin dit

document is een inventarislijst toegevoegd met beschikbare gegevens (bijlagen). Opdrachtnemer dient zelf in de offerte aan te geven welke onderzoeken volgens opdrachtnemer nog noodzakelijk zijn om de ontwerpen en kostenramingen te kunnen maken. Van alle noodzakelijke (te actualiseren) onderzoeken dienen apart de kosten in beeld te worden gebracht zodat hier een keuze uit gemaakt kan worden.

Hoewel in de vorige fase reeds is vastgesteld dat de ondergrondse constructies in alle varianten geen tunnel betreft maar een onderdoorgang dient deze check nogmaals op basis van vigerende regelgeving te worden geactualiseerd. Het kan immers zijn dat in de tussentijd regels zijn veranderd waardoor er nu op een andere wijze tegen het verschil tussen een onderdoorgang en tunnel wordt aangekeken.

Het is van groot belang om een bestuurlijke uitspraak te verkrijgen van het bevoegd gezag over de vergunbaarheid van de uitgewerkte constructies. Dit geldt bijvoorbeeld voor de benodigde aanpassingen van de Broekervaart en de toe te passen constructie bij de Broekermeerdijk als ook een akkoord voor de vormgeving van de kunstwerken qua veiligheid. Opdrachtnemer dient de benodigde aanvragen voor te bereiden zodat deze aan de diverse beoordelaars kunnen worden voorgelegd. Opdrachtnemer dient hiermee in de aanbidding rekening te houden. Het verkrijgen van deze instemming en het schriftelijk vastleggen hiervan behoort bij de opdracht.

De gemeente Waterland is het bevoegd gezag voor een onderdoorgang. Het gaat daarbij om de omgevingsvergunning. Het is aan het bureau om in gesprek te gaan met de gemeente en een principe-uitspraak te krijgen. Er hoeft geen vergunning te worden verkregen, maar wel een akkoord op de stukken en de intentie om de vergunning te verlenen. Daarnaast is het belangrijk dat de gemeente wil meewerken aan het aanpassen van de bestemmingsplannen. De stukken moeten helder zijn, zodat er een besluit over gemaakt kan worden. Niet tot vergunningsaanvraag-gereed. Doel is om te voorkomen dat bij de uiteindelijke vergunningaanvraag het bevoegd gezag, op basis van gegevens die bekend hadden kunnen zijn, niet zou instemmen. Het HHNK is ook bevoegd gezag, namelijk voor de Watervergunning. Zij moeten het versmallen van de Broekervaart en de oplossing kanteldijk of afsluiting later accorderen.

In principe is het plangebied van de onderdoorgangvarianten afgebakend door de locaties waar het ondergrondse deel weer aansluit op de huidige N247. Omdat het ontwerp moet aansluiten op de eerstvolgende wegvakken en/of kruispunten aan de noord- en zuidzijde van Broek in Waterland dient het ontwerp aan te sluiten op 't Schouw aan de zuidzijde en het kruispunt met de Bernhardlaan aan de noordzijde. Het gaat daarbij om de nieuwe situatie van de N247 welke bij opdrachtverlening aan de opdrachtnemer zal worden verstrekt. Het verkeerskundig en technisch uitwerken van deze aansluitingen is noodzakelijk om de layout van een nieuw dynamisch verkeersmodel te kunnen bepalen.

## 9. Omgevingskenmerken

In en rondom Broek in Waterland is een aantal ruimtelijke beperkingen aanwezig waarmee tijdens het ontwerpproces rekening moet worden gehouden. Hieronder staan een aantal zaken genoemd, maar deze lijst is niet uitputtend. Onderstaand overzicht is vergelijkbaar met de offerteaanvraag voor de vorige fasen. Omdat het in deze offerte aanvraag gaat om de nadere uitwerking van twee varianten, en deze onderdelen dus nog steeds van toepassing zijn, worden deze nu herhaald en zijn eventueel geactualiseerd.

### 9.1 Beschermd dorpsgezicht

De noordzijde van Broek in Waterland is een beschermd dorpsgezicht. De N247 ligt buiten deze zone, maar een onderdoorgang heeft mogelijk wel een (indirect) effect op het historische deel. Vandaar dat er afstemming nodig is met het bevoegd gezag, de Rijksmonumentenzorg en de Welstandcommissie van de gemeente Waterland.

### 9.2 Weidevogelgebied en Groene buffer

Het is aannemelijk dat de uiteinden van de onderdoorgang (deels) buiten het dorp komen te liggen. Buiten Broek in Waterland is een weidevogelgebied en ligt de Groene Buffer. Opdrachtnemer dient inzichtelijk te maken welke maatregelen er moeten worden getroffen om de aangegeven varianten mogelijk te maken. Tevens moet de eerder gemaakte lijst met aan te vragen vergunningen worden geactualiseerd.

### 9.3 Waterkering

Zoals eerder aangegeven is de Broekermeerdijk een waterkering tussen twee polders. Het voorlopig ontwerp dient afgestemd te worden met het Waterschap als bevoegd gezag. De schetsontwerpen dienen te worden goedgekeurd en daarom is het ontwerp van deze dijk en het uitwerken van de benodigde maatregelen onderdeel van deze offerteaanvraag. Opdrachtnemer dient zelf in te schatten hoeveel overleg er noodzakelijk is voor het verkrijgen van de instemming met de ontwerpen.

### 9.4 System Engineering

Bij de marktbenadering en toepassen van geïntegreerde contracten gaat de voorkeur van de Provincie uit naar het zoveel mogelijk vrij laten van oplossingsmogelijkheden aan de markt, tenzij er onaanvaardbare risico's ontstaan of tenzij het ongewenst is voor de stakeholders (o.a. beheerders, partijen die meefinancieren). Indien er besloten wordt om deze vrijheden aan de markt over te laten, dienen de benodigde parameters uiteindelijk geborgd te worden in eisen in het UAV-GC contract. Dit proces is reeds gestart in een vroeg stadium van het project.

De Provincie stelt bij start van deze opdracht een Relatics-omgeving ter beschikking waarin het systeem wordt ontwikkeld en de eisen worden geborgd. Deze omgeving moet gedurende het ontwerpproces door opdrachtnemer worden geverifieerd en aangevuld met eisen die gedurende

de invulling en voortgang van de opdracht (maakbaar en haalbaar VO en bijbehorende kostenramingen) naar voren komen.

Relatics omgeving is er al en is in de basis gevuld. Uit de eerdere studies worden eerder opgehaalde KES overgezet naar nieuwe werkomgeving. Het is de bedoeling dat deze KES kunnen worden aangevuld. PNH maakt gebruik van een standaard objectenboom die door OG wordt aangeleverd.

Gewerkt moet worden volgens het de “Leidraad voor Systems Engineering binnen de GWW-sector, V3”, met daarbij:

- a) Vaststellen bestaande situatie aan de hand van alle beschikbare onderzoeksgegevens en aangeleverde gegevens;
- b) Gebruiken van bestaande contractinformatie en producteisen;
- c) Verzamelen aanvullende klanteneisen intern en extern;
- d) Opstellen KES in de aangeleverde Relatics-omgeving provincie Noord-Holland.

Er wordt verwacht dat opdrachtnemer dat alle te leveren producten minimaal één maal in concept en één maal definitief ter toetsing aan opdrachtgever worden aangeboden. Op alle toets opmerkingen verwacht opdrachtgever een reactie van opdrachtnemer waarin aangegeven wordt wat er met deze bevindingen gedaan zal worden, zo nodig voorzien van argumentatie.

## 10. Planning

Opdrachtnemer dient een voor niet specialisten leesbaar en begrijpelijke planning bij het plan van aanpak te voegen.

Opdrachtgever heeft de wens om begin 2021 te starten met de studie. Het streven is om eind 2021 het eindproduct te kunnen opleveren. In de vorige fase is gebleken dat het voor het eerst doorlopen van een proces van co-creatie extra tijd en overleggen vraagt. Daarom vragen wij extra aandacht voor het maken van een realistisch en robuust plan van aanpak.

Opdrachtnemer is verantwoordelijk voor het tijdig toezenden van informatie en interne informatieoverdracht tijdens ziekte of afwezigheid van interne collega's (of bij onderaannemers).

Het claimen van meerwerk etc. als gevolg van het door de opdrachtnemer verkeerd inschatten van de benodigde tijd voor het goed doorlopen van deze opdracht is uitgesloten. Bij voorbaat wil opdrachtgever aangeven dat geen enkele meerwerkopdracht voor werkzaamheden die vallen onder de hoofdopdracht zullen worden ingewilligd. Mocht er bijvoorbeeld meer overleg noodzakelijk zijn om te komen tot een bepaald (tussen-)product dan in de aanbidding is opgenomen dan komt dit geheel voor risico van opdrachtnemer. Het spreekt voor zich dat dit geen betrekking heeft op onderdelen die door de provincie op een later tijdstip als aanvullende werkzaamheden worden gevraagd.

**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted]  
**Cc:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: Reactie gevraagd: concept offerteaanvraag n.a.v. GS-besluit vervolgstudi  
**Datum:** donderdag 8 oktober 2020 08:48:44  
**Bijlagen:** [image001.jpg](#)  
[20201002 Concept offerteaanvraag N247 Broek in Waterland\\_DR.docx](#)

---

Beste [redacted] en [redacted]

Hierbij de reactie van Dorpsraad op de concept offerte aanvraag, veelbelovend..

Met hartelijke groet

[redacted]  
[redacted] Dorpsraad Broek in Waterland  
[www.dorpsraadbrokeinwaterland.nl](http://www.dorpsraadbrokeinwaterland.nl)  
[info@dorpsraadbrokeinwaterland.nl](mailto:info@dorpsraadbrokeinwaterland.nl)

---

**Van:** [redacted]@noord-holland.nl]  
**Verzonden:** vrijdag 2 oktober 2020 15:07  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** Reactie gevraagd: concept offerteaanvraag n.a.v. GS-besluit vervolgstudi

Beste leden van de dorpsraad,

Nu sinds deze week duidelijk is dat twee varianten verder worden uitgewerkt, kunnen we de offerteaanvraag gaan afronden.  
Graag ontvangen we jullie **feedback** op bijgaand concept dat n.a.v. het GS-besluit is aangepast. Omdat wij uiterlijk in de week van 19-23 okt de offerte naar de bureaus willen versturen, ontvangen we graag jullie reactie op het concept **uiterlijk vrijdag 9 oktober**.

Alvast bedankt, ook namens [redacted]

Met vriendelijke groet,

[redacted]  
[redacted] sector Mobiliteit, team Netwerkontwikkeling

06 [redacted]  
[redacted]@noord-holland.nl

cid:image002.jpg@01D41CEF.9BF1BEE0

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend. Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.



POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

[naam bureau]  
[de heer, mevrouw xxxx]  
[adres]  
[postcode woonplaats]

**Uw contactpersoon**

BEL/MOB

Telefoonnummer +  
@noord-holland.nl

1 | 31

**Betreft: CONCEPT versie 2 oktober** Offerteaanvraag aanbesteding N247  
Broek in Waterland

Geachte heer, mevrouw xxxx,

Hierbij verzoek ik u een offerte uit te brengen voor het uitwerken van varianten tot Voorlopig Ontwerp (VO) met bijbehorende kostenramingen. Een nadere omschrijving van de vereisten waaraan u moet voldoen, is opgenomen in de offerteaanvraag, die als bijlage 1 bij deze brief is gevoegd.

Deze offerteaanvraag valt onder de Raamovereenkomst Beleidsadviesdiensten, zoals gesloten tussen uw bedrijf en de provincie Noord-Holland.

Uw digitale offerte, onder vermelding van het kenmerk van de provincie, dient uiterlijk vrijdag 4 december 2020 door mij ontvangen te zijn. De offerte dient te worden verzonden aan mw , e-mailadres @noord-holland.nl en een cc aan mw , e-mailadres projectinkoop@noord-holland.nl. De tijdige, complete ontvangst van uw digitale offerte is leidend binnen de aanbesteding.

**Inlichtingen**

De mogelijkheid bestaat om schriftelijk vragen te stellen aan de opdrachtgever alvorens een aanbieding in te dienen. Hiervoor is een format als bijlage bijgesloten. Het initiatief voor het stellen van vragen ligt bij de gegadigde. De vragen dienen uiterlijk op vrijdag 6 november per e-mail zijn ingediend via @noord-holland.nl. Vragen die na die dag binnenkomen worden niet beantwoord. Bij het indienen van vragen moeten een duidelijke contactpersoon en het e-mail adres van die contactpersoon genoemd worden, indien deze persoon een andere persoon is dan de afzender van de e-mail. De Nota van Inlichtingen zal uiterlijk op vrijdag 13 november (alleen) per e-mail aan alle gegadigden worden verstuurd.

Voor vragen kunt u contact opnemen met uw contactpersoon (zie briefhoofd).

**Verzenddatum**

xx-xx-xxxx

**Kenmerk**

1501029/xxxxxx

**Uw kenmerk**

xxxx

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

Voorwaarden offerte:

1. De offerte dient een gestanddoeningstermijn te hebben van 60 dagen. Tijdens deze periode heeft uw offerte het karakter van een onherroepelijk aanbod.
  2. De provincie Noord-Holland neemt vrijblijvende aanbiedingen niet in behandeling.
  3. Aan het uitbrengen van een offerte zijn voor de provincie Noord-Holland geen kosten verbonden ongeacht of de offerte tot het sluiten van een overeenkomst zal leiden.
  4. Op deze offerteaanvraag zijn de voorwaarden van de raamovereenkomst, zoals gesloten tussen uw bedrijf en de provincie Noord-Holland, van toepassing, met uitsluiting van uw algemene voorwaarden.
  5. Mogelijke tekortkomingen en/of tegenstrijdigheden in de op deze offerteaanvraag betrekking hebbende documenten dienen direct bij de contactpersoon van de provincie Noord-Holland te worden gemeld. Bij verzuim hiervan kan de inschrijver geen beroep daarop doen bij of na de eventuele opdrachtverlening.
  6. Mondelinge mededelingen, toezeggingen of nadere afspraken hebben geen rechtskracht tenzij deze door beide partijen schriftelijk zijn bevestigd.
  7. Aanbiedingen dienen te zijn gesteld in het Nederlands. Correspondentie zal eveneens in het Nederlands geschieden.
  8. Ongeacht de overeenstemming die tijdens besprekingen en/of onderhandelingen is bereikt, komt een overeenkomst slechts tot stand nadat de leverancier c.q. opdrachtnemer een schriftelijke bevestiging van de provincie Noord-Holland heeft ontvangen in de vorm van een opdrachtbrief of een door provincie Noord-Holland ondertekend contract.
  9. De Aanbestedende dienst volgt de per 1 november 2018 landelijk geldende criteria voor maatschappelijk verantwoord inkopen, beschikbaar gesteld via 'mVICriteria.nl'. Deze tool is ontwikkeld door Royal HaskoningDHV, CE Delft en Swis in opdracht van Rijkswaterstaat, het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat <https://www.mvicriteria.nl/nl> aan.
  10. De provincie ambieert waar mogelijk, tegen afgewogen kostenniveau, een hoger duurzaamheidsniveau.
- Door het indienen van uw offerte stemt u in met alle in deze offerteaanvraag genoemde voorwaarden.


Wilt u in de offerte aangeven op welk IBAN nummer u de betalingen wilt ontvangen indien u de opdracht gegund zou krijgen? Dit bespoedigt de administratieve afhandeling bij opdrachtverlening

Uw offerte zal door de provincie Noord-Holland strikt vertrouwelijk worden behandeld. Het is de planning om u uiterlijk vrijdag 22 januari 2021 uitsluitend te geven of ik gebruik zal maken van uw aanbieding.

Hoogachtend,

de commissaris van de Koning  
in de provincie Noord-Holland,  
namens deze,

Sectormanager Mobiliteit



*Deze brief is digitaal vastgesteld en daarom niet ondertekend.*

7 bijlage(n)

- 1) Offerteaanvraag
- 2) Aanvullende informatie
- 3) Plan van aanpak
- 4) Inventarislijst bijlagen offerteaanvraag, verzonden april 2020
- 5) Format voor het stellen van vragen
- 6) Verwerkersovereenkomst standaard 2020
- 7) Offerte Ecorys vervolg MKBA N247 BiW externe versie
- 8) Benodigde gegevens MKBA, concept 30-4-2020

## BIJLAGE 1 OFFERTEAANVRAAG

### Aanleiding offerteaanvraag

In het coalitieakkoord van de provincie Noord-Holland (2019-2022) is de onderdoorgang van de N247 in Broek en Waterland als inspanningsverplichting opgenomen. De Stuurgroep van Bereikbaarheid Waterland heeft ingestemd met de opname van de haalbaarheidsstudie naar een onderdoorgang in het programma van Bereikbaarheid Waterland. Op basis van de uitkomsten, de maatschappelijke kostenbaten analyse en belangen van de verschillende partners binnen het programma is besloten om twee varianten gedetailleerd uit te werken.

### Doel offerteaanvraag

Deze offerteaanvraag valt onder de Raamovereenkomst Beleidsadviesdiensten [Vul naam raamovereenkomst in] en heeft als doel binnen deze raamovereenkomst een nadere overeenkomst af te sluiten, voor het uitwerken van varianten tot Voorlopig Ontwerp (VO) inclusief bijbehorende kostenramingen.

Het hoofddoel van deze offerteaanvraag is:

*Werk twee varianten van een onderdoorgang uit tot een voorlopig ontwerp (VO) met bijbehorende kostenramingen, zodat op basis daarvan en een actualisatie van de MKBA een bestuurlijke keuze kan worden gemaakt en een besluit kan worden genomen. Daarbij dienen de risico's zo veel mogelijk te worden benoemd en afgeprijsd zodat er achteraf geen verrassingen qua uitvoering of extra kosten optreden.*

Deze offerteaanvraag beschrijft de gevraagde werkzaamheden en de procedure die voor het offertetraject wordt gevolgd.

In verband met het verwerken van persoonsgegevens dient voor deze opdracht een Verwerkersovereenkomst te worden getekend. Zie bijlage 5 het format van de Verwerkersovereenkomst.

### Looptijd opdracht

De te gunnen opdracht zal aanvangen op maandag 25 januari 2021 en zal gereed moeten zijn op 24 januari 2022. De mogelijkheid bestaat dat er in een later stadium wordt besloten dat de opdracht wordt verlengd. Indien dit het geval is zal dit altijd door middel van een aanvullende schriftelijke opdracht aan u bekend worden gemaakt.

Provincie Noord-Holland beoogt met deze offerteaanvraag capaciteitsgebrek binnen de eigen organisatie op te vangen, voor de periode van 25 januari 2021 t/m 24 januari 2022.

### Planning Aanbesteding

De planning van deze aanbestedingsprocedure luidt als volgt (wijzigingen voorbehouden):

Versturen concept offerteaanvraag	Vrijdag 24 april 2020
Informatiesessie ter verbetering van de offerteaanvraag	Dinsdag 19 mei 2020
Versturen definitieve offerteaanvraag	Week 43 (19-23 okt 2020)
Indienen vragen voor Nota van Inlichtingen (uiterlijk)	Vrijdag 6 nov 2020
Versturen Nota van Inlichtingen	Vrijdag 13 nov 2020
Indienen offerte (uiterlijk)	Vrijdag 4 dec 2020
Uitnodigingen voor presentaties	Vrijdag 18 dec 2020
Presentaties van plan van aanpak	4 t/m 15 jan 2021
Mededeling gunningsbeslissing	Vrijdag 22 jan 2020
Start opdracht	Maandag 25 jan 2021

### Vraagstelling

Opdrachtnemer levert voor beide varianten (variant 1: ondergronds kunstwerk met ruimte voor 2x1 rijbanen plus vluchtstrook; variant 2: onderdoorgang met ruimte voor 2x2 rijbanen) een integraal VO inclusief bijlagen.

### Verwacht resultaat

De tekeningen (plattegronden en overzichtstekeningen, maatgevende doorsneden en details) moeten voldoende inzicht geven in de te realiseren projectscope, het ruimtebeslag, de risico's en relevante (technische) oplossingen. Ook moeten ze voldoende onderbouwing geven voor het verdere uitwerken van een UAV-GC contract en de bijbehorende kostenraming.

Het VO bestaat onder andere uit maatgevende dwarsprofielen en lengteprofielen, zij aanzichten en visualisaties (in kleur). Vanuit een risico gestuurde aanpak worden deze tekeningen waar nodig aangevuld met detailontwerpen en (constructieve) berekeningen.

Het VO dient voorzien te zijn van een plantoelichting/ontwerpnoot. De toelichting dient ter onderbouwing en vastlegging van ontwerpkeuzes, als ook voor de uiteindelijke besluitvorming voor de provincie Noord-Holland en als toelichting op het geldende ontwerp voor de omgevingspartijen. De raakvlak en knelpunten-analyse maakt onderdeel uit van de toelichting.

Het gehele ontwerpproces dient door toepassing van Systems Engineering tot stand te komen. Het opzetten van een systeemspecificatie en verificatie/validatie van de schetsontwerpen aan de toepassing en klanteisen spelen daarbij een belangrijke rol. Tevens dient u SMART uit te werken op welke wijze u de meerwaarde, maatregelen en acties van de EMVI aanbidding borgt en bewaakt in het project.

### Uw offerte

In de volgende hoofdstukken wordt aangegeven aan welke voorwaarden u

dient te voldoen en welke gegevens u dient te overleggen. In het laatste hoofdstuk wordt aangegeven welke indeling uw offerte dient te hebben. De te stellen eisen moeten in elk geval altijd in verhouding zijn met de aard en omvang van de opdracht.

### **Plan van aanpak**

Uw offerte bevat een plan van aanpak met daarin fasering, beslismomenten, uit te voeren activiteiten en de daarbij behorende (tijds)planning. In dit plan van aanpak moet een begroting zijn opgenomen van het aantal dagen per medewerker per deelactiviteit, vermenigvuldigd met de voor hen in rekening te brengen dagtarieven. Bijkomende kosten dienen te worden gespecificeerd.

De personen die het plan van aanpak gaan uitvoeren moeten met name worden genoemd. Van deze personen dient een Curriculum Vitae te worden meegezonden; uitgebreid voor de beoogde projectleider en beknopt voor overige medewerkers. Wij beoordelen het CV van de projectleider gecombineerd met zijn/haar ervaring (o.a. met betrekken van de omgeving), zijn/haar visie op co-creatie, de indruk tijdens de presentatie en het enthousiasme van het hele team. Van de CV's dient u het functieniveau aan te geven overeenkomstig de raamovereenkomst. In verband met de AVG dient u de gevraagde CV's als separaat PDF-bestand aan uw offerte toe te voegen.

Het plan van aanpak dient tevens te voorzien in een periodiek voortgangsoverleg met de opdrachtgever of diens plaatsvervanger en/of een schriftelijke periodieke rapportage aan de opdrachtgever.

U dient aan te geven welke medewerking u van de opdrachtgever en betrokken organisatie verwacht zodat uw plan van aanpak inderdaad gerealiseerd kan worden. U kunt beargumenteerd in uw voorstel hiervan afwijken.

Bij het beoordelen van het plan van aanpak wordt op de volgende onderdelen gelet:

1. Helderheid en volledigheid met betrekking tot de wijze waarop de benodigde onderzoeken worden opgezet/uitgevoerd en hoe mede daarmee het doel van deze opdracht wordt beantwoord;
2. Het inzicht in de wijze waarop een goed en deskundig Voorlopig Ontwerp tot stand zal komen. Dit mede in relatie tot de waterhuishoudkundige vraagstukken, benodigde constructieberekeningen, omgevingskenmerken en veiligheidseisen;
3. Het inzicht in de wijze waarop volledige, nauwkeurige en betrouwbare kostenramingen tot stand zullen komen. Dit moet blijken uit de aanpak, diepgang, volledigheid en helderheid van het Plan van Aanpak.
4. Voorstel proces (co-creatie) met bijbehorende planning in relatie tot de aangegeven stakeholders en deelnemers.

5. De provincie hecht veel waarde aan het verduurzamen van haar projecten. Geef in uw offerte aan welke (realistische) kansen u ziet op het gebied van duurzaamheid en innovatie in dit project en hoe u deze kansen gaat realiseren, en wat u daarbij verwacht van de Provincie Noord-Holland.

Voor elk van deze onderdelen kan gegadigde 10, 8, 5, 2 of 0 punten scoren, waarbij de aanmeldingen worden beoordeeld op basis van de kwaliteit van de overlegde gegevens alsook ten opzichte van elkaar. Het is ook mogelijk dat op onderdelen dezelfde score wordt verkregen.

Waardering om tot cijfer te komen		
Cijfer	Omschrijving	Toelichting
10	Zeer goed	De Inschrijver geeft zeer duidelijk en volledig antwoord met concrete, overtuigende beschrijving. Het antwoord biedt zeer veel toegevoegde waarde aan de vraagstelling.
8	Goed	De Inschrijver geeft duidelijk en volledig antwoord met concrete, overtuigende beschrijving. Het antwoord biedt veel toegevoegde waarde aan de vraagstelling.
5	Neutraal	De Inschrijver geeft voldoende antwoord en sluit aan op de vraagstelling.
2	Matig	De Inschrijver geeft matig antwoord op de gevraagde punten en/of met een minimale (summiere) of onduidelijke beschrijving en levert onduidelijkheden of vragen op.
0	Slecht	De Inschrijver geeft op een deel van de gevraagde punten onvoldoende antwoord/ en geeft een beschrijving met duidelijke gebreken, manco's, fouten ten opzichte van de gevraagde vraagstelling.

### Kosten

Van alle uit te voeren activiteiten en te leveren producten dient per onderdeel (onderzoek, overleg, ontwerp, projectorganisatie) de kosten in beeld gebracht te worden, zodat bij het eventueel niet uitvoeren van een onderdeel duidelijk is over welke kosten het dan gaat.

In de aanvraag staat aangegeven welk eindproduct gewenst is. Zaken die nodig zijn om het eindproduct te kunnen leveren, mogen niet bij stelposten staan. Het kan zijn dat u extra zaken aanbiedt die niet direct nodig zijn voor het beantwoorden van de hoofdvraag. Optionele zaken mogen bij stelposten worden gezet en tellen niet mee in het totaalbedrag voor de

kosten. Zaken waarvan logischerwijs kan worden aangenomen dat deze onderdeel uitmaken van de aanbieding kunnen niet als stelpost worden aangeboden. In het laatste geval zal de opdrachtgever deze stelposten optellen en tellen deze wel mee in de beoordeling.

### Beoordeling van uw offerte

Uw offerte zal worden beoordeeld op de volgende criteria:

Onderdeel	Wegingsfactor
Plan van aanpak	70%
CV's team	15%
De kosten	15%
<b>Totaal</b>	<b>100%</b>

De offerte mag uit maximaal 20 pagina's bestaan (excl. bijlagen en CV's). Het plan van aanpak moet begrijpelijk zijn voor niet-experts en als zelfstandig stuk leesbaar zijn, het gebruiken van afbeeldingen etc. kan daarbij helpen.

Er zijn drie beoordelingsgroepen die de offerte beoordelen: het interne kernteam, de externe projectgroep en de Dorpsraad van Broek in Waterland. Alle drie de beoordelingsgroepen hebben een even zware stem in de totale beoordeling.

Het is niet toegestaan om, zonder toestemming van opdrachtgever, contact op te nemen met de dorpsraad of andere belanghebbenden. Mocht dit wel gebeuren dan geldt automatisch dat dit bureau is uitgesloten van deelname aan deze offerteaanvraag.

Wij nodigen een selectie van de bureaus uit om hun plan van aanpak individueel aan de opdrachtgever te presenteren. Vanuit de opdrachtgever zullen hierbij het interne kernteam, de externe projectgroep en de dorpsraad aanwezig zijn. De presentatie dient gedaan te worden door de beoogd projectmanager. Doel van de presentatie is de deskundigheid van de aangeboden projectmanager te kunnen beoordelen en aanvullende inhoudelijke vragen te kunnen stellen. De presentatie op zich zal niet apart meewegen in de beoordeling, maar uiteraard wel effect hebben op een aantal criteria.

### Beoordeling prijs

De prijs van de aanbieding wordt teruggerekend naar de score op prijs door aan de laagste aanbieding de score 10 toe te kennen en de prijs van de andere aanbiedingen hiermee proportioneel te waarderen. Die uitkomst wordt vermenigvuldigd met het wegingspercentage van het gunningscriterium Prijs.

Bijvoorbeeld: Is de laagste aanbieding € 10.000,- dan zal deze waardering 10 krijgen. De aanbieding van € 11.000,- zal dan  $10 \times 10.000 / 11.000 = 9,1$  scoren (afgerond met 1 cijfer achter de komma).



**Inhoud van uw aanbieding**

Uw aanbieding is als volgt opgebouwd:

1. Aanbiedingsbrief (s.v.p. geen prijs in vermelden)
2. Plan van aanpak (max. 20 pagina's)
3. CV's van de in te zetten medewerkers (uitgebreid voor beoogde projectleider en beknopt voor overige medewerkers). S.v.p. als separaat PDF-bestand i.v.m. AVG.
4. Kosten (opgedeeld in diverse onderdelen)

## BIJLAGE 2 AANVULLENDE INFORMATIE

### INHOUDSOPGAVE 2 AANVULLENDE INFORMATIE

1. Inleiding.....	11
2. Ontwerpopgave.....	13
2.1 Ondergronds kunstwerk met ruimte voor 2x1 rijbanen plus vluchtstrook.....	13
2.2 Onderdoorgang met ruimte voor 2x1 rijbanen plus busstroken .	13
2.3 Waterkering .....	14
2.4 Huidige tafelbrug.....	15
2.5 Agrarisch verkeer.....	15
2.6 Fasering .....	16
2.7 Inrichting maaiveld (bovengrondse infra) .....	16
2.8 Kabels en leidingen .....	16
2.9. Broekervaart.....	17
2.10 Fietspad.....	17
2.11 Wel of niet aansluiten Cornelis Roelestraat .....	17
2.12 Globale kosten voor verlenging van de onderdoorgang in noordelijke richting.....	18
3. Kostenramingen.....	18
3.1 Risicoposten en posten onvoorzien .....	18
3.2 Overig .....	19
4. Verkeerskundig ontwerp .....	19
4.1 Aansluitende wegvakken.....	19
4.2 Projectscope.....	20
5. Verkeersmodel en MKBA .....	20
5.1 Verkeersmodel .....	20
5.2 Maatschappelijke Kosten Baten Analyse .....	21
6. Proces .....	22
6.1 Projectmanager .....	23
6.2 Overlegstructuur.....	24
6.3 Inhoud bijeenkomsten en overleggen.....	25
6.4 Provinciale Staten.....	26
6.5 Communicatie.....	26
6.6 Visualisatie .....	27
6.7 Planning.....	27
7. Klanteisen, beheer en onderhoud .....	27
8. Overige zaken.....	29
9. Omgevingskenmerken .....	30
9.1 Beschermd dorpsgezicht.....	30

9.2 Weidevogelgebied en Groene buffer .....	30
9.3 Waterkering .....	30
9.4 System Engineering .....	30
10. Planning .....	31

## 1. Inleiding

Sinds 2009 houden de Vervoerregio Amsterdam, de gemeenten Waterland, Edam-Volendam, Purmerend en Amsterdam en de provincie Noord-Holland zich bezig met het programma Bereikbaarheid Waterland. Het doel van dit programma is om de bereikbaarheid, doorstroming en verkeersveiligheid per auto, openbaar vervoer en fiets op en rondom de provinciale wegen in de regio Waterland te verbeteren. Daarbij dienen maatregelen niet ten koste te gaan van de leefbaarheid en de natuur.

Er is een maatregelenpakket opgesteld dat al voor een deel is gerealiseerd. De maatregelen op de N235, waaronder het realiseren van een spitsbusbaan, zijn reeds afgerond. In 2020 is een groot deel van de N247 aanbesteed, waarbij het gaat om de delen tussen de A10 en Het Schouw (kruispunt met de N235) en het deel tussen Monnickendam (Dijksbrug) en de N244.

In 2014 heeft de provincie, op basis van het advies van de stuurgroep van het samenwerkingsverband, geadviseerd om een bovengrondse oplossing te realiseren voor het knelpunt op de N247 in Broek in Waterland. De Dorpsraad van Broek in Waterland heeft vervolgens in 2015 zelf een plan voor een mogelijke onderdoorgang uit laten werken dat door de provincie is opgepakt. In een co-creatie proces is vervolgens binnen twee jaar een vijftal varianten verder uitgewerkt en zijn deze met elkaar vergeleken:

- 1) Bovengrondse variant, 50km/h
- 2) Ondergrondse variant, 50km/h, 2x1 rijstroken zonder vluchtwegen
- 3) Ondergrondse variant, 50km/h, 2x1 rijstroken met tussenwand en vluchtwegen
- 4) Ondergrondse variant, 80km/h, 2x1 rijstroken met tussenwand en vluchtwegen
- 5) Ondergrondse variant, 80km/h, 2x2 rijstroken met tussenwand en vluchtwegen

In het coalitieakkoord van de provincie (2019-2022) is de onderdoorgang als inspanningsverplichting opgenomen. De stuurgroep van Bereikbaarheid Waterland heeft tijdens een overleg in oktober 2019 ingestemd met de opname van de haalbaarheidsstudie naar een onderdoorgang in het programma van Bereikbaarheid Waterland. Op basis van de uitkomsten, de maatschappelijke kostenbaten analyse en belangen van de verschillende partners binnen het programma is besloten om twee varianten gedetailleerd uit te werken.

Het hoofddoel van deze offerte uitvraag is:

*Werk twee varianten verder uit tot een voorlopig ontwerp (VO) met bijbehorende kostenramingen, zodat op basis daarvan en een actualisatie van de MKBA een bestuurlijke keuze kan worden gemaakt en een besluit kan worden genomen. Daarbij dienen de risico's zo veel mogelijk te worden benoemd en afgeprijsd zodat er achteraf geen verrassingen qua uitvoering of extra kosten op zullen treden.*

Dit doel dient te worden bereikt door de volgende onderdelen verder uit te werken in de voorliggende offerteaanvraag:

1. Werkt de volgende twee varianten uit tot Voorlopig Ontwerp (VO):
  - a. 2x1 met vluchtstrook 80km/h;
  - b. 2x1 met busstroken 80km/h
  - c. Per variant twee subvarianten m.b.t. toepassing van een coupure of kanteldijk.
2. Lever vier kostenramingen op VO-niveau (nauwkeurigheidsmarge van 20%) waaruit tevens een gefaseerde realisatie kan worden afgeleid en beheer- en onderhoudskosten zijn meegenomen;
3. Kwantificeer de risicoposten en posten onvoorzien, zodat duidelijk wordt welke zaken hieronder vallen en wat het risico van optreden is en prijs deze af.
4. Maak een verkeerskundig ontwerp voor beide hoofdvarianten dat aansluit op de nieuwe situaties bij Het Schouw en Monnickendam waarbij aandacht is voor eventuele gefaseerde realisatie;
5. Zorg voor een verkeersmodel waarmee op netwerkniveau en lokaal niveau een uitspraak kan worden gedaan over de effecten en robuustheid van de varianten. Tevens dient dit model bij een eventueel vervolg van de realisatie als basis voor een ruimtelijke procedure te gebruiken zijn;
6. Actualiseer de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) uit de vorige fase. Indien noodzakelijk dan dienen de eerder uitgevoerde onderzoeken ook te worden geactualiseerd. De MKBA wordt door Ecorys aangepast c.q. gemaakt, de benodigde actualisatie van onderzoeken en benodigde informatie maakt deel uit van deze opdracht;
7. Het proces dient vergelijkbaar te zijn als het reeds ingezette co-creatieproces;
8. Alle stukken dienen leesbaar en begrijpelijk te zijn voor niet-specialisten zoals bewoners en bestuurders.

In de voorliggende offerteaanvraag zullen bovenstaande onderdelen verder worden toegelicht.

In deze offerteaanvraag is met opzet geen inhoudelijke wijze voorgeschreven hoe de eerder aangegeven hoofdvraag te beantwoorden. De opdrachtnemer wordt uitgedaagd om zelf met een goed onderbouwd voorstel te komen om het hierboven beschreven hoofddoel te bereiken. In de vorige fase zijn veel onderzoeken gedaan en er ligt een brede basis van informatie. Opdrachtnemer dient zelf in de offerte aan te geven welke informatie een actualisatie dient te verkrijgen om het einddoel te bereiken.

## 2. Ontwerpopgave

Opdrachtnemer levert voor beide varianten zoals benoemd in paragrafen 2.1 en 2.2 een integraal VO inclusief bijlagen. De ontwerpen (plattegronden en overzichtstekeningen, maatgevende doorsneden en details) moeten voldoende inzicht geven in de te realiseren projectscope, het ruimtebeslag, de risico's en relevante (technische) oplossingen. Ook moeten ze voldoende onderbouwing geven voor het verdere uitwerken van een UAV-GC contract en de bijbehorende kostenraming. Ten grondslag aan het VO liggen onder meer alle beschikbare gegevens, de door de opdrachtnemer uit te voeren werkzaamheden, beschikbaar gestelde onderzoeken en onderzoeken die uit deze overeenkomst voortvloeien.

Het VO bestaat onder andere uit maatgevende dwarsprofielen en lengteprofielen, zijaanzichten en visualisaties (in kleur). Vanuit een risico gestuurde aanpak worden deze tekeningen waar nodig aangevuld met detailontwerpen en (constructieve) berekeningen.

Het VO dient voorzien te zijn van een plantoelichting/ontwerpnoot. De toelichting dient ter onderbouwing en vastlegging van ontwerpkeuzes, als ook voor de uiteindelijke besluitvorming voor de provincie Noord-Holland en als toelichting op het geldende ontwerp voor de omgevingspartijen. De raakvlak en knelpunten-analyse maakt onderdeel uit van de toelichting.

Het gehele ontwerpproces dient door toepassing van Systems Engineering tot stand te komen. Het opzetten van een systeemspecificatie en verificatie/validatie van de schetsontwerpen aan de topeisen en klanteisen spelen daarbij een belangrijke rol.

### 2.1 Ondergronds kunstwerk met ruimte voor 2x1 rijbanen plus vluchtstrook

In de vorige fase zijn twee varianten uitgewerkt waarbij er per richting één rijstrook met vluchtstrook in de onderdoorgang past. Het verschil tussen beiden was de ontwerpsnelheid. Het verschil in de totale breedte was beperkt. Om de keuze voor de uiteindelijke snelheid die bij een 2x1 variant in de onderdoorgang kan worden ingesteld nu niet te hoeven nemen, maar zowel 80km/h als 50km/h niet onmogelijk te maken, wordt in deze fase gekozen voor het uitwerken van een kunstwerk waarin beide snelheden kunnen worden ingesteld.

In de praktijk komt het daarbij dus neer dat de onderdoorgang gedimensioneerd dient te worden op 80km/h. Dit komt overeen met variant 3 in de vorige fase.

### 2.2 Onderdoorgang met ruimte voor 2x1 rijbanen plus busstroken

Het OV heeft in de regio Waterland een zeer belangrijke rol. Circa 30% van alle gebruikers van de N247 zit in de bus. Een toename van het gebruik van het OV leidt automatisch tot een minder grote druk van overig verkeer op deze provinciale weg. De aanwezigheid van eigen infrastructuur voor het OV zorgt voor een betrouwbaar en robuust eigen netwerk en daarmee een aantrekking van gebruikers. De tweede variant bestaat daarom uit één

rijstrook per richting voor al het gemotoriseerd verkeer en één busstrook per richting. De opzet van deze variant dient het tevens mogelijk te maken dat bij onderhoud en/of calamiteiten in twee richtingen gebruik kan worden gemaakt van één “buis” in de onderdoorgang. Hoe dit mogelijk is en welke voorwaarden daaraan dienen te worden gesteld zal beantwoord dienen te worden in de voorliggende studie.

In de vorige fase is reeds geconstateerd dat deze variant ruimtelijk lastig inpasbaar is. De effecten op de naastgelegen Broekervaart zijn groot en het is nog niet bekend of deze variant van invloed is op de woningen die dicht bij de onderdoorgang staan. Het waterschap beschikt inmiddels over een rekenmodel om te bepalen of en zo ja, hoeveel de Broekervaart mag worden versmald zonder haar functie te verliezen. Ook is nog niet duidelijk wat eventuele versmalling voor de bevaarbaarheid van dit kanaal zal betekenen. Over beide vragen dient duidelijkheid te komen van de hierbij betrokken partijen en eventueel bevoegd gezag zoals het waterschap.

Door middel van nader onderzoek en een verdiepingsslag in het ontwerp dient aan het eind van deze studie een definitief en goed onderbouwde uitspraak te kunnen worden gedaan over de mogelijkheid om deze variant te realiseren. Daarbij dienen alle eventuele risico's en nadelen gedetailleerd en goed onderbouwd te worden omschreven.

### 2.3 Waterkering

De Broekermeerdijk is een waterkering (ringdijk Broekermeerpolder) die door een onderdoorgang wordt doorsneden. In de vorige fase is per variant één optie uitgewerkt, het ging daarbij om het realiseren van een kanteldijk of een coupure. Om de kosten van beiden beide varianten goed in beeld te brengen en om te kunnen bepalen welke optie kan rekenen op instemming van het waterschap en de toekomstige provinciale beheerder, dient voor beiden varianten deze subvariant te worden uitgewerkt. In de vorige studie was een inschatting van de benodigde coupure nog voldoende, maar in deze vervolgstudie dient dit verder te worden uitgewerkt tot een uitvoerbare constructie. Tevens dient opdrachtnemer een bindende uitspraak te krijgen van het waterschap over het wel of niet accepteren van beiden c.q. één van de aangegeven opties. Opdrachtnemer dient er in haar aanbieding rekening mee te houden dat het waterschap eisen zal stellen aan de te toetsen stukken voordat men een uitspraak hierover zal doen.

Bij de verdere uitwerking zal de kanteldijk aantoonbaar als waterkering moeten voldoen (ontwerplevensduur 50 jaar). Dus niet alleen voldoende hoog maar bijvoorbeeld ook stabiel en erosiebestendig. Ook de overgangen van harde constructie (betonwand met ontwerplevensduur 100 jaar) naar de zachte kering in grond dienen waterkering technisch te voldoen aan de eisen.

Daarnaast speelt nog het aspect van de meerlaagse veiligheid (MLV). In de uiteindelijke afweging tussen de verschillende varianten dient een klimaatbestendige aanleg van de N247 (laag 2 uit MLV) en de N247 als vluchtroute bij evacuatie (laag 3 uit MLV) ook worden meegenomen.

## 2.4 Huidige tafelbrug

De onderdoorgang wordt gepland naast de huidige tafelbrug. We hebben tekeningen van deze brug uit 1939. Onder de tafelbrug staan scheve houten palen. Wij willen de garantie hebben dat die brug kan blijven staan, de scheve palen staan naar verwachting dicht bij de damwanden van een onderdoorgang. De onderdoorgang komt circa 11 meter onder het mv te liggen en zal effect hebben op de fundering van de tafelbrug. We willen de tafelbrug behouden en niet vervangen. Dus met bestaande gegevens of nieuw onderzoek dient u goed te onderbouwen of de brug kan blijven staan. Opdrachtnemer dient dit zelf te bepalen.

De technische staat van de huidige hefbrug is eerder in opdracht van de provincie in beeld gebracht. Het onderzoeksrapport is eerder als bijlage verzonden. Daaruit is gebleken dat er geen noodzaak is deze in de nabije toekomst te vervangen. Indien er een onderdoorgang komt dan wordt deze hefbrug gehandhaafd en gebruikt door lokaal verkeer. De brug is onderheid met houten palen waarvan de buitenste rij onder een hoek is geheid. Om er zeker van te zijn dat deze brug niet instabiel wordt tijdens de werkzaamheden en met zekerheid in gebruik kan blijven, dient opdrachtnemer met een voorstel te komen hoe dit kan worden gewaarborgd. Het moet voorkomen worden dat in een later stadium, na eventuele besluitvorming over de realisatie van een onderdoorgang, alsnog zou blijken dat de huidige hefbrug niet kan worden gehandhaafd. De hoge kosten die op dat moment gemoeid zouden zijn met het realiseren van een nieuwe beweegbare brug zouden immers vrijwel zeker van invloed zijn geweest op die besluitvorming. Het noodzakelijke onderzoek om de handhaafbaarheid van deze brug te waarborgen maakt dus onderdeel uit van de opdracht.

Wij verzoeken u tevens om een voorstel te doen voor het vaststellen van de restlevensduur van de huidige hefbrug. Het uitvoeren van deze onderzoeksvraag dient u als optie op te nemen in uw aanbieding. Afhankelijk van de totaalkosten van deze opdracht, het beschikbare studiebudget en beschikbare gegevens binnen de provincie zal dit wel of niet worden gegund.

## 2.5 Agrarisch verkeer

Op dit moment is het toegestaan om agrarisch verkeer in te halen op het traject van de N247 binnen de projectscope van deze studie, met uitzondering van het deel binnen de bebouwde kom van Broek in Waterland. In de praktijk komt het vaak voor dat het langzaam verkeer op de busstrook rijdt zodat het overige verkeer kan inhalen of dat automobilisten rechts via de busstroken dit langzaam verkeer inhalen. Dit is echter niet toegestaan en kan onveilige situaties opleveren vanwege de hoge OV intensiteit op de N247. Ten noorden van Monnickendam zal bij de reconstructie van de N247 een harde rijbaanscheiding worden aangebracht om dit te voorkomen.

De vraag die nu voorligt is of het agrarisch verkeer kan worden toegestaan in de onderdoorgang. Voorkomen moet worden dat dit verkeer ook in de onderdoorgang op de bus- of vluchtstroken gaat rijden of voor filevorming gaat zorgen. Onderdeel van deze opdracht is om, in samenspraak met onder andere LTO en Cumula, te komen tot een gedragen advies voor de

wijze waarop het agrarisch verkeer tussen Het Schouw en Monnickendam wel of niet gebruik kan maken van de N247. Daarbij dienen andere opties, zoals het aanwijzen van een alternatieve route ook te worden beschouwd.

## 2.6 Fasering

In de vorige fase is globaal gekeken naar de fasering van de realisatie van de diverse varianten. In deze studie dient dit voor de twee hoofdvarianten en twee subvarianten nader te worden uitgewerkt zodat er vier realistische bouwwijzen en dito planningen beschikbaar komen. Het spreekt voor zich dat deze faseringen ook moeten worden voorzien van duidelijke ontwerpen waarop elke fasering te zien is. Tevens dient een inschatting te worden gemaakt van de totale stremmingstijd of het aantal stremmingsmomenten van de N247. Uitgangspunt is dat stremming van de gehele N247 niet is toegestaan op werkdagen. Een afsluiting tijdens het weekend of een korte periode in de vakantie, waarbij de N247 wel bereikbaar blijft voor openbaar vervoer en nood- en hulpdiensten is wel bespreekbaar. De kosten voor de fasering dient per variant apart inzichtelijk te worden gemaakt.

## 2.7 Inrichting maaiveld (bovengrondse infra)

In de vorige fase zijn twee mogelijke inrichtingsvarianten gemaakt van de bovengrondse infrastructuur. Omdat de gemeente Waterland eerder heeft aangegeven, indien een onderdoorgang wordt gerealiseerd, zelf zorg te willen dragen voor de inrichting, wordt deze in voorliggende studie niet verder opgepakt. Beide eerdere varianten gelden als uitgangspunt.

Omdat bij calamiteiten en/of (groot)- onderhoud één buis in de onderdoorgang niet beschikbaar zal zijn dient te worden aangegeven welke maatregelen er bovengronds moeten worden genomen om de doorgaande om te leiden verkeersstroom in één richting veilig te laten plaatsvinden. Daarbij geldt uiteraard dat deze direct bij een calamiteit moet kunnen worden "geactiveerd". Duidelijk moet worden welke effecten deze maatregelen hebben op de eerder uitgewerkte inrichtingsplannen. De voor- en tegen argumenten dienen te worden opgenomen in de rapportage.

Tevens dient u een inschatting te maken van het aantal momenten per jaar dat een calamiteit en onderhoud zal optreden waarbij een buis in de onderdoorgang niet beschikbaar zal zijn. Het aantal dient goed onderbouwd te zijn, indien informatie van de provincie nodig is dan dient u goed te omschrijven welke informatie nodig is.

Het spreekt voor zich dat in alle te maken ontwerpen de nieuwe infrastructuur dient aan te sluiten op de reeds uitgewerkte inrichtingsideeën in het BKP uit de vorige studie.

## 2.8 Kabels en leidingen

Het waterschap vraagt extra aandacht voor de persleidingen aan de noordzijde van Broek in Waterland evenwijdig en haaks onder de N247. Deze leidingen (en andere kabels en leidingen) kunnen nog een aanzienlijke impact voor het project hebben. Dit dient verder in beeld te worden gebracht en te worden afgeprijsd.



## 2.9. Broekervaart

Deze vaart is een belangrijke aan- en afvoerroute richting het gemaal De Poel nabij Monnickendam. Door het ontbreken van een goede modelberekening van het Waterlands boezem is het effect van de versmalling nog niet goed in beeld gebracht in de vorige fase en is dit nog een onzekerheid die risico's voor het project met zich meebrengt. Het hoogheemraadschap heeft inmiddels een watersysteem model voor de waterlandsboezem (vanuit de watersysteemanalyse).

Uitgangspunt voor de Broekervaart moet zijn om deze zo min mogelijk in doorstroomprofiel te versmallen.

Voor de bouw van de onderdoorgang zal een bouwkuip moeten worden gemaakt. Daarbij is het afsluiten c.q. -dammen van de Broekervaart voor een lange periode afsluiting niet te voorkomen. Vragen van het waterschap zijn daarbij onder andere:

- bepalen van minimaal in stand te houden doorstroomcapaciteit;
- maatregelen (inzet pompen) treffen om doorstroom te garanderen;

Omdat de vaarroute voor lange tijd niet beschikbaar zal zijn dient ON de effecten en gevolgen hiervan in beeld te brengen. Hierbij kan onder andere worden gedacht aan:

- wat zijn de omleidingsroutes?
- welk effect en gevolg is er voor de beroepsvaart?
- hoeveel boten dienen er gedurende de bouwtijd te worden omgeleid?
- zijn er economische gevolgen aan het afsluiten van de Broekervaart?
- heeft de nieuwe breedte van de vaart een negatief effect op de bevaarbaarheid?
- zijn er risico's voor de naastgelegen woningen aangezien de vaart zeer dicht bij de woningen aan de Trambaan komt te liggen?

## 2.10 Fietspad

Aan de opdrachtnemer wordt gevraagd om uit te zoeken of het huidige fietspad langs N247 kan komen te vervallen. De hoogwaardige fietsverbinding tussen Edam-Volendam en Amsterdam-Noord is voorzien op de oude trambaan. Hoe lopen de toekomstige verkeersbewegingen van deze doelgroep bij de twee varianten en zou het verplaatsen van de fietsverbinding tussen Broek in Waterland en Monnickendam leiden tot problemen, en zo ja, welke?

## 2.11 Wel of niet aansluiten Cornelis Roele straat

In de huidige, en mogelijk toekomstige situatie met een onderdoorgang, blijft de Eilandweg de enige mogelijkheid om vanaf Broek in Waterland-zuid in de richting van Monnickendam te rijden. Een mogelijke optie om het bovengrondse plein verder autoluw te maken zou zijn om een extra brug aan te brengen ter hoogte van de Cornelis Roelestraat. Deze dient dan uiteraard een beweegbare brug te zijn. Wij vragen u een globale schatting te

maken van de kosten van deze brug. In de verdere ontwerpen hoeft deze brug niet te worden meegenomen.

## **2.12 Globale kosten voor verlenging van de onderdoorgang in noordelijke richting**

De lengte van een mogelijke onderdoorgang wordt bepaald door de benodigde hellingen en doorrijhoogtes. Daarbij is uitgegaan van de daaruit volgende minimale lengte van een onderdoorgang. Om indruk te krijgen van de extra kosten voor een verlenging van de onderdoorgang aan de noordzijde van Broek in Waterland vragen wij u om een globale inschatting te maken van de extra kosten bij een verlenging van 50 meter, 100 meter en 150 meter.

## **3. Kostenramingen**

Van de twee hoofdvarianten en twee subvarianten dient conform SSK een probabilistische kostenraming te worden gemaakt op VO-niveau (nauwkeurigheidsmarge 20%) en voorzien van een kostennota. Op basis van deze ramingen willen we een vergelijking kunnen maken en een besluit kunnen nemen over de realisatie van het project. De ramingen zullen worden gebruikt om gesprekken te voeren over de dekking hiervan, het is dus van essentieel belang dat de ramingen compleet zijn en risico's en posten onvoorzien een realistische omvang hebben passend bij het ontwerpniveau.

De opzet van de raming dient exact volgens de provinciale regels te worden opgezet en aangeleverd. Ook dient rekening te worden gehouden met eventuele interne kosten voor het opzetten van een IPM-team.

Indien achteraf blijkt dan onderdelen duurder worden of vergeten zijn dan heeft dat direct gevolgen voor een eventueel eerder genomen besluit.

Er dient zowel per (sub-)variant een totaalraming te worden aangeleverd als ook een raming waarbij rekening wordt gehouden met mogelijke fasering van aanleg. De bovengrondse aanpassingen dienen in een aparte raming en de totaalraming te worden opgenomen. U dient rekening te houden met twee beoordelingsrondes per ingeleverde raming.

U dient de kostenramingen van de bovengrondse variant indexeren ten behoeve van de MKBA.

### **3.1 Risicoposten en posten onvoorzien**

In elke raming zijn bedragen opgenomen onder risico's en onvoorzien. De te maken ramingen dienen echter begrijpelijk te zijn voor niet-specialisten. Daarom dient per post te worden aangegeven welke kosten hieronder vallen. Grote risico's dienen te worden afgeprijsd en de kans op optreden dient te worden aangegeven in een risicodossier op basis van bijv. één of meer risicosessie(s).

Tevens dienen in deze fase reeds risico's welke worden verwacht te worden voorzien van beheersmaatregelen en het te verwachten effect daarvan. Zaken of onderdelen welke een grote impact hebben dienen reeds te worden uitgezocht zodat bekend is of het risico inderdaad zal optreden of niet. Tevens geeft dit de mogelijkheid om het betreffende risico af te prijzen. Opdrachtnemer dient in het plan van aanpak duidelijk aan te geven op welke wijze men dit gaat doen en of men verwacht daarmee inderdaad de grootste risico's te kunnen benoemen, minimaliseren en afprijzen.

### 3.2 Overig

Op basis van de technische levensduur van onderdelen dient opdrachtnemer per variant een kostenraming te maken van de gemiddelde jaarlijkse beheer en onderhoudskosten van de afzonderlijke onderdelen. Indien één of meerdere varianten dienen te voldoen aan de tunnelwetgeving en/of aangesloten moeten worden op de bedieningscentrale, dient opdrachtnemer hiervoor ook een kostenraming te maken (zowel voor het aansluiten als voor de bezetting als gevolg van de gekozen variant). De ramingen dienen tot stand te komen in overleg met de Directie Beheer en Uitvoering, sector Beheerstrategie en Programmering Infrastructuur (BSP) van opdrachtgever. Definitieve oplevering kan pas plaatsvinden na schriftelijk akkoord van deze directie.

In de ERBI\_Deel\_0\_Versie\_2019\_V2.0 staat op blz 8 t/m 12 welke eisen opdrachtgever stelt aan de kostenramingen. Het rekenmodel dat nu nog wordt gebruikt is het rekenmodel van de SSK 2010. Vanaf 1 januari 2021 stapt de provincie over op de SSK 2018, maar met het rekenmodel van RWS/ProRail. Aangezien de kostenramingen naar verwachting pas vanaf 2021 worden opgesteld dient hier nu reeds rekening mee te worden gehouden.

## 4. Verkeerskundig ontwerp

### 4.1 Aansluitende wegvakken

Een groot deel van de N247 wordt de komende jaren gereconstrueerd. Het kruispunt van de N235 met de N247 bij Het Schouw gaat aanzienlijk veranderen ten opzichte van de huidige situatie. Ook het kruispunt van de Bernhardlaan met de N247 in Monnickendam wordt aangepakt. Het spreekt voor zich dat beide te ontwerpen hoofdvarianten aan moeten sluiten op de nieuwe toekomstige situatie. Dat er, indien wordt besloten een onderdoorgang aan te leggen, aanpassingen moeten worden gedaan ligt voor de hand. Echter bij Het Schouw zullen deze aanpassingen naar verwachting minimaal zijn. Bij Monnickendam zal de Dijksbrug naar verwachting moeten worden verbreed bij het aanleggen van een extra rijstrook in geval van de realisatie van de variant met busstroken.

Omdat een eventuele onderdoorgang mogelijk gefaseerd wordt aangelegd dienen de onderdelen die buiten de onderdoorgang zelf liggen apart te worden geraamd. Op die wijze kan inzichtelijk worden gemaakt wat elke gefaseerde aanleg gaat kosten. Opdrachtnemer dient een geschematiseerd

voorstel te maken van deze gefaseerde aanleg met diverse opties en de totaalkosten van de het bijbehorend voorstel.

Om een goede onderligger voor het verkeersmodel te kunnen maken dienen de volgende projectvarianten verkeerskundig te worden uitgewerkt:

1. 2x1 rijstroken in de onderdoorgang met ontwerpsnelheid van 80km/h
2. 2x1 rijstroken met busstroken in de onderdoorgang met ontwerpsnelheid van 80km/h

Er dient rekening te worden gehouden met de bestaande bushaltes langs de N247 en de aansluitende wegen. Opdrachtnemer dient hier een voorstel voor te maken dat aan de partners wordt voorgelegd. De uitwerking dient dusdanig te zijn dat de benodigde VRI-instellingen ten behoeve van het verkeersmodel kunnen worden overgenomen.

#### 4.2 Projectscoop

De projectscoop voor het VO bevindt zich tussen Het Schouw en Monnickendam, waarbij de grens de locatie is waar deze studie kan aansluiten op de nieuw aan te leggen infrastructuur. Dit geldt uiteraard niet voor het verkeersmodel. De gefaseerde aanleg dient ook te worden uitgewerkt. Dus als voorbeeld: in fase 1 alleen de onderdoorgang die op de huidige situatie wordt aangesloten, dan in fase 2 het deel tussen Het Schouw en de onderdoorgang en in fase 3 het deel tussen Broek in Waterland en Monnickendam. Hier dienen aparte ontwerpen van te worden gemaakt met bijbehorende deelramingen.

## 5. Verkeersmodel en MKBA

Vanaf 2009 is er binnen het programma van Bereikbaarheid Waterland gewerkt met diverse (dynamische) verkeersmodellen. Daarbij is dit verkeersmodel telkens, bij de inzet van een nieuw adviesbureau, omgezet naar nieuwe software en aangevuld met nieuwe data. Door deze aanpassingen werd het steeds lastiger om in de pas te lopen met andere nieuwe geactualiseerde verkeersmodellen en lijkt de uitkomst van de diverse modelberekeningen te hoog te zitten qua verkeersproductie in de toekomst.

### 5.1 Verkeersmodel

Gezien het bovenstaande is behoefte aan recentere verkeersgegevens die door een verkeersmodel worden gegenereerd. Daartoe kan bijvoorbeeld gebruik worden gemaakt van het statisch model VENOM of worden aangesloten bij het meest recente dynamisch verkeersmodel van de gemeente Amsterdam of een combinatie van beiden. Tot op heden is er gewerkt met een toekomstjaar van 2020 waarbij binnen het model de verkeersproductie van de hele regio is opgehoogd met 1,5% om een uitspraak over 2030 te kunnen doen. Wij vragen de opdrachtnemer om zelf met een voorstel te komen voor de wijze waarop inzicht kan worden gekregen in de volgende verkeersgegevens:

- Een actuele referentie toekomstsituatie (2030 en 2040) waarin de uitgevoerde werkzaamheden op de N235 en ook de aanstaande werkzaamheden aan de N247 als autonome ontwikkeling zijn opgenomen;
- Het deel van het netwerk waarover gedetailleerde informatie nodig is, is gelijk aan het eerder opgezet model:
  - a. N247: Amsterdam-Noord- tot Singelweg Edam
  - b. N235: Verzetslaan tot N247 (incl Het Schouw)
- Het effect van de onderdoorgang varianten op de verkeersintensiteiten in het omliggende regionale wegennet t.o.v. de referentie;
- De doorstroming in en rondom de onderdoorgang. Het benodigde onderzoeksgebied is mede afhankelijk van het punt hierboven, maar behelst in ieder geval het traject N247 tussen Edam (aansluiting N244) en de A10. Specifiek aandachtspunt, welke goed gerapporteerd dienen te worden, zijn de reistijden/reistijdwinsten voor auto & OV op netwerkniveau. Dit is ook mede input voor de MKBA. Specifiek voor de bus dient zowel de reistijd via de onderdoorgang als bovenlangs door Broek in Waterland te worden onderzocht. Voor de bovengrondse passage zijn de in paragraaf 2.7 genoemde varianten uitgangspunt;
- De benodigde input voor het maken van een MKBA, vergelijkbaar met de eerder gemaakte MKBA, deze wordt beschikbaar gesteld. Daarbij dient te worden opgemerkt dat ook de effecten van een eventuele onderdoorgang op de doorstroming op en van de N235 meegenomen moeten worden, vergelijkbaar met de wijze waarop dit in de vorige fase is gedaan, voor zowel het normale gemotoriseerde verkeer als het OV (tabel met positieve en negatieve invloeden op de reistijden);
- De benodigde verkeersgegevens om toekomstige instelling van VRI's op de N235 en N247 te bepalen c.q. te "finetunen" na realisatie van een onderdoorgangvariant.
- Het effect van de varianten op de knoop KANS (Knooppunt A10, N247, S116). Daarbij moet de huidige configuratie worden beschouwd alsmede de (waarschijnlijke) voorkeursvariant voor aanpassing hieraan (Beter Benutten Variant). Project KANS loopt nog.

Zowel het verkeersmodel van VENOM als het dynamisch model van de gemeente Amsterdam worden beschikbaar gesteld aan de opdrachtnemer. De kosten voor de aanpassing etc komen uiteraard voor rekening van opdrachtnemer. Er dient rekening te worden gehouden met minimaal twee controle momenten van de projectpartners voordat het definitief akkoord wordt gegeven om het (de) gekozen verkeersmodel(len) te gaan gebruiken.

## 5.2 Maatschappelijke Kosten Baten Analyse

In de vorige studie is eveneens een MKBA gemaakt door Ecorys. Het actualiseren van de MKBA wordt ook in deze vervolgstudie door Ecorys gedaan. U dient in overleg met Ecorys de benodigde onderzoeken te actualiseren om zo een vergelijkbare situatie te krijgen. In bijgevoegde offerte van Ecorys staat aangegeven welke gegevens u dient aan te leveren zodat dit bureau tot actualisatie over kan gaan.

De aanpassingen zullen, naar verwachting, met name nieuwe voertuigverliesuren en kosten bedragen. Ook zal bijvoorbeeld verkeersgeluid een actualisatie nodig hebben omdat de verkeerscijfers zullen verschillen in vergelijking met de vorige fase. In de opzet van uw offerte dient u alle actualisaties apart in beeld te brengen in de kostenopgave in de offerte. Rekening dient te worden met de beschouwing van in ieder geval de volgende situaties:

1. Referentie situatie
2. Bovengrondse variant
3. Onderdoorgang 2x1
4. Onderdoorgang 2x1 met busstroken

Reden dat de bovengrondse variant wordt meegenomen is dat er een eventuele terugvaloptie aanwezig is mocht een onderdoorgang, om welke reden dan ook, niet haalbaar zijn. Tevens dient deze als referentiekader voor de andere oplossingen te worden meegenomen. Dit om de meerwaarde van een onderdoorgang ten opzichte van een bovengrondse reconstructie te kunnen bepalen. De referentie voor deze opdracht is: wat gebeurt er als we niets aan dit deel van de N247 doen?

## 6. Proces

In de vorige fase is er sprake geweest van een co-creatieproces met de Dorpsraad van Broek in Waterland. De Dorpsraad is een volwaardige partner binnen deze studie. De Dorpsraad gaat de ontvangen offertes mede beoordelen en hun beoordeling weegt voor een aantal onderdelen even zwaar als die van de provincie en projectpartners binnen het programma Bereikbaarheid Waterland. De Dorpsraad dient in staat te worden gesteld om bij elk overleg, waar men zelf van aangeeft hierbij aanwezig te willen zijn, met minimaal twee personen aan te kunnen schuiven. Hiermee dient dus in de planning van overleggen en bijeenkomsten rekening te worden gehouden. Alle op te leveren tussen- en eindproducten dienen ook instemming te hebben van de Dorpsraad.

Het staat de opdrachtnemer vrij om in de periode tussen ontvangst van de offerteaanvraag en het indienen van de offerte vrijblijvend kennis te maken met de dorpsraad. Deze eerste ontmoeting is op initiatief van de opdrachtnemer en hij draagt zorg voor de organisatie (en evt kosten) hiervan. Om het beoordelingsproces van de offerte niet te vertroebelen, is de provincie niet aanwezig bij deze ontmoeting. Opdrachtnemer moet zich beseffen dat de eerste ontmoeting geen officieel onderdeel uitmaakt van het beoordelingsproces, maar wel een eerste indruk kan geven aan de dorpsraad die één van de drie beoordelingsteams is. Wij zullen de contactgegevens van de dorpsraad verstrekken zodat u, indien u dat wenst, zelf contact met hen kunt opnemen. Houdt u zich bij het maken van de afspraak wel aan de geldende Corona regels.

Voor de samenwerking tussen de provincie en de Dorpsraad zijn zeven samenwerkingsregels opgesteld. Deze zijn hier online te vinden: <https://www.dorpsraadbrokeinwaterland.nl/Artikel/8193/Unieke-samenwerkingsafpraak-Dorpsraad-en-Provincie>. De opdrachtnemer dient

hier kennis van te nemen. De vorige fase is geëvalueerd en de lessen die uit deze evaluatie zijn getrokken dienen een plek te krijgen in de aanbiedingen. Om onduidelijkheid te voorkomen dient de opdrachtnemer in zijn offerte duidelijk aan te geven op welke wijze opdrachtnemer dit gaat vormgeven. Opdrachtnemer dient daarbij de rolverdeling tussen inspraak, advisering en informeren per fase en doelgroep te beargumenteren.

Inwoners dienen de argumenten en onderbouwing van alle varianten te kunnen begrijpen. Dit kan inhouden dat hun kennis op het gebied van verkeerskunde of civiele techniek dient te worden vergroot. In de vorige fase is bijvoorbeeld door de opdrachtnemer een minicursus MKBA georganiseerd. Zulke opties moeten als stelpost worden opgenomen in de offerte. Deze minicursus geldt alleen voor de leden van de Dorpsraad.

## 6.1 Projectmanager

De rol van de projectmanager is van groot belang om de verdere uitwerking tot een succes te maken. Hij of zij moet in staat zijn om op een begrijpelijke wijze lastige technische zaken uit te leggen aan bewoners.

Hij/zij moet ervaring hebben met het aansturen van overleggen en uitwerkingen met zowel specialisten als bewoners. Tevens moet hij/zij in staat zijn besluiten te nemen en knopen door te hakken indien dit noodzakelijk is en zich hierbij te laten leiden door feiten en niet door emoties.

De rol en opstelling van de projectmanager is van essentieel belang voor het slagen van deze opdracht en te komen tot een gedragen eindproduct. Dit houdt automatisch in dat de projectleider over de volgende eigenschappen dient te beschikken:

1. kan goed luisteren en heeft empathie (inlevingsvermogen);
2. kan goed samenwerken;
3. kan zich goed inleven in de belangen en standpunten van anderen, zonder deze te veroordelen;
4. is communicatief vaardig en verplaatst zich in de wereld van de belanghebbenden;
5. erkent dat bewoners gebruikersexperts zijn van hun omgeving, maar weet ermee om te gaan dat het geen technisch experts zijn;
6. is open-minded en streeft naar openheid van zaken;
7. staat open voor oplossingen die mogelijk anders zijn dan de eigen voorstellen;
8. heeft ervaring met processen waarbij de inspraak van anderen partijen dan de opdrachtgever essentieel is;
9. kan snel schakelen en is stressbestendig op momenten dat partijen het niet eens zijn met elkaar en er een impasse dreigt te ontstaan;
10. heeft ervaring met werken in een bestuurlijke omgeving en is in staat om lastige onderwerpen op een begrijpelijke wijze uit te leggen aan bestuurders en politiek.

## 6.2 Overlegstructuur

De overlegstructuur uit de vorige fase wordt op dezelfde wijze voortgezet. Deze overlegstructuur is bij de deelnemende partijen bekend en er is gebleken dat deze structuur tot voldoende draagvlak leidt. De volgende overleggroepen moeten een plek krijgen in het totale proces.

1. Kernteam Provincie Noord-Holland (intern): circa zes personen die diverse disciplines binnen de provincie vertegenwoordigen en intensief betrokken te worden bij het gehele proces;
2. Strategisch Overleg Zaanstreek-Waterland Provincie Noord-Holland (intern): medewerkers uit diverse sectoren van de provincie. Zij komen maandelijks bijeen om diverse onderwerpen die in de regio Zaanstreek-Waterland spelen te bespreken. Opdrachtgever bepaalt zelf wanneer hij wil aansluiten bij dit overleg;
3. Projectgroep Bereikbaarheid Waterland (extern): deze bestaat uit ambtelijke vertegenwoordigers uit de gemeenten Amsterdam, Waterland, Purmerend en Edam-Volendam en de Vervoerregio Amsterdam. Dit betreft een regulier overleg waarin ook andere onderwerpen vanuit Bereikbaarheid Waterland worden besproken. Deze opdracht zal naar verwachting een regulier agendapunt worden bij dit overleg. De aanwezigheid van opdrachtnemer is verplicht. Informatie uit de projectgroep is in principe vertrouwelijk en mag niet zonder toestemming van opdrachtgever worden gedeeld;
4. Dorpsraad Broek in Waterland;
5. Inhoudelijk overleg met specialisten, hulpdiensten, HHNK en verder een afvaardiging van de bevoegde gezagen en andere belangrijke stakeholders;
6. Bewoners en belanghebbenden die mee willen denken en werken tijdens meerdere inhoudelijke avonden;
7. Bewoners en belanghebbenden die alleen in hoofdlijnen op de hoogte willen worden gehouden en hun input willen leveren tijdens een inloopavond;

Vertegenwoordigers van de Dorpsraad kunnen in principe aanwezig zijn bij elk overleg, met uitzondering van de overleggen van Projectgroep Bereikbaarheid Waterland. De bijeenkomsten met bewoners en belanghebbenden worden samen met de dorpsraad in co-creatie georganiseerd waarbij de leden volgens de eerder afgesproken regels ook (neutrale) feitelijke toelichting zullen geven bij de gepresenteerde ontwerpen etc.

De ateliers of werkbijeenkomsten dienen in Broek in Waterland te worden georganiseerd (bij voorkeur in het Broekerhuis). De betrokkenheid vanuit het dorp is groot vanwege het effect van een mogelijke grootschalige oplossing op de directe leefomgeving van deze inwoners. In de vorige studiefase is gebleken dat de interesse in de effecten van een mogelijke onderdoorgang ook in de regio aanwezig is. Deze bewoners willen echter liever op een snelle en toegankelijke wijze informatie tot zich kunnen nemen tijdens bijvoorbeeld een inloopavond. Om dat laatste mogelijk te maken dient elke werkbijeenkomst te worden gevolgd door een inloopavond ergens in de regio. Tijdens de vorige fase zijn bijvoorbeeld avonden in Monnickendam, Volendam en Broek in Waterland georganiseerd.



Naast de algemene bijeenkomsten dient u rekening te houden met het organiseren en invullen van de volgende overleggen:

1. Drie overleggen met direct aanwonenden van de N247 in Broek in Waterland (stelpost);
2. Twee overleggen met ondernemers(verenigingen) uit de regio Waterland;
3. Vijf presentaties bij raadsvergaderingen en/of Statenvergaderingen.

De overleggen c.q. bijeenkomsten met ondernemers(verenigingen) zijn op verzoek van de wethouder van Edam-Volendam opgenomen. De organisatie van deze bijeenkomsten dient daarom in nauw overleg met deze gemeente te worden vormgegeven. De gemeente Edam-Volendam staat bekend om het grote aantal ondernemers c.q. zzp-ers dat gebruik maakt van de N247 en daarom van grote invloed is op de bereikbaarheid van de regio.

Opdrachtnemer dient in de offerte aan te geven wanneer de aangegeven groepen in het proces betrokken moeten worden, welke rol zij hebben en hoe opdrachtnemer deze bijeenkomsten gaat invullen. Opdrachtnemer moet aangegeven hoe bijeenkomsten worden opgezet (opbouw programma, plenair/interactief, rol van voor- en tegenstanders in het programma) en hoe de inhoud van de bijeenkomsten terug wordt gekoppeld aan de andere stakeholders.

Mochten er voor de voorgeschreven overleggen meer overleggen noodzakelijk zijn dan komen die niet voor rekening van opdrachtnemer. Bijvoorbeeld wanneer een gemeenteraad om een extra overleg vraagt.

### **6.3 Inhoud bijeenkomsten en overleggen**

De inhoudelijke invulling van alle overleggen en bijeenkomsten maakt onderdeel uit van deze opdracht, evenals het organiseren van deze zaken (huur locatie incl koffie/twee en versnapering, versturen uitnodigingen, opstellen agenda, opstellen tekst, houden presentatie, verslaglegging, draaiboek, presentatie schermen, benodigde presentatiematerialen, etc.). De ontwerpen die worden getoond dienen ingekleurd en begrijpelijk te zijn voor niet-technisch onderlegde personen. Eventuele luchtfoto's worden door opdrachtgever beschikbaar gesteld.

Bij voorkeur wordt voor de herkenbaarheid en continuïteit gebruik gemaakt van de bestaande communicatiemiddelen en -kanalen van de provincie Noord-Holland. Opdrachtnemer dient tijdens de looptijd van de studie tevens twee maal input (tekst en afbeeldingen) te leveren voor de diverse informatieborden die in de regio aanwezig zijn.

Indien het vanwege regionale of nationale coronamaatregelen niet mogelijk is om overleggen en bijeenkomsten met veel aanwezigen te organiseren, dan dient opdrachtnemer een alternatieve vorm van overleg te verzorgen waarbij het doel ervan nog steeds bereikt kan worden.

## 6.4 Provinciale Staten

Het proces van burgerparticipatie in dit stadium van projecten is nieuw voor de provincie. Tevens zijn, vanwege de tussenliggende verkiezingen, veel Statenleden nieuw en hebben zij geen of beperkte kennis van de projecthistorie en de wijze waarop het co-creatieproces is verlopen. Het is gangbaar dat alleen de leden van de Statencommissie Mobiliteit en Ruimte bij overleggen en bijeenkomsten aanwezig zijn. Wij willen de wijze waarop bestuurders en politiek worden betrokken bij dit project op dezelfde wijze voortzetten. Dat wil zeggen dat men als toehoorder bij de werksessies aanwezig mag zijn maar geen inhoudelijke rol heeft of met deelnemers in gesprek/discussie mag gaan. Tijdens de inloopavonden is die gelegenheid er wel. U dient rekening te houden met een startbijeenkomst voor Statenleden waarin deze werkwijze wordt toegelicht. U dient zelf voor de inhoudelijke invulling van deze bijeenkomst te zorgen.

De bedoeling is leden van de commissie Mobiliteit en Financiën zo transparant mogelijk te laten ervaren wat er leeft bij de belanghebbenden, terwijl voorkomen moet worden dat deze leden in discussie gaan met aanwezigen. Dat beperkt de mogelijkheid voor een open overleg en verhoogt de kans dat het gesprek transformeert naar een politiek geladen discussie. Ook is het onwenselijk dat ambtenaren hun woorden moeten afwegen en niet vrij kunnen spreken. Tijdens de startbijeenkomst kunnen de spelregels duidelijk worden gemaakt aan de commissieleden over het doel van de bijeenkomsten en hun rol als toehoorder.

Het doel van de inloopavonden is dat men hoort hoe zowel de bewoners uit Broek in Waterland als omliggende gemeenten denken over de uitwerking van hun variant en welk idee de regio hierbij heeft. Binnen het dorp worden andere onderdelen van groot belang geacht dan in de regio, hoewel er uiteraard ook gemeenschappelijke wensen zijn. Het vergroten van verkeersveiligheid wordt gedeeld maar doorstroming op de N247 is bijvoorbeeld voor de regio van groter belang dan voor de bewoners in Broek in Waterland. In het dorp is er juist behoefte aan het soepel/makkelijk kunnen oprijden van de N247, wat tijdens de spitsperioden lastig is. Voor de regio is Broek in Waterland een 'bottleneck' die men graag wil zien opgelost. Ook de kwaliteit van het OV voor de dorpsbewoners dient gewaarborgd te blijven. Dit zijn slechts enkele verschillen waardoor het van belang is dat bestuurders een zo goed mogelijk beeld krijgen van de voor en tegens binnen de groepen, maar ook tussen de groepen onderling.

Opdrachtgever verwacht van de opdrachtnemer dat zij duidelijk aangeeft hoe deze specifieke groep mee te nemen in het proces, de rol aan te geven, de wijze waarop deze rol ook strikt kan worden ingevuld en hoe er wordt omgegaan met eventuele (onvolledige) terugkoppeling naar de gedeputeerde, Gedeputeerde Staten of Provinciale Staten.

## 6.5 Communicatie

Op een viertal locaties in de regio Waterland staan in totaal zeven informatieborden. Deze borden dienen tijdens de looptijd van de studie tweemaal te worden geactualiseerd met de inhoud en met planning van de vervolgstudie. Tevens dient de informatie over de huidige reconstructie van de N247 een update te krijgen. Het verzorgen van de inhoud van deze

informatie (tekst en afbeeldingen) maakt deel uit van de opdracht. De provincie zal de layout aanleveren en zorgt verder voor het aanbrengen van de nieuwe stickers op de borden. De kosten van het maken en aanbrengen van de stickers ligt bij de OG.

## 6.6 Visualisatie

In de vorige fase is gebleken dat bewoners moeite hebben met het visualiseren van de nieuwe situatie. Wij dagen ON uit om hiervoor een oplossing te vinden en uit te werken. Bij voorkeur dient er een methode te worden gevonden waarbij men buiten de nieuwe situatie kan waarnemen, bijvoorbeeld met behulp van een 3D bril. De kosten voor deze visualisatie dienen in een stelpost te worden opgenomen. Deze stelpost telt niet mee in de beoordeling.

## 6.7 Planning

Wij verwachten een realistische en haalbare planning. De opdrachtnemer blijft gedurende de gehele opdracht zelf verantwoordelijk voor het halen van deze planning. Mocht tijdens het proces blijken dat deze door onvoorziene omstandigheden dient te worden bijgesteld dan dient opdrachtnemer dit tijdig schriftelijk bij de opdrachtgever te melden. Hiertoe dient een logboek te worden bijgehouden waarin ook afspraken over de op te nemen stelposten en eventueel meer- en minderwerk kunnen worden vermeld. De planning dient helder en begrijpelijk te zijn voor alle aan deze studie deelnemende partijen.

# 7. Klanteisen, beheer en onderhoud

In de vorige studiefase is reeds aangenomen dat een eventuele onderdoorgang wordt aangesloten op de verkeerscentrale van de provincie. Omdat de beheer-, onderhoud- en tussentijdse vervangingskosten onderdeel uitmaken van de latere besluitvorming dient opdrachtnemer deze kosten apart in beeld te brengen voor de periode van 100 jaar. Deze kosten moeten tevens worden verwerkt in de MKBA.

Het is in eerdere projecten gebleken dat het waardevol is om de verschillende objectbeheerders van de Provincie Noord-Holland vroeg in het ontwerpproces aan te haken. Daarom dient de opdrachtnemer de verschillende objectbeheerders van de sector BSP van de Provincie Noord-Holland uit te nodigen voor een brede KES sessie waarin een gesprek over de opgave kan worden gevoerd om kansen en aandachtspunten te kunnen identificeren. In deze sessie kunnen de verschillende objectbeheerders van de Provincie voor hun objecten de eisen formuleren waaraan het ontwerp/de onderdoorgang dient te voldoen, waarbij de Eisen en Richtlijnen Bouw- en Infraprojecten (ERBI) het uitgangspunt is.

Opdrachtgever dient te controleren of de eerder opgehaalde KES goed in Relatics is overgenomen. Openstaande zaken dienen te worden uitgelicht en moeten in dit vervolgonderzoek worden beantwoord.

Er dient een overzicht te worden gemaakt van onderdelen die in het vervolg van de uitwerking aandacht dient te krijgen. Onderdelen die effect hebben op het ruimtegebruik dienen in het ontwerp te worden verwerkt. Daarbij kan worden gedacht aan:

- Onderhoud moet veilig kunnen plaatsvinden;
- verkeer dient zo min mogelijk hinder te ondervinden van onderhoud;
- schoonmaken/onderhoud pompkamer van buitenaf i.p.v. in het midden van het kunstwerk op de rijbaan;
- voorkomen van valgevaar door het afschermen van hoogten, het maken van opstelplaatsen of voldoende ruimte om te kunnen inspecteren (inspectiepaden). Inspecties en controles moeten bij voorkeur buiten het verkeer plaatsvinden.

In de vorige fase zijn diverse overleggen geweest met de hulpdiensten. Wij verwachten dat de opdrachtnemer de reeds opgehaalde klanteisen en wensen van de hulpdiensten actualiseert en deze in overleg met opdrachtgever afprijst. Gedacht kan worden over de volgende zaken:

- De onderdoorgang is een 'bouwwerk geen gebouw zijnde' (Bouwbesluit). Dit betekent dat er voorzieningen moeten zijn voor hulpdiensten en voorzieningen die voorkomen dat calamiteiten escaleren:
  - Toegangswegen voor hulpdiensten
  - Deuren in tussenwand
  - Afsluitsystemen
  - Camera's
  - Afwatering
  - Afslepen van voertuigen
  - Etc.
- Wat zijn de eisen aan bereikbaarheid tijdens de bouwfase?

Het doel is om te voorkomen dat zaken worden vergeten die invloed hebben op de besluitvorming c.q. kostenraming. In de eerder genoemde sessie(s) zullen opdrachtnemer en opdrachtgever samen bepalen wat nuttig en noodzakelijk is om verder mee te nemen in de uitwerking van de varianten.

Tevens dienen de beheer en onderhoudskosten van een kanteldijk en coupure apart in beeld te worden gebracht, om het verschil in realisatie en beheer & onderhoud duidelijk te maken.

In de actualisatie van klanteisen en wensen dient er aandacht te zijn voor het openbaar vervoer. In de vorige fase is dit door de Vervoerregio Amsterdam en vervoerder EBS in beeld gebracht. De concessie Zaanstreek-Waterland wordt op dit moment aanbesteed en deze gaat in december 2021 van start. In augustus is de nieuwe vervoerder bekend. Tot dat moment kan de Vervoerregio worden benaderd.

## 8. Overige zaken

Het is niet toegestaan om te verwijzen naar referentieprojecten voor de onderbouwing van keuzes in dit project. Alle argumenten, onderbouwingen, eenheidsprijzen, etc. dienen project- en locatie specifiek te zijn. Achterin dit document is een inventarislijst toegevoegd met beschikbare gegevens (bijlagen). Opdrachtnemer dient zelf in de offerte aan te geven welke onderzoeken volgens opdrachtnemer nog noodzakelijk zijn om de ontwerpen en kostenramingen te kunnen maken. Van alle noodzakelijke (te actualiseren) onderzoeken dienen apart de kosten in beeld te worden gebracht zodat hier een keuze uit gemaakt kan worden.

Hoewel in de vorige fase reeds is vastgesteld dat de ondergrondse constructies in alle varianten geen tunnel betreft maar een onderdoorgang dient deze check nogmaals op basis van vigerende regelgeving te worden geactualiseerd. Het kan immers zijn dat in de tussentijd regels zijn veranderd waardoor er nu op een andere wijze tegen het verschil tussen een onderdoorgang en tunnel wordt aangekeken.

Het is van groot belang om een bestuurlijke uitspraak te verkrijgen van het bevoegd gezag over de vergunbaarheid van de uitgewerkte constructies. Dit geldt bijvoorbeeld voor de benodigde aanpassingen van de Broekervaart en de toe te passen constructie bij de Broekermeerdijk als ook een akkoord voor de vormgeving van de kunstwerken qua veiligheid. Opdrachtnemer dient de benodigde aanvragen voor te bereiden zodat deze aan de diverse beoordelaars kunnen worden voorgelegd. Opdrachtnemer dient hiermee in de aanbidding rekening te houden. Het verkrijgen van deze instemming en het schriftelijk vastleggen hiervan behoort bij de opdracht.

De gemeente Waterland is het bevoegd gezag voor een onderdoorgang. Het gaat daarbij om de omgevingsvergunning. Het is aan het bureau om in gesprek te gaan met de gemeente en een principe-uitspraak te krijgen. Er hoeft geen vergunning te worden verkregen, maar wel een akkoord op de stukken en de intentie om de vergunning te verlenen. Daarnaast is het belangrijk dat de gemeente wil meewerken aan het aanpassen van de bestemmingsplannen. De stukken moeten helder zijn, zodat er een besluit over gemaakt kan worden. Niet tot vergunningsaanvraag-gereed. Doel is om te voorkomen dat bij de uiteindelijke vergunningaanvraag het bevoegd gezag, op basis van gegevens die bekend hadden kunnen zijn, niet zou instemmen. Het HHNK is ook bevoegd gezag, namelijk voor de Watervergunning. Zij moeten het versmallen van de Broekervaart en de oplossing kanteldijk of afsluiting later accorderen.

In principe is het plangebied van de onderdoorgangvarianten afgebakend door de locaties waar het ondergrondse deel weer aansluit op de huidige N247. Omdat het ontwerp moet aansluiten op de eerstvolgende wegvakken en/of kruispunten aan de noord- en zuidzijde van Broek in Waterland dient het ontwerp aan te sluiten op 't Schouw aan de zuidzijde en het kruispunt met de Bernhardlaan aan de noordzijde. Het gaat daarbij om de nieuwe situatie van de N247 welke bij opdrachtverlening aan de opdrachtnemer zal worden verstrekt. Het verkeerskundig en technisch uitwerken van deze aansluitingen is noodzakelijk om de layout van een nieuw dynamisch verkeersmodel te kunnen bepalen.

## 9. Omgevingskenmerken

In en rondom Broek in Waterland is een aantal ruimtelijke beperkingen aanwezig waarmee tijdens het ontwerpproces rekening moet worden gehouden. Hieronder staan een aantal zaken genoemd, maar deze lijst is niet uitputtend. Onderstaand overzicht is vergelijkbaar met de offerteaanvraag voor de vorige fasen. Omdat het in deze offerte aanvraag gaat om de nadere uitwerking van twee varianten, en deze onderdelen dus nog steeds van toepassing zijn, worden deze nu herhaald en zijn eventueel geactualiseerd.

### 9.1 Beschermd dorpsgezicht

De noordzijde van Broek in Waterland is een beschermd dorpsgezicht. De N247 ligt buiten deze zone, maar een onderdoorgang heeft mogelijk wel een (indirect) effect op het historische deel. Vandaar dat er afstemming nodig is met het bevoegd gezag, de Rijksmonumentenzorg en de Welstandcommissie van de gemeente Waterland.

### 9.2 Weidevogelgebied en Groene buffer

Het is aannemelijk dat de uiteinden van de onderdoorgang (deels) buiten het dorp komen te liggen. Buiten Broek in Waterland is een weidevogelgebied en ligt de Groene Buffer. Opdrachtnemer dient inzichtelijk te maken welke maatregelen er moeten worden getroffen om de aangegeven varianten mogelijk te maken. Tevens moet de eerder gemaakte lijst met aan te vragen vergunningen worden geactualiseerd.

### 9.3 Waterkering

Zoals eerder aangegeven is de Broekermeerdijk een waterkering tussen twee polders. Het voorlopig ontwerp dient afgestemd te worden met het Waterschap als bevoegd gezag. De schetsontwerpen dienen te worden goedgekeurd en daarom is het ontwerp van deze dijk en het uitwerken van de benodigde maatregelen onderdeel van deze offerteaanvraag. Opdrachtnemer dient zelf in te schatten hoeveel overleg er noodzakelijk is voor het verkrijgen van de instemming met de ontwerpen.

### 9.4 System Engineering

Bij de marktbenadering en toepassen van geïntegreerde contracten gaat de voorkeur van de Provincie uit naar het zoveel mogelijk vrij laten van oplossingsmogelijkheden aan de markt, tenzij er onaanvaardbare risico's ontstaan of tenzij het ongewenst is voor de stakeholders (o.a. beheerders, partijen die meefinancieren). Indien er besloten wordt om deze vrijheden aan de markt over te laten, dienen de benodigde parameters uiteindelijk geborgd te worden in eisen in het UAV-GC contract. Dit proces is reeds gestart in een vroeg stadium van het project.

De Provincie stelt bij start van deze opdracht een Relatics-omgeving ter beschikking waarin het systeem wordt ontwikkeld en de eisen worden geborgd. Deze omgeving moet gedurende het ontwerpproces door opdrachtnemer worden geverifieerd en aangevuld met eisen die gedurende

de invulling en voortgang van de opdracht (maakbaar en haalbaar VO en bijbehorende kostenramingen) naar voren komen.

Relatics omgeving is er al en is in de basis gevuld. Uit de eerdere studies worden eerder opgehaalde KES overgezet naar nieuwe werkomgeving. Het is de bedoeling dat deze KES kunnen worden aangevuld. PNH maakt gebruik van een standaard objectenboom die door OG wordt aangeleverd.

Gewerkt moet worden volgens het de “Leidraad voor Systems Engineering binnen de GWW-sector, V3”, met daarbij:

- a) Vaststellen bestaande situatie aan de hand van alle beschikbare onderzoeksgegevens en aangeleverde gegevens;
- b) Gebruiken van bestaande contractinformatie en producteisen;
- c) Verzamelen aanvullende klanteneisen intern en extern;
- d) Opstellen KES in de aangeleverde Relatics-omgeving provincie Noord-Holland.

Er wordt verwacht dat opdrachtnemer dat alle te leveren producten minimaal één maal in concept en één maal definitief ter toetsing aan opdrachtgever worden aangeboden. Op alle toets opmerkingen verwacht opdrachtgever een reactie van opdrachtnemer waarin aangegeven wordt wat er met deze bevindingen gedaan zal worden, zo nodig voorzien van argumentatie.

## 10. Planning

Opdrachtnemer dient een voor niet specialisten leesbaar en begrijpelijke planning bij het plan van aanpak te voegen.

Opdrachtgever heeft de wens om begin 2021 te starten met de studie. Het streven is om eind 2021 het eindproduct te kunnen opleveren. In de vorige fase is gebleken dat het voor het eerst doorlopen van een proces van co-creatie extra tijd en overleggen vraagt. Daarom vragen wij extra aandacht voor het maken van een realistisch en robuust plan van aanpak.

Opdrachtnemer is verantwoordelijk voor het tijdig toezenden van informatie en interne informatieoverdracht tijdens ziekte of afwezigheid van interne collega's (of bij onderaannemers).

Het claimen van meerwerk etc. als gevolg van het door de opdrachtnemer verkeerd inschatten van de benodigde tijd voor het goed doorlopen van deze opdracht is uitgesloten. Bij voorbaat wil opdrachtgever aangeven dat geen enkele meerwerkopdracht voor werkzaamheden die vallen onder de hoofdopdracht zullen worden ingewilligd. Mocht er bijvoorbeeld meer overleg noodzakelijk zijn om te komen tot een bepaald (tussen-)product dan in de aanbidding is opgenomen dan komt dit geheel voor risico van opdrachtnemer. Het spreekt voor zich dat dit geen betrekking heeft op onderdelen die door de provincie op een later tijdstip als aanvullende werkzaamheden worden gevraagd.

**Onderwerp:** Overleg PNH-DR  
**Locatie:** Microsoft Teams-vergadering

**Begin:** wo 4-11-2020 19:00  
**Einde:** wo 4-11-2020 19:45

**Terugkeerpatroon:** (geen)

**Vergaderingsstatus:** Geaccepteerd

**Organisator:**

**Verplichte deelnemers:**

@30-10: onderwerp te bespreken: brandweerkazerne

Beste leden van de dorpsraad,

Vanuit de provincie mogen wij geen ZOOM gebruiken, wel MS Teams. Vandaar dat ik deze link stuur voor overleg. Hopelijk schikt dit moment, precies tussen avondeten en de DR-vergadering in.

Groet,

---

## Microsoft Teams-vergadering

**Neem deel via uw computer of mobiele app**

[Klik hier om deel te nemen aan de vergadering](#)

[Meer informatie](#) | [Opties voor vergadering](#)

---



**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted]  
**Cc:** [redacted]  
**Onderwerp:** FW: Parallelweg in verband met Onderdoorgang  
**Datum:** maandag 20 november 2017 19:53:09

---

[Nog een nadruppel van een van de ondertekenaars](#)

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** maandag 20 november 2017 14:22  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** Re: Parallelweg in verband met Onderdoorgang

Hi [redacted],  
 Wellicht aangeven in de nieuwe reactie naar [redacted] incl attachment dat er vele nieuwe bewoners zijn en eea in ander daglicht is gekomen door de berichtgeving in het laatste atelier en daarom nu pas de brief?

Gr [redacted]  
 Verstuurd vanaf mijn iPhone

Op 20 nov. 2017 om 13:50 heeft [redacted] [@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)> het volgende geschreven:

Beste [redacted]  
 Ik kan de brief niet openen. Ik krijg een foutmelding. Misschien als PDF sturen?  
 Alvast bedankt!

[redacted]  
*Beleidsadviseur – Mobiliteit*

T (06) [redacted]  
 Houtplein 33 2012 DE Haarlem  
[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)  
[@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)  
 <image001.jpg>

---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend. Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** maandag 20 november 2017 13:45  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]

**Onderwerp:** Parallelweg in verband met Onderdoorgang

Geachte heren [redacted] en [redacted] Beste [redacted] en [redacted]

Naar aanleiding van de recente Ateliers, de plannen die er liggen en de mogelijke gevolgen die een eventuele onderdoorgang of aanpassing van de bovengrondse situatie met zich meebrengen, hebben wij als bewoners van de Parallelweg in Broek in Waterland een bijeenkomst gehouden.

Gezien het op dit moment niet duidelijk is welke keuzes er gemaakt gaan worden en wat de gevolgen daarvan zullen zijn voor de Parallelweg-bewoners, willen wij onze belangen zo goed mogelijk borgen.

We zijn als collectief niet voor of tegen een onderdoorgang, maar willen er

wel voor zorgen dat de plannen in ons voordeel uitpakken en dat wij als direct-aanwonenden zo veel mogelijk gevrijwaard blijven van negatieve effecten van deze plannen.

Wij hebben een brief samengesteld, waarin wij onze eisen (vooral op het vlak van veiligheid en overlast) hebben samengevat. Deze brief is bij deze e-mail gevoegd en ondertekend door vrijwel alle bewoners van de Parallelweg.

Wij zijn uiteraard altijd bereid om deze brief toe te lichten en meer dan bereid om in alle stadia van de plannen mee te denken, input te geven en de plannen te wegen.

Een groot deel van de bewoners heeft ook aangegeven morgen bij de inloop-bijeenkomst aanwezig te zijn, waar wij graag horen hoe er op onze eisen wordt gereageerd.

Met vriendelijke groet,

Namens de Parallelweg bewoners,

A grey rectangular box used to redact the signature of the Parallelweg residents.

**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted]  
**Cc:** [redacted]  
**Onderwerp:** PvA vervolgstudie Broek in Waterland  
**Datum:** vrijdag 10 april 2020 19:48:00  
**Bijlagen:** [100420 PvA Broek in Waterland definitief.pdf](#)  
[image001.jpg](#)  
**Prioriteit:** Hoog  
**Gevoeligheid:** Vertrouwelijk

---

Beste dames en heren,

Bijgevoegd de definitieve versie van het Plan van Aanpak. Dit stuk zal tijdens de Stuurgroep van 23 april worden besproken en is vooralsnog niet openbaar. Mocht dat na de SG wel het geval zijn dan laat ik het weten.

Tevens dient een eventuele openbare versie dan AVG-proof worden gemaakt, nu staan er veel namen in. Ook de genoemde kosten c.q. bijdragen zijn niet openbaar, veel bestuurders moeten daarvan nog door hun ambtenaren op de hoogte worden gebracht.

Een heel fijn Paasweekend!

Groeten [redacted] (ook namens [redacted])

[redacted]  
*Beleidsadviseur – Mobiliteit*

T (06) [redacted]  
Houtplein 33 2012 DE Haarlem

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)  
[redacted] [@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)



## **Plan van Aanpak onderdoorgang Broek in Waterland, N247 (versie 10-4-2020)**

### **Bestuurlijke samenvatting**

In het kader van Bereikbaarheid Waterland heeft de provincie, op basis van het advies van de Stuurgroep van het samenwerkingsverband, in 2014 besloten een bovengrondse oplossing te realiseren voor het knelpunt op de N247 in Broek in Waterland. De Dorpsraad van Broek in Waterland heeft vervolgens in 2015 zelf een plan voor een mogelijke onderdoorgang uit laten werken welke door de provincie is opgepakt. In een co-creatie proces is vervolgens binnen 2 jaar een vijftal varianten verder uitgewerkt en zijn deze met elkaar vergeleken. In het coalitieakkoord van de provincie (2019-2022) is de onderdoorgang als inspanningsverplichting opgenomen. De Stuurgroep van Bereikbaarheid Waterland heeft op 10 oktober 2019 besloten de vervolgstudie naar een onderdoorgang op te nemen in het programma van Bereikbaarheid Waterland.

Bijgevoegd is een voorstel voor een Plan van Aanpak voor de volgende twee fasen. Fase één bestaat uit het ophalen van harde randvoorwaarden en eisen en tevens wensen. In fase twee zal de opgehaalde informatie worden verwerkt in de ontwerpen en zal er verdere (technische) uitwerking gaan plaatsvinden. Het doel is uiteindelijk te komen tot de (verkeers-)technische uitwerking van twee “bakconstructies”. In de vorige fasen is gebleken dat een bak voor één rijstrook met vluchtstrook realiseerbaar is, maar dat er nog onduidelijkheid bestaat over de haalbaarheid van een robuuste bak waarin (op termijn en indien wenselijk) een extra busstrook of rijstrook past. Om de bestuurlijke c.q. politieke afweging te kunnen maken tussen de diverse inrichtingsvarianten en daarbij ook de vragen en wensen van de samenwerkingspartners te kunnen beantwoorden wordt nu gekozen voor het nader uitwerken van deze twee varianten.

Ook zal er een analyse worden gemaakt van de effecten van beide varianten op het verkeersnetwerk. Op basis van de actualisatie van de verkeerscijfers, kostenramingen en andere onderzoeken zal een nieuwe maatschappelijke-kosten-baten-analyse (MKBA) worden gemaakt. Parallel aan deze uitwerking zal er worden gezocht naar mogelijke financieringsbijdragen c.q. bronnen voor een mogelijke onderdoorgang. Het eerder ingezette co-creatie proces zal worden voortgezet. Streven is voor de zomer van 2021 het eindproduct op te leveren.

De kosten van de volgende twee fasen zijn geschat op in totaal € 550.000,-. Voorstel is dat Edam-Volendam hiervan € 100.000,- voor haar rekening neemt, de gemeente Waterland € 50.000,- en Vervoerregio Amsterdam en de provincie beiden € 200.000. Van de partners wordt verwacht dat inzet van de projectgroepleden en eventueel minimale inzet van andere interne ambtelijke ondersteuning kosteloos zal zijn.

## Plan van Aanpak onderdoorgang Broek in Waterland, N247

### 1. Inleiding

In de regio Waterland zijn een aantal knelpunten op het gebied van de doorstroming, bereikbaarheid en de verkeersveiligheid. Om die knelpunten op te lossen, werken de provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam met de gemeenten Waterland, Purmerend, Edam-Volendam en Amsterdam nauw samen om deze op te lossen. Bestuurders van deze organisaties hebben in 2011 een Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland opgericht en deze stuurgroep adviseert de Gedeputeerde Staten van Noord Holland.

Eén van de knelpunten in het gebied is de doorgang in Broek in Waterland van de N247. De N247 is hier opgebouwd uit één + één-rijstroken voor het gemotoriseerd verkeer en 1 aanliggende bus-strook richting Amsterdam. Met meer dan 21.000 motorvoertuigen per werkdag is de weg met name tijdens de spitsperioden zwaar belast.

In de kern van Broek in Waterland heeft de N247 enkele gelijkvloerse kruispunten en een bushalte. Omdat het OV buiten Broek in Waterland in de filerichting op een busstrook zit en deze busstroken stoppen bij de dorpskern moet al het gemotoriseerd verkeer bij de komgrens invoegen. Binnen de regio waterland heeft het OV (absolute) prioriteit waardoor het overige verkeer voorrang moet verlenen en daardoor ontstaat fileforming. Broek in Waterland is daardoor het



grootste knelpunt op de N247. De N247 is rond 1940 dwars door het dorp aangelegd waarbij de woningen op het nieuwe tracé zijn geamoveerd. In 1939 is de huidige hefbrug aangelegd, voor die tijd was er ook een oeververbinding aanwezig welke aansloot op lokale wegen. De verkeerssituatie bij Broek in Waterland verergert de

congestie en de doorsnijding van het dorp heeft een effect op de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in de kern. Er zijn al geruime tijd plannen om de verkeerssituatie in Broek in Waterland te verbeteren.

## 2. Voorgeschiedenis

- 1980-2010 Al vanaf de jaren tachtig en negentig signaleren bewoners van Broek in Waterland de toenemende drukte op de N247 en pleiten de voor een ondergrondse oplossing.
- 2011 De provincie laat een adviesbureau verschillende alternatieven onderzoeken voor de passage van de N247 door Broek in Waterland. Eén daarvan is een variant met een tunnel. Vanwege de eisen die aan tunnels langer dan 250 meter worden gesteld, zouden hiervoor 2 buizen met 1 rijstrook en een vluchtstrook benodigd zijn. Deze uitvoeringswijze in combinatie met de ontwerpsnelheid van 80 km/h leidde tot een kostenraming van circa 125-150 miljoen euro. De variant met een tunnel is toen als niet haalbaar aangemerkt omdat geen van de betrokken partijen deze kosten voor haar rekening wilde nemen. Vervolgens is voorgesteld om een bovengrondse variant verder uit te werken en voor te dragen voor realisatie.
- 2011-2014/2015 De provincie heeft vervolgens in het kader van Bereikbaarheid Waterland een bovengrondse variant uitgewerkt met verbreding van de N247 en optimalisatie van bestaande kruispunten. Er worden meer opstelstroken aangebracht bij de verkeerslichten op het kruispunt met de Eilandweg en bypass toegevoegd voor het verkeer in zuidelijke richting. Ook wordt de smalle hefbrug in het traject vervangen door een bredere versie, waardoor groot verkeer elkaar gemakkelijker kan passeren. Omwille van de verkeersveiligheid worden verkeerseilanden op kruispunten gerealiseerd. Zo kan verkeer vanaf de zijwegen beter en gefaseerd invoegen. Voor het langzame verkeer wordt een bredere tunnel onder de N247 aangelegd. De besluitvorming over deze variant was in de loop van 2015 voorzien.
- 2014 - maart 2015 Burgeractiviteiten in Broek in Waterland voor een alternatieve oplossing voor de in hun ogen omstreden wegverbreding van de N247 door het dorp. Door brieven aan politieke partijen, inloopbijeenkomsten en een bijeenkomst met de Provinciale Commissie Mobiliteit en Wonen besluit Provinciale Staten van Noord Holland om de Dorpsraad gelegenheid te geven tot het uitwerken van een volwaardig alternatief en om het geplande besluit uit stellen. Als voorwaarde stelt de provincie dat de Dorpsraad zelf een alternatief plan uitwerkt.
- Juli 2015 Presentatie van het plan van aanpak van de Dorpsraad en na een succesvolle crowdfunding geeft de Dorpsraad aan een gerenommeerd bureau opdracht een schetsontwerp en bijbehorende kostenraming te maken.

Januari 2016- voorjaar 2016	<p>Oplevering van het Dorpsraad-alternatief: een onderdoorgang met een rijsnelheid van 50 km/h en sober uitgevoerd, waardoor de kosten tussen de 30 en 50 miljoen euro uitkomen. Provincie Noord-Holland laat de uitkomsten van deze studie door meerdere bureaus beoordelen. Deze concludeerden dat er nog veel haken en ogen aan het ontwerp zaten en bovendien een aantal essentiële zaken zoals de bodemgesteldheid, tunnelveiligheid en bouwfaserings niet waren meegenomen. Het verder uitwerken ervan kon echter niet gevraagd en verwacht worden van de Dorpsraad gezien het beperkte budget en benodigde expertise.</p> <p>De provincie Noord Holland besluit om het alternatief van de dorpsraad mee te nemen in de verdere studies naar meerdere alternatieven door de Provincie. Het vervolg vindt plaats in een unieke co-creatie met de Dorpsraad.</p>
2016-2018	<p>Verdere uitwerking van alternatieven. Gedurende deze uitwerking participeert de Dorpsraad in de vorm van een co-creatie-proces. Aan het einde van dit ontwerpproces worden vijf uitgewerkte alternatieven gepresenteerd:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. een bovengrondse doorgang,</li> <li>2. een onderdoorgang 2x1 rijstrook met een maximum snelheid van 50 km/uur, uitgevoerd d.m.v. één 'buis',</li> <li>3. een onderdoorgang van 2x1 rijstrook met een maximum snelheid van 50 km/uur, uitgevoerd d.m.v. twee "buizen",</li> <li>4. een onderdoorgang 2x1 rijstroken met een maximum snelheid van 80 km/uur, uitgevoerd d.m.v. twee "buizen",</li> <li>5. een onderdoorgang 2x2 rijstroken met een maximum snelheid van 80 km/uur, uitgevoerd d.m.v. twee "buizen",</li> </ol> <p>Bij varianten 3,4 en 5 zijn vluchtwegen aanwezig in aparte buizen.</p> <p>Uit de verkeersberekeningen van deze alternatieven blijkt, dat bij gelijkblijvende autonome groei van het verkeer, de bovengrondse oplossing na 2030 weer knelpunten zal opleveren. Ook wordt een MKBA gemaakt waarin de 5 varianten met elkaar worden vergeleken.</p> <p>In het coalitieakkoord van de gemeente Waterland is het volgende opgenomen over de N247</p> <p><i>Een goede bereikbaarheid betekent dat we voor de N247 bij de provincie en de vervoersregio blijven aandringen op een onderdoorgang bij Broek in Waterland. Wij zijn echter geen voorstander van een vierbaansonderdoorgang of een verbreding van de N247 naar 2x2-baans. We blijven alert op een zo minimale overlast indien de brug in Broek in Waterland gerenoveerd gaat worden.</i></p>
November 2018	<p>Gedeputeerde Staten van Noord Holland besluit om vooralsnog geen besluit te nemen over de doorgang van de N247 in Broek in</p>



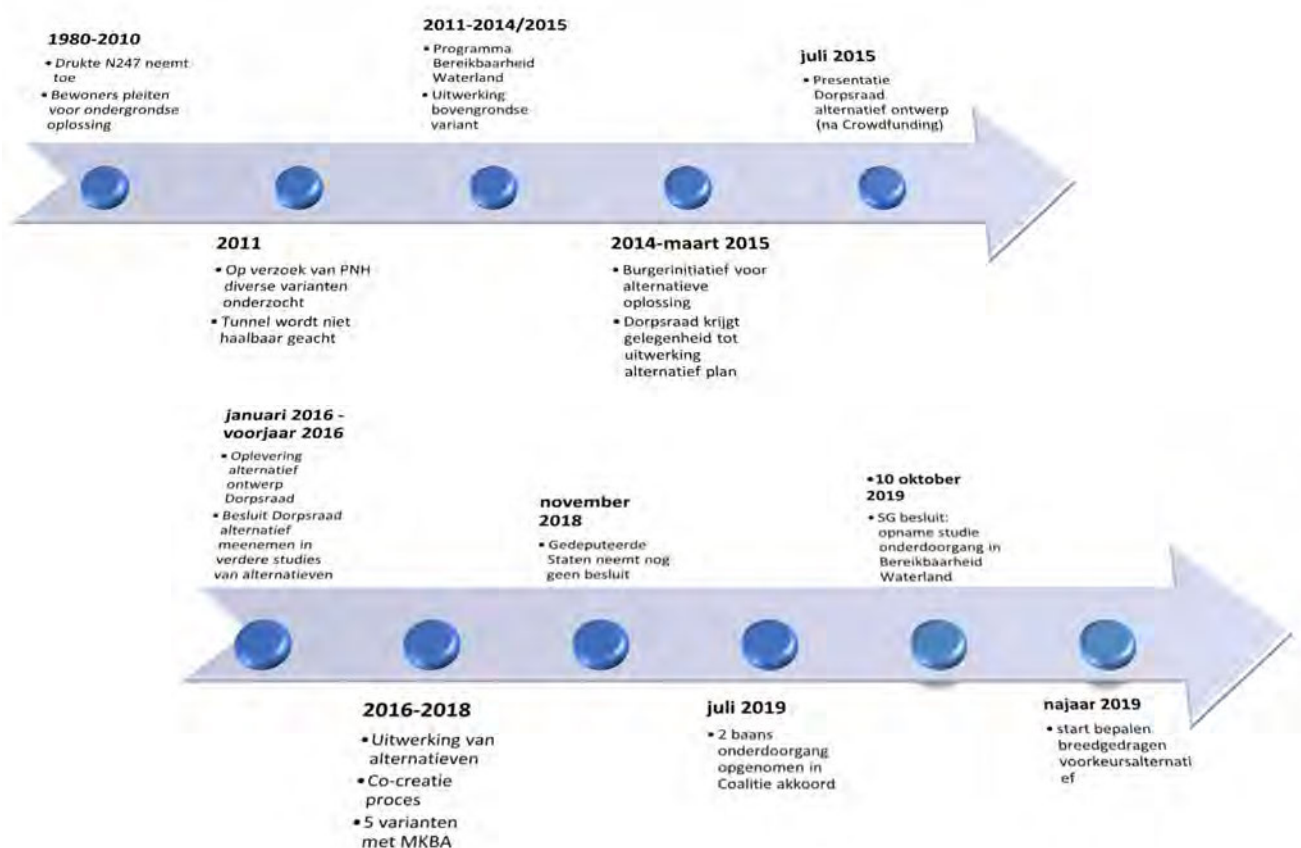
Waterland. Men wil besluitvorming over de verkiezingen heen tillen en samen met de partners een voorkeursoplossing (met bijbehorende financiële dekking) kiezen alvorens dit voor te leggen aan Provinciale Staten.

Juli 2019 Over de verkeerssituatie in Broek in Waterland is in het nieuwe coalitieakkoord de volgende tekst opgenomen:

*“Om het leefbaarheidsprobleem in Broek in Waterland op te lossen zal, in lijn met het proces van co-creatie dat is doorlopen, een tweebaans-onderdoorgang van de N247 worden aangelegd. Zo worden de twee delen van het dorp weer met elkaar verbonden en ontstaat meer ruimte voor fietsers en voetgangers. We leveren een bijdrage aan de realisatie van de onderdoorgang”.*

Najaar 2019 Start van het bepalen van een breed gedragen voorkeursalternatief met zicht op financiering op basis van de vier hoofdalternatieven van de onderdoorgangen.

December 2019: de gedeputeerde zegt toe aan de Statenfractie van de VVD dat ook de haalbaarheid variant met 2x2 rijstroken verder zal worden onderzocht.



### 3. Nadere beschrijving van de vier uitgangsalternatieven

Tijdens het co-creatieproces zijn 4 ondergrondse varianten nader uitgewerkt. Hieronder worden de belangrijkste kenmerken beschreven.

#### 3.1) Ondergrondse variant, 50km/uur (één “buis”)

Deze variant komt overeen met de door de dorpsraad van Broek in Waterland uitgewerkte variant. De oorspronkelijke schatting van Witteveen en Bos was € 37 miljoen met een onnauwkeurigheid van +/-30% waarbij de kosten dus uit zouden komen op € 29,3 miljoen tot € 54,5 miljoen. De uiteindelijke kosten zijn in 2018 geraamd op € 64 miljoen (marge ook 30%). Het verschil komt grotendeels doordat pas later is gebleken dat de onderdoorgang door een waterkering gaat (Broekermeerdijk) waardoor de constructie aanzienlijk langer moet worden.



Een van de nadelen van deze variant is dat er slechts één “buis” is voor beide richtingen en daarmee het gevaar bestaat voor frontale aanrijdingen. De hulpdiensten en de provincie staan vanuit een hoog risicoprofiel niet positief tegenover deze variant. Daarnaast moet bij onderhoud en/of calamiteiten al het verkeer bovenlangs door het dorp rijden terwijl de nieuwe inrichting daarop niet zal zijn ingesteld (dorps karakter, voorrang van rechts, etc.). Ook zijn er geen vluchtwegen en moeten personen tussen voertuigen door een uitgang zoeken. Deze variant voldoet wel aan alle wettelijke eisen en deze indeling is op meerdere locaties in de provincie Noord-Holland en Nederland gerealiseerd. Wat deze onderdoorgang anders maakt dan bestaande kunstwerken van de provincie is de lengte van de totale bak, deze bedraagt circa 900 meter waarmee de vluchtwegen ook langer zijn dan bij andere kunstwerken die wij in beheer hebben.



Nadeel van deze variant is tevens dat er maximaal 50km/h in de onderdoorgang mag worden gereden terwijl de N247 een doorgaande weg is waar buiten de onderdoorgang 80km/h mag worden gereden. Het afdwingen van een lagere rijdsnelheid in de onderdoorgang kan alleen fysiek (bv drempels) aangezien de politie alleen zal gaan handhaven wanneer de provincie als wegbeheerder de weg fysiek zo zal inrichten dat niet harder dan 50km/h kán worden gereden.

Tevens zou het onnodig afremmen en optrekken voor een toename van geluid en uitstoot zorgen wat strijdig is met één van de doelen van een mogelijke onderdoorgang.

### 3.2) Ondergrondse varianten 50km/h en 80km/uur (twee “buizen”)

Het verschil tussen deze beide varianten is alleen de snelheid in de onderdoorgang, qua breedte is er geen noemenswaardig verschil. De lengte verschilt wel omdat bij een hogere snelheid grotere boogstralen nodig zijn waardoor de totale lengte van de bak toeneemt. Daardoor is de 80km/uur-variant iets duurder dan de 50km/uur variant. Bij beide varianten zijn er afgesloten vluchtwegen aanwezig en kan er bij onderhoud in principe één buis worden gebruikt om de N247 beschikbaar te houden.



Bij beide varianten is een vluchtstrook aanwezig zodat bij een lichte calamiteit het verkeer door kan rijden.



Voor de 50km/h variant geldt uiteraard hetzelfde als bij de vorige variant is aangegeven m.b.t de handhaafbaarheid en doorstroming.



### 3.3) Ondergrondse variant 80km/uur 2x2 rijstroken

Deze variant gaat uit van 2x2 rijstroken tussen Het Schouw en Monnickendam. Uit de modelberekeningen blijkt dat, vanwege de grotere verwerkingscapaciteit die door de extra rijstrook ontstaat de N247 een gering deel van het verkeer dat nu via de N235 en A7 richting het noorden rijdt gaat aantrekken. Reden dat het bij Monnickendam niet meteen vastloopt is dat de verkeersstroom daar splitst; circa 70% rijdt verder richting het noorden en 30% slaat af richting Monnickendam en Marken. Er dient wel nader onderzoek te worden uitgevoerd voor de gevolgen van het extra verkeer voor de aansluitingen op de A10 aan de zuidzijde van de N247. Uitgangspunt van Bereikbaarheid Waterland is dat er gebruik wordt gemaakt van bestaande infrastructuur (m.u.v. relatief kleine optimalisaties) en natuurwaarden zo min mogelijk worden aangetast. Het is hierbij de vraag of het aanleggen van 1 extra rijstrook (er liggen er nu 3) tussen Het Schouw en Monnickendam met een verkeer aantrekkende werking daarmee niet strijdig is.



Wel is het zo dat een onderdoorgang voor 100 jaar wordt aangelegd en dat deze variant de meeste robuuste is. In eerste instantie zou er immers ook voor kunnen worden gekozen om de twee buitenste rijstroken niet te benutten of in te zetten als busstroken. Naast de twee rijstroken is er ook een vluchtstrook meegenomen voor beide richtingen.



Belangrijke noot bij deze variant is dat het nog maar de vraag is of deze brede bak aan de noordzijde van Broek in Waterland inpasbaar is. Daarvoor is een verdere uitwerking noodzakelijk om definitief uitsluitsel te kunnen geven. De Broekervaart dient aanzienlijk versmald te worden en de gevolgen daarvan zijn niet berekend. Ook komen de woningen aan de oostzijde van de Broekervaart dicht bij het water te staan.

## 4. Doelstelling Plan van Aanpak

Het doel van de eerste fase van het Plan van Aanpak is te komen tot een overzicht op hoofdlijnen van randvoorwaarden, eisen en wensen welke als input dienen voor de verdere technische uitwerking in fase 2. In deze tweede fase zullen twee varianten van de mogelijke ondergrondse 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 2x2 rijstroken als 2x1 rijstroken met vluchtstrook 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 uitgangsvarianten en de te formuleren randvoorwaarden komen tot:
  - Een realiseerbare variant voor een 2x1 rijstroken met een vluchtstrook
  - Indien inpasbaar: een realiseerbare variant voor 2x2 rijstroken
- 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 van de Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland, de Dorpsraad Broek in Waterland en andere bewoners en belanghebbenden in de regio Waterland.
- Zicht op financiering van beide varianten 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 marktbenadering en aanbesteding, het maken van detailontwerpen en bouwfaseringen, de ruimtelijke inpassingsprocedures en noodzakelijk vergunningenprocedures en dergelijke.

### 4.1 Uitgangspunten voor deze projectfase

- De in de vorige fase uitgewerkte vier varianten voor een onderdoorgang vormen het uitgangspunt voor deze projectfase. Er wordt dus geen nieuwe studie gedaan naar een mogelijke vijfde variant. De voorkeursvariant zal een subvariant zijn van datgene wat eerder is uitgewerkt en uitgezocht.
- We passen voor deze projectfase een projectmatige aanpak toe. Dat betekent dat we in deze fase doelgericht toewerken naar het doel van deze fase, namelijk een gedragen uitwerking van twee varianten voor de onderdoorgang bij Broek in Waterland met zicht op financiering ervan en bestuurlijke besluitvorming daarover. Dit gebeurt op basis van een planning en een begroting voor deze projectfase.

- We zetten ons in om draagvlak te bereiken bij de partners in de regio Waterland over de uit te werken varianten. De Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland geldt als ‘opdrachtgever’ voor deze projectfase geldt. Het Plan van Aanpak, de tussentijdse resultaten en het eindresultaat leveren we op aan de Stuurgroep. Tijdens de uitvoering rapporteren we aan deze Stuurgroep over de voortgang en noodzakelijke aanpassingen in de planning of het budget.
- Samenwerking met de omgeving en gelegenheid tot participatie door de omgevingspartijen is essentieel. De aanpak van co-creatie met Dorpsraad Broek in Waterland, die in de periode 2016-2018 is toegepast, wordt in deze projectfase gecontinueerd. De aanpak in de periode 2016-2018 is geëvalueerd (zie Evaluatie Procesaanpak N247 Broek in Waterland, Lessen voor co-creatie, VINU, versie 4 d.d. 21-6-2019). In overleg met de Dorpsraad verwerken we deze opgedane lessen in de participatie-aanpak in deze projectfase.
- Uit de resultaten van de vorige projectfase is duidelijk, dat een onderdoorgang bij Broek in Waterland een kostbare oplossing is. Aangezien er bij de bestuurlijke besluitvorming over een voorkeursalternatief zicht moet zijn op financiering, zal – naast het uitwerken en afwegen van de alternatieven, ook onderzocht moeten worden op welke wijze de bekostiging kan gebeuren.
- Als eindproduct van de vorige fase is een uitgebreide vergelijkingstabel opgeleverd. Op basis hiervan maar ook andere opgeleverde stukken kan ons inziens een gedegen onderbouwde keuze worden gemaakt. De afweging en keuze voor de voorkeursalternatieven gebeurt op basis van een integrale beoordeling vanuit verschillende expertises en gezichtspunten.

Het doel is om binnen korte termijn te komen tot een gedragen uitwerking van twee ondergrondse bakconstructies om te voorkomen dat zaken die in de vorige fase reeds zijn uitgezocht opnieuw worden gedaan.

#### 4.2 Procesbegeleiding en besluitvorming

Voor de uitvoering van deze projectfase wordt een projectorganisatie samengesteld. Deze bestaat uit een **kernteam**, samengesteld uit specialisten van de provincie Noord Holland, die:

- Zorgt voor de technische uitwerkingen van de alternatieven en daarvoor een ingenieursbureau in de arm neemt en dit begeleidt.
- Op basis van de reeds beschikbare producten een gedragen afwegingsmodel samenstelt om de alternatieven af te wegen en zorgt voor integrale afwegingsmomenten (met partners en andere betrokkenen, waaronder de dorpsraad Broek in Waterland).
- Een proces van co-creatie en participatie doorloopt met de dorpsraad Broek in Waterland, onder andere bij de technische uitwerkingen van de alternatieven en de afweging ervan.
- Gedurende deze projectfase de kwaliteit van de deelresultaten en de samenwerking met stakeholders borgt door middel van kwaliteitstoetsen, de voortgang bewaakt en het beschikbare budget voor deze projectfase beheerst
- De mogelijkheden om de twee varianten te bekostigen onderzoekt en bestuurlijke afspraken voorbereidt en maakt over deze

financieringsmogelijkheden. Dit biedt bij de besluitvorming over het voorkeursalternatief zicht op financiering.

- De bestuurlijke besluitvorming over tussentijdse resultaten en het eindresultaat voorbereidt en faciliteert.

De samenstelling van de kerngroep en de rolverdeling binnen de kerngroep is nader beschreven in bijlage 1.

Daarnaast is er de ambtelijke **projectgroep**, met vertegenwoordigers van de deelnemers in het samenwerkingsverband van de regio Waterland, namelijk van de provincie Noord-Holland, de Vervoerregio Amsterdam, de gemeenten Waterland, Purmerend, Edam-Volendam en Amsterdam. Deze projectgroep:

- Levert een grote inhoudelijke bijdrage aan dit Plan van Aanpak en conformeert zich aan het uiteindelijke product dat ter besluitvorming en vaststelling aan de Stuurgroep wordt voorgelegd. Dat is noodzakelijk omdat zonder instemming bestuurlijk draagvlak lastig wordt.
- Levert inbreng bij het komen tot een voorkeursvariant en conformeert zich aan de uiteindelijk voor te leggen voorkeursvariant.
- Breng bij de start van de uitwerking van de voorkeursvariant randvoorwaarden in voor zowel de inhoudelijke als beleidsmatige eisen.
- Onderzoekt actief mee naar financieringsmogelijkheden om te komen tot zicht op financiering van het voorkeursalternatief.
- Beoordeelt (deel)resultaten ter voorbereiding op bestuurlijke behandeling in de Stuurgroep Bereikbaar Waterland en bereidt vergaderingen van de Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland voor.
- Onderhoudt contacten en informeert bestuurders van de eigen organisaties over de voortgang van dit project.

De samenstelling van de projectorganisatie is nader beschreven in bijlage 1.

De **managementgroep**, met vertegenwoordigers van de partners van Bereikbaarheid Waterland, namelijk van de provincie Noord-Holland, de Vervoerregio Amsterdam, de gemeenten Waterland, Purmerend, Edam-Volendam en de gemeente Amsterdam. De managementgroep:

- Komt bijeen ter bespreking van essentiële inhoudelijke vraagstukken, waarover de projectgroep geen gezamenlijke standpunten heeft kunnen bereiken
- Beoordeelt (deel)resultaten ter voorbereiding op bestuurlijke behandeling in de Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland, bereidt vergaderingen van de Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland voor.

De managementgroep wordt vooral gezien als escalatiemogelijkheid. Wanneer de projectgroep tot een gedragen stuk komt voor de Stuurgroep dan is bespreking hiervan in de managementgroep, in principe, niet nodig.

De samenstelling van de projectorganisatie is nader beschreven in bijlage 1.

De **Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland** is samengesteld uit bestuurders van de provincie Noord-Holland, de Vervoerregio Amsterdam, de gemeenten Waterland, Purmerend, Edam-Volendam en de gemeente Amsterdam. De Stuurgroep:

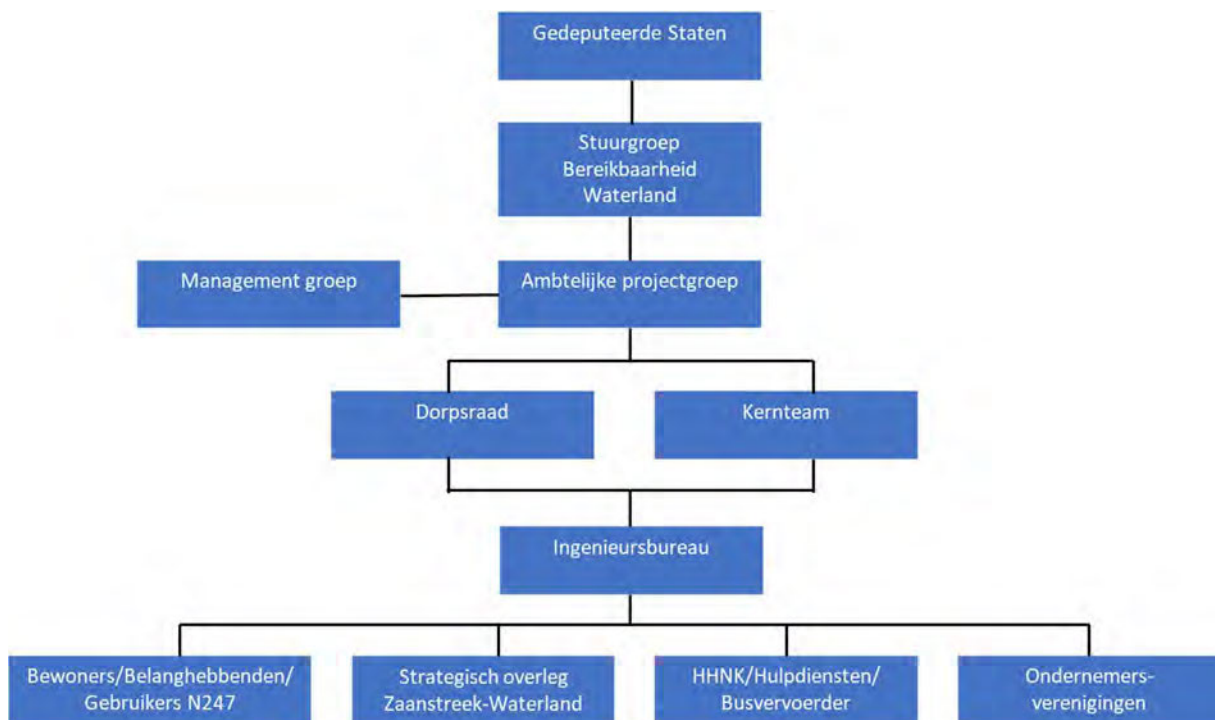
- stuurt de uitvoering van dit project en deze projectfase aan en stelt onder andere dit plan van aanpak vast als uitgangspunt voor deze projectfase, besluit tijdens de uitvoering over eventuele aanpassingen van de planning en het budget voor

deze projectfase en stelt tussenproducten en het eindresultaat van deze projectfase, het gedragen voorkeursalternatief met zicht op financiering, vast.

- adviseert op basis van tussenproducten en het eindresultaat aan Gedeputeerde Staten over de verdere aanpak van dit project en de realisatie van de doorgang bij Broek in Waterland.
- De stuurgroep neemt dus geen besluiten over de uitvoering van (project-) onderdelen maar heeft vooral een adviserende functie richting de colleges en raden/Staten

De samenstelling van de projectorganisatie is nader beschreven in bijlage 1.

Binnen de provincie Noord Holland is een **strategisch Zaanstreek Waterland overleg**. In dit overleg nemen (beleids-)ambtenaren van verschillende beleidsterreinen deel. Dit interne overleg vervult een rol voor de interne integrale kwaliteitsborging. Deze interne klankbordgroep wordt ingeschakeld door de kerngroep en heeft een adviserende rol.



*Organogram vervolgstudie*

De **Dorpsraad Broek in Waterland** is nauw betrokken in het voorgaande proces en participeert ook in deze projectfase. De Dorpsraad is er voor alle inwoners van de kern Broek in Waterland in de gemeente Waterland en zij spant zich in om de stem van alle inwoners van Broek in Waterland in te brengen in dit project. Uitgangspunt zijn de samenwerkingsafspraken tussen Provincie en de Dorpsraad van december 2016. De Dorpsraad:

- Geeft gevraagd en ongevraagd advies.
- Levert standpunten en doet voorstellen, met in het achterhoofd de wensen en zorgen van alle inwoners van Broek in Waterland. De dorpsraad spant zich in om verschillende belangen en of standpunten over de onderdoorgang van



verschillende inwoners van Broek in Waterland te bespreken en deze in te brengen.

- Zorgt voor een “antenne” functie binnen Broek in Waterland. Signalen over zorgen en draagvlak worden op tijd aan de projectleider doorgegeven zodat hij daarop actie kan ondernemen.
- Levert inbreng bij de start van de uitwerking van de alternatieven door het formuleren van eisen en wensen en beoordeelt de technische uitwerking van deze alternatieven.
- Dient in te stemmen met de voorkeursvariant die aan de Stuurgroep wordt voorgelegd.

## 5. Aanpak

Het doel voor de komende fase is te komen tot een pakket van randvoorwaarden wat uiteindelijk leidt tot een breed gedragen voorkeursvariant. Om dit te bereiken, worden de volgende hoofdactiviteiten ondernomen:

### 5.1 Technisch spoor, c.q. onderzoeken

Een **technisch spoor**, bestaande uit een aantal activiteiten, namelijk:

- Bij aanvang inventariseren en beschrijven we de wensen en eisen van alle betrokkenen voor het voorkeursalternatief. Dit gebeurt in groepsbijeenkomsten (in projectgroep, participatiebijeenkomsten met de Dorpsraad) en in één-op-één gesprekken met betrokkenen. Deze inventarisatie van eisen en wensen vormt de basis voor de “zoektocht” naar de breed gedragen voorkeursvariant.

In het voorgaande proces is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Bereikbaarheid Waterland. De afgelopen jaren is gebleken dat dit model niet meer actueel is, er zijn teveel aanpassingen doorgevoerd die lastig te herleiden zijn en tevens is het toekomstjaar van 2020 al bereikt. Onderzocht zal worden of er een nieuw model kan worden opgezet waarbij zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van bestaande verkeersmodellen in de directe omgeving. Het uitbreiden van het verkeersmodel van de gemeente Amsterdam zou daarbij een goede optie zijn. Andere optie is VENOM, waarvoor wij aan het ingenieursbureau zullen vragen wat de beste optie is voor onze onderzoeksvraag. Doel van deze actualisatie is op netwerkniveau de gevolgen van een eventuele onderdoorgang te bepalen. Tevens is dit verkeersmodel de basis van een MKBA (vaststellen aantal voertuigverliesuren).

- Het technische spoor en in het bijzonder de uitwerking van de alternatieven inclusief de bijbehorende onderzoeken en kostenramingen en het selectieproces om tot één voorkeursvariant te komen, wordt ondersteund door een gerenommeerd ingenieursbureau. Dit bureau zal direct na het vaststellen van dit plan van aanpak door de Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland worden gecontracteerd. Eventuele eisen, die worden gesteld aan dit bureau bepalen we in co-creatie met betrokkenen.
- Als één van de eerste acties stellen we een afwegingsmodel t.b.v. de multi-criteria-analyse (MCA) op. Hierin nemen we alle relevante onderscheidingscriteria op voor het maken van de keuze voor het voorkeursalternatief, eventueel voorzien van wegingsfactoren. Dit doen we in nauw samenspel met regiopartners en andere betrokkenen (waaronder dorpsraad Broek in Waterland).
- De provincie Noord-Holland heeft een aantal onderdoorgangen, c.q. tunnels in haar beheer.
  - Het aquaduct onder de Amstel (inclusief tunneltechnische installaties);
  - 2 onderdoorgangen in de Westfrisiaweg (zonder deze installaties);
  - De Waterwolftunnel en de Abdijtunnel die voldoen aan alle wettelijke eisen.
- Hoewel de provincie Noord-Holland enkele onderdoorgangen in haar beheer heeft zijn deze minder lang en diep dan de varianten die in Broek in Waterland op tafel liggen. Wij zullen een sessie organiseren waarbij wij interne kennis en kennis vanuit externe projecten zullen opvragen waarbij er actief kennis kan

worden gedeeld. Hierbij wordt gedacht aan de onlangs aangelegde onderdoorgang in Dieren, de Koning Willem-Alexandertunnel in Maastricht en een recente onderdoorgang in Nijverdal. Doel is om zoveel mogelijk gebruik te maken van ervaringen en toegepaste randvoorwaarden.

- Er zullen risicosessies worden georganiseerd waarbij grote stelposten en risico's in de eerdere ramingen kunnen worden gekwantificeerd waardoor deze in deze fase beter kunnen worden onderzocht en hopelijk naar beneden kunnen worden bijgesteld.
- Er wordt een kansensessie georganiseerd waarbij kansen, zoals bijvoorbeeld benutting van de ruimte tussen het nieuwe plein en de bovenzijde van de onderdoorgang worden besproken.
- Tevens start het doornemen van de matrix waarin de gevolgen en voor- en nadelen van de 4 ondergrondse varianten zijn uitgewerkt, waardoor een zorgvuldige eerste afweging mogelijk is.
- De afwegingen zijn essentiële momenten in deze projectfase. We bereiden daarom deze afweging zorgvuldig voor en doen deze afwegingsmomenten gezamenlijk met regiopartners (in het projectteam) en in participatiebijeenkomsten met de Dorpsraad (zie verder spoor omgevingsmanagement).
- Vervolgens gaan we, op basis van alle input één voorkeursvariant formuleren en deze wordt, na formele instemming van alle betrokken partijen, verder uitgewerkt tot een definitief "Voorlopig Ontwerp". Hierbij hoort naast de technische uitwerkingen op het niveau van voorontwerp, ook kostenramingen volgens landelijk geldende systematiek (SSK), analyses van ruimtelijke inpassings- en vergunningsprocedures, analyses van noodzakelijke conditionerende maatregelen (kabels en leidingen, grondonderzoeken en andere risico's). Dit om er voor te zorgen, dat er na besluitvorming over de voorkeursvariant geen wezenlijke nieuwe obstakels voor realisatie optreden.
- Ook nu bereiden we de tweede en laatste afweging zorgvuldig voor en doen deze tweede ronde van afweging opnieuw gezamenlijk met regiopartners en betrokkenen in de projectgroep en participatiebijeenkomsten met de Dorpsraad (zie verder spoor omgevingsmanagement).
- Tussenproducten van het technische spoor worden besproken met betrokkenen, waarbij wordt beoordeeld of de bij de start van dit technische spoor verzamelde eisen en wensen in de uitwerkingen van de alternatieven voldoende zijn verwerkt.
- Zoals hierboven beschreven hebben we afwegingsmomenten in de verschillende groepen ingesteld op basis voorstellen van het ingenieursbureau. Indien wegingen door verschillende groepen en of individuen – ook na zorgvuldig overleg - van elkaar verschillen, worden deze verschillen in het besluitvormingsproces transparant gemaakt.
- Er wordt reeds een eerste inventarisatie gemaakt over de mogelijke wijze van aanbesteding zodat de onderzoeken die worden gedaan ook bij eventuele realisatie kunnen worden gebruikt.
- In het kader van Samen Infra wordt de provinciale sector Beheer en Uitvoering (B&U) nauw betrokken bij deze uitwerking en is hun advies over op te leveren onderzoeken en beoordelingen van deze onderzoeken en rapporten maatgevend.

- Als toekomstig beheerder van een mogelijke onderdoorgang zal de afdeling BSP nauw betrokken worden bij het verdere proces.
- Instemming van de hulpdiensten en het waterschap is van groot belang voor deze vervolgstudie
- De eindproducten dienen te worden opgenomen in een zogenaamde BIM-viewer zodat alle achterliggende data eenvoudig voor iedereen zichtbaar zal zijn.

## 5.2 Beleidsmatig spoor, c.q. verkenning financiële bijdragen

Naast het technische spoor onderscheiden we een **beleidsmatig spoor**. Om een gedragen voorkeursvariant te selecteren met zicht op financiering, is een serie van 'beleidsmatige' activiteiten noodzakelijk. Deze activiteiten zijn erop gericht om gezamenlijkheid en draagvlak te bereiken bij de partners in de regio Waterland over de te kiezen voorkeursvariant. Tevens is een nadere analyse van de effecten van een onderdoorgang op de wegen elders in de regio wenselijk. Daarbij draagt de projectgroep in operationele zin bij aan diverse deelproducten en vervullen de management- en stuurgroep met name strategisch en bestuurlijk een rol. De activiteiten zijn:

- We maken een planning van bijeenkomsten met projectgroep, de management- en stuurgroep. Deze leiden we af van de planning van het technische spoor. De bijeenkomsten van de projectgroep worden zo gepland dat deze groep op verschillende momenten in het creatieve proces input kan leveren, actief kan bijdragen aan bijvoorbeeld afwegingen en/of in ontwerpatelier en dat ze feedback kan leveren op geproduceerde deelproducten. Op basis van deze planning bepalen we vervolgens wanneer er beslismomenten zijn en deze plannen we in in de agenda van de Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland. De managementgroep plannen wij daartussen in, in ieder geval voorafgaand aan beslismomenten voor de Stuurgroep.
- Vervolgens ondersteunen we tijdens de uitvoering van deze projectfase alle groepen en voorzien wij ze tijdig van alle relevante informatie om inbreng te leveren, inzicht te bieden en om steun te bereiken voor het uiteindelijke voorkeursvariant. Dit beleidsmatige proces verloopt hand-in-hand met het technische spoor.
- Naast de serie van geplande bijeenkomsten, zullen er diverse afstemmingen met ambtenaren en bestuurders noodzakelijk zijn om inzichten te vergroten, belangen te verkennen en draagvlak voor keuzes te bereiken. Van dit proces bestaat niet een 'spoorboekje' en dit is ook op voorhand niet in detail te beschrijven, maar vereist van het kernteam beleidsmatige expertise en creativiteit en bestuurlijke sensitiviteit.
- Naast alle inspanningen om tot een gedragen keuze te komen, is duidelijk dat er een financieringsopgave ligt. In dit spoor zullen vanaf het begin van deze projectfase mogelijkheden voor financiering worden verkend. Van de mogelijkheden, die zich hiervoor voordoen, zullen wij kansen vastleggen, afspraken maken en in voorkomende gevallen bestuurlijke afspraken voorbereiden.

### 5.3 Omgevingsspoor

We onderscheiden een **omgevingsspoor**, waarin we de samenwerking met omwonenden, openbaar vervoer, hoogheemraadschap en dergelijke behartigen. Voor de omwonenden in Broek in Waterland is de Dorpsraad onze samenwerkingspartner. De Dorpsraad Broek in Waterland is nauw betrokken in de voorgaande processen en participeert op vergelijkbare wijze als voorheen in deze projectfase. In dit omgevingsspoor:

- Bepalen we op basis van een zorgvuldige stakeholderanalyse alle externe belanghebbenden en hun belangen. Wij doen dat met zorg, zodat we geen organisaties of bewoners ‘vergeten’.
- Afhankelijk van de betrokkenheid van de stakeholders en hun ‘afstand’ tot dit project, bepalen wij hoe zij in deze projectfase betrokken worden. Dat doen we uiteraard in afstemming met deze stakeholders zelf. We zullen in het omgevingsmanagement onderscheid maken tussen stakeholders, die intensief ‘meedenken’ en ‘meedoen’ en stakeholders, die met name goed op de hoogte zullen worden gehouden (‘mee weten’).
- Bij alle geïdentificeerde betrokkenen inventariseren wij eisen en wensen, zoals beschreven bij het technische spoor. Met de dorpsraad Broek in Waterland plannen wij een serie van bijeenkomsten. Daarmee kan deze groep in het creatieve proces input leveren, actief bijdragen aan bijvoorbeeld afwegingen en/of in ontwerpdeliberies en feedback leveren op geproduceerde deelproducten.
- Ten behoeve van alle stakeholders zorgen we voor goede externe communicatie. Na vaststelling van dit plan van aanpak stellen we daarvoor een communicatieplan op, waarbij de communicatiemomenten afhangen van de planning van het technische spoor. Op basis van dit plan geven we vervolgens invullen aan de externe communicatie, d.m.v. persberichten, websiteberichten, informatieavonden en dergelijke.
- We leggen contacten met eigenaren van gronden en objecten, die mogelijk noodzakelijk zijn voor de realisatie van de onderdoorgang of waarmee we rekening moeten houden.
- De rol van de gemeente Waterland zal naar verwachting groter zijn dan die van de andere gemeenten. De gemeente Waterland dient zelf input te leveren voor de inrichting van de bovengrondse infrastructuur. De uitwerking van de inrichting zal alleen deel uit maken van deze fasering wanneer de gemeente hiervoor voldoende capaciteit heeft. Mocht dit niet het geval zijn dat zullen alleen de randvoorwaarden worden opgehaald en blijven de twee eerder uitgewerkte inrichtingsvarianten uitgangspunt.
- Extra aandacht zal worden gegeven aan het betrekken van inwoners, lokale ondernemers en raadsleden uit Edam-Volendam. Samen met de gemeente zullen wij zorgen dat er voldoende gelegenheid wordt gegeven om inspraak te hebben en wensen aan te leveren. De avonden kunnen eventueel door de gemeente zelf worden georganiseerd waarbij de provincie de invulling van deze avonden zal verzorgen.

### 5.4) Contractenspoor

Ter ondersteuning van het technische spoor zullen wij een samenwerking aangaan met één ingenieurbureau. Dit regelen we in het **contractenspoor**. Eerst wordt een

keuze gemaakt voor de scope van het werk van het ingenieursbureau in een inkoopstrategie. Samen met de kerngroep en de projectgroep wordt een offerte uitvraag opgesteld welke bij de vijf raamcontractanten van de provincie worden neergelegd. Ook de procesbegeleiding en mogelijk de ruimtelijke inrichting van het plein worden hier bijgevoegd.

### 5.5) Projectsecretaris en projectbeheersing

Onder de projectbeheersing vallen de budgetbewaking, de planning, de kwaliteitsborging, het risicomanagement en documentmanagement.

Bij aanvang van het project is er een initiële planning, waarin rekening is gehouden met de onzekerheden in dit traject. Het doel is om te borgen, dat het eindresultaat volgens deze planning wordt gerealiseerd. Periodiek zal de planning worden aangepast en aangevuld naar aanleiding van ontwikkelingen in het project. Als er uitloop dreigt, dan verlangt dit bijsturing.



## 5.6 Studiekosten

Aan het verder uitwerken van een voorkeursvariant en het opzetten van een nieuw verkeersmodel zitten uiteraard kosten. Op basis van de vorige fase schatten wij de kosten voor 2020 en 2021 als volgt in:

- Opzetten en implementeren nieuw verkeersmodel: € 150.000,-
- Technisch uitwerken van twee voorkeursvariant: € 300.000,-
- Totaal: € 450.000,-

Uitgangspunt bij bovenstaande inschattingen is dat alle betrokken partners de inzet van eigen medewerkers voor eigen rekening nemen. Indien er sprake is van interne opdrachtverlening binnen een organisatie waar budget aan gekoppeld moet zijn dan geldt bovenstaande alleen voor relatief kleine vraagstukken. Alleen wanneer er iemand dient te worden ingehuurd vanwege intern capaciteitsgebrek kan hiervoor een apart verzoek worden gedaan bij de Stuurgroep. De kosten die daar eventueel mee gemoeid zijn komen echter niet ten laste van de aangegeven € 450.000,- (excl BTW), wij stellen voor hiervoor een stelpost van € 100.000 aan te houden.

De gemeenten Waterland en Edam-Volendam zouden beiden het grootste voordeel hebben van extra capaciteit op dit deel van de N247. Om hun commitment te laten blijken voor deze verdere uitwerking stellen wij voor ook een financiële bijdrage aan hen te vragen voor deze studiekosten. Voorstel is om aan Edam-Volendam een bijdrage van € 100.000,- te vragen en aan Waterland € 50.000,-. De Vervoerregio Amsterdam en de provincie delen dan het restant. De stelpost wordt ook door de twee laatste gedekt. Daarmee komt de verdeling van de studiekosten er als volgt uit te zien:

	Studie	Stelpost
Vervoerregio Amsterdam	€ 150.000,-	€ 50.000,-
Provincie Noord-Holland	€ 150.000,-	€ 50.000,-
Edam-Volendam	€ 100.000,-	nvt
<u>Waterland</u>	<u>€ 50.000,-</u>	<u>nvt</u>
Totaal	€ 450.000,-	€ 100.000,-

## 5.7 Planning

De afgelopen jaren zijn veel zaken al uitgezocht en uitgewerkt. Omdat er daarmee een goede basis ligt voor het vervolg willen wij de volgende twee fasen tegelijk op de markt gaan zetten. Het vaststellen van dit Plan van Aanpak kan ons inziens voor de zomer van 2020 plaatsvinden in de Stuurgroep. Vervolgens zullen GS dit advies meenemen in hun besluitvorming over het voorliggend plan.

Mocht dat inderdaad lukken dan zal het de verdere technische uitwerking van de twee varianten voor de ondergrondse bakconstructie circa 1 jaar gaan duren. Op basis van alle beschikbare gegevens met een eerste inventarisatie voor financiële bijdragen c.q. haalbaarheid kan dan na de zomer van 2021 een definitief besluit worden genomen of een onderdoorgang in de N247 haalbaar blijkt te zijn.

## 6. Samenvatting

De afgelopen 2 jaar heeft een intensief co-creatieproces plaatsgevonden met de Dorpsraad van Broek in Waterland, betrokken overheden en inwoners c.q. belanghebbenden uit de regio Waterland. De kennis en onderzoeken die zijn opgedaan en uitgevoerd zijn voldoende een inhoudelijke beoordeling te kunnen geven over de diverse varianten. Echter, om een definitieve uitspraak te kunnen doen over de ruimtelijke haalbaarheid dient nog een verdiepingsslag te worden gemaakt. Ook is er behoefte aan het verder kwantificeren en actualiseren van de kostenramingen.

Na bestuurlijke instemming met het voorliggende Plan van Aanpak zal in de eerste fase, naar verwachting tot na de zomer van 2020, op basis van de eerder uitgewerkte varianten, eisen en wensen op hoofdlijnen worden opgehaald. Dit zal gebeuren bij alle partijen die eerder een bijdrage hebben geleverd of welke bij de verdere uitwerking alsnog betrokken moeten worden. Het project zal als pilot worden opgepakt binnen het interne provinciale programma "Samen Infra" om zo de mogelijke overdracht van Beleid naar de realisatie goed vorm te geven.

Na de zomer van 2020 is circa 1 jaar doorlooptijd nodig om een tweetal voorlopige ontwerpen te maken voor een ondergrondse bakconstructie met bijbehorende geactualiseerde kostenraming. De kosten van eventuele aanvullende wensen c.q. verantwoordelijkheden boven het streefbedrag zullen apart in beeld worden gebracht. Dit geldt ook voor de benodigde infrastructuur tussen Het Schouw en Monnickendam.

Eind 2021 moet er een eindproduct liggen dat gereed is voor definitieve besluitvorming. Hierbij zal aandacht zijn voor een robuuste, duurzame, innovatieve oplossing voor de N247 door Broek in Waterland. Er zal nog wel ruimte zijn voor een politieke afweging van de exacte indeling van de onderdoorgang (2x1, 2x2 of 2x1+bus) en voldoende ontwerpvrijheid voor een eventuele later te selecteren aannemer.



## Bijlage 1. Samenstelling projectorganisatie

Voor de uitvoering van deze projectfase zijn verschillende groepen samengesteld. Alle groepen tezamen vormen de projectorganisatie. Hieronder is de personele samenstelling van deze groepen beschreven.

### Kerngroep

		Provincie Noord Holland
		Provincie Noord Holland
		Provincie Noord Holland
		Provincie Noord Holland
		Provincie Noord-Holland
		Provincie Noord-Holland
		Provincie Noord-Holland
		Provincie Noord Holland

### Projectgroep

		Provincie Noord Holland
		Provincie Noord-Holland
		Provincie Noord Holland
		Provincie Noord Holland
		Gemeente Waterland
		Gemeente Amsterdam
		Gemeente Purmerend
		Gemeente Edam-Volendam
		Vervoersregio Amsterdam

### Managementgroep

		Provincie Noord Holland
		Provincie Noord Holland
		Provincie Noord Holland
		Gemeente Waterland
		Gemeente Amsterdam
		Gemeente Purmerend
		Gemeente Edam-Volendam

		Vervoersregio Amsterdam
--	--	-------------------------

### Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland

Jeroen Olthof (voorzitter)	Gedeputeerde	Provincie Noord Holland
Saskia Groenewoud	Bestuurder stadsdeel Noord	Gemeente Amsterdam
Astrid van de Weijenberg	Wethouder	Gemeente Waterland
Eveline Tijmstra	Wethouder	Gemeente Purmerend
Wim Runderkamp	Wethouder	Gemeente Edam-volendam
Gerard Slegers	Dagelijks bestuur, portefeuille mobiliteit	Vervoersregio Amsterdam

### Interne klantbordgroep (strategisch overleg Zaanstreek Waterland)

		Provincie Noord Holland (B&U/BSP)
		Provincie Noord Holland (BEL/O&I)
		Provincie Noord Holland (B&U/IGI)
		Provincie Noord Holland (B&U/KBI)
		Provincie Noord Holland (B&U/BSP)
		Provincie Noord Holland (B&U/NWM)
		Provincie Noord Holland (B&U/BSP)
		Provincie Noord Holland (B&U/KBI)
		Provincie Noord Holland (BEL/MOB)
		Provincie Noord Holland (BEL/MOB)
		Provincie Noord Holland (BEL/MOB)
		Provincie Noord Holland (Bel/B&S)
		Provincie Noord Holland (BEL/MOB)

█

---

**Onderwerp:** bijpraten  
**Locatie:** gemeentehuis Waterland, kamer 6

**Begin:** di 24-1-2017 08:30  
**Einde:** di 24-1-2017 10:00

**Terugkeerpatroon:** (geen)

**Vergaderingsstatus:** Geaccepteerd

**Organisator:** █

Hallo allemaal,

Omdat het deze week agendatechnisch niet mogelijk was om helemaal inhoudelijk bij te praten met █ over de klanteisen en de daaruit volgende ontwerp-varianten (ivm zijn afwezigheid wegens ziekte), hierbij een verzoek voor dinsdag de 24<sup>e</sup> voorafgaand aan het overleg met de gemeente.

Als het enigszins lukt in de tijd bespreken we dan ook graag de voortgang (obv de documenten die █ op 11 januari gestuurd heeft).

Is een vroegertje voor degenen die van ver komen, maar wel het meest efficiënt. Zeker ook voor de dorpsraad als die erbij willen aanschuiven, wat natuurlijk handig zou zijn.

█ van de gemeente heeft voor ons een overlegruimte gereserveerd.

Hartelijke groet,

█

**Van:** [REDACTED]  
**Aan:** [REDACTED]  
**Cc:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** RE: Verzoek Dorpsraad ivm 21 nov  
**Datum:** maandag 13 november 2017 13:54:54

---

Hoi,

Als het nog nodig is dat ik meedenk over een bijdrage aan 1 van de producten, dan hoor ik dat graag.

Ik denk daarbij zelf aan het onderdeel geluid van de matrix.

Groeten

[REDACTED]

---

**Van:** [REDACTED] @APPM.nl]

**Verzonden:** maandag 13 november 2017 12:06

**Aan:** [REDACTED]

**Onderwerp:** FW: Verzoek Dorpsraad ivm 21 nov

Ah ik zie dat jullie niet in de mailwisseling zaten. Dat verklaart een hoop. Bijgaand alsnog: dan zien jullie dat Tauw idd zelf 'hun' flipovers van het atelier had meegenomen. Staan verwerkt in bijgaand document.

Gr [REDACTED]

---

**Van:** [REDACTED]

**Verzonden:** maandag 6 november 2017 21:55

**Aan:** [REDACTED]

**CC:** [REDACTED]  
 [REDACTED]  
 [REDACTED]  
 [REDACTED] @APPM.nl>; [REDACTED]  
 [REDACTED] @tauw. [REDACTED] @appm.nl>; [REDACTED]  
 [REDACTED] @noord-holland.nl>

**Onderwerp:** RE: Verzoek Dorpsraad ivm 21 nov

Dag [REDACTED] e.a.,

In reactie op de vragen van [REDACTED] en in aanvulling op de mail van [REDACTED] van afgelopen zaterdag:

- We hebben vandaag de stand opgemaakt tav de reacties uit het atelier. Zie bijlage. De meeste zaken betreffen het ontwerp van de boven- en ondergrondse varianten en zijn aandachtspunt wanneer vervolgfase (na besluitvorming) in de het desbetreffende ontwerp verder wordt uitgewerkt. Enkele andere zaken zijn in deze fase nog wel relevant, en betreffen vooral geluid, lucht en één opmerking over verkeersveiligheid. De vragen mbt geluid/lucht staan uit bij Tauw (krijgen plekje in Q&A voor inloop en hebben eventueel nog impact op matrix) en de opmerking over verkeersveiligheid neem ik mee in de matrix. De aanpassingen aan de stukken die we in de inloop presenteren zijn dus beperkt (zullen uiteraard gedeeld worden). Tijdens de inloop worden eventuele relevante opmerkingen/vragen genoteerd voor de vervolgfase.
- Een aantal van de zaken die je noemde ligt begrijpelijk gevoelig: dat moet dus tijdens de inloop ook zorgvuldig worden geadresseerd. Ik zal daartoe enkele vragen/antwoorden voorbereiden en die lopen we dan vooraf tijdens de briefing voorafgaand met elkaar door, zodat iedereen die een vraag krijgt hetzelfde passende antwoord kan geven. Het is (zoals [REDACTED] al aangaf) trouwens een misverstand dat bewoners van de Parallelweg erop achteruit gaan qua geluid; dat is niet zo.
- Je vroeg of jullie het draaiboek voor de 21<sup>e</sup> nog te zien krijgen. De conceptversie heb ik op 26 september rondgestuurd en hebben we op 9 oktober in een overleg op het provinciehuis (namens de Dorpsraad was [REDACTED] daarbij) met elkaar doorgesproken. Is ook alweer even geleden.. Naar aanleiding van de bespreking is oa. de kerk-locatie nog met jullie

heroverwogen. Ik heb even gewacht met het definitief maken van het draaiboek tot het atelier geweest was. Ik wil het donderdag versturen.

- Ik heb aan [redacted] gevraagd of er nog infographics worden gemaakt van de matrix. Hij gaf aan dat niet meer te zullen laten doen omdat het een fikse investering en haastklus zou worden, waarvan de resultaten alleen nog in de inloop te gebruiken zijn. Ik voel daar wel in mee, bovendien lukte het tijdens het atelier ook prima zonder. We zorgen voor overzichtelijke panelen tijdens de inloop > deze sturen we zsm rond, mijn streven is donderdag.
- Tav de animaties (filmpjes) van de boven- en ondergrondse varianten: het is inderdaad de bedoeling deze tijdens de inloop te laten zien. Tauw is nog bezig met een upgrade van de animaties. Wordt zsm gedeeld.

Helder zo voor nu?

Met groet,

**Van:** [redacted] [\[redacted\]@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)]

**Verzonden:** zaterdag 4 november 2017 10:05

**Aan:** [redacted] [\[redacted\]@APPM.nl](mailto:[redacted]@APPM.nl)>; [redacted]

[redacted] [\[redacted\]@appm.nl](mailto:[redacted]@appm.nl)>

**CC:** [redacted]

[redacted] [\[redacted\]@APPM.nl](mailto:[redacted]@APPM.nl)>; [redacted]

[redacted] [\[redacted\]@tauw.com](mailto:[redacted]@tauw.com)>

**Onderwerp:** RE: Verzoek Dorpsraad ivm 21 nov

Beste [redacted] ea.,

Uiteraard begrijp ik de behoefte aan meer duidelijkheid, maar de tijd is te kort om zaken nog aan te gaan passen. Tevens zouden de 3D-filmpjes voldoende helderheid moeten scheppen voor de direct aanwonenden. Het BKP staat in alle varianten in de schetsontwerpen en uit de dwarsprofielen (die we misschien dan duidelijker moeten maken) blijkt wel dat de weg verder van de gevels komt te liggen.

Over het fietspad kan ik nog geen uitspraak doen, pas als er gekozen is voor een onderdoorgang kan die discussie worden gevoerd. Bij de bovengrondse variant blijft alles zoals het nu is. Tevens wil ik voorkomen dat de scope nog groter wordt waardoor de haalbaarheid in jullie nadeel gaat doorslaan. Immers de kosten voor het fietspad komen dan bij de projectkosten (en in een MKBA voegt dit weinig toe, kost alleen geld).

Hetzelfde geldt voor het langer maken van de bak. Hoewel dat qua schetsontwerp etc nu niet meer wordt aangepast kunnen we de kostenraming wel naar verhouding ophogen. Ook dat is in jullie nadeel.

Wat mij betreft is het duidelijk waar de knelpunten zitten in het ontwerp en dat deze, bij een keuze voor een onderdoorgang, nog nader dienen te worden bekeken.

Hebben jullie de aangepaste plaatjes mbt geluid nog bekeken op Pleio? Var 3 heb ik bijgevoegd. Ook de woningen aan de parallelweg gaan erop vooruit qua geluid. Alleen aan de overzijde van de Broekervaart zijn nog toenames. Deze zijn wel klein en vallen volgens mij binnen de eerder afgegeven hogere geluidwaarden (dus maw daar blijft het beter dan bij de bouw van de woningen is berekend agv autonome mobiliteitsgroei).

Zoals eerder aangegeven kunnen we evt achteraf nogmaals het gesprek met hen aangaan. Maar voor nu wil ik niets meer aanpassen.

Verder de vraag aan [redacted] de overige zaken te beantwoorden.

Gr [redacted]

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

---

**Van:** [redacted]

**Verzonden:** vrijdag 3 november 2017 11:57

**Aan:** [redacted]

**CC:** [redacted]

**Onderwerp:** Verzoek Dorpsraad ivm 21 nov

Beste [redacted] en [redacted]

Op woensdagavond 1 november tijdens de Dorpsraadvergadering waren twee vertegenwoordigers van de nieuwe woningen aan de Parallelweg aanwezig. Ze spraken namens de circa 17 nieuwbouwwoningen langs de Parallelweg. We hebben een goed gesprek gehad en hebben de volgende vragen die op 21 november meer duidelijkheid moeten bieden.

Uitgangspunt is dat zij positief staan zijn over een onderdoorgang, maar zij willen er net als iedere andere Broeker en regiobewoner, beter van worden. En niet inleveren op veiligheid en geluid.

Vragen:

1. Veiligheid: men wil meer duidelijkheid over de nieuwe situatie bij de Parallelweg. In het BKP is alleen de situatie ingetekend bij de 2x2 variant, maar het zou hen helpen zicht te krijgen op de situatie bij de smallere varianten.
2. Dit graag het liefst uitgewerkt op blz 56 van het BKP, maar dan met het hele traject van de Parallelweg. Waardoor duidelijk wordt dat er op het huidige traject van de Parallelweg een toerit blijft naar de woningen, dat deze toerit opschuift waardoor hun tuinen iets groter worden. En waaruit blijkt dat de uitvoeger vanuit Monnickendam verder van hun woningen komt. Met een 1x1 variant kan die zo dicht mogelijk op de bak komen.
3. Verder graag een eenduidige boodschap over het handhaven van het huidige fietspad en de nieuwe snelfietsbaan via de Trambaan. Blijft het huidige fietspad, dan is dat een extra veiligheidsrisico voor de smallere Parallelweg.
4. Geluid: ook hier wil men weten of er geluidsbeschermende maatregelen kunnen worden genomen. Door de bak iets langer door te trekken bij de 50 km varianten, geluidsdempende wanden, extra geluidsscherm e.d.

We vinden het voor het verkrijgen van optimaal draagvlak belangrijk dat de antwoorden op deze vragen worden meegenomen tijdens de presentatie van de plannen op 21 november. En deze graag duidelijk en eenduidig toe te lichten, het ligt gevoelig.

Nog enkele algemene punten:

Ik neem aan dat we het draaiboek voor 21 november te zien krijgen.

Wordt de visualisatie van de Vergelijkingsmatrix nog gemaakt (zo ja, dan zien wij die graag van tevoren).

Kunnen de beeldimpressies van onderdoorgang en bovengrondse variant worden vertoond op 21 november.

En als laatste vraag: wat gebeurt er met de input van Atelier 3 en Inloop 3 in de definitieve versie van de varianten? Hebben we daar nog overleg over?

Alvast bedankt,

Met hartelijke groet

[redacted]

Dorpsraad Broek in Waterland

**Van:** [REDACTED]  
**Aan:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** RE: Concept eindrapportage MKBA  
**Datum:** zaterdag 28 april 2018 18:34:09  
**Gevoeligheid:** Vertrouwelijk

---

Hoi [REDACTED]

Was een heel goede sessie in Monnickendam!

Als de volgende versie van het rapport wordt opgestart zal ik wel wat opmerkingen maken en vragen om nuanceringen in de gepresenteerde cijfers en conclusies.

Dat is beslist niet bedoeld als kritiek op de gehanteerde methode of uitgangspunten. Er is de best mogelijk benadering gedaan met de beschikbare middelen, maar helemaal volgens de regels van de mkba is het niet. Ecorys heeft daarom ook de gevoeligheidsanalyses gedaan. De onzekerheden rond de uitkomsten zijn groter dan gebruikelijk, met name veroorzaakt doordat netwerkeffecten uit het dynamisch model incompleet zijn. Dat effect is bij de variant 2x2 80 km/u het grootste en ik adviseer om hier geen conclusie te trekken. Voor de andere varianten geven de uitkomsten incl. gevoeligheidsanalyses een redelijk beeld van de bandbreedte. Rekening houdend het gebrek aan robuustheid van de bovengrondse oplossing liggen de uitkomsten vrij dicht bij elkaar en in vergelijking met andere projecten zijn ze dan niet geweldig. Tezijntijd wil ik het advies wil ik het advies dat ik mijn bestuurder geef wel even met je afstemmen.

Groet,

[REDACTED]

---

**Van:** [REDACTED]@noord-holland.nl]

**Verzonden:** donderdag 26 april 2018 12:59

**Aan:** [REDACTED]

[REDACTED]  
 [REDACTED]  
 [REDACTED]  
 [REDACTED]

[REDACTED]@vervoerregio.nl>; [REDACTED]@Noord-Holland.nl>; [REDACTED]@waterland.nl>

**Onderwerp:** Concept eindrapportage MKBA

**Gevoeligheid:** Vertrouwelijk

Beste dames en heren,

Vanavond wordt bijgevoegde rapportage en het onderliggend verkeersmodel toegelicht.

Uiteraard is deze rapportage nog vertrouwelijk, ivm de vakantie kan ik zelf mijn bestuurder pas over 4 weken bijpraten. Vanavond even bespreken hoe we de inloopavond eind mei/begin juni gaan vormgeven.

Tot vanavond, 19:00u in gemeentehuis Monnickendam

Gr [REDACTED]

Ivm latere tijdstip is er deze keer geen eten aanwezig. [REDACTED] [REDACTED] en ik gaan vooraf wel ergens in M'dam eten..dus evt kun je uiteraard wel aanschuiven..

---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
 Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

---

Disclaimer:

De informatie verzonden met dit e-mailbericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde.

Gebruik (openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding of verstrekking) van deze informatie door derden en zij die niet gerechtigd zijn daarvan kennis te nemen, is verboden.

Indien u niet de geadresseerde bent, wordt u verzocht de afzender hiervan op de hoogte te brengen en het bericht te vernietigen.

Vervoerregio Amsterdam is niet aansprakelijk voor de juistheid en volledigheid van de inhoud van dit e-mailbericht, noch voor de tijdige ontvangst daarvan.

Aan de inhoud van e-mailberichten kunnen geen rechten worden ontleend.



**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted]  
**Cc:** [redacted]  
**Onderwerp:** Re: Afspraak maandag as  
**Datum:** donderdag 19 januari 2017 19:27:30

---

[redacted] en ik komen.

Verstuurd vanaf mijn iPhone

Op 19 jan. 2017 om 13:00 heeft [redacted] > het volgende geschreven:

Hallo allen, [redacted] en ik kunnen de 23ste. Het kan bij mij thuis, als we niet met meer dan 6/7 vrouw/man zijn.  
 [redacted] jij, [redacted] en [redacted] zijn van de partij? Of jij alleen? Of??  
 Hoor graag wie, wat, waar. Groet [redacted]

Op 19 jan. 2017 om 11:38 heeft [redacted] het volgende geschreven:

Hoi allemaal -

Wie kan er maandag de 23e a.s. voor regulier 3 wekelijks overleg met [redacted]? Ze waren even van de agenda gegleden door zijn afwezigheid.

Ik zit krap in mijn tijd en kan het niet bij mij thuis houden.

Wie kan en bij wie / waar houden we het overleg? Van 9-10

Groet

[redacted]

Op 18 januari 2017 om 12:31 schreef [redacted]  
 [redacted] [@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)>:

Hoi Ar [redacted]

Ik heb inderdaad ook de 23<sup>e</sup> in mijn agenda staan. Die van vorige week was blijkbaar een oude. Dus volgende week gaat wel door, kan dat bij jou thuis?

Gr [redacted]

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** dinsdag 17 januari 2017 23:17  
**Aan:** [redacted]

**Onderwerp:** Re: Afspraak maandag as

Hoi [REDACTED]

3-wekelijks voortgangsoverleg dorpsraad met de provincie

Ik probeer een overzicht bij te houden van de afspraken en opties voor overleggen die we hebben.

De dorpsraad heeft 1x per 3 weken voortgangsoverleg met de provincie op de maandagochtend.

Ik had maandag de 23e op mijn lijstje staan en jij hebt nu afgezegd voor de 16e. Dat loopt dus niet gelijk.

Hoe ziet jouw reeks eruit? Eerstvolgend voortgangsoverleg op 6 februari?

Groet

[REDACTED]

Op 11 januari 2017 om 19:22 schreef [REDACTED]  
[REDACTED] [@noord-holland.nl](mailto:[REDACTED]@noord-holland.nl)>:

Hoi dames en heren,

Omdat ik nogal wat achterstand heb wil ik maandag eerst even bijlezen. Ik wil het overleg van maandag ochtend dan ook voor deze keer overslaan.

Ik ben gelukkig verlost van de hik (wat wordt je daar moe/gek van..) en heb vandaag gehoord dat ik bronchitis heb en dat mijn nieren misschien niet helemaal goed werken. De oorzaak van de hik weet ik niet, morgen wil ik stoppen met de medicijnen, hopelijk blijft de hik dan weg. Maandag ben ik weer aanwezig in Haarlem.

Dank voor jullie positieve berichtjes!

[REDACTED]

*Beleidsadviseur – Mobiliteit*

T (06) [REDACTED]

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)  
[REDACTED] [@noord-holland.nl](mailto:[REDACTED]@noord-holland.nl)

<image001.jpg>

---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.

Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.



**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted]  
**Cc:** [redacted]  
**Onderwerp:** Re: Afspraak maandag as  
**Datum:** vrijdag 20 januari 2017 11:21:32

---

Hallo allemaal,

Even tussendoor tijdens mijn cursus:

Agenda voor overleg as maandag bij [redacted]

- 1 stand van zaken
- 2 samenwerking tot op heden, hoe gaat het?
- 3 standpunt dorpsraad mbt dwarsprofiel
- 4 rol WiBo
- 5 suggestie overleg met CdK
- 6 rondvraag

Hebben jullie nog iets wat we kunnen bespreken?

Gr [redacted]

Verstuurd vanaf mijn iPhone

Op 19 jan. 2017 om 13:00 heeft [redacted] het volgende geschreven:

Hallo allen, [redacted] en ik kunnen de 23ste. Het kan bij mij thuis, als we niet met meer dan 6/7 vrouw/man zijn.

[redacted] jij, [redacted] en [redacted] zijn van de partij? Of jij alleen? Of??

Hoor graag wie, wat, waar. Groet [redacted]

Op 19 jan. 2017 om 11:38 heeft [redacted] het volgende geschreven:

Hoi allemaal -

Wie kan er maandag de 23e a.s. voor regulier 3 wekelijks overleg met [redacted]? Ze waren even van de agenda gegleden door zijn afwezigheid.

Ik zit krap in mijn tijd en kan het niet bij mij thuis houden.

Wie kan en bij wie / waar houden we het overleg? Van 9-10

Groet

[redacted]

Op 18 januari 2017 om 12:31 schreef [REDACTED]

[REDACTED]@noord-holland.nl>:

Hoi [REDACTED]

Ik heb inderdaad ook de 23<sup>e</sup> in mijn agenda staan. Die van vorige week was blijkbaar een oude. Dus volgende week gaat wel door, kan dat bij jou thuis?

Gr [REDACTED]

**Van:** [REDACTED]

**Verzonden:** dinsdag 17 januari 2017 23:17

**Aan:** [REDACTED]

**Onderwerp:** Re: Afspraak maandag as

Hoi [REDACTED]

3-wekelijks voortgangsoverleg dorpsraad met de provincie

Ik probeer een overzicht bij te houden van de afspraken en opties voor overleggen die we hebben.

De dorpsraad heeft 1x per 3 weken voortgangsoverleg met de provincie op de maandagochtend.

Ik had maandag de 23e op mijn lijstje staan en jij hebt nu afgezegd voor de 16e. Dat loopt dus niet gelijk.

Hoe ziet jouw reeks eruit? Eerstvolgend voortgangsoverleg op 6 februari?

Groet

[REDACTED]

Op 11 januari 2017 om 19:22 schreef [REDACTED]

[REDACTED]@noord-holland.nl>:

Hoi dames en heren,

Omdat ik nogal wat achterstand heb wil ik maandag eerst even bijlezen. Ik wil het overleg van maandag ochtend dan ook voor deze keer overslaan.

Ik ben gelukkig verlost van de hik (wat wordt je daar moe/gek van..) en heb vandaag gehoord dat ik bronchitis heb en dat mijn nieren misschien niet helemaal goed werken. De oorzaak van de hik weet ik niet, morgen wil ik stoppen met de medicijnen, hopelijk blijft de hik dan weg. Maandag ben ik weer aanwezig in Haarlem.

Dank voor jullie positieve berichtjes!

[REDACTED]

*Beleidsadviseur – Mobiliteit*

T (06) [REDACTED]

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)  
[REDACTED]@noord-holland.nl

<image001.jpg>

---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten  
worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

**Van:**  
**Verzonden:**

**CC:**

**Onderwerp:** RE: draaiboek, presentatie, reactieformulier en actielijst atelier 6 juni  
**Bijlagen:** N247-204-C2-draaiboek tbv briefing atelier 2\_DR.docx; Kopie van N247-204-Format commentaar producten atelier 2\_DR.xlsx

Beste [REDACTED]

Hierbij stuur ik je namens de Dorpsraad de reactie op Draaiboek van Atelier 2. We hebben onze opmerkingen in jullie format ingevoerd.

Op reactieformulier geen opmerkingen, is prima zo.

Actie lijst akkoord.

PPT wellicht nog enkele aanvullingen, zie onze reactie,

Met hartelijke groet

DR Broek in Waterland

**Van:** [REDACTED]@APPM.nl]

**Verzonden:** vrijdag 19 mei 2017 14:49

**Aan:** [REDACTED]

**CC:** [REDACTED]

**Onderwerp:** draaiboek, presentatie, reactieformulier en actielijst atelier 6 juni

Beste allemaal,

N.a.v. het overleg van afgelopen maandag over het atelier van 6 juni, stuur ik jullie zoals afgesproken bijgaand:

- Het draaiboek, met daarin de besproken suggesties/opmerkingen verwerkt.
- Het reactieformulier, met daarin de suggestie van [REDACTED] (duidelijker standnummers) verwerkt.
- Een actielijst met eenieders acties hierin opgenomen. @ [REDACTED] ik zal je bellen.
- De powerpoint voor de betreffende avond mét notities (zaken die niet op sheet staan maar wel verteld zullen worden).

Graag jullie reacties op:

- De vragen die we in de stands aan de deelnemers willen stellen (zie draaiboek)
- De powerpoint
- Aanwezigheid: @ [REDACTED] en [REDACTED] kunnen jullie bevestigen of jullie inderdaad aanwezig zijn? (@ [REDACTED] van [REDACTED] begreep ik van wel?)

@ [REDACTED] en [REDACTED] ik weet dat jullie niet zullen reageren, daarom voor jullie alleen ter info.

Jullie reacties ontvang ik (cf planning) graag uiterlijk woensdag de 24<sup>e</sup> mei in het bijgevoegd format-commentaar, zodat ik de stukken definitief kan maken en er voldoende tijd is voor [REDACTED] voor de productie.

Bij vragen weten jullie me te vinden.

Groet en fijn weekend!

APPM **Nederland mooier maken**

+31 [REDACTED] | [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)

**OPZET 2<sup>E</sup> ATELIER (bijgesteld n.a.v. bespreking 15 mei)****Doel atelier:**

1. Draagvlak kweken voor ontwerp, door begrip te creëren voor de complexiteit en dat 'we het dus nooit voor iedereen goed kunnen doen':
  - belangrijkste ontwerpdilemma's schetsen
2. Toelichten van & feedback krijgen op ontwerp:
  - concept technisch ontwerp (4 varianten onderdoorgang, en toelichten waarom nu 4 varianten)
  - ontwerp ruimtelijke inpassing
  - met aandacht voor ontwerpdilemma's (tbv begrip voor afwegingen)

Ontwerp duidelijk neerzetten als resultante van opgehaalde klanteisen uit fase 1 (in o.a. atelier).
3. Juiste verwachtingen scheppen tav proces:
  - wat gebeurt tot nu toe (wat gebeurt met resultaten 2<sup>e</sup> atelier)
  - waar staan we nu
  - wat komt hierna
  - óók duidelijk maken status 'bovengrondse variant'

Om herhaling met atelier 1 te voorkomen (wat teveel tijd kost) gaan we NIET nogmaals:

- Participatieproces uitleggen
- Programma bereikbaarheid Waterland uitleggen
- Historie proces Dorpsraad toelichten
- Inhoudelijke uitleg geven over bovengrondse variant














Hiervoor verwijzen naar flyer: krijgt update.

**Opzet atelier:**

16.00-17.00	Zaalindeling controleren en klaarzetten materialen	
17.00-18.00	Eten	allen
18.00-18.30	Briefing	
Vanaf ca. 18.30	Inloop. Bij entree: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Persoonlijk welkom!</li> <li>• Verzoek presentielijst te tekenen (zonodig aan te vullen). Lijst in principe al ingevuld obv aanmeldingen.</li> <li>• Mapjes uitdelen met               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ groepsletters (zodat later de groepsverdeling direct georganiseerd is en deelnemers van binnen en van buiten Broek in Waterland automatisch gemengd raken en onderlinge dialoog ook ontstaat).</li> <li>○ groene-oranje-rode evaluatiekaartjes</li> <li>○ geupdate flyer</li> </ul> </li> </ul> Koffie en thee met koekje	



<b>19.00 – 19.10</b>	<b>Opening</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Welkom (ook zichzelf introduceren)</li> <li>2. Doel avond &amp; rol staten/raadsleden (<b>zie sheet 3</b>)</li> <li>3. Programma: wat doen we wel én wat doen we vanavond niet meer (<b>zie sheet 4</b>)</li> <li>4. Rol voorzitter: onafhankelijke centrale spil, sturen op tijden en naleving spelregels, samenvatten succesvolle spelregels vorige keer (<b>zie sheet 5</b>)</li> </ol>	
<b>19.10 – 19.40</b>  Afweging gemaakt tussen 'zo kort mogelijk plenair' en tegelijkertijd voldoende aandacht geven aan gevoeligheden (bussen boven/ondergronds, Broekervaart bij woningen Eilandweg).  Daarmee is plenaire deel per saldo iets langer dan de ideale 30 minuten, maar belangrijk om niet te snel over gevoeligheden heen te stappen.  NB: bij soos nog langer plenair gesproken en dat ging uitstekend.	<b>Stand van zaken project (incl. ontwerpdilemma's)</b>  Melden: ca halfuur nodig. Verduidelijkingsvragen: na toelichting. Discussie/inhoudelijke vragen: in ontwerproudes.  <ol style="list-style-type: none"> <li>5. Doel project (kort herhalen) (<b>zie sheet 7</b>)</li> <li>6. Wat gebeurt tot nu toe (kort): <ul style="list-style-type: none"> <li>o Aanpak in 3 fasen, kort herhalen (<b>zie sheet 8</b>)</li> <li>o Fase 1: klanteisen opgehaald als input voor ontwerp (via atelier 1, gesprekken etc) (<b>zie sheet 9</b>)</li> <li>o NB: In dit atelier koppelen we alleen de meest ingrijpende eisen terug. Er is geen tijd voor plenaire terugkoppeling van detaileisen (uit bijv. atelier 1). In het kader van volledige transparantie zijn er wel uitdraaien van de klanteisenspecificatie en vertaling van tafelkleden naar klanteisen bij alle ontwerp-groepjes beschikbaar, zodat terplekke vragen kunnen worden beantwoord over hoe een specifieke eis/wens verwerkt is.</li> </ul> </li> <li>7. <b>Inzoomen op tussenstap: toelichten belangrijkste ontwerpdilemma's en voorlopige afwegingen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Grote impact nieuwe klanteisen &gt; nieuwe ontwerpdilemma's &gt; aanleiding voor tussenstap (tevens verklaring voor vertraging).</li> <li>o Toelichting 5 belangrijkste dilemma's en voorlopige afwegingen: <b>zie sheet 10</b></li> </ul> </li> <li>8. <b>Geleid tot keuze voor uitwerken extra variant (smalle) &gt; de 4 varianten noemen (zie sheet 12)</b></li> <li>9. Waar staan we nu (<b>zie sheet 13</b>)</li> </ol>	
<b>19.40-19.45</b>	<b>Uitleg groepen en uiteen gaan (zie sheet 15!)</b>	

<b>19.45-20.00</b> Bel 20.00-20.05	<b>Ontwerprondes (5x) + Pauze (1x)</b>	 belt bij elke ronde
<b>20.05-20.20</b> Bel 20.20-20.25	<u>Stand 1: 50 km/uur, 2x1, met vluchtwegen:</u>	Bemensing stands: zie kolom hiernaast
<b>20.25-20.40</b> Bel 20.40-20.45	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bemensing:  +  + </li> <li>• 5 minuten uitleg en feedbackvragen voorleggen:             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Wat is uw algemene indruk (impact, leefbaarheid etc)? Wat vindt u goed en minder goed aan het ontwerpvoorstel?</li> <li>○ Welke voor- en nadelen ziet u van deze smalle oplossing met vluchtwegen?</li> <li>○ Wat vindt u van de impact van de kanteldijk?</li> </ul> </li> </ul>	
<b>20.45-21.00</b> Bel 21.00-21.05	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 10 minuten discussie</li> <li>• (daarna bel en 5 minuten schrijven/doorschuiven)</li> </ul>	
<b>21.05-21.20</b> Bel 21.20-21.25	<u>Stand 2: 50 km/uur, 2x1, versmald zonder vluchtwegen:</u>	
<b>21.25-21.40</b> Bel 21.40-21.45	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bemensing:  +  + </li> <li>• 5 minuten uitleg en feedbackvragen voorleggen:             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Wat is uw algemene indruk (impact, leefbaarheid etc)? Wat vindt u goed en minder goed aan het ontwerpvoorstel?</li> <li>○ Welke voor- en nadelen ziet u van deze smalle oplossing zonder vluchtwegen?</li> <li>○ Hoe ervaart u deze versmalde onderdoorgang (gezien de diepte ervan)?</li> <li>○ Wat vindt u van de impact van de coupure?</li> </ul> </li> <li>• 10 minuten discussie</li> <li>• (daarna bel en 5 minuten schrijven/doorschuiven)</li> </ul>	
	<u>Stand 3: 80 km/uur, 2x1:</u>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bemensing:  +  + </li> <li>• 5 minuten uitleg en feedbackvragen voorleggen:             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Wat is uw algemene indruk (impact, leefbaarheid etc)? Wat vindt u goed en minder goed aan het ontwerpvoorstel?</li> <li>○ De 50 km- en 80-km ontwerpen zijn even breed, 80 is iets langer. Waarom zou u 50 km boven 80 km verkiezen, of 80 km boven 50 km?</li> </ul> </li> <li>• 10 minuten discussie</li> <li>• (daarna bel en 5 minuten schrijven/doorschuiven)</li> </ul>	
	<u>Stand 4: 2x2, 80 km/uur:</u>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bemensing:  +  + </li> <li>• 5 minuten uitleg en feedbackvragen voorleggen:             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Wat is uw algemene indruk (impact, leefbaarheid etc)? Wat vindt u goed en minder goed aan het ontwerpvoorstel?</li> <li>○ Hoe kijkt u aan tegen de hoeveelheid ruimte die de 2x2 oplossing in beslag neemt?</li> <li>○ Een eventuele 3x1 oplossing is breder dan</li> </ul> </li> </ul>	

	<p>een 2x2 oplossing. Welke variant zou u kiezen en waarom?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 10 minuten discussie</li> <li>• (daarna bel en 5 minuten schrijven/doorschrijven)</li> </ul> <p><u>Stand 5: ruimtelijke kwaliteit:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bemensing: <input type="text"/> + <input type="text"/> + <input type="text"/></li> <li>• 5 minuten uitleg en feedbackvragen voorleggen: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Wat is uw algemene indruk van de diverse oplossingsmogelijkheden (o.a. voor dorpsplein)? Wat vindt u goed en minder goed?</li> <li>○ Hoeveel bussen per uur moeten volgens u stoppen op het Dorpsplein, in de spits en buiten de spits?</li> <li>○ Wat vindt u van de verbinding tussen noord en zuid Broek in de nieuwe situatie?</li> <li>○ Hoe beoordeelt u de impact van de onderdoorgang buiten het dorpsplein (open bak)?</li> <li>○ Kunt u zich vinden in de 'compromis-oplossing' tussen 30 en 50 km/uur? (max snelheid 30, maar geen drempels ivm bussen).</li> </ul> </li> <li>• 10 minuten discussie</li> <li>• (daarna bel en 5 minuten schrijven/doorschrijven)</li> </ul> <p><u>Belangrijk:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Actief op zoek naar feedback: reactieformulier om e.e.a. zo gestructureerd mogelijk te ontvangen en te kunnen verwerken én terugkoppelen.</li> <li>• Groepsbegeleiders zorgen ervoor <ul style="list-style-type: none"> <li>○ dat bovenstaande feedbackvragen daadwerkelijk gesteld worden;</li> <li>○ dat iedereen desgewenst aan de beurt komt om vraag te stellen,</li> <li>○ dat men opmerkingen op het reactieformulier noteert.</li> </ul> </li> <li>• In elke groep is uitdraai van vertaling van tafelkleden naar klanteisen én de klanteisen-specificatie aanwezig, zodat desgewenst kan worden nagezocht hoe de diverse detaileisen en -wensen in de ontwerpen verwerkt zijn.</li> <li>• <input type="text"/> en <input type="text"/> lopen 'vrij' rond om stemming te peilen.</li> <li>• Politici zitten niet in groep en lopen rond/luisteren.</li> </ul> <p><u>Volgorde groepen (tijden: zie linker-kolom):</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Groep A: 1-pauze-2-3-4-5</li> <li>• Groep B: 2-3-pauze-4-5-1</li> <li>• Groep C: 3-4-5-pauze-1-2</li> <li>• Groep D: 4-5-1-2-pauze-3</li> </ul>	
--	--	--

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Groep E: 5-1-2-3-4-pauze</li> </ul> <p>Pauze (koffie/thee met koekje): als onderdeel van carousel. Want is dynamischer dan 'met zijn allen tegelijk': inzakmoment voorkomen. Biedt desgewenst ook mogelijkheid om bij andere groep te kijken. En is handiger voor catering.</p> <p>Stand 1 t/m 4 omvatten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2 Panelen met 2 ingekleurde A0 tekeningen</li> <li>• 1 paneel met 3D visualisaties (let op: zoals afgesproken worden uit kostenoverwegingen voor slechts 3 varianten 3D-plaatjes gemaakt. Voorstel dat bij stand 80 km/uur 3D-plaatjes van 50 breed gehangen worden (want lijken op elkaar).</li> <li>• Statafel (om te kunnen schrijven).</li> </ul> <p>Stand 5 omvat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Panelen met diverse schetsen (bv. van verbinding noord-zuid) en foto's (bv. lichtmasten, verhardingstypen) &gt; volgt uit Beeldkwaliteitplan</li> <li>• Statafel (om te kunnen schrijven).</li> <li>• Ca. 9 deelnemers per stand (uitgaand van ca. 45 stakeholders, excl. begeleiders en politici).</li> </ul>	
<b>21.45-21.50</b>	<p><b>Korte terugblik op ontwerpbespreking</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• [ ] geeft terugmelding van de sfeer (en 'ernst'/omvang van de reacties op de ontwerpen) die hij geproefd heeft.</li> <li>• [ ] vraagt aan één of meer standhouders of ze goede nieuwe suggesties hebben gekregen. NB: er is geen tijd om hier inhoudelijk op in te gaan, gaat om boodschap dat we reacties hebben wilden ophalen waarmee we aan de slag kunnen.</li> <li>• [ ] benadrukt belang van invullen en inleveren formulier: bij [ ] of [ ] Actief op zoek naar feedback! Eventuele nabranders kunnen tijdens drankje straks nog worden ingevuld op reactieformulier.</li> </ul>	[ ]
<b>21.50-21.55</b>	<p><b>Hoe nu verder</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wat gaan we komende tijd doen (<b>zie sheet 18</b>)</li> <li>• Onderwerpen vergelijking boven- en ondergrondse variant: mede obv reacties uit atelier 1 (<b>zie sheet 19</b>)</li> <li>• Doel atelier 3 (<b>zie sheet 20</b>)</li> </ul>	[ ]

21.55-22.00	<b>Afsluiting</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Evaluatie: Vond men het geslaagd? Suggesties voor vervolproces/andere bijeenkomsten? <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Rood-oranje-groene kaartjes opsteken (voor peiling tevredenheid)</li> <li>○ Iemand van rood en groen eruit pikken voor toelichting; eindigen met groen.</li> <li>○ Als u ons tips wilt meegeven: dan kunt u dit op uw evaluatiekaartje noteren.</li> </ul> </li> <li>• Graag kaartjes inleveren in vaas bij uitgang</li> </ul> <p>Uitnodiging voor drankje erna (geen alcohol)</p>	
-------------	---	--

Verwacht aantal aanwezigen: ca. 75

- 45 stakeholders?
- 10 politici?
- 19 organisatie incl dorpsraad:

- Voorzitter: [redacted]

- Provincie Noord-Holland: [redacted]

- APPM: [redacted]

- Tauw: [redacted]

- Dorpsraad: [redacted]

Rol politici (idem aan atelier 1)

- Als toehoorder. Dat wil zeggen dat de politici in de gelegenheid worden gesteld om te luisteren naar wat men belangrijk vindt. Het is NIET de bedoeling dat men vragen stelt of met de aanwezigen in discussie gaat over voor/nadelen of politieke standpunten te verkondigen. In dat geval zullen ze worden afgekap.
- Reden dat we politici uitnodigen is dat:
  - Wij (en de politici dus ook) tijdens de 3 ateliers zoveel mogelijk informatie willen verzamelen over zaken die mensen belangrijk vinden en wat de technische (on)haalbaarheden zijn van de verschillende varianten. Men hoort dan van de mensen om wie het gaat wat er speelt.
  - We willen voorkomen dat politici in een vroeg stadium (zonder alle informatie) politieke uitspraken gaan doen waarop ze later (als alle informatie bekend is) mogelijk zouden willen/moeten terugkomen. Dat zou immers de besluitvorming kunnen belemmeren.

Vastlegging resultaten

- D.m.v. reactieformulieren.
- Digitale verwerking reactieformulieren door [redacted] in 'format commentaar' > waarna door Tauw verwerking in KES en ontwerp (voor zover relevant). Zodat hoofdlijnen teruggekoppeld kunnen worden in 3<sup>e</sup> atelier.

### FORMAT REVIEW-COMMENTAAR

[illegible]

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** woensdag 31 mei 2017 16:51  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** FW: stukken atelier 6 juni  
**Bijlagen:** N247-204-Format commentaar producten atelier 2.xlsx; N247-204-V1-Presentatie atelier 2.pdf; N247-204-V1-draaiboek tbv briefing atelier 2.docx; N247-204-V1-reactieformulier.docx

hierbij

**Van:** [redacted] @APPM.nl]

**Verzonden:** maandag 29 mei 2017 20:37

**Aan:** [redacted]

**CC:** [redacted]

**Onderwerp:** stukken atelier 6 juni

Beste allemaal,

Bijgesloten ontvangen jullie het definitieve draaiboek, reactieformulier en presentatie voor het atelier van 6 juni. In de excel (format commentaar) kunnen jullie zien welke wijzigingen ik n.a.v. jullie commentaar en laatste inzichten heb doorgevoerd.

@ [redacted] let op; de volgorde van de stands is omgedraaid (o.a. relevant voor titel-A3's die we ophangen om de stands aan te duiden).

Bijzonderheden:

Nav het overleg van vanochtend over het BKP heb ik de feedback-vragen aan de atelier-deelnemers over beeldkwaliteit/ruimtelijke kwaliteit (zoals die in het draaiboek staan) aangescherpt. Deze vragen heb ik óók 1-op-1 opgenomen in het reactieformulier, omdat we immers specifieke voorkeuren willen verzamelen mbt dorpspleinvarianten, tunnelentree etc (als input voor verdere slag met BKP en inrichtingsschets). Ik ga er vanuit (hoop ☺) dat jullie je in de formulering van de vragen kunnen vinden. Immers: afgesproken was dat ik het draaiboek/reactieformulier vandaag zou opleveren zodat [redacted] ze deze week kan vermenigvuldigen en de mapjes voor de deelnemers gereed kan maken.

Verder hebben Tauw en ik nadien nog even gesproken over de te presenteren technische tekeningen in de stands 1 t/m 4. Idee is:

- Paneel 1: Luchtfoto met ingekleurde nieuwe situatie op A0
- Paneel 2: Dwarsprofielen op aparte A0
- Paneel 3: 3D-plaatjes (streven: binnen in onderdoorgang, bij tunnelmonden, aanzicht thv bestaande brug).

De technische (alignement)tekeningen willen we alleen afgedrukt bij de hand houden ter beantwoording van eventuele vragen. Reden is tweeledig: alignement is wel erg ingewikkeld voor de meeste mensen (daarom hangen we de dwarsprofielen, die veel mensen wel zullen willen zien, wel apart op A0 op een paneel) & bovendien is een 3-meter-lange tekening onhandig omdat de mensen dan teveel verspreid staan voor de tekeningen staan om een goed gesprek te kunnen voeren.

De daadwerkelijke tekeningen van Tauw voor de 5 stands (incl vanochtend besproken aanpassingen) volgen zoals vanochtend afgesproken later (eind deze week). Deze zullen door Tauw zelf geproduceerd worden en meegenomen worden naar het atelier.

Heb zin in 6 juni, jullie ook?

Groet [redacted]

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** vrijdag 19 mei 2017 14:49  
**Aan:** [redacted] <[@noord-holland.nl](mailto:@noord-holland.nl)>; [redacted] <[@noord-holland.nl](mailto:@noord-holland.nl)>; [redacted] <[@noord-holland.nl](mailto:@noord-holland.nl)>; [redacted] <[@noord-holland.nl](mailto:@noord-holland.nl)>; [redacted] <[@noord-holland.nl](mailto:@noord-holland.nl)>; [redacted] <[@noord-holland.nl](mailto:@noord-holland.nl)>  
[redacted]  
**CC:** [redacted] <[@appm.nl](mailto:@appm.nl)>; [redacted] <[@waterland.tauw.com](mailto:@waterland.tauw.com)>; [redacted] <[@tauw.com](mailto:@tauw.com)>; [redacted] <[@tauw.nl](mailto:@tauw.nl)>; [redacted] <[eveline.dekock@tauw.nl](mailto:eveline.dekock@tauw.nl)>; [redacted] <[@tauw.com](mailto:@tauw.com)>  
**Onderwerp:** draaiboek, presentatie, reactieformulier en actielijst atelier 6 juni

Beste allemaal,

N.a.v. het overleg van afgelopen maandag over het atelier van 6 juni, stuur ik jullie zoals afgesproken bijgaand:

- Het draaiboek, met daarin de besproken suggesties/opmerkingen verwerkt.
- Het reactieformulier, met daarin de suggestie van [redacted] (duidelijker standnummers) verwerkt.
- Een actielijst met eenieders acties hierin opgenomen. @ [redacted] ik zal je bellen.
- De powerpoint voor de betreffende avond mét notities (zaken die niet op sheet staan maar wel verteld zullen worden).

Graag jullie reacties op:

- De vragen die we in de stands aan de deelnemers willen stellen (zie draaiboek)
- De powerpoint
- Aanwezigheid: @ [redacted] en [redacted] kunnen jullie bevestigen of jullie inderdaad aanwezig zijn? (@ [redacted] van [redacted] begreep ik van wel?)

@ [redacted] en [redacted] ik weet dat jullie niet zullen reageren, daarom voor jullie alleen ter info.

Jullie reacties ontvang ik (cf planning) graag uiterlijk woensdag de 24<sup>e</sup> mei in het bijgevoegd format-commentaar, zodat ik de stukken definitief kan maken en er voldoende tijd is voor [redacted] voor de productie. Bij vragen weten jullie me te vinden.

Groet en fijn weekend!

[redacted]

[redacted]  
APPM **Nederland mooier maken**  
+31 [redacted] | [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)



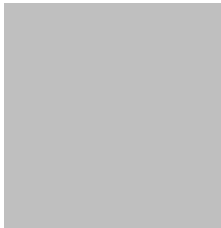



# (ONDER)DOORGANG BROEK IN WATERLAND

Atelier 2  
6 juni 2017  
Bernard Nieuwentijt College



# Welkom!



, onafhankelijk voorzitter



## Doel van vanavond

- U meenemen in de ontwerpdilemma's (complexe ontwerpkeuzes)
- Toelichten concept-schetsontwerpen voor onderdoorgang
- Uw reacties bespreken en verzamelen (om mee te nemen in verdere uitwerking)
- Helderheid scheppen over vervolgproces én status bovengrondse variant

Doel: zie sheet.

Er zijn vanavond staten/raadsleden aanwezig om te horen wat u vindt. Afspraak dat ze alleen luisteren en niet meedoen in de discussie.



## Programma

- 19.00 Welkom en opening
- 19.10 Stand van zaken & ontwerp-dilemma's
- 19.40 Uitleg groepen en uiteen gaan
- 19.45 Toelichting en discussie concept-schetsontwerpen (5 rondes + pauze)
- 21.45 Korte terugblik op highlights ontwerp-rondes
- 21.50 Vervolgproces
- 21.55 Evaluatie
- 22.00 Einde

Programma: zie sheet.

Om herhaling met atelier 1 te voorkomen (wat teveel tijd kost) kunnen we niet nogmaals:

- Participatieproces uitleggen
- Programma bereikbaarheid Waterland uitleggen
- Historie proces Dorpsraad toelichten
- Inhoudelijke uitleg geven over bovengrondse variant

In de flyer die u heeft ontvangen kunt u hierover informatie vinden.



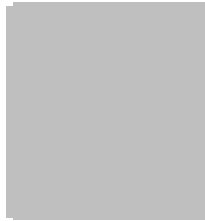
## Mijn rol als voorzitter

- Onafhankelijke spil
- Avond in goede banen leiden:
  - doel avond bewaken
  - zorgen dat iedereen zich aan spelregels houdt
  - tijden bewaken

Spelregels die eerste atelier goed werkten willen we graag ook vanavond gebruiken:

- Geen nut/noodzaak discussie; op zoek naar uw input.
- Niet : “iedereen hier vindt..” want geen evenredige afspiegeling van Broek en omringende dorpen (veel Broekers). We willen van iederéén visies/wensen verzamelen.
- Respectvol met elkaar omgaan. Ook tegen mensen die andere dingen belangrijk vinden dan u.

## Stand van zaken project



namens APPM/Tauw

- Voorstellen: projectleider namens combinatie APPM-Tauw
- Toelichting waar project staat en waar we bij ontwerp tegenaan liepen
- Melden: ca halfuur nodig.
- Verduidelijkingsvragen: na toelichting.
- Discussie/inhoudelijke vragen: in ontwerprondes.





## Opdracht

- Uitwerken onderdoorgang tot zelfde detailniveau als bovengrondse variant
  - 50 km/uur (uitwerking ontwerp dorpsraad)
  - 80 km/uur
  - meerdere rijstroken
- Uitvoeren onderzoeken
- Opstellen kostenraming
- Opstellen vergelijking van bovengrondse en ondergrondse varianten

Participatie belanghebbenden: belangrijk dat iedereen zich in een variant herkent én achter uitkomsten vergelijking staat

- Provincie heeft eerder bovengrondse varianten uitgewerkt en onderzocht. Resulteerde in 1 bovengrondse variant: ligt nu 'op de plank'.
- Nav initiatief dorpsraad (onderdoorgang): APPM/Tauw aan de slag met ongelijkvloerse variant, om deze daarna met bovengrondse te kunnen vergelijken.
- Opdracht (zie sheet)
- Op basis van vergelijking bovengronds/ondergronds keuze door politiek voor één van de varianten!
- Participatieproces, gezamenlijk met u (zie sheet)



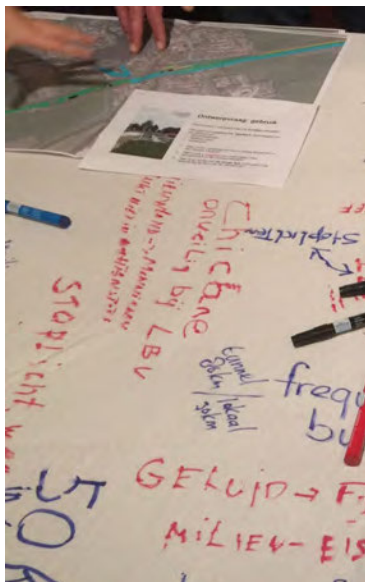
## Aanpak in 3 fasen



1. Kennismaken en verkennen
  - verzamelen wensen/eisen voor ontwerp
2. Onderzoeken en ontwerpen
  - uitwerken concept-schetsontwerp
  - uitvoeren onderzoeken (bodem, historie etc)
3. Toetsen en vergelijken
  - uitvoeren onderzoeken (verkeer, geluid, lucht)
  - definitief maken schetsontwerp (o.b.v. reacties)
  - toets ontwerpen door 'bevoegde gezagen'
  - vergelijken bovengrondse en ondergrondse varianten

Daarna: variantkeuze door politiek

- Drie fasen (zie sheet)
- Ik ga later vanavond dieper in op de onderwerpen van de vergelijking: daarvoor is in atelier 1 nuttige input gekomen, met name mbt het onderwerp leefbaarheid en milieu.
- Participatie/betrokkenheid belangrijk, dus in elke ronde atelier-bijeenkomst, inloopbijeenkomst en individuele gesprekken om tussenresultaten af te stemmen.
- Planning:
  - Streven oorspronkelijk: afronding maart. Zal zometeen toelichten waarom dat niet haalbaar bleek.
  - Zitten nu in fase 2.
  - Ziet er nu naar uit dat project in laatste kwartaal van 2017 wordt afgerond. Daarna besluitvorming.



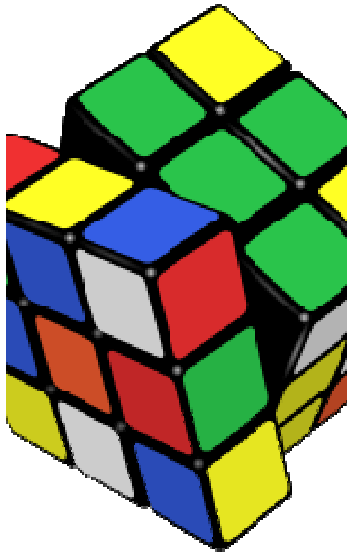
## Fase 1 gereed: verzamelen wensen en eisen

- Vanuit dorpsraad
  - via directe samenwerking (co-creatie)
- Van bewoners en belangengroepen
  - uit 1<sup>e</sup> atelier
  - uit 1<sup>e</sup> inloopbijeenkomst
  - uit gesprekken met aanwonenden
- Van instanties en vergunningverleners
  - uit gesprekken met gemeenten, vervoerregio, provincie-specialisten, hoogheemraadschap, hulpdiensten et cetera

- Fase 1 gereed (zie sheet)
- In dit atelier koppelen we de meest ingrijpende eisen aan u terug.
- Vanavond geen tijd voor plenaire terugkoppeling van alle detaileisen.  
Desgewenst wel lijst beschikbaar van alle verkregen input en hoe deze verwerkt is (te vragen in ontwerprondes).



- *(kaartje om zonodig wat zaken nav dilemma's te kunnen aanwijzen)*



## Dilemma's n.a.v. eisen en wensen

1. Eis hulpdiensten aanbrengen passeer- en vluchtruimte  
↔ wens beperken impact/breedte onderdoorgang
2. Eis waterschap verhoging kruising N247 met kanteldijk  
↔ wens voorkomen extra dijken in landschap
3. Eis gemeente Waterland, vervoerregio en bewoners bussen bovengronds ↔ wens verblijfskarakter dorpskern
4. Eis waterschap doorstroming Broekervaart ↔ mogelijk knelpunt bij Eilandweg (versmalling Broekervaart onzeker)
5. Wens regio meerdere rijstroken  
↔ wens beperken breedte onderdoorgang  
↔ wens beperken geluid en luchtvervuiling

- Grote impact nieuwe eisen op oorspronkelijke ontwerp dorpsraad. Zo leidden bijvoorbeeld eisen vanuit hulpdiensten en HHNK ertoe dat onderdoorgang breder en langer werd.
- Betekent nogal wat voor de inpassing in het dorp. Daarom tussenstap ingelast, om te kijken hoe hard de eisen waren en hoe de impact kon worden beperkt.
- Verklaring voor vertraging.

Toelichting van dilemma's waar we tegenaan liepen (*een dilemma popt pas op, nadat het vorige is toegelicht*)

1. Eis hulpdiensten vanuit veiligheid (want tunnelwet nvt)
  - Eis hulpdiensten: passeerruimte om bij ongeval te komen + vluchtroute. W+B ging uit van smalle 2x1 zonder voorzieningen.
  - Daarmee verbreding van ca. 14 meter naar ca. 19 meter breed (uiteindelijk op maaiveld).
  - ↔ Wens beperken impact/breedte
  - Daarom: ook versmalde variant onderzoeken/uitwerken (tbv complete vergelijking, risico: geen vergunning). Zonder vluchtwegen/passeerruimte: meteen volledig dicht als er iets gebeurt.

2. Eis weg 'hoger' laten kruisen met dijk (eis hoogheemraadschap)
  - Onderdoorgang doorsnijdt dijk. Mag uiteraard niet zomaar, ivm waterkerende functie. Daarom was uitgangspunt zgn. kanteldijk: om onderdoorgang heen.
  - Kruising weg met nieuwe dijk: was te laag. Dus moest hoger. Daarmee meer dijkvorming in landschap.
  - ↔ Wens beperken extra dijken in landschap
  - Daarom: onderzoeken optie 'coupure': soort deur in onderdoorgang die water tegenhoudt bij hoogwater.
  
3. Eis gemeente Waterland, vervoerregio, en wens bewoners: openbaar vervoer mag niet verslechteren.
  - Nu zéér veel bussen, gemiddeld ca elke minuut een bus. Daarmee druk op toekomstige parallelweg.
  - ↔ Strookt niet met wens dorp (en aanleiding onderdoorgang): leefbaarder dorp/verblijfskarakter dorpskern.
  - Overweging: hoeveel bussen nodig om hoogwaardig OV te behouden? Kluitje bussen niet nodig.
  - Voorlopige aannahme (waarop we uw reactie vragen):
    - tijdens spits 8 R-netbussen per uur, per richting
    - buiten spits en in avonden: 4 bussen per uur, per richting
 Dit is obv tellingen genoeg om huidig aantal reizigers te bedienen. Daarmee meer mogelijkheden om dorpskern leefbaarder te maken (verblijfsgebied).
  - Zijn uiteraard op zoek naar uw reactie: is dit volgens u voldoende? Tijdens ontwerpronde ruimte voor discussie.
  
4. Eis waterschap m.b.t. doorstroming Broekervaart.
  - Broekervaart moet breed genoeg blijven om te kunnen doorstromen (niet 'over rand te klotsen')
  - Broekervaart moet daarom, afhankelijk van breedte van tunnelbak, opschuiven in zuidelijke richting.
  - ↔ Ruimtelijk knelpunt: in knel met Eilandweg (bij 2x2 meeste, bij 50/80 op te lossen, bij versmalde variant niet).
  - Daarom berekeningen nodig of Broekervaart versmald kan worden (zonder 'over rand te klotsen'). Helaas niet mogelijk op korte termijn.
  - Uiteraard wel aandachtspunt bij verdere uitwerking als besloten wordt tot (brede) onderdoorgang! Bijvoorbeeld kijken naar technische oplossing waarbij bijvoorbeeld weg gedeeltelijk 'op poten' over het water loopt.
  
5. Wens regio meerdere rijstroken ivm faciliteren toekomstige verkeersgroei
  - ↔ Wens beperken breedte/impact onderdoorgang
  - ↔ Wens beperken geluid en luchtverontreiniging
  - Wel onderzocht: complete vergelijking.
  - Gekozen voor uitwerking 2x2 (niet 3x1): smaller dan 3x1 (ivm eisen hulpdiensten mbt passeerruimte) en minder opstopping door agrarisch verkeer.



## Vier varianten onderdoorgang

	Snelheid	Rijstroken	Vluchtwegen	Waterkering
1	50 km/uur	2x1	Nee: versmald!	coupure
2	50 km/uur	2x1	Ja	kanteldijk
3	80 km/uur	2x1	Ja	coupure
4	80 km/uur	2x2	Ja	kanteldijk

- Aandachtspunt: haalbaarheidsrisico variant 2.
- Variant 1 t/m 4: van minste naar meeste benodigde ruimte
- Indien uit onderzoeken/effecten andere 'combinatie' wenselijk blijkt, is uitwerking daarvan in vervolgfase mogelijk.

Zoveel oplossingsmogelijkheden dat we wel 12 varianten hadden kunnen uitwerken. Met/zonder vluchtvoorzieningen, met coupure, met kanteldijk etc.

Niet werkbaar (en verspilling belastinggeld):

- daarom afspraak 4 varianten uitwerken (zie sheet)
- Bij 2x2 gaan we ervan uit dat in de toekomst dan ook voor/na de onderdoorgang 2x2 te gaan realiseren tussen Schouw en Monnickendam.
- Geen 3x1 wegens nog breder én nadeel auto's achter agrarisch verkeer

Aandachtspunten:

- Kanttekening haalbaarheid versmalde variant:
  - ivm vergunning/hulpdiensten (veiligheid)
  - ivm beschikbaarheid (dikwijls volledige afsluiting nodig wegens ontbreken passeerruimte/rijbaanscheiding)
- Hiermee varianten met grootste en kleinste ruimtebeslag in beeld.
- Tussenvarianten zijn desgewenst tzt op basis hiervan uit te werken, als dat wenselijk blijkt uit bv. onderzoeken, kosten en/of sterke voorkeur van belanghebbenden.



## Waar staan we nu?

Op basis van ontvangen wensen en eisen:

- 4 concept-schetsontwerpen opgesteld voor onderdoorgang
- oplossingsmogelijkheden geschetst voor ruimtelijke kwaliteit (dorpsplein, leefbaarheid etc.)

**Nu in atelier: heel graag uw reacties!**

Op basis daarvan:

- aanpassing van en afstemming over ontwerpen
- onderzoeken afronden, kostenraming opstellen
- opstellen variantenvergelijking

Op basis van ontvangen wensen en eisen:

- 4 verkeerskundige concept-schetsontwerpen opgesteld
- oplossingsmogelijkheden geschetst voor ruimtelijke kwaliteit (inpassing onderdoorgang, dorpsplein, leefbaarheid, verbinding dorps helften etc)

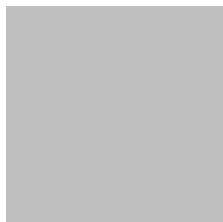
Nu in atelier: heel graag uw reacties!


Op basis daarvan:

- verdere uitwerking ontwerpen
- afstemming en toetsing met/bij gemeenten, welstandcommissie, waterschap etc > definitieve ontwerpen.
- Let op: in dit stadium nog géén detailinrichtingsplan van bijvoorbeeld dorpsplein (wel voorkeuren/ideeen): komt na besluitvorming over wel/geen onderdoorgang.
- onderzoeken afronden
- kostenraming opstellen
- opstellen variantenvergelijking

Daarna opnieuw atelier om e.e.a. aan u voor te leggen.

## Aan de slag!



, onafhankelijk voorzitter





## Aan de slag!

- Vijf stands: 4x onderdoorgang en 1x ruimtelijke kwaliteit
- Vijf groepen: A t/m E (8 à 9 personen per groep)
- Vijf ontwerp-rondes en tussendoor pauze:
  - uw groep & volgorde bezoek stands: zie uw mapje
  - groep A begint bij stand 1, B bij 2, C bij 3, D bij 4, E bij 5
- Per ronde:
  - 5 minuten toelichting en vragen aan u
  - 10 minuten discussie/vragen stellen
  - na bel: 5 minuten voor opschrijven feedback op reactieformulier & naar volgende stand


Zie sheet


Mbt vragen aan u:


- In elke stand wordt u gevraagd wat uw algemene indruk is: impact onderdoorgang & leefbaarheid. Met leefbaarheid wordt bedoeld: ruimtelijke kwaliteit, eenheid dorp, eventuele zorgen over geluid of lucht etc.
- Verder per stand een aantal specifieke vragen m.b.t. de betreffende ontwerpvariant.
- Bij stand 5 (ruimtelijke kwaliteit) vragen we u gerichte input/wensen om inrichtingsplan te kunnen gaan maken.

## Resumé






, onafhankelijk voorzitter

 geeft terugmelding van de sfeer (en 'ernst'/omvang van de reacties op de ontwerpen) die hij geproefd heeft.

 vraagt aan één of meer standhouders of ze goede nieuwe suggesties hebben gekregen.

(NB: er is geen tijd om hier inhoudelijk op in te gaan, gaat om boodschap dat we reacties hebben wilden ophalen waarmee we aan de slag kunnen.

 benadrukt belang van invullen en inleveren formulier: bij  of   
Actief op zoek naar feedback! Eventuele nabranders kunnen tijdens drankje straks nog worden ingevuld op reactieformulier)

## Hoe nu verder



namens APPM/Tauw



## Komende tijd

- Inloopbijeenkomst voor 'brede publiek'
- Aanpassing schetsontwerpen n.a.v. reacties
- Afstemming/toetsing bevoegde gezagen
- Definitief maken schetsontwerpen
- Onderzoeken verkeer, geluid, lucht
- Kostenramingen opstellen
- Vergelijken bovengrondse en ondergrondse varianten

Ter bespreking in volgend atelier!

Zie sheet.

Inloop: 27 juni Hotel Katwoude



## Vergelijking boven/ondergronds

- **Verkeersdoorstroming:** van doorgaand verkeer en bussen, instroommogelijkheden vanuit het dorp op N247, beschikbaarheid weg/onderdoorgang
- **Verkeersveiligheid:** logische weginrichting conform richtlijnen, veilig oversteken, overzichtelijkheid etc.
- **Milieu:** verkeersgeluid en luchtkwaliteit
- **Kosten**
- **Lokale leefbaarheid:** ruimtelijke kwaliteit, eenheid dorp, verbinding dorps helften Broek, groen en water, behoud historisch dorpsgezicht
- **Bouwhinder:** verkeersdoorstroming, lengte omleidingen, vaarmogelijkheden, afstand tot woningen, duur hinder
- **Risico's:** vergunningen etc.

Onderwerpen vergelijking: mede op basis van uw input tijdens atelier 1.

Risico's: ook eventueel benodigde grondverwervingen. Als uiteindelijk voor ondergrondse variant gekozen wordt; zal zoveel mogelijk optimalisatie plaatsvinden en zal hierover overleg met betrokkenen worden opgestart.



## Derde atelier

- Definitieve schetsontwerpen: welke veranderingen zijn doorgevoerd n.a.v. reacties?
- Bespreken vergelijking bovengrondse en ondergrondse varianten
- Uw voorkeur voor één of meerdere varianten

3<sup>e</sup> atelier zoals het zich nu laat aanzien op 7 oktober (Broekerhuis).

Onderwerpen (zie sheet)

Let wel: inrichting dorpsplein in dit stadium nog globaal, verdere uitwerking pas na besluitvorming.


Afronding/oplevering: laatste kwartaal 2017

Besluitvorming: eerste helft 2018

Realisatie: naar verwachting niet voor 2021/2022

# Afsluiting



, onafhankelijk voorzitter

Evaluatie: Is het doel van de bijeenkomst naar uw mening gehaald?

- Rood-oranje-groene kaartjes opsteken (voor peiling tevredenheid) > iemand van rood en groen eruit pikken voor toelichting; eindigen met groen.
- Graag kaartjes inleveren in vaas bij uitgang
- Eventueel tip op kaartje invullen (al dan niet voorzien van uw naam zodat we evt kunnen nabellen).

Uitnodiging voor drankje erna.

**Bedankt en tot ziens!**





**OPZET 2<sup>E</sup> ATELIER****(bijgesteld n.a.v. bespreking 15 mei, feedbackreacties en ontwerpoverleg 29 mei)****Doel atelier:**

1. Draagvlak kweken voor ontwerp, door begrip te creëren voor de complexiteit en dat 'we het dus nooit voor iedereen goed kunnen doen':
  - belangrijkste ontwerp dilemma's schetsen
2. Toelichten van & feedback krijgen op ontwerp:
  - concept technisch ontwerp (4 varianten onderdoorgang, en toelichten waarom nu 4 varianten)
  - ontwerp ruimtelijke inpassing
  - met aandacht voor ontwerp dilemma's (tbv begrip voor afwegingen)
 Ontwerp duidelijk neerzetten als resultante van opgehaalde klanteisen uit fase 1 (in o.a. atelier).
3. Juiste verwachtingen scheppen tav proces:
  - wat gebeurd tot nu toe (wat gebeurd met resultaten 2<sup>e</sup> atelier)
  - waar staan we nu
  - wat komt hierna
  - óók duidelijk maken status 'bovengrondse variant'

Om herhaling met atelier 1 te voorkomen (wat teveel tijd kost) gaan we NIET nogmaals:

- Participatieproces uitleggen
- Programma bereikbaarheid Waterland uitleggen
- Historie proces Dorpsraad toelichten
- Inhoudelijke uitleg geven over bovengrondse variant





Hiervoor verwijzen naar flyer: krijgt update.

**Opzet atelier:**

16.00-17.00	Zaalindeling controleren en klaarzetten materialen	
17.00-18.00	Eten	allen
18.00-18.30	Briefing	
Vanaf ca. 18.30	Inloop. Bij entree: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Persoonlijk welkom!</li> <li>• Verzoek presentielijst te tekenen (zonodig aan te vullen). Lijst in principe al ingevuld obv aanmeldingen.</li> <li>• Mapjes uitdelen met               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ groepsletters (zodat later de groepsverdeling direct georganiseerd is en deelnemers van binnen en van buiten Broek in Waterland automatisch gemengd raken en onderlinge dialoog ook ontstaat).</li> <li>○ groene-oranje-rode evaluatiekaartjes</li> <li>○ geupdate flyer</li> </ul> </li> </ul> Koffie en thee met koekje	

<b>19.00 – 19.10</b>	<b>Opening</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Welkom (ook zichzelf introduceren)</li> <li>2. Doel avond &amp; rol staten/raadsleden (<b>zie sheet 3</b>)</li> <li>3. Programma: wat doen we wel én wat doen we vanavond niet meer (<b>zie sheet 4</b>)</li> <li>4. Rol voorzitter: onafhankelijke centrale spil, sturen op tijden en naleving spelregels, samenvatten succesvolle spelregels vorige keer (<b>zie sheet 5</b>)</li> </ol>	
<b>19.10 – 19.40</b> <p>Afweging gemaakt tussen 'zo kort mogelijk plenair' en tegelijkertijd voldoende aandacht geven aan gevoeligheden (bussen boven/ondergronds, Broekervaart bij woningen Eilandweg).</p> <p>Daarmee is plenaire deel per saldo iets langer dan de ideale 30 minuten, maar belangrijk om niet te snel over gevoeligheden heen te stappen.</p> <p>NB: bij soos nog langer plenair gesproken en dat ging uitstekend.</p>	<b>Stand van zaken project (incl. ontwerpdilemma's)</b> <p>Melden: ca halfuur nodig. Verduidelijkingsvragen: na toelichting. Discussie/inhoudelijke vragen: in ontwerprondes.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>5. Doel project (kort herhalen) (<b>zie sheet 7</b>)</li> <li>6. Wat gebeurt tot nu toe (kort): <ul style="list-style-type: none"> <li>o Aanpak in 3 fasen, kort herhalen (<b>zie sheet 8</b>)</li> <li>o Fase 1: klanteisen opgehaald als input voor ontwerp (via atelier 1, gesprekken etc) (<b>zie sheet 9</b>)</li> <li>o NB: In dit atelier koppelen we alleen de meest ingrijpende eisen terug. Er is geen tijd voor plenaire terugkoppeling van detaileisen (uit bijv. atelier 1). In het kader van volledige transparantie zijn er wel uitdraaien van de klanteisenspecificatie en vertaling van tafelkleden naar klanteisen bij alle ontwerp-groepjes beschikbaar, zodat terplekke vragen kunnen worden beantwoord over hoe een specifieke eis/wens verwerkt is.</li> </ul> </li> <li>7. <b>Inzoomen op tussenstap: toelichten belangrijkste ontwerpdilemma's en voorlopige afwegingen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Grote impact nieuwe klanteisen &gt; nieuwe ontwerpdilemma's &gt; aanleiding voor tussenstap (tevens verklaring voor vertraging).</li> <li>o Toelichting 5 belangrijkste dilemma's en voorlopige afwegingen: <b>zie sheet 11</b></li> </ul> </li> <li>8. <b>Geleid tot keuze voor uitwerken extra variant (smalle) &gt; de 4 varianten noemen (zie sheet 12)</b></li> <li>9. Waar staan we nu (<b>zie sheet 13</b>)</li> </ol>	
<b>19.40-19.45</b>	<b>Uitleg groepen en uiteen gaan (zie sheet 15!)</b>	

<p><b>19.45-20.00</b> Bel 20.00-20.05</p> <p><b>20.05-20.20</b> Bel 20.20-20.25</p> <p><b>20.25-20.40</b> Bel 20.40-20.45</p> <p><b>20.45-21.00</b> Bel 21.00-21.05</p> <p><b>21.05-21.20</b> Bel 21.20-21.25</p> <p><b>21.25-21.40</b> Bel 21.40-21.45</p>	<p><b>Ontwerprondes (5x) + Pauze (1x)</b></p> <p><u>Stand 1: 50 km/uur, 2x1, versmald zonder vluchtwegen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bemensing: [ ] + [ ] + [ ]</li> <li>• 5 minuten uitleg en feedbackvragen voorleggen: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Wat is uw algemene indruk (impact, leefbaarheid etc)? Wat vindt u goed en minder goed aan het ontwerpvoorstel?</li> <li>○ Welke voor- en nadelen ziet u van deze versmalde oplossing zonder vluchtwegen?</li> <li>○ Hoe ervaart u deze versmalde onderdoorgang als u zich erin bevindt (zie 3D-afbeelding)?</li> </ul> </li> <li>• 10 minuten discussie</li> <li>• (daarna bel en 5 minuten schrijven/doorschuiven)</li> </ul> <p><u>Stand 2: 50 km/uur, 2x1, met vluchtwegen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bemensing: [ ] + [ ] + [ ]</li> <li>• 5 minuten uitleg en feedbackvragen voorleggen: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Wat is uw algemene indruk (impact, leefbaarheid etc)? Wat vindt u goed en minder goed aan het ontwerpvoorstel?</li> <li>○ Welke voor- en nadelen ziet u van deze oplossing met vluchtwegen?</li> <li>○ Wat vindt u van de impact van de kanteldijk op het landschap?</li> </ul> </li> <li>• 10 minuten discussie</li> <li>• (daarna bel en 5 minuten schrijven/doorschuiven)</li> </ul> <p><u>Stand 3: 80 km/uur, 2x1:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bemensing: [ ] + [ ] + [ ]</li> <li>• 5 minuten uitleg en feedbackvragen voorleggen: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Wat is uw algemene indruk (impact, leefbaarheid etc)? Wat vindt u goed en minder goed aan het ontwerpvoorstel?</li> <li>○ De 50 km- en 80-km ontwerpen zijn even breed, 80 is iets langer. Waarom zou u 50 km boven 80 km verkiezen, of 80 km boven 50 km?</li> </ul> </li> <li>• 10 minuten discussie</li> <li>• (daarna bel en 5 minuten schrijven/doorschuiven)</li> </ul> <p><u>Stand 4: 2x2, 80 km/uur:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bemensing: [ ] + [ ] + [ ]</li> <li>• 5 minuten uitleg en feedbackvragen voorleggen: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Wat is uw algemene indruk (impact, leefbaarheid etc)? Wat vindt u goed en minder goed aan het ontwerpvoorstel?</li> <li>○ Hoe kijkt u aan tegen de hoeveelheid ruimte die de 2x2 oplossing in beslag neemt?</li> </ul> </li> </ul>	<p>[ ] belt bij elke ronde</p> <p>Bemensing stands: zie kolom hiernaast</p>
---	---	---

	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Een eventuele 3x1 oplossing is breder dan een 2x2 oplossing. Welke variant zou u kiezen en waarom?</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 10 minuten discussie</li> <li>• (daarna bel en 5 minuten schrijven/doorschuiven)</li> </ul> <p><u>Stand 5: ruimtelijke kwaliteit:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bemensing:  &amp;  +  + </li> <li>• 5 minuten uitleg en feedbackvragen voorleggen (let op: deze vragen staan óók in het reactieformulier zodat we hieromtrent actief wensen kunnen verzamelen): <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Welke wensen en ideeën heeft u voor de invulling van het dorpsplein?</li> <li>○ Welke van de 4 dorpsplein-varianten sluit daar volgens u best bij aan? Of heeft u wellicht een andere variant voor ogen die nog niet is geschetst?</li> <li>○ Wat vindt u ervan als het aantal bussen bovengronds wordt verminderd om een verblijfsgebied te kunnen creëren? De overige bussen rijden dan via de onderdoorgang en stoppen hier niet.</li> <li>○ Wat vindt u van de verbinding tussen de twee helften van Broek in de situatie met onderdoorgang?</li> <li>○ Hoe beoordeelt u het aanzicht van de onderdoorgang buiten het dorpsplein (open bak)?</li> <li>○ Heeft u nog andere aandachtspunten of wensen voor de inpassing van de onderdoorgang?</li> </ul> </li> <li>• 10 minuten discussie</li> <li>• (daarna bel en 5 minuten schrijven/doorschuiven)</li> </ul> <p><u>Belangrijk:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Actief op zoek naar feedback: reactieformulier om e.e.a. zo gestructureerd mogelijk te ontvangen en te kunnen verwerken én terugkoppelen.</li> <li>• Groepsbegeleiders zorgen ervoor <ul style="list-style-type: none"> <li>○ dat bovenstaande feedbackvragen daadwerkelijk gesteld worden;</li> <li>○ dat iedereen desgewenst aan de beurt komt om vraag te stellen,</li> <li>○ dat men opmerkingen op het reactieformulier noteert.</li> </ul> </li> <li>• In elke groep is uitdraai van vertaling van tafelkleden naar klanteisen én de klanteisen-specificatie aanwezig, zodat desgewenst kan worden nagezocht hoe de diverse detaileisen en -wensen in de ontwerpen verwerkt zijn.</li> </ul>	
--	--	--

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• [ ] en [ ] lopen 'vrij' rond om stemming te peilen.</li> <li>• Politici zitten niet in groep en lopen rond/luisteren.</li> </ul> <p>Volgorde groepen (tijden: zie linker-kolom):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Groep A: 1-pauze-2-3-4-5</li> <li>• Groep B: 2-3-pauze-4-5-1</li> <li>• Groep C: 3-4-5-pauze-1-2</li> <li>• Groep D: 4-5-1-2-pauze-3</li> <li>• Groep E: 5-1-2-3-4-pauze</li> </ul> <p>Pauze (koffie/thee met koekje): als onderdeel van carousel. Want is dynamischer dan 'met zijn allen tegelijk': inzakmoment voorkomen. Biedt desgewenst ook mogelijkheid om bij andere groep te kijken. En is handiger voor catering.</p> <p>Stand 1 t/m 4 omvatten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Paneel 1: Luchtfoto met ingekleurde nieuwe situatie op A0</li> <li>• Paneel 2: Dwarsprofielen op aparte A0</li> <li>• Paneel 3: 3D-plaatjes (streven: binnen in onderdoorgang, bij tunnelmonden, aanzicht thv bestaande brug). (let op: zoals afgesproken worden uit kostenoverwegingen voor slechts 3 varianten 3D-plaatjes gemaakt. Afgesproken dat bij stand 80 km/uur 3D-plaatjes van 50 breed gehangen worden (want lijken op elkaar).</li> <li>• Technische (alignement)tekeningen: alleen afgedrukt bij de hand houden voor vragen (geen 3 meter alignement-tekening ophangen; want mensen staan dan teveel verspreid voor een goed gesprek, en is bovendien ingewikkeld &gt; wel dwarsprofielen op 2e paneel).</li> <li>• Statafel (om te kunnen schrijven).</li> </ul> <p>Stand 5 omvat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Panelen met diverse schetsen en beeldmateriaal uit BKP: opties dorpsplein, opties tunnelmonden, assen/bomenrijen</li> <li>• Statafel (om te kunnen schrijven).</li> <li>• Ca. 9 deelnemers per stand (uitgaand van ca. 45 stakeholders, excl. begeleiders en politici).</li> </ul>	
<b>21.45-21.50</b>	<p><b>Korte terugblik op ontwerpbespreking</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• [ ] geeft terugmelding van de sfeer (en 'ernst'/omvang van de reacties op de ontwerpen) die hij geproefd heeft.</li> <li>• [ ] vraagt aan één of meer standhouders of ze goede nieuwe suggesties hebben gekregen.</li> </ul>	[ ]

	<p>NB: er is geen tijd om hier inhoudelijk op in te gaan, gaat om boodschap dat we reacties hebben wilden ophalen waarmee we aan de slag kunnen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• [redacted] benadrukt belang van invullen en inleveren formulier: bij [redacted] of [redacted] Actief op zoek naar feedback! Eventuele nabranders kunnen tijdens drankje straks nog worden ingevuld op reactieformulier.</li> </ul>	
<b>21.50-21.55</b>	<p><b>Hoe nu verder</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wat gaan we komende tijd doen (<b>zie sheet 18</b>)</li> <li>• Onderwerpen vergelijking boven- en ondergrondse variant: mede obv reacties uit atelier 1 (<b>zie sheet 19</b>)</li> <li>• Doel atelier 3 (<b>zie sheet 20</b>)</li> </ul>	[redacted]
<b>21.55-22.00</b>	<p><b>Afsluiting</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Evaluatie: Vond men het geslaagd? Suggesties voor vervolgproces/andere bijeenkomsten? <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Rood-oranje-groene kaartjes opsteken (voor peiling tevredenheid)</li> <li>○ Iemand van rood en groen eruit pikken voor toelichting; eindigen met groen.</li> <li>○ Als u ons tips wilt meegeven: dan kunt u dit op uw evaluatiekaartje noteren.</li> </ul> </li> <li>• Graag kaartjes inleveren in vaas bij uitgang</li> </ul> <p>Uitnodiging voor drankje erna (geen alcohol)</p>	[redacted]

Verwacht aantal aanwezigen: ca. 75

- 45 stakeholders?
- 10 politici?
- 20 organisatie incl dorpsraad:

- Voorzitter: [redacted]
- Provincie Noord-Holland: [redacted]

○ APPM: [redacted]

○ Tauw: [redacted]

○ Dorpsraad: [redacted]

Rol politici (idem aan atelier 1)

- Als toehoorder. Dat wil zeggen dat de politici in de gelegenheid worden gesteld om te luisteren naar wat men belangrijk vindt. Het is NIET de bedoeling dat men vragen stelt of met de aanwezigen in discussie gaat over voor/nadelen of politieke standpunten te verkondigen. In dat geval zullen ze worden afgekapd.
- Reden dat we politici uitnodigen is dat:

- Wij (en de politici dus ook) tijdens de 3 ateliers zoveel mogelijk informatie willen verzamelen over zaken die mensen belangrijk vinden en wat de technische (on)haalbaarheden zijn van de verschillende varianten. Men hoort dan van de mensen om wie het gaat wat er speelt.
- We willen voorkomen dat politici in een vroeg stadium (zonder alle informatie) politieke uitspraken gaan doen waarop ze later (als alle informatie bekend is) mogelijk zouden willen/moeten terugkomen. Dat zou immers de besluitvorming kunnen belemmeren.

#### Vastlegging resultaten

- D.m.v. reactieformulieren.
- Digitale verwerking reactieformulieren door [REDACTED] in speciaal hiervoor aangepast 'format commentaar' (volgt)
- Door [REDACTED] tijd gereserveerd in agenda daags erna op 7 juni voor verwerking reacties in dit aangepaste format commentaar.
- Daarna door Tauw verwerking in KES en ontwerp (voor zover relevant). Zodat hoofdlijnen teruggekoppeld kunnen worden in 3<sup>e</sup> atelier.

## REACTIEFORMULIER

Wilt u dit formulier goed leesbaar invullen? Bij voorkeur in blokletters. Dank u wel!

Mijn voor- en achternaam:	
Ik woon in:	
Evt: Ik ben vertegenwoordiger namens:	

Hieronder kunt u aangeven wat u vindt van de 4 ontwerpvoorstellen voor de onderdoorgang en de oplossingsrichtingen voor de ruimtelijke kwaliteit. Wilt u zoveel mogelijk toelichten waarom u iets goed of minder goed vindt?

1	Onderdoorgang 50 km per uur, 2x1 rijstrook, zonder vluchtwegen, waterkering met coupure	
	Wat ik goed vind aan dit concept-schetsontwerp:	
	Wat ik minder goed vind, of waar ik mij zorgen over maak:	
	Mijn suggestie / tip:	

2	Onderdoorgang 50 km per uur, 2x1 rijstrook, met vluchtwegen, waterkering met 'kanteldijk'	
	Wat ik goed vind aan dit concept-schetsontwerp:	
	Wat ik minder goed vind, of waar ik mij zorgen over maak:	
	Mijn suggestie / tip:	

3	Onderdoorgang 80 km per uur, 2x1 rijstrook, met vluchtwegen, waterkering met coupure	
	Wat ik goed vind aan dit concept-schetsontwerp:	
	Wat ik minder goed vind, of waar ik mij zorgen over maak:	
	Mijn suggestie / tip:	



4	Onderdoorgang 2x2 rijstroken, 80 km per uur, met vluchtwegen, waterkering met kanteldijk	
	Wat ik goed vind aan dit concept-schetsontwerp:	
	Wat ik minder goed vind, of waar ik mij zorgen over maak:	
	Mijn suggestie / tip:	

5	Ruimtelijke kwaliteit	
	Welke wensen en ideeën heeft u voor de invulling van het dorpsplein?	
	Welke van de 4 dorpsplein-varianten sluit daar volgens u best bij aan? Of heeft u wellicht een andere variant voor ogen die nog niet is geschetst?	
	Wat vindt u ervan als het aantal bussen bovengronds wordt verminderd om een verblijfsgebied te kunnen creëren? De overige bussen rijden dan via de onderdoorgang en stoppen hier niet.	
	Wat vindt u van de verbinding tussen de twee helften van Broek in de situatie met onderdoorgang?	
	Hoe beoordeelt u het aanzicht van de onderdoorgang buiten het dorpsplein (open bak)?	
Heeft u nog andere aandachtspunten of wensen voor de inpassing van de onderdoorgang?		

Wilt u dit formulier na het invullen inleveren bij de projectleider van APPM ( ) of de ondersteuner van de provincie ( )? Dank u wel!

[REDACTED]

---

**Van:** [REDACTED]  
**Verzonden:** vrijdag 2 juni 2017 23:15  
**Aan:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** FW: dinsdagavond  
**Bijlagen:** N247-204-V2-Presentatie atelier 2.pdf; N247-204-V3-draaiboek tbv briefing atelier 2.docx; N247-204-V3-reactieformulier.docx

---

**Van:** [REDACTED] @APPM.nl]

**Verzonden:** vrijdag 2 juni 2017 22:02

**Aan:** [REDACTED]

**CC:** [REDACTED]

[REDACTED] @tauw.nl'

**Onderwerp:** dinsdagavond

Hallo allen,

O.b.v. gisteren met [REDACTED] gemaakte afspraken over de wijze waarop de beeldkwaliteit in stand 5 gepresenteerd wordt, heb ik mbt dit onderwerp een paar puntjes op de i gezet in het draaiboek (voor de handigheid met track-changes), de powerpoint en het reactieformulier. Zie bijgaand.

Met dank aan de gemeente Waterland krijgen we dinsdag heerlijk te eten (17 uur), daarna doen we een briefing waar we e.e.a. nog met elkaar doorlopen.

Een fijn zonnig weekend gewenst en tot dinsdag.

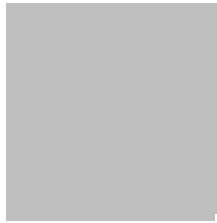
Hartelijke groet,  
[REDACTED]


# (ONDER)DOORGANG BROEK IN WATERLAND

Atelier 2  
6 juni 2017  
Bernard Nieuwentijt College



# Welkom!



, onafhankelijk voorzitter



## Doel van vanavond

- U meenemen in de ontwerpdilemma's (complexe ontwerpkeuzes)
- Toelichten concept-schetsontwerpen voor onderdoorgang & visie op ruimtelijke kwaliteit
- Uw reacties bespreken en verzamelen (om mee te nemen in uitwerking ontwerp en inrichtingsschets)
- Helderheid scheppen over vervolgproces én status bovengrondse variant

Doel: zie sheet.

Er zijn vanavond staten/raadsleden aanwezig om te horen wat u vindt. Afspraak dat ze alleen luisteren en niet meedoen in de discussie.



## Programma

- 19.00 Welkom en opening
- 19.10 Stand van zaken & ontwerp-dilemma's
- 19.40 Uitleg groepen en uiteen gaan
- 19.45 Toelichting en discussie concept-schetsontwerpen en ruimtelijke kwaliteit (5 rondes + pauze)
- 21.45 Korte terugblik op highlights ontwerp-rondes
- 21.50 Vervolgproces
- 21.55 Evaluatie
- 22.00 Einde

Programma: zie sheet.

Om herhaling met atelier 1 te voorkomen (wat teveel tijd kost) kunnen we niet nogmaals:

- Participatieproces uitleggen
- Programma bereikbaarheid Waterland uitleggen
- Historie proces Dorpsraad toelichten
- Inhoudelijke uitleg geven over bovengrondse variant

Bij vragen: kijk op website BW of schiet iemand aan van provincie, DR of APPM



## Mijn rol als voorzitter

- Onafhankelijke spil
- Avond in goede banen leiden:
  - doel avond bewaken
  - zorgen dat iedereen zich aan spelregels houdt
  - tijden bewaken

Spelregels die eerste atelier goed werkten willen we graag ook vanavond gebruiken:

- Geen nut/noodzaak discussie; op zoek naar uw input.
- Niet : “iedereen hier vindt..” want geen evenredige afspiegeling van Broek en omringende dorpen (veel Broekers). We willen van iederéén visies/wensen verzamelen.
- Respectvol met elkaar omgaan. Ook tegen mensen die andere dingen belangrijk vinden dan u.

## Stand van zaken project



namens APPM/Tauw

- Voorstellen: projectleider namens combinatie APPM-Tauw
- Toelichting waar project staat en waar we bij ontwerp tegenaan liepen
- Melden: ca halfuur nodig.
- Verduidelijkingsvragen: na toelichting.
- Discussie/inhoudelijke vragen: in ontwerprondes.





## Opdracht

- Ontwerpen onderdoorgang tot zelfde detailniveau als bovengrondse variant
  - 50 km/uur, 80 km/uur en meerdere rijstroken
- Inrichtingsschets voor ruimtelijke inpassing/dorpsplein
- Uitvoeren onderzoeken
- Opstellen kostenraming
- Opstellen vergelijking van bovengrondse en ondergrondse varianten

Participatie belanghebbenden: belangrijk dat iedereen zich in een variant herkent én achter uitkomsten vergelijking staat

- Provincie heeft eerder bovengrondse varianten uitgewerkt en onderzocht. Resulteerde in 1 bovengrondse variant: ligt nu 'op de plank'.
- Nav initiatief dorpsraad (onderdoorgang): APPM/Tauw aan de slag met ongelijkvloerse variant, om deze daarna met bovengrondse te kunnen vergelijken.
- Opdracht (zie sheet)
- Op basis van vergelijking bovengronds/ondergronds keuze door politiek voor één van de varianten!
- Participatieproces, gezamenlijk met u (zie sheet)

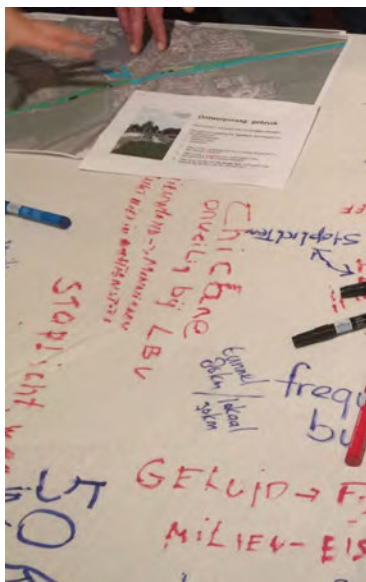
## Aanpak in 3 fasen



1. Kennismaken en verkennen
  - verzamelen wensen/eisen voor ontwerp
2. Onderzoeken en ontwerpen
  - uitwerken concept-schetsontwerp
  - uitvoeren onderzoeken (bodem, historie etc)
3. Toetsen en vergelijken
  - uitvoeren onderzoeken (verkeer, geluid, lucht)
  - definitief maken schetsontwerp (o.b.v. reacties)
  - toets ontwerpen door 'bevoegde gezagen'
  - vergelijken bovengrondse en ondergrondse varianten

Daarna: variantkeuze door politiek

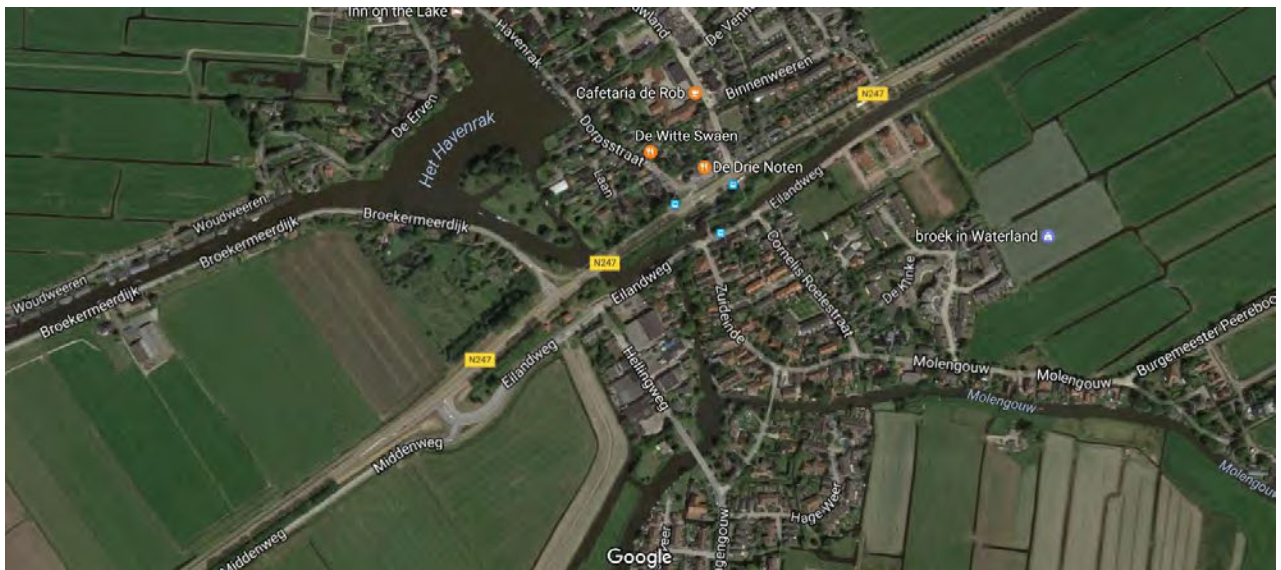
- Drie fasen (zie sheet)
- Ik ga later vanavond dieper in op de onderwerpen van de vergelijking: daarvoor is in atelier 1 nuttige input gekomen, met name mbt het onderwerp leefbaarheid en milieu.
- Participatie/betrokkenheid belangrijk, dus in elke ronde atelier-bijeenkomst, inloopbijeenkomst en individuele gesprekken om tussenresultaten af te stemmen.
- Planning:
  - Streven oorspronkelijk: afronding maart. Zal zometeen toelichten waarom dat niet haalbaar bleek.
  - Zitten nu in fase 2.
  - Ziet er nu naar uit dat project in laatste kwartaal van 2017 wordt afgerond. Daarna besluitvorming.



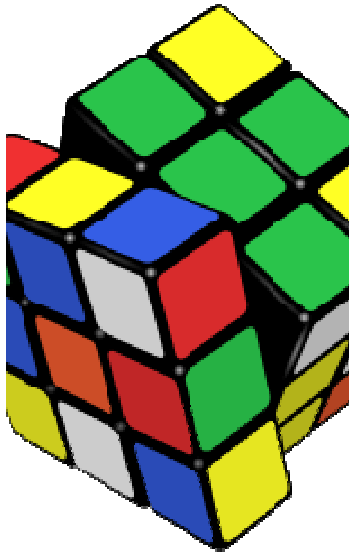
## Fase 1 gereed: verzamelen wensen en eisen

- Vanuit dorpsraad
  - via directe samenwerking (co-creatie)
- Van bewoners en belangengroepen
  - uit 1<sup>e</sup> atelier
  - uit 1<sup>e</sup> inloopbijeenkomst
  - uit gesprekken met aanwonenden
- Van instanties en vergunningverleners
  - uit gesprekken met gemeenten, vervoerregio, provincie-specialisten, hoogheemraadschap, hulpdiensten et cetera

- Fase 1 gereed (zie sheet)
- In dit atelier koppelen we de meest ingrijpende eisen aan u terug.
- Vanavond geen tijd voor plenaire terugkoppeling van alle detaileisen. Desgewenst wel lijst beschikbaar van alle verkregen input en hoe deze verwerkt is (te vragen in ontwerprondes).



- *(kaartje om zonodig wat zaken nav dilemma's te kunnen aanwijzen)*



## Dilemma's n.a.v. eisen en wensen

1. Eis hulpdiensten aanbrengen passeer- en vluchtruimte  
↔ wens beperken impact/breedte onderdoorgang
2. Eis waterschap verhoging kruising N247 met kanteldijk  
↔ wens voorkomen extra dijken in landschap
3. Eis gemeente Waterland, vervoerregio en bewoners bussen bovengronds ↔ wens verblijfskarakter dorpskern
4. Eis waterschap doorstroming Broekervaart ↔ mogelijk knelpunt bij Eilandweg (versmalling Broekervaart onzeker)
5. Wens regio meerdere rijstroken  
↔ wens beperken breedte onderdoorgang  
↔ wens beperken geluid en luchtvervuiling

- Grote impact nieuwe eisen op oorspronkelijke ontwerp dorpsraad. Zo leidden bijvoorbeeld eisen vanuit hulpdiensten en HHNK ertoe dat onderdoorgang breder en langer werd.
- Betekent nogal wat voor de inpassing in het dorp. Daarom tussenstap ingelast, om te kijken hoe hard de eisen waren en hoe de impact kon worden beperkt.
- Verklaring voor vertraging.

Toelichting van dilemma's waar we tegenaan liepen (*een dilemma popt pas op, nadat het vorige is toegelicht*)

1. Eis hulpdiensten vanuit veiligheid (want tunnelwet nvt)
  - Eis hulpdiensten: passeerruimte om bij ongeval te komen + vluchtroute. W+B ging uit van smalle 2x1 zonder voorzieningen.
  - Daarmee verbreding van ca. 14 meter naar ca. 19 meter breed (uiteindelijk op maaiveld).
  - ↔ Wens beperken impact/breedte
  - Daarom: ook versmalde variant onderzoeken/uitwerken (tbv complete vergelijking, risico: geen vergunning). Zonder vluchtwegen/passeerruimte: meteen volledig dicht als er iets gebeurt.
2. Eis weg 'hoger' laten kruisen met dijk (eis hoogheemraadschap)

- Onderdoorgang doorsnijdt dijk. Mag uiteraard niet zomaar, ivm waterkerende functie. Daarom was uitgangspunt zgn. kanteldijk: om onderdoorgang heen.
  - Kruising weg met nieuwe dijk: was te laag. Dus moest hoger. Daarmee meer dijkvorming in landschap.
  - ↔ Wens beperken extra dijken in landschap
  - Daarom: onderzoeken optie 'coupure': soort deur in onderdoorgang die water tegenhoudt bij hoogwater.
3. Eis gemeente Waterland, vervoerregio, en wens bewoners: openbaar vervoer mag niet verslechteren.
- Nu zéér veel bussen, gemiddeld ca elke minuut een bus. Daarmee druk op toekomstige parallelweg.
  - ↔ Strookt niet met wens dorp (en aanleiding onderdoorgang): leefbaarder dorp/verblijfskarakter dorpskern.
  - Overweging: hoeveel bussen nodig om hoogwaardig OV te behouden? Kluitje bussen niet nodig.
  - Voorlopige aanname (waarop we uw reactie vragen):
    - tijdens spits 8 R-netbussen per uur, per richting
    - buiten spits en in avonden: 4 bussen per uur, per richting
 Dit is obv tellingen genoeg om huidig aantal reizigers te bedienen.  
 Daarmee meer mogelijkheden om dorpskern leefbaarder te maken (verblijfsgebied).
  - Zijn uiteraard op zoek naar uw reactie: is dit volgens u voldoende? Tijdens ontwerpronde ruimte voor discussie.
- Sowieso ook nog steeds lokaal verkeer bovengronds: in stands kunt u zien hoeveel.
3. Eis waterschap m.b.t. doorstroming Broekervaart.
- Broekervaart moet breed genoeg blijven om te kunnen doorstromen (niet 'over rand te klotsen')
  - Broekervaart moet daarom, afhankelijk van breedte van tunnelbak, opschuiven in zuidelijke richting.
  - ↔ Ruimtelijk knelpunt: in knel met Eilandweg (bij 2x2 meeste, bij 50/80 op te lossen, bij versmalde variant niet).
  - Daarom berekeningen nodig of Broekervaart versmald kan worden (zonder 'over rand te klotsen'). Helaas niet mogelijk op korte termijn.
  - Uiteraard wel aandachtspunt bij verdere uitwerking als besloten wordt tot (brede) onderdoorgang! Bijvoorbeeld kijken naar technische oplossing waarbij bijvoorbeeld weg gedeeltelijk 'op poten' over het water loopt.
4. Wens regio meerdere rijstroken ivm faciliteren toekomstige verkeersgroei
- ↔ Wens beperken breedte/impact onderdoorgang
  - ↔ Wens beperken geluid en luchtverontreiniging
  - Wel onderzocht: complete vergelijking.
  - Gekozen voor uitwerking 2x2 (niet 3x1): smaller dan 3x1 (ivm eisen hulpdiensten mbt passeerruimte) en minder opstopping door agrarisch verkeer.



## Vier varianten onderdoorgang

	Snelheid	Rijstroken	Vluchtwegen	Waterkering
1	50 km/uur	2x1	Nee: versmald!	coupure
2	50 km/uur	2x1	Ja	kanteldijk
3	80 km/uur	2x1	Ja	coupure
4	80 km/uur	2x2	Ja	kanteldijk

- Aandachtspunt: haalbaarheidsrisico variant 2.
- Variant 1 t/m 4: van minste naar meeste benodigde ruimte
- Indien uit onderzoeken/effecten andere 'combinatie' wenselijk blijkt, is uitwerking daarvan in vervolgfase mogelijk.

Zoveel oplossingsmogelijkheden dat we wel 12 varianten hadden kunnen uitwerken. Met/zonder vluchtvoorzieningen, met coupure, met kanteldijk etc.

Niet werkbaar (en verspilling belastinggeld):

- daarom afspraak 4 varianten uitwerken (zie sheet)
- Bij 2x2 gaan we ervan uit dat in de toekomst dan ook voor/na de onderdoorgang 2x2 te gaan realiseren tussen Schouw en Monnickendam.
- Geen 3x1 wegens nog breder én nadeel auto's achter agrarisch verkeer

Aandachtspunten:

- Kanttekening haalbaarheid versmalde variant:
  - ivm vergunning/hulpdiensten (veiligheid)
  - ivm beschikbaarheid (dikwijls volledige afsluiting nodig wegens ontbreken passeerruimte/rijbaanscheiding)
- Hiermee varianten met grootste en kleinste ruimtebeslag in beeld.
- Tussenvarianten zijn desgewenst tzt op basis hiervan uit te werken, als dat wenselijk blijkt uit bv. onderzoeken, kosten en/of sterke voorkeur van belanghebbenden.





## Waar staan we nu?

Op basis van ontvangen wensen en eisen:

- 4 concept-schetsontwerpen opgesteld voor onderdoorgang
- visie op ruimtelijke kwaliteit (dorpsplein, verbinding dorp etc.)

**Nu in atelier: heel graag uw reacties en voorkeuren!**

Op basis daarvan:

- aanpassing van en afstemming over ontwerpen
- onderzoeken afronden, kostenraming opstellen
- opstellen variantenvergelijking

Op basis van ontvangen wensen en eisen:

- 4 verkeerskundige concept-schetsontwerpen opgesteld
- visie op ruimtelijke kwaliteit (inpassing onderdoorgang, dorpsplein, verbinding dorpsdelen etc)

Nu in atelier: heel graag uw reacties en wensen/voorkeuren!

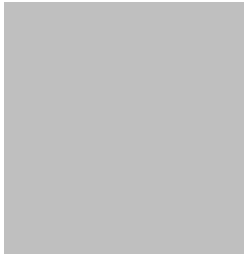
Op basis daarvan:

- verdere uitwerking ontwerpen & opstellen BKP en inrichtingsschets
- afstemming en toetsing met/bij gemeenten, welstandcommissie, waterschap etc > definitieve ontwerpen.
- Let op: in dit stadium nog géén detailinrichtingsplan van bijvoorbeeld dorpsplein (wel voorkeuren/ideeen): komt na besluitvorming over wel/geen onderdoorgang.
- onderzoeken afronden
- kostenraming opstellen
- opstellen variantenvergelijking

Daarna opnieuw atelier om e.e.a. aan u voor te leggen.



# Aan de slag!



onafhankelijk voorzitter



## Aan de slag!

- Vijf stands: 4x onderdoorgang en 1x ruimtelijke kwaliteit
- Vijf groepen: A t/m E (8 à 9 personen per groep)
- Vijf ontwerp-rondes en tussendoor pauze:
  - uw groep & volgorde bezoek stands: zie uw mapje
  - groep A begint bij stand 1, B bij 2, C bij 3, D bij 4, E bij 5
- Per ronde:
  - 5 minuten toelichting en vragen aan u
  - 10 minuten discussie/vragen stellen
  - na bel: 5 minuten voor opschrijven feedback op reactieformulier & naar volgende stand

Zie sheet

Mbt vragen aan u:

- In elke stand wordt u gevraagd wat uw algemene indruk is: impact onderdoorgang & leefbaarheid. Met leefbaarheid wordt bedoeld: ruimtelijke kwaliteit, eenheid dorp, eventuele zorgen over geluid of lucht etc.
- Verder per stand een aantal specifieke vragen m.b.t. de betreffende ontwerpvariant.
- Bij stand 5 (ruimtelijke kwaliteit) vragen we u gerichte input/wensen om BKP en inrichtingsschets te kunnen gaan maken.

# Resumé



, onafhankelijk voorzitter

■ geeft terugmelding van de sfeer (en ‘ernst’/omvang van de reacties op de ontwerpen) die hij geproefd heeft.

■ vraagt aan één of meer standhouders of ze goede nieuwe suggesties hebben gekregen.

(NB: er is geen tijd om hier inhoudelijk op in te gaan, gaat om boodschap dat we reacties hebben wilden ophalen waarmee we aan de slag kunnen.

■ benadrukt belang van invullen en inleveren formulier: bij ■ of ■ Actief op zoek naar feedback! Eventuele nabranders kunnen tijdens drankje straks nog worden ingevuld op reactieformulier)

## Hoe nu verder



namens APPM/Tauw



## Komende tijd

- Inloopbijeenkomst voor 'brede publiek'
- Aanpassing schetsontwerpen n.a.v. reacties
- Uitwerken inrichtingsschets bovengronds
- Afstemming/toetsing bevoegde gezagen
- Definitief maken schetsontwerpen
- Onderzoeken verkeer, geluid, lucht
- Kostenramingen opstellen
- Vergelijken bovengrondse en ondergrondse varianten

Ter bespreking in volgend atelier!

Zie sheet.

Inloop: 27 juni Hotel Katwoude



## Vergelijking boven/ondergronds

- **Verkeersdoorstroming:** van doorgaand verkeer en bussen, instroommogelijkheden vanuit het dorp op N247, beschikbaarheid weg/onderdoorgang
- **Verkeersveiligheid:** logische weginrichting conform richtlijnen, veilig oversteken, overzichtelijkheid etc.
- **Milieu:** verkeersgeluid en luchtkwaliteit
- **Kosten**
- **Lokale leefbaarheid:** ruimtelijke kwaliteit, eenheid dorp, verbinding dorps helften Broek, groen en water, behoud historisch dorpsgezicht
- **Bouwhinder:** verkeersdoorstroming, lengte omleidingen, vaarmogelijkheden, afstand tot woningen, duur hinder
- **Risico's:** vergunningen etc.

Onderwerpen vergelijking: mede op basis van uw input tijdens atelier 1.

Risico's: ook eventueel benodigde grondverwervingen. Als uiteindelijk voor ondergrondse variant gekozen wordt; zal zoveel mogelijk optimalisatie plaatsvinden en zal hierover overleg met betrokkenen worden opgestart.



## Derde atelier

- Definitieve schetsontwerpen onderdoorgang: welke veranderingen zijn doorgevoerd n.a.v. reacties?
- Inrichtingsschets bovengrondse situatie: hoe zijn uw wensen verwerkt?
- Bespreken vergelijking bovengrondse en ondergrondse varianten
- Uw voorkeur voor één of meerdere varianten

3<sup>e</sup> atelier zoals het zich nu laat aanzien op 7 oktober (Broekerhuis).

Onderwerpen (zie sheet)

Let wel: inrichting dorpsplein in dit stadium nog globaal, verdere uitwerking pas na besluitvorming.

Afronding/oplevering: laatste kwartaal 2017

Besluitvorming: eerste helft 2018

Realisatie: naar verwachting niet voor 2021/2022

# Afsluiting



onafhankelijk voorzitter

Evaluatie: Is het doel van de bijeenkomst naar uw mening gehaald?

- Rood-oranje-groene kaartjes opsteken (voor peiling tevredenheid) > iemand van rood en groen eruit pikken voor toelichting; eindigen met groen.
- Graag kaartjes inleveren in vaas bij uitgang
- Eventueel tip op kaartje invullen (al dan niet voorzien van uw naam zodat we evt kunnen nabellen).

Uitnodiging voor drankje erna.



**Bedankt en tot ziens!**



**OPZET 2<sup>E</sup> ATELIER****(bijgesteld n.a.v. bespreking 15 mei, feedbackreacties en ontwerpoverleg 29 mei)****Doel atelier:**

1. Draagvlak kweken voor ontwerp, door begrip te creëren voor de complexiteit en dat 'we het dus nooit voor iedereen goed kunnen doen':
  - belangrijkste ontwerp dilemma's schetsen
2. Toelichten van & feedback krijgen op ontwerp:
  - concept technisch ontwerp (4 varianten onderdoorgang, en toelichten waarom nu 4 varianten)
  - met aandacht voor ontwerp dilemma's (tbv begrip voor afwegingen)

Ontwerp duidelijk neerzetten als resultante van opgehaalde klanteisen uit fase 1 (in o.a. atelier).
3. Wensen en voorkeuren ophalen t.a.v. ruimtelijke kwaliteit (dorpsplein, verbinding noord-zuid etc). Ook hier link leggen met reeds opgehaalde wensen (toen nog op hoofdlijnen) in atelier 1.
4. Juiste verwachtingen scheppen tav proces:
  - wat gebeurt tot nu toe (wat gebeurt met resultaten 2<sup>e</sup> atelier)
  - waar staan we nu
  - wat komt hierna
  - óók duidelijk maken status 'bovengrondse variant'

Om herhaling met atelier 1 te voorkomen (wat teveel tijd kost) gaan we NIET nogmaals:

- Participatieproces uitleggen
- Programma bereikbaarheid Waterland uitleggen
- Historie proces Dorpsraad toelichten
- Inhoudelijke uitleg geven over bovengrondse variant

Hiervoor verwijzen we naar de aanwezige mensen van PNH en de website van Bereikbaarheid Waterland.

**Opzet atelier:**

16.00-17.00	Zaalindeling controleren en klaarzetten materialen	
17.00-18.00	Eten	allen
18.00-18.30	Briefing	
Vanaf ca. 18.30	<p>Inloop. Bij entree:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Persoonlijk welkom!</li> <li>• Verzoek presentielijst te tekenen (zonodig aan te vullen). Lijst in principe al ingevuld obv aanmeldingen.</li> <li>• Mapjes uitdelen met               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ groepsletters (zodat later de groepsverdeling direct georganiseerd is en deelnemers van binnen en van buiten Broek in Waterland automatisch gemengd raken en onderlinge dialoog ook ontstaat).</li> <li>○ groene-oranje-rode evaluatiekaartjes</li> </ul> </li> </ul> <p>Koffie en thee met koekje</p>	

<b>19.00 – 19.10</b>	<b>Opening</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Welkom (ook zichzelf introduceren)</li> <li>2. Doel avond &amp; rol staten/raadsleden (<b>zie sheet 3</b>)</li> <li>3. Programma: wat doen we wel én wat doen we vanavond niet meer (<b>zie sheet 4</b>)</li> <li>4. Rol voorzitter: onafhankelijke centrale spil, sturen op tijden en naleving spelregels, samenvatten succesvolle spelregels vorige keer (<b>zie sheet 5</b>)</li> </ol>	
<b>19.10 – 19.40</b> <p>Afweging gemaakt tussen 'zo kort mogelijk plenair' en tegelijkertijd voldoende aandacht geven aan gevoeligheden (bussen boven/ondergronds, Broekervaart bij woningen Eilandweg).</p> <p>Daarmee is plenaire deel per saldo iets langer dan de ideale 30 minuten, maar belangrijk om niet te snel over gevoeligheden heen te stappen.</p> <p>NB: bij soos nog langer plenair gesproken en dat ging uitstekend.</p>	<b>Stand van zaken project (incl. ontwerpdilemma's)</b> <p>Melden: ca halfuur nodig. Verduidelijkingsvragen: na toelichting. Discussie/inhoudelijke vragen: in ontwerprondes.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>5. Doel project (kort herhalen) (<b>zie sheet 7</b>)</li> <li>6. Wat gebeurt tot nu toe (kort): <ul style="list-style-type: none"> <li>o Aanpak in 3 fasen, kort herhalen (<b>zie sheet 8</b>)</li> <li>o Fase 1: klanteisen opgehaald als input voor ontwerp (via atelier 1, gesprekken etc) (<b>zie sheet 9</b>)</li> <li>o NB: In dit atelier koppelen we alleen de meest ingrijpende eisen terug. Er is geen tijd voor plenaire terugkoppeling van detaileisen (uit bijv. atelier 1). In het kader van volledige transparantie zijn er wel uitdraaien van de klanteisenspecificatie en vertaling van tafelkleden naar klanteisen bij alle ontwerp-groepjes beschikbaar, zodat terplekke vragen kunnen worden beantwoord over hoe een specifieke eis/wens verwerkt is.</li> </ul> </li> <li>7. <b>Inzoomen op tussenstap: toelichten belangrijkste ontwerpdilemma's en voorlopige afwegingen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Grote impact nieuwe klanteisen &gt; nieuwe ontwerpdilemma's &gt; aanleiding voor tussenstap (tevens verklaring voor vertraging).</li> <li>o Toelichting 5 belangrijkste dilemma's en voorlopige afwegingen: <b>zie sheet 11</b></li> </ul> </li> <li>8. <b>Geleid tot keuze voor uitwerken extra variant (smalle) &gt; de 4 varianten noemen (zie sheet 12)</b></li> <li>9. Waar staan we nu (<b>zie sheet 13</b>)</li> </ol>	
<b>19.40-19.45</b>	<b>Uitleg groepen en uiteen gaan (zie sheet 15!)</b>	

<p><b>19.45-20.00</b> Bel 20.00-20.05</p> <p><b>20.05-20.20</b> Bel 20.20-20.25</p> <p><b>20.25-20.40</b> Bel 20.40-20.45</p> <p><b>20.45-21.00</b> Bel 21.00-21.05</p> <p><b>21.05-21.20</b> Bel 21.20-21.25</p> <p><b>21.25-21.40</b> Bel 21.40-21.45</p>	<p><b>Ontwerprondes (5x) + Pauze (1x)</b></p> <p><u>Stand 1: 50 km/uur, 2x1, versmald zonder vluchtwegen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Bemensing: [ ] + [ ] + [ ]</li> <li>○ 5 minuten uitleg en feedbackvragen voorleggen: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Wat is uw algemene indruk (impact, leefbaarheid etc)? Wat vindt u goed en minder goed aan het ontwerpvoorstel?</li> <li>○ Welke voor- en nadelen ziet u van deze versmalde oplossing zonder vluchtwegen?</li> <li>○ Hoe ervaart u deze versmalde onderdoorgang als u zich erin bevindt (zie 3D-afbeelding)?</li> </ul> </li> <li>○ 10 minuten discussie</li> <li>○ (daarna bel en 5 minuten schrijven/doorschuiven)</li> </ul> <p><u>Stand 2: 50 km/uur, 2x1, met vluchtwegen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Bemensing: [ ] + [ ] + [ ]</li> <li>○ 5 minuten uitleg en feedbackvragen voorleggen: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Wat is uw algemene indruk (impact, leefbaarheid etc)? Wat vindt u goed en minder goed aan het ontwerpvoorstel?</li> <li>○ Welke voor- en nadelen ziet u van deze oplossing met vluchtwegen?</li> <li>○ Wat vindt u van de impact van de kanteldijk op het landschap?</li> </ul> </li> <li>○ 10 minuten discussie</li> <li>○ (daarna bel en 5 minuten schrijven/doorschuiven)</li> </ul> <p><u>Stand 3: 80 km/uur, 2x1:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Bemensing: [ ] + [ ] + [ ]</li> <li>○ 5 minuten uitleg en feedbackvragen voorleggen: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Wat is uw algemene indruk (impact, leefbaarheid etc)? Wat vindt u goed en minder goed aan het ontwerpvoorstel?</li> <li>○ De 50 km- en 80-km ontwerpen zijn even breed, 80 is iets langer. Waarom zou u 50 km boven 80 km verkiezen, of 80 km boven 50 km?</li> </ul> </li> <li>○ 10 minuten discussie</li> <li>○ (daarna bel en 5 minuten schrijven/doorschuiven)</li> </ul> <p><u>Stand 4: 2x2, 80 km/uur:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Bemensing: [ ] + [ ] + [ ]</li> <li>○ 5 minuten uitleg en feedbackvragen voorleggen: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Wat is uw algemene indruk (impact, leefbaarheid etc)? Wat vindt u goed en minder goed aan het ontwerpvoorstel?</li> <li>○ Hoe kijkt u aan tegen de hoeveelheid ruimte die de 2x2 oplossing in beslag neemt?</li> </ul> </li> </ul>	<p>[ ] belt bij elke ronde</p> <p>Bemensing stands: zie kolom hiernaast</p>
---	---	---

	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Een eventuele 3x1 oplossing is breder dan een 2x2 oplossing. Welke variant zou u kiezen en waarom?</li> <li>○ 10 minuten discussie</li> <li>○ (daarna bel en 5 minuten schrijven/doorschuiven)</li> </ul> <p><u>Stand 5: ruimtelijke kwaliteit:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Bemensing: [ ] &amp; [ ] + [ ] + [ ]</li> <li>○ 5 a 7 minuten uitleg over de analyse van het gebied en onze visie op het dorpsplein: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Hoe zag BiW er in het verleden uit, hoe zijn de 'scheidingen' in het dorp ontstaan (noord zuid en oost west).</li> <li>○ Hoe ziet BiW er op dit moment uit, wat is kenmerkend?</li> <li>○ Onze visie op de inrichting van het dorpsplein en de inpassing van de onderdoorgang toelichten, en welke sfeerbeelden daarbij kunnen horen.</li> </ul> </li> <li>○ 8 a 10 minuten discussie en opschrijven welke voorkeuren er in de groep heersen. De feedbackvragen aan deelnemers zullen vooral gericht zijn op hun wensen/voorkeuren t.a.v. het dorpsplein en de verbinding tussen de beide dorps helften.</li> </ul> <p><u>Belangrijk:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Actief op zoek naar feedback: reactieformulier voor de technische ontwerpen (stands 1 t/m 4) om e.e.a. zo gestructureerd mogelijk te ontvangen en te kunnen verwerken én terugkoppelen. In stand 5 worden via het gesprek gericht wensen/voorkeuren opgehaald en worden deze ter plekke op flip-over vastgelegd.</li> <li>○ Mensen van Tauw en [ ] geven toelichting in de stands, aan de hand van een 'kapstok' zodat de toelichtingen in de stands in lijn met elkaar zijn. [ ] wordt 1-op-1 door [ ] gebriefed tijdens de geplande briefing op 6 juni.</li> <li>○ Groepsbegeleiders zorgen ervoor <ul style="list-style-type: none"> <li>○ dat bovenstaande feedbackvragen daadwerkelijk gesteld worden;</li> <li>○ dat iedereen desgewenst aan de beurt komt om vraag te stellen,</li> <li>○ dat men opmerkingen op het reactieformulier noteert.</li> </ul> </li> <li>○ In elke groep is uitdraai van vertaling van tafelkleden naar klanteisen én de klanteisen-specificatie aanwezig, zodat desgewenst kan worden nagezocht hoe de diverse detaileisen en -wensen in de ontwerpen verwerkt zijn.</li> </ul>	
--	---	--

	<ul style="list-style-type: none"> <li>o [ ] en [ ] lopen 'vrij' rond om stemming te peilen.</li> <li>o Politici zitten niet in groep en lopen rond/luisteren.</li> </ul> <p>Volgorde groepen (tijden: zie linker-kolom):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Groep A: 1-pauze-2-3-4-5</li> <li>o Groep B: 2-3-pauze-4-5-1</li> <li>o Groep C: 3-4-5-pauze-1-2</li> <li>o Groep D: 4-5-1-2-pauze-3</li> <li>o Groep E: 5-1-2-3-4-pauze</li> </ul> <p>Pauze (koffie/thee met koekje): als onderdeel van carousel. Want is dynamischer dan 'met zijn allen tegelijk': inzakmoment voorkomen. Biedt desgewenst ook mogelijkheid om bij andere groep te kijken. En is handiger voor catering.</p> <p>Stand 1 t/m 4 omvatten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Paneel 1: Luchtfoto met ingekleurde nieuwe situatie op A0</li> <li>o Paneel 2: Dwarsprofielen op aparte A0</li> <li>o Paneel 3: 3D-plaatjes (streven: binnen in onderdoorgang, bij tunnelmonden, aanzicht thv bestaande brug). (let op: zoals afgesproken worden uit kostenoverwegingen voor slechts 3 varianten 3D-plaatjes gemaakt. Afgesproken dat bij stand 80 km/uur 3D-plaatjes van 50 breed gehangen worden (want lijken op elkaar).</li> <li>o Technische (alignement)tekeningen: alleen afgedrukt bij de hand houden voor vragen (geen 3 meter alignement-tekening ophangen; want mensen staan dan teveel verspreid voor een goed gesprek, en is bovendien ingewikkeld &gt; wel dwarsprofielen op 2e paneel).</li> <li>o Statafel (om te kunnen schrijven).</li> </ul> <p>Stand 5 omvat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Een paneel/foamboard met diverse schetsen en beeldmateriaal uit BKP: opties dorpsplein, opties tunnelmonden, historische plaatjes, plaatjes van de huidige situatie. Op dit paneel wordt ook de visie op hoofdlijnen uitgelegd.</li> <li>o Statafel (om te kunnen schrijven).</li> <li>o Ca. 9 deelnemers per stand (uitgaand van ca. 45 stakeholders, excl. begeleiders en politici).</li> </ul>	
<b>21.45-21.50</b>	<p><b>Korte terugblik op ontwerpbespreking</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• [ ] geeft terugmelding van de sfeer (en 'ernst'/omvang van de reacties op de ontwerpen) die hij geproefd heeft.</li> </ul>	

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• [redacted] vraagt aan één of meer standhouders of ze goede nieuwe suggesties hebben gekregen. NB: er is geen tijd om hier inhoudelijk op in te gaan, gaat om boodschap dat we reacties hebben wilden ophalen waarmee we aan de slag kunnen.</li> <li>• [redacted] benadrukt belang van invullen en inleveren formulier: bij [redacted] of [redacted] Actief op zoek naar feedback! Eventuele nabranders kunnen tijdens drankje straks nog worden ingevuld op reactieformulier.</li> </ul>	
<b>21.50-21.55</b>	<b>Hoe nu verder</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wat gaan we komende tijd doen (<b>zie sheet 18</b>)</li> <li>• Onderwerpen vergelijking boven- en ondergrondse variant: mede obv reacties uit atelier 1 (<b>zie sheet 19</b>)</li> <li>• Doel atelier 3 (<b>zie sheet 20</b>)</li> </ul>	[redacted]
<b>21.55-22.00</b>	<b>Afsluiting</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Evaluatie: Vond men het geslaagd? Suggesties voor vervolgproces/andere bijeenkomsten? <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Rood-oranje-groene kaartjes opsteken (voor peiling tevredenheid)</li> <li>○ Iemand van rood en groen eruit pikken voor toelichting; eindigen met groen.</li> <li>○ Als u ons tips wilt meegeven: dan kunt u dit op uw evaluatiekaartje noteren.</li> </ul> </li> <li>• Graag kaartjes inleveren in vaas bij uitgang</li> </ul> <p>Uitnodiging voor drankje erna (geen alcohol)</p>	[redacted]

Verwacht aantal aanwezigen: ca. 75

- 45 stakeholders?
- 10 politici?
- 20 organisatie incl dorpsraad:

- Voorzitter: [redacted]
- Provincie Noord-Holland: [redacted]

○ APPM: [redacted]

○ Tauw: [redacted]

○ Dorpsraad: [redacted]

Rol politici (idem aan atelier 1)

- Als toehoorder. Dat wil zeggen dat de politici in de gelegenheid worden gesteld om te luisteren naar wat men belangrijk vindt. Het is NIET de bedoeling dat men vragen stelt of

met de aanwezigen in discussie gaat over voor/nadelen of politieke standpunten te verkondigen. In dat geval zullen ze worden afgekapd.

- Reden dat we politici uitnodigen is dat:
  - Wij (en de politici dus ook) tijdens de 3 ateliers zoveel mogelijk informatie willen verzamelen over zaken die mensen belangrijk vinden en wat de technische (on)haalbaarheden zijn van de verschillende varianten. Men hoort dan van de mensen om wie het gaat wat er speelt.
  - We willen voorkomen dat politici in een vroeg stadium (zonder alle informatie) politieke uitspraken gaan doen waarop ze later (als alle informatie bekend is) mogelijk zouden willen/moeten terugkomen. Dat zou immers de besluitvorming kunnen belemmeren.

#### Vastlegging resultaten

- D.m.v. reactieformulieren voor stands 1 t/m 4. En flipover in stand 5.
- Digitale verwerking reactieformulieren door [REDACTED] in speciaal hiervoor aangepast 'format commentaar' (volgt)
- Door [REDACTED] tijd gereserveerd in agenda daags erna op 7 juni voor verwerking reacties in dit aangepaste format commentaar.
- Daarna door Tauw verwerking in KES en ontwerp (voor zover relevant). Zodat hoofdlijnen teruggekoppeld kunnen worden in 3<sup>e</sup> atelier.



## REACTIEFORMULIER

Wilt u dit formulier goed leesbaar invullen? Bij voorkeur in blokletters. Dank u wel!

Mijn voor- en achternaam:	
Ik woon in:	
Evt: Ik ben vertegenwoordiger namens:	

Hieronder kunt u aangeven wat u vindt van de 4 ontwerpvoorstellen voor de onderdoorgang. Wilt u zoveel mogelijk toelichten waarom u iets goed of minder goed vindt?

Uw wensen en voorkeuren t.a.v. de ruimtelijke kwaliteit (stand 5) worden terplekke op een flipover genoteerd en hoeft u dus niet op dit reactieformulier te vermelden.

1	Onderdoorgang 50 km per uur, 2x1 rijstrook, zonder vluchtwegen, waterkering met coupure	
	Wat ik goed vind aan dit concept-schetsontwerp:	
	Wat ik minder goed vind, of waar ik mij zorgen over maak:	
	Mijn suggestie / tip:	

2	Onderdoorgang 50 km per uur, 2x1 rijstrook, met vluchtwegen, waterkering met 'kanteldijk'	
	Wat ik goed vind aan dit concept-schetsontwerp:	
	Wat ik minder goed vind, of waar ik mij zorgen over maak:	
	Mijn suggestie / tip:	

3	Onderdoorgang 80 km per uur, 2x1 rijstrook, met vluchtwegen, waterkering met coupure	
	Wat ik goed vind aan dit concept-schetsontwerp:	
	Wat ik minder goed vind, of waar ik mij zorgen over maak:	
	Mijn suggestie / tip:	

4	Onderdoorgang 2x2 rijstroken, 80 km per uur, met vluchtwegen, waterkering met kanteldijk	
	Wat ik goed vind aan dit concept-schetsontwerp:	
	Wat ik minder goed vind, of waar ik mij zorgen over maak:	
	Mijn suggestie / tip:	

Heeft u nog andere vragen, opmerkingen of tips? Dan kunt u deze hieronder noteren.

Wilt u dit formulier na het invullen inleveren bij de projectleider van APPM ( ) of de ondersteuner van de provincie ( )? Dank u wel!

[redacted]

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** vrijdag 2 juni 2017 12:40  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** FW: RE: brief aan Cie M&F van Dorpsraad Voortgang N247 Broek in Waterland  
**Bijlagen:** Brief statenfracties Mob+Fin\_260517.docx

Staat op de agenda van de commissie van 12 juni. Wordt zo goed als zeker besproken. Hoewel het kort zal zijn wel zeer essentieel voor jullie evaluatie.

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** maandag 29 mei 2017 11:36  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** Fwd: RE: brief aan Cie M&F van Dorpsraad Voortgang N247 Broek in Waterland

Hoi [redacted] en [redacted]

Hierbij de brief van DR die we dit weekend aan Cie M+F hebben verstuurd, en de reactie van [redacted]

met groet

G [redacted]

----- Oorspronkelijk bericht -----

**Van:** [redacted] <[\[redacted\]@Noord-Holland.nl](mailto:[redacted]@Noord-Holland.nl)>

**Aan:** [redacted]

**Datum:** 29 mei 2017 om 11:09

**Onderwerp:** RE: brief aan Cie M&F van Dorpsraad Voortgang N247 Broek in Waterland

Geachte heer [redacted]

Uw brief is in goede orde ontvangen.

De brief gaat als ingekomen brief (C-agenda) naar de commissie Mobiliteit en Financiën van 12 juni 2017.

Stukken op de C-agenda worden niet uitgebreid besproken. Wel is er gelegenheid om n.a.v. een ingekomen brief een korte vraag te stellen.

Verder is het ook mogelijk dat vanuit de commissie wordt verzocht om agendering van de brief. In dat geval zal ik u op de hoogte stellen.

Ik zal een afschrift van uw brief aan dhr. Remkes en mw. Post sturen.

**Vriendelijke groeten,**

[Redacted]

*Staten- en commissieadviseur – Statengriffie*

T (023) [Redacted]

Dreef 3 2012 HR Haarlem

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)

[Redacted] [@noord-holland.nl](mailto:[Redacted]@noord-holland.nl)

---

Hoe wil jij leven, wonen, werken en spelen? Nu, en in de toekomst? Praat mee op [www.jouwnoord-holland.nl](http://www.jouwnoord-holland.nl)

-----

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.

Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

---

**Van:** [Redacted]

**Verzonden:** vrijdag 26 mei 2017 14:55

**Aan:** [Redacted]

**CC:** [Redacted]

**Onderwerp:** brief aan Cie M&F van Dorpsraad Voortgang N247 Broek in Waterland

Beste mevrouw 

Hierbij stuur ik u een brief namens de Dorpsraad Broek in Waterland. We zouden het zeer op prijs stellen als de brief op de eerstvolgende vergadering van de Commissie Mobiliteit & Financien op maandag 12 juni 2017.

Met hartelijke groet



Voorzitter Dorpsraad Broek in Waterland

Aan de leden van de Statencommissie Mobiliteit & Financiën  
Provincie Noord Holland  
Provinciehuis  
De Dreef 1  
Haarlem

Betreft: Voortgang Onderdoorgang N247 Broek in Waterland

Broek in Waterland, 26 mei 2017

Geachte leden van de Statencommissie M&F,

Zoals bekend is de Dorpsraad Broek in Waterland samen met de Provincie NH bezig in een uniek co-creatieproces om een schetsontwerp te maken voor de Onderdoorgang van de N247 door Broek in Waterland. Omwille van de transparantie over de te volgen spelregels is een samenwerkingsafspraken opgesteld 'Co-creatie PNH-Dorpsraad Broek in Waterland' in december 2016. Het is voor ons en voor de andere betrokken partijen een nieuwe en leerzame vorm van participatie. We zijn ons ervan bewust dat we gezamenlijk een nieuwe vorm van samenwerking aan het ontwikkelen zijn die goed aansluit bij de wensen voor democratische vernieuwing. Onze samenwerking heeft daarom een voorbeeldfunctie voor zowel de Provincie en andere betrokken overheden en organisaties, inclusief de Dorpsraad.

#### Financiële ruimte

De Dorpsraad heeft over het huidige proces een gesprek gehad met de Commissaris der Koning, dhr J Remkes, op maandag 27 maart j.l. Hij was zeer te spreken over het proces, maar gaf aan dat zijns inziens aan één belangrijke spelregel niet is voldaan bij de start van het co-creatieproces in mei 2016, namelijk het bieden van duidelijkheid over de financiële ruimte voor de Onderdoorgang. We vinden het voor de voortgang van het traject van groot belang dat aan deze spelregel wel wordt voldaan. De heer Remkes heeft aangegeven bij GS voor meer duidelijkheid over de financiën te pleiten, maar hierover hebben we als Dorpsraad nog niets vernomen. Als aan deze spelregel niet is voldaan, kan het zorgvuldig uitgevoerde traject van co-creatie vanwege financiële redenen in een klap van tafel worden geveegd. Dit zou voor alle betrokken partijen een fiasco zijn. Geld mag volgens de Dorpsraad geen reden zijn om de beste en meest duurzame variant voor de N247 door Broek niet uit te voeren.

#### Transparantie over besluitvorming

Daarnaast maakt de Dorpsraad zich zorgen over de transparantie van de uiteindelijke besluitvorming over de keuze van de voorkeursvariant. Het proces is naar verwachting eind oktober 2017 afgerond waarna de uitgewerkte varianten worden voorgelegd aan de Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland. De Gedeputeerde zal vervolgens haar voorkeur aan u voorleggen. Maar omdat de opdracht voor het uitwerken van de varianten door Uw Commissie is gegeven, is het niet meer dan logisch dat de uitgewerkte varianten eerst aan u zouden worden voorgelegd. Hierover is in het proces van co-creatie momenteel niets afgesproken. Onze uitdrukkelijke wens is om het co-creatie proces tot en met de

besluitvorming te kunnen volgen en dit ook in een aanvullende afspraak vast te leggen. We pleiten voor transparantie tot en met de besluitvorming en een degelijke evaluatie van het gehele proces.

#### Kaderbrief 2018

U bent momenteel bezig met het opstellen van de Kaderbrief 2018. De Dorpsraad Broek in Waterland vraagt u in deze kaderbrief ruimte op te nemen voor extra investering voor de uitvoering voor de Onderdoorgang om te voorkomen dat geld de reden is dat ons project geen doorgang zou kunnen vinden.

Graag tot nadere toelichting bereid,

Hoogachtend,



Voorzitter Dorpsraad Broek in waterland

**Van:**  
**Verzonden:**  
**Aan:**  
**CC:**

woensdag 12 juli 2017 13:05

waterland.nl;

@bosch-slabbers.nl;

Broek in Waterland N247;

**Onderwerp:**

Re: N247 Broek in Waterland - overleg BKP 20 juli

Hallo [redacted] jammer dat het ook niet lukte om in de avonduren iets af te spreken op een tijd dat er ook DR leden aanwezig kunnen zijn. Horen van je voor een xtra overleg over het BKP. Groet [redacted]

Verstuurd vanaf mijn iPhone

Op 12 jul. 2017 om 12:21 heeft [redacted] [@APPM.nl](mailto:@APPM.nl) het volgende geschreven:

Goedemiddag allemaal,  
 Het is in deze vakantieperiode onmogelijk gebleken om iedereen op hetzelfde moment bij elkaar te krijgen om de aanpak van Tauw voor het BKP te bespreken.  
 Om die reden hebben we na wat heen en weer bellen besloten om de bespreking op 20 juni te laten doorgaan met in elk geval [redacted] en [redacted] en wellicht ook [redacted] als die kan. Het is immers in ieders belang om nu heldere afspraken te gaan maken over het BKP-proces en ermee (verder) aan de slag te kunnen gaan. Separaat zullen we dan een moment prikken met (in elk geval) de DR-leden en [redacted] aangezien die de 20<sup>e</sup> niet kunnen.  
 We gaan ervan uit hiermee de beste oplossing te hebben waarmee iedereen toch betrokken wordt.  
 Hartelijke groet en tot snel,

APPM **Nederland mooier maken**  
 +31 [redacted] | [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)

**Van:** [redacted] [@noord-holland.nl](mailto:@noord-holland.nl)

**Verzonden:** woensdag 12 juli 2017 10:43

**Aan:** [redacted] [@tauw.com](mailto:@tauw.com);  
 [redacted] [@tauw](mailto:@tauw); [@APPM.nl](mailto:@APPM.nl);  
 [redacted] [@Noord-Holland.nl](mailto:@Noord-Holland.nl);  
 [redacted] [@tauw.com](mailto:@tauw.com);  
 [redacted] [@tauw.com](mailto:@tauw.com); [@bosch-slabbers.nl](mailto:@bosch-slabbers.nl);

**CC:** Broek in Waterland N247 <[biwN247@tauw](mailto:biwN247@tauw).  
 [redacted] [@noord-holland.nl](mailto:@noord-holland.nl)>; [redacted] [@tauw.com](mailto:@tauw.com)>;  
 [redacted] [@APPM.nl](mailto:@APPM.nl)>

**Onderwerp:** RE: N247 Broek in Waterland - overleg BKP 20 juli

Beste [redacted]  
 De dorpsraadleden kunnen dus niet op donderdag en [redacted] niet op de woensdag op dezelfde tijd. Gaarne zsm een nieuw voorstel. Desnoods in de avond. Ivm de aankomende vakanties wordt het nu erg lastig nog iets in te plannen.  
 Gr [redacted]



Hoe wil jij leven, wonen, werken en spelen? Nu, en in de toekomst? Praat mee op [www.jouwnoord-holland.nl](http://www.jouwnoord-holland.nl)

-----

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

---

**Van:** [redacted] [@tauw.com](mailto:[redacted]@tauw.com)

**Verzonden:** dinsdag 11 juli 2017 15:52

**Aan:** [redacted]

[@waterland.nl](mailto:[redacted]@waterland.nl);

[@bosch-slabbers.nl](mailto:[redacted]@bosch-slabbers.nl)

**CC:** Broek in Waterland N247;

**Onderwerp:** N247 Broek in Waterland - overleg BKP 20 juli

Goedemiddag allemaal,

Graag wil ik jullie uitnodigen voor een overleg om het proces rondom het beeldkwaliteitsplan (BKP) te bespreken.

Dit overleg zal plaatsvinden op 20 juli tussen 15.00u en 17.00u. De locatie zal nog bekend worden gemaakt.

Vanuit het participatietraject dienen hier minstens twee personen van de Dorpsraad bij aanwezig te zijn.

Mijn vraag daarom aan [redacted] **om uiterlijk donderdag 13 juli te reageren,** ivm het regelen van vervangers vanuit de Dorpsraad.

Wij hopen jullie allen de 20<sup>e</sup> te zien. De uitnodiging zal na deze mail volgen.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

**Tauw bv**

Rhijnspoor 209

Postbus 6

2900 AA Capelle a/d IJssel

M +31 [redacted]

[illegible]

Goedemiddag allemaal,

Het is in deze vakantieperiode onmogelijk gebleken om iedereen op hetzelfde moment bij elkaar te krijgen om de aanpak van Tauw voor het BKP te bespreken.

Om die reden hebben we na wat heen en weer bellen besloten om de bespreking op 20 juni te laten doorgaan met in elk geval [REDACTED] en [REDACTED] en wellicht ook [REDACTED] als die kan. Het is immers in ieders belang om nu heldere afspraken te gaan maken over het BKP-proces en ermee (verder) aan de slag te kunnen gaan. Separaat zullen we dan een moment prikken met (in elk geval) de DR-leden en [REDACTED] aangezien die de 20<sup>e</sup> niet kunnen.

We gaan ervan uit hiermee de beste oplossing te hebben waarmee iedereen toch betrokken wordt.

Hartelijke groet en tot snel,

APPM Nederland mooier maken  
+31 6 [redacted] | [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)

**Van:** [REDACTED]@noord-holland.nl]  
**Verzonden:** woensdag 12 juli 2017 10:43  
**Aan:** [REDACTED]n@tauw.com>; [REDACTED]@tauw.com>;  
 [REDACTED]@APPM.nl>; [REDACTED]@Noord-Holland.nl>; G  
 [REDACTED]waterland.nl>; [REDACTED]@waterland.  
 [REDACTED]@tauw.com>; [REDACTED]@bosch-slabbers.nl>; [REDACTED]@tauw.com>;  
**CC:** Broek in Waterland N247 <biwN247@tauw.com>; [REDACTED]@noord-holland.nl>;  
 [REDACTED]@tauw.com>; [REDACTED]@APPM.nl>  
**Onderwerp:** RE: N247 Broek in Waterland - overleg BKP 20 juli

Beste

De dorpsraadleden kunnen dus niet op donderdag en [REDACTED] niet op de woensdag op dezelfde tijd. Gaarne zsm een nieuw voorstel. Desnoods in de avond. Ivm de aankomende vakanties wordt het nu erg lastig nog iets in te plannen.

Gr

-----

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

---

**Van:** [redacted]@tauw.com]

**Verzonden:** dinsdag 11 juli 2017 15:52

**Aan:** [redacted]

[redacted]  
[redacted]@bosch-slabbers.nl

**CC:** Broek in Waterland N247; [redacted]

**Onderwerp:** N247 Broek in Waterland - overleg BKP 20 juli

Goedemiddag allemaal,

Graag wil ik jullie uitnodigen voor een overleg om het proces rondom het beeldkwaliteitsplan (BKP) te bespreken.

Dit overleg zal plaatsvinden op 20 juli tussen 15.00u en 17.00u. De locatie zal nog bekend worden gemaakt.

Vanuit het participatietraject dienen hier minstens twee personen van de Dorpsraad bij aanwezig te zijn.

Mijn vraag daarom aan [redacted] **om uiterlijk donderdag 13 juli te reageren**, ivm het regelen van vervangers vanuit de Dorpsraad.

Wij hopen jullie allen de 20<sup>e</sup> te zien. De uitnodiging zal na deze mail volgen.

Met vriendelijke groet,

[redacted]  
**Tauw bv**

Rhijnspoor 209

Postbus 6

2900 AA Capelle a/d IJssel

M +31 [redacted]

[redacted]  
**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** woensdag 12 juli 2017 10:12  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** Re: N247 Broek in Waterland - overleg BKP 20 juli

Hallo [redacted] al telefonisch overlegd met [redacted]. Ook wij vinden het heel belangrijk hierbij aanwezig te zijn, maar zijn geen van allen in staat om dit op donderdag 20 juli te doen. Er zitten 4 van ons in het buitenland en 3 zijn aan het werk, waar geen vrij voor gevraagd kan worden, helaas. Dus die woensdagmiddag de 19e zou perfect zijn om naar te verzetten, groet [redacted]

Op 12 jul. 2017 om 08:55 heeft [redacted] [@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)> het volgende geschreven:

Zie onder. Het is van zeer groot belang dat jullie hier bij zijn. Tevens het laatst mogelijke moment voor mijn vakantie. Hopelijk gaat jullie dit dus lukken.

Tijdens dit overleg wordt de werkwijze bepaald voor het nieuwe BKP. [redacted] zit gelukkig ook aan tafel namens Bosch Slabbers.

Gr [redacted]

---

Hoe wil jij leven, wonen, werken en spelen? Nu, en in de toekomst? Praat mee op [www.jouwnoord-holland.nl](http://www.jouwnoord-holland.nl)

-----

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

---

**Van:** [redacted] [@tauw.com](mailto:[redacted]@tauw.com)  
**Verzonden:** dinsdag 11 juli 2017 15:52  
**Aan:** [redacted]  
[redacted] [@waterland.nl](mailto:[redacted]@waterland.nl); [redacted] [@bosch-slabbers.nl](mailto:[redacted]@bosch-slabbers.nl)  
**CC:** Broek in Waterland N247;  
**Onderwerp:** N247 Broek in Waterland - overleg BKP 20 juli  
Goedemiddag allemaal,  
Graag wil ik jullie uitnodigen voor een overleg om het proces rondom het beeldkwaliteitsplan (BKP) te bespreken.  
Dit overleg zal plaatsvinden op 20 juli tussen 15.00u en 17.00u. De locatie zal nog bekend worden gemaakt.  
Vanuit het participatietraject dienen hier minstens twee personen van de Dorpsraad bij aanwezig te zijn.  
Mijn vraag daarom aan [redacted] **om uiterlijk donderdag 13 juli te reageren**,  
ivm het regelen van vervangers vanuit de Dorpsraad.  
Wij hopen jullie allen de 20<sup>e</sup> te zien. De uitnodiging zal na deze mail volgen.

Met vriendelijke groet,

[redacted]  
**Tauw bv**  
Rhijnspoor 209  
Postbus 6  
2900 AA Capelle a/d IJssel

M + [redacted]

[redacted]  
**Van:** [redacted]@waterland.nl>  
**Verzonden:** woensdag 12 juli 2017 10:07  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: N247 Broek in Waterland - overleg BKP 20 juli

Beste [redacted]  
Woensdag 19 juli 2017 lukt mij op dat tijdstip niet!

Met vriendelijke groet,

[redacted]  
medewerker monumentenzorg



Bezoekadres: Pierebaan 3, 1141 GV Monnickendam  
Postadres: Postbus 1000, 1140 BA Monnickendam  
Telefoon: (0299) [redacted]



Email printen? Denk aan het milieu!

---

**Van:** [redacted]@noord-holland.nl]  
**Verzonden:** woensdag 12 juli 2017 9:21  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: N247 Broek in Waterland - overleg BKP 20 juli

Beste [redacted]

De leden van de dorpsraad kunnen op donderdags (zoals bekend) lastig ruimte maken. Kan het eventueel op woensdag?

Gr [redacted]

---

Hoe wil jij leven, wonen, werken en spelen? Nu, en in de toekomst? Praat mee op [www.jouwnoord-holland.nl](http://www.jouwnoord-holland.nl)

-----

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

---

**Van:** [redacted]@tauw.com]  
**Verzonden:** dinsdag 11 juli 2017 15:52  
**Aan:** [redacted]  
[redacted]@bosch-slabbers.nl

[redacted]@waterland.nl;

CC: [REDACTED]

Onderwerp: N247 Broek in Waterland - overleg BKP 20 juli

Goedemiddag allemaal,

Graag wil ik jullie uitnodigen voor een overleg om het proces rondom het beeldkwaliteitsplan (BKP) te bespreken.

Dit overleg zal plaatsvinden op 20 juli tussen 15.00u en 17.00u. De locatie zal nog bekend worden gemaakt.

Vanuit het participatietraject dienen hier minstens twee personen van de Dorpsraad bij aanwezig te zijn.

Mijn vraag daarom aan [REDACTED] **om uiterlijk donderdag 13 juli te reageren**, ivm het regelen van vervangers vanuit de Dorpsraad.

Wij hopen jullie allen de 20<sup>e</sup> te zien. De uitnodiging zal na deze mail volgen.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

**Tauw bv**

Rhijnspoor 209

Postbus 6

2900 AA Capelle a/d IJssel

M +31 [REDACTED]

Aan de inhoud van dit e-mailbericht kunnen geen rechten worden ontleend, tenzij dit expliciet in dit bericht is verwoord.

Klik [hier](#) voor informatie over onze digitale dienstverlening en voor onze proclaimer.

[redacted]

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** woensdag 12 juli 2017 10:10  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted] @bosch-slabbers.nl;  
[redacted]  
Broek in Waterland N247; [redacted];  
[redacted]

**Onderwerp:** Re: N247 Broek in Waterland - overleg BKP 20 juli

Hallo [redacted] ivm vakanties en werk is het voor de DR onmogelijk om op donderdag 20 juli a.s. aanwezig te zijn, helaas. Ik weet dat er wel een mogelijkheid is om op woensdag 19 juli in de middag met 2 personen aanwezig te zijn. Is dat een mogelijkheid? Groet, [redacted] (secretariaat DRBiW)

Op 11 jul. 2017 om 15:51 heeft [redacted] <[\[redacted\]@tauw.com](mailto:[redacted]@tauw.com)> het volgende geschreven:

Goedemiddag allemaal,  
Graag wil ik jullie uitnodigen voor een overleg om het proces rondom het beeldkwaliteitsplan (BKP) te bespreken.  
Dit overleg zal plaatsvinden op 20 juli tussen 15.00u en 17.00u. De locatie zal nog bekend worden gemaakt.  
Vanuit het participatietraject dienen hier minstens twee personen van de Dorpsraad bij aanwezig te zijn.  
Mijn vraag daarom aan [redacted] **om uiterlijk donderdag 13 juli te reageren,**  
ivm het regelen van vervangers vanuit de Dorpsraad.  
Wij hopen jullie allen de 20<sup>e</sup> te zien. De uitnodiging zal na deze mail volgen.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

**Tauw bv**  
Rhijnspoor 209  
Postbus 6  
2900 AA Capelle a/d IJssel

M +31 [redacted]

**Van:** [redacted]@APPM.nl>  
**Verzonden:** woensdag 12 juli 2017 13:28  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]@tauw.com; [redacted]@tauw.com  
**Onderwerp:** RE: N247 Broek in Waterland - overleg BKP 20 juli

Hoi [redacted]

Om de afspraken van vanmorgen even af te hechten:

[redacted] heeft nog een poging gedaan voor de woensdag, maar dan bleek o.m. [redacted] echt niet te kunnen. Aangezien zij bij Tauw de BKP-kar trekt hebben we daar dus vanaf moeten zien.

Het wordt/blijft dus donderdag de 20e. Van daaruit werken we verder.

[redacted] zorgt dat de afwezigen zich niet gepasseerd zullen voelen en we maken een plan om uiteindelijk iedereen weer bij het BKP-proces aan te haken.

Verder is het inderdaad de bedoeling van [redacted] om de deelnemers vooraf iets toe te sturen, zodat we een maximaal constructief en efficiënt overleg hebben.

So far.

Grtn, [redacted]

APPM Nederland mooier maken

+31 [redacted] | appm.nl | twitter.com/APPMnl

**Van:** [redacted]@noord-holland.nl]

**Verzonden:** woensdag 12 juli 2017 9:20

**To:** [redacted] waterland.nl

[redacted]@bosch-slabbers.nl; [redacted]

**Cc:** Broek in Waterland N247; [redacted]

**Onderwerp:** RE: N247 Broek in Waterland - overleg BKP 20 juli

Beste [redacted]

De leden van de dorpsraad kunnen op donderdags (zoals bekend) lastig ruimte maken. Kan het eventueel op woensdag?

Gr [redacted]

---

Hoe wil jij leven, wonen, werken en spelen? Nu, en in de toekomst? Praat mee op [www.jouwnoord-holland.nl](http://www.jouwnoord-holland.nl)<<http://www.jouwnoord-holland.nl/>>

-----

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
 Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.



Van: [redacted]@tauw.com]

Verzonden: dinsdag 11 juli 2017 15:52

Aan:

[redacted]  
[redacted]@bosch-slabbers.nl

[redacted]@waterland.nl; [redacted]

CC: Broek in Waterland N247; [redacted]

Onderwerp: N247 Broek in Waterland - overleg BKP 20 juli

Goedemiddag allemaal,

Graag wil ik jullie uitnodigen voor een overleg om het proces rondom het beeldkwaliteitsplan (BKP) te bespreken. Dit overleg zal plaatsvinden op 20 juli tussen 15.00u en 17.00u. De locatie zal nog bekend worden gemaakt.

Vanuit het participatietraject dienen hier minstens twee personen van de Dorpsraad bij aanwezig te zijn.

Mijn vraag daarom aan [redacted] om uiterlijk donderdag 13 juli te reageren, ivm het regelen van vervangers vanuit de Dorpsraad.

Wij hopen jullie allen de 20e te zien. De uitnodiging zal na deze mail volgen.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Tauw bv  
Rhijnspoor 209  
Postbus 6  
2900 AA Capelle a/d IJssel

M +31 [redacted]

[redacted]

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** vrijdag 14 juli 2017 07:06  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]

**Onderwerp:** Re: Verslag commissie Mobiliteit 12 juni jl.

En toch ....

- eerst de stuurgroep die advies geeft aan gedeputeerde staten. die neemt het besluit en legt dat voor aan provinciale staten.

Me dunkt dat we erg hard moeten gaan leunen op PV en moeten zorgen dat ze de objectieve resultaten van de schetsontwerpen onder ogen krijgen, voordat die zijn ingekleurd door stuurgroep en GS.

groet  
[redacted]

Op 13 juli 2017 om 21:29 schreef [redacted]  
Punt is natuurlijk dat het proces wél anders is dan bij andere projecten. Maar goed, ze lijkt er wel vertrouwen in te hebben dat het geld er komt...

Hartelijke groet,  
[redacted]

Op 13 juli 2017 om 19:35 schreef [redacted]  
Dank [redacted] voor deze "bloemlezing"!  
Het "gestrekte been" van de Gedeputeerde blijft mij zorgen baren.  
Goed weekend, groet [redacted]

Op 13 jul. 2017 om 15:57 heeft [redacted] [@noord-holland.nl](https://twitter.com/noord-holland.nl) het volgende geschreven:

Ter info, het verslag van de commissievergadering waar [redacted] heeft ingesproken. Ik heb de relevante tekst er even uit geknipt:

<image001.png>

<image002.png>

<image003.png>

Reactie gedeputeerde Post:

<image004.png>

<image005.png>

Reactie gedeputeerde Post:

<image006.png>

---

Hoe wil jij leven, wonen, werken en spelen? Nu, en in de toekomst? Praat mee op  
[www.jouwnoord-holland.nl](http://www.jouwnoord-holland.nl)

-----

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

**Van:** [redacted] @appm.nl>  
**Verzonden:** donderdag 27 juli 2017 09:09  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: N247 - Datumprikkers voor diverse overleggen

Goedemorgen [redacted]

Het klopt inderdaad dat ik [redacted] en [redacted] niet in de uitnodigingen heb meegenomen. Hetzelfde geldt voor [redacted]. Wat ik altijd heb begrepen is dat [redacted] en jijzelf de 4 kernleden van de dorpsraad zijn. [redacted] en [redacted] hebben een adviserende rol. Dat kan ik helemaal verkeerd zien maar dat is mijn afweging geweest om alleen naar jullie 4 een uitnodiging te sturen.

Andere overweging is dat het nogal heftig over kan komen naar bijvoorbeeld HHNK als zij daar ineens 6 leden van de dorpsraad zien staan.

Als laatste het verzoek om dit soort vragen naar mij en [redacted] te sturen (met [redacted] en [redacted] en de overige leden van de DR in de CC). Nu krijgt [redacted] en [redacted] (om een voorbeeld te noemen) jou mail ook.

Met vriendelijk groet,

[redacted]  
 APPM **Nederland mooier maken**  
 +31 [redacted] | [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)

Op zoek naar de beste contractvorm voor uw projecten? De APPM methodiek helpt u daarbij. [Contractkeuze.nl](http://Contractkeuze.nl)

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** woensdag 26 juli 2017 20:12  
**Aan:** [redacted] @appm.nl>  
**CC:** [redacted] @noord-holland.nl>; [redacted] @noord-holland.nl>; [redacted] @edam-volendam. [redacted] @tauw.com>; [redacted] @tauw.com>; [redacted] @noord-holland.nl>; [redacted] @APPM.nl>; [redacted]

**Onderwerp:** Re: N247 - Datumprikkers voor diverse overleggen

Hoi [redacted]

Volgens mij heb je niet alle leden van de dorpsraad meegenomen in je uitnodigingen (of ik kan ze niet zien). Ik [redacted] en [redacted] (in de c.c.)

Kun je bevestigen dat je ons alle 6 hebt uitgenodigd?

Dank

Op 26 juli 2017 om 10:44 schreef [REDACTED] [<@appm.nl>](mailto:@appm.nl):

Beste allemaal,

Vorige week hebben jullie één of meerdere datumprickers ontvangen voor het inplannen van diverse overleggen.

Uit het overzicht blijkt dat jullie op één of meerdere van deze datumprickers nog niet hebben gereageerd.

Via deze weg wil ik jullie vragen om, mits dat mogelijk is met alle vakanties e.d., op alle verzonden datumprickers te reageren. Dit kan tot donderdag 27 juli.

Op vrijdag 28 juli ga ik de tot dan toe meest geschikte datum vastleggen in een agendaverzoek.

Met vriendelijk groet,

[REDACTED]

APPM **Nederland mooier maken**

[+31 \[REDACTED\]](tel:+31[REDACTED]) | [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)

Op zoek naar de beste contractvorm voor uw projecten? De APPM methodiek helpt u daarbij. [Contractkeuze.nl](http://Contractkeuze.nl)

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** vrijdag 25 augustus 2017 10:40  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** FW: N247 - Aangepaste planning na overleg BKP  
**Bijlagen:** N247-102-C8-Planning.pdf

Beste [redacted]

Bedoel je deze planning? Die is al gedeeld zie ik.

We hebben eerder gesproken over de vakanties. Ik zie dat atelier 3 in mijn vakantie valt (regio midden en zuid). Ik ben dan dus weg. Gaarne even overleg, want dat kan dus niet. Heb ik niet goed opgelet?

18 september is Welstand mbt het BKP. Het verwerken van de uitkomsten staat een maand later ingepland. Dat kan toch veel eerder?

Tussen verwerken matrix en vaststellen zit erg veel (loze) tijd, waarom?

Gr [redacted]

---

**Van:** [redacted] @appm.nl]  
**Verzonden:** dinsdag 1 augustus 2017 13:52  
**Aan:** [redacted]; Broek  
in Waterland N247; [redacted]  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** N247 - Aangepaste planning na overleg BKP

Goedemiddag allemaal,

Na het overleg met betrekking tot het BKP heb ik de projectplanning aangepast. De laatste versie vinden jullie in de bijlage van dit bericht.

Concreet heb ik het afgesproken proces van het BKP uitgeschreven, heb ik het opstellen van de visualisaties en animaties los gezet van het ontwerp en heb ik de relaties met de vergelijkingsmatrix en het atelier laten zien.

Daarnaast heb ik ook de vakantieplanning aangepast voor zover hier wijzigingen in waren.

Indien van toepassing ontvang ik graag jullie op- of aanmerkingen op deze planning zodat deze na aanpassing hiervan kan worden vastgesteld.

Met vriendelijk groet,

[redacted]  
APPM **Nederland mooier maken**  
+31 [redacted] | [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)

Op zoek naar de beste contractvorm voor uw projecten? De APPM methodiek helpt u daarbij. [Contractkeuze.nl](http://Contractkeuze.nl)







**Van:** [redacted] @APPM.nl>  
**Verzonden:** zaterdag 9 september 2017 12:45  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** Fwd: Stukken Onderdoorgang ter review

Hoi, sturen jullie het weer door naar de interne reviewers? Thx!

Verstuurd vanaf mijn iPhone

Begin doorgestuurd bericht:

**Van:** " [redacted] @tauw.com>  
**Datum:** 9 september 2017 00:05:25 CEST  
**Aan:** [redacted] @waterland.nl>,  
[redacted] @waterland  
[redacted] @Noord-Holland.nl>,  
[redacted] @noord-holland.nl>,  
[redacted] @waterland.nl>,  
[redacted] @waterland.nl>  
**Kopie:** [redacted] @appm. [redacted] @APPM.nl>,  
[redacted] @APPM.nl>,  
[redacted] @tauw.com>, Broek in Waterland  
N247 <biwN247@tauw.com>  
**Onderwerp:** Stukken Onderdoorgang ter review

Beste allemaal,  
Zoals [redacted] in onderstaande mail al had geschreven ontvangen jullie hierbij een downloadlink met daarin de betreffende stukken.  
Alle technische documenten, onderzoeken en tekeningen zijn opgenomen in de submappen N247-300-Technisch Management. De vergelijkingsmatrix maakt onderdeel uit van N247-200-Omgevingsmanagement.  
Downloadlink: <https://we.tl/IfEXbeavaf>  
De download is beschikbaar tot 5 oktober  
Met vriendelijke groet,

[redacted]  
constructeur

**Tauw bv**  
Australiëlaan 5  
Postbus 3015  
3502 GA Utrecht

M +31 [redacted]  
T +31 [redacted]

**Van:** [redacted] @APPM.nl]  
**Verzonden:** donderdag 7 september 2017 21:00  
**Aan:** [redacted] @waterland.nl>  
[redacted] @waterland.nl>;  
[redacted] @Noord-Holland.nl>;  
[redacted] @noord-holland.nl>;  
[redacted] @waterland.nl>;  
[redacted] @noord-holland.nl>;  
[redacted] @waterland.nl>

CC: [redacted] @appm.nl>; [redacted] @tauw.com>;  
[redacted] @tauw.com>; [redacted] @APPM.nl>

**Onderwerp:** toelichting bij stukken Onderdoorgang die ter review gaan komen

Beste allemaal,

@ [redacted] / [redacted] sturen jullie deze toelichtende mail svp ook door aan de interne reviewers van PNH? Vanaf aanstaande maandag 11 september start de reviewperiode voor de producten mbt de onderdoorgang. Jullie zullen hiervoor morgen of in het weekend een link doorgestuurd krijgen van Tauw met de betreffende documenten. Aan jullie het vriendelijke verzoek om jullie gebundelde reacties uiterlijk vrijdag 22 september kenbaar te maken (via het daarvoor bestemde reviewformulier). Alvast even wat toelichting:

- Resultaat van het doorlopen proces van het afgelopen jaar is de **vergelijkingsmatrix** voor de ondergrondse varianten én de bovengrondse variant. Dit document beschrijft op hoofdlijnen de belangrijkste kenmerken en verschillen, en dient als input voor de besluitvorming die gaat volgen.  
De matrix is gebaseerd op de achterliggende ontwerpen en onderzoeken. Voor de ondergrondse variant krijgen jullie die zoals gezegd via de link van Tauw, voor de bovengrondse variant (al veel eerder opgesteld) zijn ze als het goed is al in jullie bezit (zo niet dan kunnen [redacted] en [redacted] jullie daaraan helpen).  
Er staan nog enkele open vraagpunten in de matrix, omdat ik hiervoor de benodigde input/verduidelijkingen nog niet heb ontvangen. Dat zal de komende tijd nog worden aangevuld, echter met deze versie van de matrix (en de achterliggende documenten) zouden jullie voor de review i.i.g. uit de voeten moeten kunnen.
- Het zal jullie waarschijnlijk opvallen dat er nog geen **BKP en inrichtingsschets** zijn bijgesloten. Dat heeft ermee te maken dat het BKP nog in de maak is door Bosch Slabbers: aankomende woensdag zitten we met de provincie- en gemeentespecialisten, de dorpsraad, Bosch Slabbers en Tauw in een workshop om de inrichtingsschets te bespreken. Deze bevat óók de situatie voor het dorpsplein en de infrastructuur daarop/omheen, vandaar dat die bovengrondse situatie op de tekeningen van Tauw nog onder voorbehoud gearceerd is, en ook nog niet volledig in de matrix aan bod komt.

Ik hoop dat e.e.a. zo helder is. Zo niet, dan weten jullie me te vinden.

Alvast veel succes met de review en we zijn benieuwd naar jullie reacties.

Hartelijke groet,

[redacted]

-----Oorspronkelijke afspraak-----

**Van:** [redacted]

**Verzonden:** dinsdag 1 augustus 2017 15:06

**Aan:** [redacted]

[redacted] @tauw.com;

**Onderwerp:** N247 - Presentatie ontwerp, geluid en lucht aan DR, PNH en gemeente

**Tijd:** maandag 11 september 2017 10:00-11:30 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.

**Locatie:** N.t.b. (ergens in Waterland)

Beste allemaal,

Hierbij stuur ik jullie het agendaverzoek voor 'Presentatie ontwerp, geluid en lucht aan DR, PNH en gemeente'.

Het overleg zal op maandag 11 september van 10:00 tot 11:30 uur plaatsvinden.

De locatie is nog nader te bepalen

Met vriendelijk groet,

[redacted]

APPM **Nederland mooier maken**

+31 6 [redacted] | [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)

Op zoek naar de beste contractvorm voor uw projecten? De APPM methodiek helpt u daarbij.  
[Contractkeuze.nl](http://Contractkeuze.nl)

**Van:** [redacted]@APPM.nl>  
**Verzonden:** maandag 11 september 2017 16:33  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]; 'Broek in Waterland N247';  
**Onderwerp:** RE: Stukken Onderdoorgang ter review

Volledigheidshalve: uiteraard laten we jullie ook weten wat de uitkomsten waren van het overleg van a.s. woensdag over het plein en de daarbij gemaakte afwegingen, zodat jullie dat nog in jullie review kunnen meenemen.

Groet!

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** maandag 11 september 2017 16:32  
**Aan:** [redacted]@vervoerregio.nl>; [redacted]@Edam-Volendam. [redacted]@ebs-ov.nl' <roel.vandriel@ebs-ov.nl>; [redacted]@ebs-ov.nl>  
**CC:** [redacted]@noord-holland.nl>; [redacted]@Noord-Holland.nl>; 'Broek in Waterland N247' <biwN247@tauw.com>; [redacted]@APPM.nl>  
**Onderwerp:** Stukken Onderdoorgang ter review

Dag heren,

Vanmiddag spraken we elkaar over de Onderdoorgang Broek. De ontwerpen en vergelijkingsmatrix voor de varianten hebben we hier op hoofdlijnen toegelicht; als het goed is zijn jullie hiermee voldoende bijgepraat om de stukken te kunnen reviewen.

Bijgaand de documenten, te downloaden via: <https://we.tl/IfEXbeavaf>

Aan jullie het verzoek om uiterlijk volgende week vrijdag 22 september jullie reviewreactie te geven op:

- De ontwerpen: te vinden in map 301 (ontwerpnota in map 300)
- De vergelijkingsmatrix: te vinden in map 200
- De achterliggende documenten/onderzoeken voor zover jullie die relevant/interessant vinden (in map 300). De verkeersberekeningen vinden jullie in map '300 geleverd door provincie'

Ivm de naamvoering van de documenten is het handig om de documentenlijst erbij te pakken als leeswijzer, dan weet je exact welke je moet hebben. Deze staat in de hoofdmap en volledigheidshalve heb ik 'm ook bij deze mail gesloten. Willen jullie je reacties noteren in het 'format commentaar' (te vinden in de hoofdmap)? Heel erg bedankt alvast! Hartelijke groet en ben benieuwd naar jullie reacties,

*Wat nadere toelichting als resumé van vanochtend:*

- *Resultaat van het doorlopen proces van het afgelopen jaar is de **vergelijkingsmatrix** voor de ondergrondse varianten én de bovengrondse variant. Dit document beschrijft op hoofdlijnen de belangrijkste kenmerken en verschillen, en dient als input voor de besluitvorming die gaat volgen. De matrix is gebaseerd op de achterliggende ontwerpen en onderzoeken. Voor de ondergrondse variant krijgen jullie die zoals gezegd via de link van Tauw, voor de bovengrondse variant (al veel eerder opgesteld) zijn ze als het goed is al in jullie bezit (zo niet dan kunnen [redacted] en [redacted] jullie daaraan helpen). Er staan nog enkele open vraagpunten in de matrix, omdat ik hiervoor de benodigde input/verduidelijkingen nog niet heb ontvangen. Dat zal de komende tijd nog worden aangevuld, echter met deze versie van de matrix (en de achterliggende documenten) zouden jullie voor de review i.i.g. uit de voeten moeten kunnen.*
- *Het zal jullie waarschijnlijk opvallen dat er nog geen **BKP en inrichtingsschets** zijn bijgesloten. Dat heeft ermee te maken dat het BKP nog in de maak is door Bosch Slabbers: aankomende woensdag zitten we met de provincie- en gemeentespecialisten, de dorpsraad, Bosch Slabbers en Tauw in een workshop om de inrichtingsschets te bespreken. Deze bevat óók de situatie voor het dorpsplein en de infrastructuur daarop/omheen, vandaar dat die bovengrondse situatie op de tekeningen van Tauw nog onder voorbehoud gearceerd is, en ook nog niet volledig in de matrix aan bod komt.*

**Van:** [redacted]@tauw.com]

**Verzonden:** zaterdag 9 september 2017 00:05

**Aan:** [redacted]  
 [redacted]@waterland.nl>; [redacted]  
 [redacted]@waterland  
 [redacted]@Noord-Holland.nl>  
 [redacted]@noord-holland.nl>; [redacted]@noord-holland.nl>;

CC: [redacted]@waterland.nl>; [redacted]@waterland.nl>  
[redacted]@appm.nl>; [redacted]@APPM.nl>; [redacted]  
[redacted]@APPM.nl>; [redacted]@tauw.com>; Broek in Waterland N247  
<biwN247@tauw.com>

**Onderwerp:** Stukken Onderdoorgang ter review

Beste allemaal,

Zoals [redacted] in onderstaande mail al had geschreven ontvangen jullie hierbij een downloadlink met daarin de betreffende stukken.

Alle technische documenten, onderzoeken en tekeningen zijn opgenomen in de submappen N247-300-Technisch Management. De vergelijkingsmatrix maakt onderdeel uit van N247-200-Omgevingsmanagement.

Downloadlink: <https://we.tl/IfEXbeavaf>

De download is beschikbaar tot 5 oktober

Met vriendelijke groet,

[redacted]  
constructeur

**Tauw bv**

Australiëlaan 5  
Postbus 3015  
3502 GA Utrecht

M +31 [redacted]

T +31 [redacted]

---

**Van:** [redacted]@APPM.nl]

**Verzonden:** donderdag 7 september 2017 21:00

**Aan:** [redacted]

[redacted]@waterland.nl>;

[redacted]@waterland.nl>

[redacted]@Noord-Holland.nl>; [redacted]

[redacted]@noord-holland.nl>;

[redacted]@noord-holland.nl>;

[redacted]@waterland.nl>;

[redacted]@waterland.nl>

**CC:** [redacted]@appm.nl>; [redacted]

[redacted]@tauw.com>; [redacted]

[redacted]@tauw.com>;

[redacted]@APPM.nl>

**Onderwerp:** toelichting bij stukken Onderdoorgang die ter review gaan komen

Beste allemaal,

@ [redacted] / [redacted] sturen jullie deze toelichtende mail svp ook door aan de interne reviewers van PNH?

Vanaf aanstaande maandag 11 september start de reviewperiode voor de producten mbt de onderdoorgang. Jullie zullen hiervoor morgen of in het weekend een link doorgestuurd krijgen van Tauw met de betreffende documenten.

Aan jullie het vriendelijke verzoek om jullie gebundelde reacties uiterlijk vrijdag 22 september kenbaar te maken (via het daarvoor bestemde reviewformulier).

Alvast even wat toelichting:

- Resultaat van het doorlopen proces van het afgelopen jaar is de **vergelijkingsmatrix** voor de ondergrondse varianten én de bovengrondse variant. Dit document beschrijft op hoofdlijnen de belangrijkste kenmerken en verschillen, en dient als input voor de besluitvorming die gaat volgen.  
De matrix is gebaseerd op de achterliggende ontwerpen en onderzoeken. Voor de ondergrondse variant krijgen jullie die zoals gezegd via de link van Tauw, voor de bovengrondse variant (al veel eerder opgesteld) zijn ze als het goed is al in jullie bezit (zo niet dan kunnen [redacted] en [redacted] jullie daaraan helpen).  
Er staan nog enkele open vraagpunten in de matrix, omdat ik hiervoor de benodigde input/verduidelijkingen nog niet heb ontvangen. Dat zal de komende tijd nog worden aangevuld, echter met deze versie van de matrix (en de achterliggende documenten) zouden jullie voor de review i.i.g. uit de voeten moeten kunnen.
- Het zal jullie waarschijnlijk opvallen dat er nog geen **BKP en inrichtingsschets** zijn bijgesloten. Dat heeft ermee te maken dat het BKP nog in de maak is door Bosch Slabbers: aankomende woensdag zitten we met de provincie- en gemeentespecialisten, de dorpsraad, Bosch Slabbers en Tauw in een workshop om de inrichtingsschets te bespreken. Deze bevat óók de situatie voor het dorpsplein en de infrastructuur daarop/omheen, vandaar dat die bovengrondse situatie op de tekeningen van Tauw nog onder voorbehoud gearceerd is, en ook nog niet volledig in de matrix aan bod komt.

Ik hoop dat e.e.a. zo helder is. Zo niet, dan weten jullie me te vinden.

Alvast veel succes met de review en we zijn benieuwd naar jullie reacties.

Hartelijke groet,  
[redacted]

-----Oorspronkelijke afspraak-----

**Van:** [redacted]

**Verzonden:** dinsdag 1 augustus 2017 15:06

**Aan:** [redacted]

[tauw.com](mailto:tauw.com);

**Onderwerp:** N247 - Presentatie ontwerp, geluid en lucht aan DR, PNH en gemeente

**Tijd:** maandag 11 september 2017 10:00-11:30 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.

**Locatie:** N.t.b. (ergens in Waterland)

Beste allemaal,

Hierbij stuur ik jullie het agendaverzoek voor 'Presentatie ontwerp, geluid en lucht aan DR, PNH en gemeente'.

Het overleg zal op maandag 11 september van 10:00 tot 11:30 uur plaatsvinden.

De locatie is nog nader te bepalen

Met vriendelijk groet,

APPM **Nederland mooier maken**

+31 [redacted] | [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)

Op zoek naar de beste contractvorm voor uw projecten? De APPM methodiek helpt u daarbij. [Contractkeuze.nl](http://Contractkeuze.nl)

**Van:** [redacted]@tauw.com>  
**Verzonden:** donderdag 14 september 2017 18:06  
**Aan:** [redacted]  
 [redacted]  
 [redacted]  
 [redacted]  
**CC:** [redacted]@waterland.nl'  
 [redacted]; Broek in  
**Onderwerp:** Waterland N247  
 RE: Stukken Onderdoorgang ter review

Beste allemaal,

Bij de geleverde stukken is per ongeluk 2x het geluidsonderzoek opgenomen. In de map staan

- N247-308-C1\_Akoestisch onderzoek
- N247-308-C1\_Geluidsonderzoek

Bij het toevoegen van de bijlagen aan de pdf is iets mis gegaan waardoor het geluidsonderzoek 2x is opgenomen in één bestand. Dit is hersteld, maar door de aangepaste naamgeving zijn per ongeluk beide stukken verzonden. Hierbij het verzoek N247-308-C1\_Geluidsonderzoek te verwijderen. **Document N247-308-C1\_Akoestisch onderzoek is het correcte document.** De hoofdrapportage van de twee stukken is verder identiek.

Excusus,

Met vriendelijke groet,

constructeur

Tauf by

Australiëlaan 5  
Postbus 3015  
3502 GA Utrecht

M +31

T +31

**Van:** [REDACTED]  
**Verzonden:** zaterdag 9 september 2017 00:05  
**Aan:** [REDACTED]

CC: @waterland.nl>  
@Noord-Holland.nl>;  
@noord-holland.nl>;  
@waterland.nl>; ' @waterland.nl'  
@waterland.nl>  
@appm.nl>; @APPM.nl>;  
@APPM.nl>; @tauw.com>; Broek in Waterland N247

**Onderwerp:** Stukken Onderdoorgang ter review

Beste allemaal,

Zoals [REDACTED] in onderstaande mail al had geschreven ontvangen jullie hierbij een downloadlink met daarin de betreffende stukken.  
 Alle technische documenten, onderzoeken en tekeningen zijn opgenomen in de submappen N247-300-Technisch Management.  
 De vergelijkingsmatrix maakt onderdeel uit van N247-200-Omgevingsmanagement.

Downloadlink: <https://we.tl/IfEXbeavaf>

De download is beschikbaar tot 5 oktober

Met vriendelijke groet,

constructeur

**Tauw bv**

Australiëlaan 5  
Postbus 3015  
3502 GA Utrecht

M +31

T +31

---

**Van:** [redacted] [\[redacted\]@APPM.nl](mailto:[redacted]@APPM.nl)

**Verzonden:** donderdag 7 september 2017 21:00

**Aan:** [redacted]

[\[redacted\]@waterland.nl](mailto:[redacted]@waterland.nl)>;

[\[redacted\]@waterland.nl](mailto:[redacted]@waterland.nl)

[\[redacted\]@Noord-Holland.nl](mailto:[redacted]@Noord-Holland.nl)>

[\[redacted\]@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)>;

[\[redacted\]@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)>;

[\[redacted\]@waterland.nl](mailto:[redacted]@waterland.nl)>;

[\[redacted\]@waterland.nl](mailto:[redacted]@waterland.nl)>

**CC:**

[\[redacted\]@appm.nl](mailto:[redacted]@appm.nl)>;

[\[redacted\]@tauw.com](mailto:[redacted]@tauw.com)>;

[\[redacted\]@tauw.com](mailto:[redacted]@tauw.com)>;

[\[redacted\]@APPM.nl](mailto:[redacted]@APPM.nl)>

**Onderwerp:** toelichting bij stukken Onderdoorgang die ter review gaan komen

Beste allemaal,

@ [redacted] / [redacted] sturen jullie deze toelichtende mail svp ook door aan de interne reviewers van PNH?

Vanaf aanstaande maandag 11 september start de reviewperiode voor de producten mbt de onderdoorgang. Jullie zullen hiervoor morgen of in het weekend een link doorgestuurd krijgen van Tauw met de betreffende documenten. Aan jullie het vriendelijke verzoek om jullie gebundelde reacties uiterlijk vrijdag 22 september kenbaar te maken (via het daarvoor bestemde reviewformulier).

Alvast even wat toelichting:

- Resultaat van het doorlopen proces van het afgelopen jaar is de **vergelijkingsmatrix** voor de ondergrondse varianten én de bovengrondse variant. Dit document beschrijft op hoofdlijnen de belangrijkste kenmerken en verschillen, en dient als input voor de besluitvorming die gaat volgen.

De matrix is gebaseerd op de achterliggende ontwerpen en onderzoeken. Voor de ondergrondse variant krijgen jullie die zoals gezegd via de link van Tauw, voor de bovengrondse variant (al veel eerder opgesteld) zijn ze als het goed is al in jullie bezit (zo niet dan kunnen [redacted] en [redacted] jullie daaraan helpen).

Er staan nog enkele open vraagpunten in de matrix, omdat ik hiervoor de benodigde input/verduidelijkingen nog niet heb ontvangen. Dat zal de komende tijd nog worden aangevuld, echter met deze versie van de matrix (en de achterliggende documenten) zouden jullie voor de review i.i.g. uit de voeten moeten kunnen.

- Het zal jullie waarschijnlijk opvallen dat er nog geen **BKP en inrichtingsschets** zijn bijgesloten. Dat heeft ermee te maken dat het BKP nog in de maak is door Bosch Slabbers: aankomende woensdag zitten we met de provincie- en gemeentespecialisten, de dorpsraad, Bosch Slabbers en Tauw in een workshop om de inrichtingsschets te bespreken. Deze bevat óók de situatie voor het dorpsplein en de infrastructuur daarop/omheen, vandaar dat die bovengrondse situatie op de tekeningen van Tauw nog onder voorbehoud gearceerd is, en ook nog niet volledig in de matrix aan bod komt.

Ik hoop dat e.e.a. zo helder is. Zo niet, dan weten jullie me te vinden.  
Alvast veel succes met de review en we zijn benieuwd naar jullie reacties.

Hartelijke groet,

-----Oorspronkelijke afspraak-----

**Van:** [redacted]

**Verzonden:** dinsdag 1 augustus 2017 15:06

**Aan:** [redacted]

[tauw.com](http://tauw.com);

**Onderwerp:** N247 - Presentatie ontwerp, geluid en lucht aan DR, PNH en gemeente

**Tijd:** maandag 11 september 2017 10:00-11:30 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.

**Locatie:** N.t.b. (ergens in Waterland)

Beste allemaal,

Hierbij stuur ik jullie het agendaverzoek voor 'Presentatie ontwerp, geluid en lucht aan DR, PNH en gemeente'.

Het overleg zal op maandag 11 september van 10:00 tot 11:30 uur plaatsvinden.

De locatie is nog nader te bepalen

Met vriendelijk groet,

[redacted]  
APPM **Nederland mooier maken**

+31 [redacted] | [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)

Op zoek naar de beste contractvorm voor uw projecten? De APPM methodiek helpt u daarbij. [Contractkeuze.nl](http://Contractkeuze.nl)



**Onderwerp:** welstand Waterland: boven- en ondergrondse varianten (tijd volgt)

**Begin:** ma 18-9-2017 13:00

**Einde:** ma 18-9-2017 15:30

**Terugkeerpatroon:** (geen)

**Vergaderingsstatus:** Geaccepteerd

**Organisator:**

**Van:**

**Verzonden:** woensdag 26 juli 2017 12:05

**Aan:**

**CC:**

**Onderwerp:** Concept beeldkwaliteitsplannen en de Monumenten en Welstandscommissie Waterland

Beste

Ik heb zojuist (in overleg met ) voor de vergadering van de Monumenten en Welstandscommissie Waterland d.d. 18 september een uur gereserveerd voor de behandeling van de volgende twee beeldkwaliteitsplannen:

1. Het concept beeldkwaliteitsplan voor de maaiveld variant (want die is ook nog niet behandeld)
2. Het concept beeldkwaliteitsplan voor de onderdoorgang variant.

Het eerst document is al opgesteld en in ons bezit. Tevens bestaat hier een vogelvlucht impressie van. Het twee wordt binnenkort opgesteld. .

Het 1<sup>e</sup> overleg voor het beeldkwaliteitsplan van de onderdoorgang varianten is zojuist georganiseerd.

Wellicht kan (of kunnen) degene die het beeldkwaliteitsplan van de onderdoorgang variant gaat (gaan) toelichten aan de welstandscommissie vast in zijn/haar agenda zetten dat deze vergadering op maandagmiddag 18 september plaatsvindt ergens tussen 13.00 en 15.30 uur

Met vriendelijke groet,

adviseur ruimtelijke ordening

*Werkdagen: maandag t/m donderdag*



Bezoekadres: Pierebaan 3, 1141 GV Monnickendam

Postadres: Postbus 1000, 1140 BA Monnickendam

Telefoon: (0299)



Email printen? Denk aan het milieu!

**Van:** @APPM.nl]

**Verzonden:** woensdag 26 juli 2017 9:44

**Aan:**

CC:

**Onderwerp:** BKP onderdoorgang Broek in Waterland

Beste [redacted] en leden van de dorpsraad,

Gistermiddag hebben Bosch Slabbers, [redacted] en ik een goed startoverleg over het BKP voor de onderdoorgang Broek gehad. We hebben hun plan van aanpak (dat [redacted] en DR vorige week van [redacted] hebben gekregen, volledigheidshalve nogmaals bijgesloten) besproken en zijn met name ingegaan op de planning.

Omdat het BKP conform de planning van Bosch Slabbers 'pas' begin oktober gereed is, en de laatste producten van APPM/Tauw al in september de review ingaan, was het nodig om specifieke procesafspraken te maken over hoe e.e.a. zich zal verhouden tot de producten en overall projectplanning van APPM/Tauw. Detailafspraken vinden jullie onderaan deze mail, hieronder de belangrijkste zaken voor dit moment:

#### Eerste workshop Bosch Slabbers

Zoals ook in het PvA van Bosch Slabbers beschreven staat, willen ze graag in samenwerking met PNH (ruimtelijk specialisten), DR en Gemeente (en APPM/Tauw) tot het BKP komen. In de eerste workshop willen ze trechters naar een aantal hoofdprincipes voor herinrichting van de ontstane ruimte op de verdiepte ligging, met een mogelijke verbeelding van hoe het kan worden (de potenties in beeld brengen). Ik heb gisteren al telefonisch contact gelegd met [redacted] en [redacted] om na te gaan of het mogelijk is om deze eerste workshop te vervroegen van begin september (zoals in hun PvA stond) naar 23 of 24 augustus. Het doet me deugd te kunnen melden dat het erop lijkt dat jullie allemaal op woensdag 23 augustus (middag) kunnen deelnemen en dat dat ook geldt voor in elk geval één van de provincie-specialisten. Een vergaderverzoek via outlook volgt z.s.m. via [redacted]

#### Welstand

[redacted] heeft maandag telefonisch contact gehad met [redacted] over de rol van Welstand en het moment van betrekken van Welstand. Welstand wil graag een concept-plan toegelicht krijgen (ca kwartier presentatie en aansluitend vragen), bij voorkeur voorafgaand aan het laatste atelier. Gezien de planning zou het mooi zijn als Welstand op 18 september zou kunnen plaatsvinden (resultaten zouden dan nog verwerkt kunnen worden in de animaties en de producten voor het atelier van 16 oktober). Vraag is of dat haalbaar is (er kunnen vooraf dan nog geen stukken worden toegestuurd). Alternatief kan zijn 2 oktober, alleen kunnen we dan niet garanderen dat uitkomsten Welstand nog verwerkt kunnen worden in animaties/atelier. Mocht Welstand lastig in te plannen blijken op deze data, is misschien wel voorbespreking mogelijk met de gedelegeerde, dat kan vaak sneller. @ [redacted] ik zal morgen contact hierover met je opnemen om af te stemmen.

Tot zover voor dit moment. Bij vragen weten jullie me natuurlijk te vinden.

Hartelijke groet,

[redacted]  
APPM Nederland mooier maken  
+31 6 [redacted] | appm.nl | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)

---

#### **Resumé van de afspraken en uitgangspunten MBT HET BKP zoals besproken op 25 juli**

Aanwezigen:

- [redacted], namens OG ([redacted] wegens vakantie afwezig)
- [redacted], namens Bosch Slabbers
- [redacted], namens APPM
- [redacted], namens Tauw

## Afspraken:

### 1. Eerste workshop naar voren halen (woensdagmiddag 23 augustus). Dat bleek haalbaar gezien de vakanties van betrokkenen:

- [ ] heeft aangegeven dat hij, [ ] en [ ] (Waterland) die middag nog leeg in agenda hebben tot 15.30
- [ ] heeft aangegeven dat hij, [ ] en [ ] (Dorpsraad) die dag beschikbaar zijn
- [ ] heeft gecheckt en geconstateerd dat [ ] (PNH RI) en zichzelf ook kunnen. We nodigen tevens [ ] uit. [ ] heeft eerder aangegeven zich vooral met bestemmingsplannen bezig te houden, volledigheidshalve kunnen we hem wel uitnodigen.
- [ ] werkt woensdagmiddag meestal thuis, zullen hem na zijn vakantie verzoeken om voor deze middag uitzondering te maken.
- [ ] is woensdag vrij maar heeft oppas kunnen regelen.

Actie [ ] zsm uitnodiging versturen en locatie afspreken (loopt reeds).

Actie [ ] week vooraf kortsluiten opzet (beide) workshops met [ ] en [ ] lead bijeenkomst ligt bij Bosch Slabbers

### 2. Huidig ontwerp van Tauw wordt uitgangspunt voor Bosch Slabbers (was ook reeds afgesproken met [ ] zodat Bosch Slabbers per direct kan starten. Is reeds in bezit van BS. Geconstateerd dat verschuivingen onderdoorgang beperkt zullen zijn (want fysiek niet in te passen) en bovendien nauwelijks relevant zijn voor BKP ivm schetsniveau Bosch Slabbers.

Actie [ ] mailtje aan Bosch Slabbers ([ ] + [ ] sturen wat de belangrijkste wijzigingen in het ontwerp zullen zijn, zodat BS daarmee indien nodig vast rekening kan houden.

Actie [ ] tevens toesturen KES (bevat ook reeds klanteisen atelier 1) + output atelier 2 (wensen/ideeën stakeholders aan Bosch Slabbers

### 3. BKP en technisch ontwerp worden planningstechnisch losgekoppeld (BKP heeft géén gevolgen voor technisch ontwerp). Uitgangspunten/afspraken:

- Middengebied wordt op technische tekening gearceerd met verwijzing naar BKP
- Voor elders (bijvoorbeeld Broekervaart) is uitgangspunt dat onderdoorgang op huidige plaats blijft liggen en even breed blijft (want elke verschuiving brengt nieuwe complicaties met zich mee). BKP zegt hier alleen iets over inpassing, materialisatie en vormgeving.

### 4. BKP en kostenraming worden planningstechnisch losgekoppeld. Uitgangspunten/afspraken:

- Begin september op basis van inzichten van dat moment een stelpost voor opnemen in de raming van APPM/Tauw (obv o.a. een kostprijs per vierkante meter voor het dorpsplein). Input hiervoor van Bosch Slabbers (actie [ ] Deze wijze van begroten volstaat want kosten zijn beperkt tov het totaal.

### 5. De variantenmatrix kan planningstechnisch niet wachten op het definitieve BKP. Afronding van deze matrix staat immers gepland in de week van 28 augustus. Dat vormt echter geen probleem omdat gezien de abstractie van de onderwerpen er na de eerste workshop al wel uitspraken over kunnen worden gedaan. [ ] zal dan input geven in korte stukjes tekst, APPM/Tauw zullen deze in de matrix verwerken.

- Actie APPM ([ ]): deelt de matrix zodra deze gereed is met Bosch Slabbers en geeft aan op welke punten van BS input gevraagd wordt
- Actie [ ] input verstrekken voor matrix over de diverse varianten (tussen 23 en 27 augustus, zodat APPM/Tauw er de 28e mee verder kan)

### 6. Het opstellen van de animaties wordt naar achteren geschoven, omdat het BKP hiervoor input is. De animaties zullen in samenwerking tussen Tauw en Bosch Slabbers worden opgesteld (onderlinge afspraken volgen) o.b.v. de resultaten uit de 2e workshop van Bosch Slabbers (zie hieronder) dus in de tweede helft van september worden afgerond (actie Tauw en Bosch Slabbers).

- Op korte termijn (deze week) neemt Tauw contact op met Bosch Slabbers over de uitwisselbaarheid van de 3D-programmatuur (actie [REDACTED])
- Praktisch gezien betekent dit dat de visualisaties niet meekunnen in de reviewronde van 11 september. Afsproken is dat ze begin oktober apart (binnen enkele dagen) getoetst worden door [REDACTED] en [REDACTED] en natuurlijk ook aan de dorpsraad zullen worden voorgelegd. Zodat ze voor het atelier gereed zijn.

7. **Tweede workshop van Bosch Slabbers** wordt één week naar voren getrokken (liefst op/rond 11 september). Opzet wordt ook iets anders: beelden en ideeën tegen de deelnemers aanhouden (ipv concept BKP presenteren). De resultaten zullen direct erna door Bosch Slabbers in een BKP-rapport worden verwoord en op 18 september worden opgeleverd.

8. **Concept BKP** wordt dus (zie punt 7) op 18 september opgeleverd en kan zodoende nog mee in de reviewperiode die op 11 september gestart is en op 22 september afloopt. Uitgangspunt is dat het BKP door de betrokkenen binnen 1 week getoetst kan worden (ipv 2 weken) omdat ze al nauw betrokken zijn geweest via de workshops van Bosch Slabbers.

9. **Welstand:** [REDACTED] heeft gisteren telefonisch contact gehad met [REDACTED] over de rol van Welstand en het moment van betrekken van Welstand. Welstand wil graag een concept-plan toegelicht krijgen (ca kwartier presentatie en aansluitend vragen), bij voorkeur voorafgaand aan het laatste atelier.

- Gezien bovenstaande planning zou het mooi zijn als Welstand op 18 september zou kunnen plaatsvinden (resultaten zouden dan nog verwerkt kunnen worden in de animaties en de producten voor het atelier van 16 oktober). Vraag is of dat haalbaar is (er kunnen vooraf dan nog geen stukken worden toegestuurd).
- Alternatief kan zijn 2 oktober, alleen kunnen we dan niet garanderen dat uitkomsten Welstand nog verwerkt kunnen worden in animaties/atelierproducten. Uitkomsten welstand kunnen/zullen tijdens atelier sowieso worden teruggekoppeld.
- Mocht welstand lastig in te plannen blijken, is misschien wel voorbespreking mogelijk met de gedelegeerde, dat kan vaak sneller.

Actie [REDACTED] datum Welstand opnemen met [REDACTED]

10. **ARO:** vorige week is in overleg met [REDACTED] (20 juli) reeds afgesproken ARO in deze SO-fase nog niet te betrekken. Past niet in planning, en is inhoudelijk voor ARO minder relevant dan voor gemeentelijke Welstand.

11. **Einddatum oplevering definitief BKP** wordt indien mogelijk iets eerder, maar uiterlijk conform offerte Bosch Slabbers: 2 oktober eindrapportage & verwerking atelierresultaten (en Welstand) na 16 oktober.

Overige afspraken:

- APPM verwerkt bovenstaande in integrale projectplanning.
- RCE hoeft niet afzonderlijk door Bosch Slabbers benaderd te worden (loopt via gemeente).
- Tijdens vakantie [REDACTED] (vanaf woensdag 26 juli) gaat [REDACTED] met het BKP aan de slag. Hij zal voornamelijk starten met het bouwen van het 3d model in verschillende varianten. [REDACTED] is het ook degene waarmee Tauw contact kan opnemen over het uitwisselen van bestanden.
- Tijdens vakantie [REDACTED] (vanaf donderdag 27 juli tot 20 augustus) zijn [REDACTED] (projectbeheersing) en [REDACTED] aanspreekpunt vanuit APPM.

Aan de inhoud van dit e-mailbericht kunnen geen rechten worden ontleend, tenzij dit expliciet in dit bericht is verwoord.

Klik [hier](#) voor informatie over onze digitale dienstverlening en voor onze proclamer.



**Van:** [redacted]@APPM.nl>  
**Verzonden:** dinsdag 19 september 2017 20:27  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** FW: concept-rapport BKP van Bosch Slabbers  
**Bijlagen:** Kopie van N247-Format commentaar BKP.xlsx

---

**Van:** [redacted]@waterland.nl]  
**Verzonden:** dinsdag 19 september 2017 16:49  
**Aan:** [redacted]@APPM.nl>  
**CC:** [redacted]@waterland. [redacted]@waterland.nl> [redacted]  
[redacted]@waterland.nl>  
**Onderwerp:** RE: concept-rapport BKP van Bosch Slabbers

Beste [redacted]

Ik vind het een goed BKP, maar toch heb ik een paar (veelal kleine) opmerkingen op het document.  
Zie hiervoor de bijlage.  
Zoals aangekondigd zal [redacted] afzonderlijk reageren (zie andere mail).

Met vriendelijke groet,

[redacted]  
adviseur ruimtelijke ordening  
Werkdagen: maandag t/m donderdag



Bezoekadres: Pierebaan 3, 1141 GV Monnickendam  
Postadres: Postbus 1000, 1140 BA Monnickendam  
Telefoon: (0299) [redacted]



Email printen? Denk aan het milieu!

---

**Van:** [redacted]@APPM.nl]  
**Verzonden:** maandag 18 september 2017 20:14  
**Aan:** [redacted]@noord-holland.nl; [redacted]@noord-holland.nl;  
[redacted]  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** concept-rapport BKP van Bosch Slabbers

Beste allen,

Bijgaand de link naar het concept-BKP van Bosch Slabbers. Zoals besproken het verzoek om jullie reacties uiterlijk a.s. vrijdag kenbaar te maken via het reviewformulier (zie bijlage). Dank alvast!

Groet [redacted]

Ha [redacted]

Hierbij ons conceptrapport BKP onderdoorgang Broek in Waterland.

## Download link

<https://boschslabbers.wetransfer.com/downloads/fa3083dbdf89eab915050e6a33af9d2e20170918154823/5e296769548fa84001e0b7ffa1f03d1620170918154823/814b6a>



Groet,



---

### **Bosch Slabbers tuin- en landschapsarchitecten**

1<sup>e</sup> Sweelinckstraat 30  
2517 GD Den Haag

t: +31 (0)70   
f: +31 (0)70 3061618  
m: +31 (0)6 

vestiging Middelburg: 0118 592288

[www.bosch-slabbers.nl](http://www.bosch-slabbers.nl)

*De inhoud van dit e-mailbericht en van de eventueel meegezonden bestanden is strikt vertrouwelijk en uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Gebruik van deze inhoud door anderen zonder toestemming van de afzender of de geadresseerde is onrechtmatig.*

Aan de inhoud van dit e-mailbericht kunnen geen rechten worden ontleend, tenzij dit expliciet in dit bericht is verwoord.

Klik [hier](#) voor informatie over onze digitale dienstverlening en voor onze proclaimer.





**Van:** [redacted]@bosch-slabbers.nl>  
**Verzonden:** dinsdag 19 september 2017 22:14  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: draaiboek + voorbereidingsacties atelier 3

Ha [redacted]

Heldere opzet. Ik zie dat ik 5 minuten heb om het BKP toe te lichten.....moet ik het verhaal nog wel een beetje indikken.....en de rest zien ze op de panelen.  
 Komt goed!

Groet,  
 [redacted]

---

**Bosch Slabbers tuin- en landschapsarchitecten**

1<sup>e</sup> Sweelinckstraat 30  
 2517 GD Den Haag

t: +31 (0)70 [redacted]  
 f: +31 (0)70 3061618  
 m: +31 (0)6 [redacted]

vestiging Middelburg: 0118 592288

[www.bosch-slabbers.nl](http://www.bosch-slabbers.nl)

De inhoud van dit e-mailbericht en van de eventueel meegezonden bestanden is strikt vertrouwelijk en uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Gebruik van deze inhoud door anderen zonder toestemming van de afzender of de geadresseerde is onrechtmatig.

---

**Van:** [redacted]@APPM.nl]  
**Verzonden:** dinsdag 19 september 2017 21:34  
**Aan:** [redacted]@noord-holland.nl>; [redacted]  
 [redacted]@noord-holland.  
 [redacted]@Noord-  
 Holland.nl>;  
 [redacted]@noord-holland.nl>;  
 [redacted]@noord-holland.nl>;  
 [redacted]@bosch-slabbers.nl>  
 [redacted]@noord-holland.nl>  
**CC:** [redacted]@appm.nl>  
**Onderwerp:** draaiboek + voorbereidingsacties atelier 3

Hoi allen,

Nav de plezierige bespreking van gisterochtend bijgaand het draaiboek voor het atelier, met daarin de besproken zaken verwerkt.

Paar aandachtspunten:

- Vrije rondgang zoals besproken vervangen door "presentatie verkeersmodel [redacted] en "infokraam geluid en lucht". Gezien het gebrek aan specialisten bereikbaarheid/geluid/lucht die dat kunnen toelichten (of heb jij

nog mensen die dit ook zouden kunnen uitleggen, [REDACTED] heb ik daar echter geen 2x2 parallele rondes voor kunnen maken. Dus wordt de zaal gewoon in 2-en verdeeld (zijn de groepen dus wel wat groter).

- Al met al kom ik uit op een eindtijd van 22.30 uur. Dat is tien minuten later dan de concept-eindtijd en komt o.a. doordat ik nog 2x minuten wandeltijd moest toevoegen.
- Is er al helderheid over de inzet van [REDACTED] van Antea, [REDACTED] Zoja dan ontvang ik graag zijn gegevens.
- We hebben afgesproken reacties alleen op flipover te verzamelen. Dat doen we in de stands zodat we het enigszins kunnen filteren. Omdat sommige onderwerpen geen aparte stands krijgen, maar mensen in theorie wel willen reageren op de beoordelingen in de matrix, stel ik voor dat we mogelijk maken dat dat aan het einde van de bijeenkomst kan (eveneens begeleid). Om te voorkomen dat men iets vindt en zijn opmerking niet kwijt kan (niet goed voor draagvlak).
- Besluitvormingsproces: ik was blij met de nuttige discussie hierover afgelopen maandag. Is zeer belangrijk voor het gedragen proces om transparant te zijn rondom advies en besluitvorming. Hoe en wat moet natuurlijk nog verder worden uitgedacht.

Verder natuurlijk heel graag jullie aandacht voor de voorbereidende acties. Lijkt nog ver weg, maar tijd vliegt en afspraak is e.e.a. voor 16 oktober (oude datum) gereed te hebben. Bovendien zijn [REDACTED] en ik vanaf 16 oktober met vakantie (niet samen ☺)

Hartelijke groet, [REDACTED]

#### Acties:

Verzenden uitnodigingen (ook Statenleden en Gedeputeerde)	[REDACTED]	gereed
Reminder uitnodigingen, tevens wijzen op website met filmpjes & kom bijtijds	[REDACTED]	z.s.m.
Indien mogelijk: infographics van de matrix laten maken	[REDACTED]	z.s.m.
Aanwezigheid [REDACTED] (Antea) organiseren	[REDACTED]	z.s.m.
Benodigheden afstemmen met Broekerhuis: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Zalen</li> <li>o Presentatie-opstelling in grote zaal</li> <li>o Beamer, scherm, microfoon</li> <li>o Enkele statafels in andere zalen (om te kunnen schrijven)</li> <li>o Catering (bij inloop, in pauze, achteraf): koffie, thee en fris (geen alcohol)</li> <li>o Eten?</li> </ul>	[REDACTED]	z.s.m.
Panelen reserveren (bezorgen voor 16 uur en ophalen volgende dag): totaal 14 stuks (uitgaand van: 6 voor stand technisch ontwerp (voor 4 tekeningen + stills) + 4 voor stand BKP (voor dorpspleintekeningen + dwarsprofielen/stills) + 4 voor stand bovengrondse variant (2 voor grote tekening, 2 voor stills)	[REDACTED]	z.s.m.
Opstellen presentatie	[REDACTED] (input [REDACTED])	29 september (daarna def. maken obv def. matrix etc)
Tbv stand Technisch ontwerp onderdoorgang (4 varianten): <ul style="list-style-type: none"> <li>o Toelichting voorbereiden (hoofdkenmerken ontwerpen, belangrijkste aandachtspunten, omgang met ontwerp dilemma's, welke wensen zijn niet doorgevoerd en waarom)</li> <li>o Materialen voor stand gereedmaken/meenemen: ontwerptekeningen (bovenaanzichten ophangen, overige tekeningen alleen bij de hand houden) + stills</li> </ul>	[REDACTED] / [REDACTED]	13 oktober gereed (voor herfstvakantie)

<p>Tbv stand Inrichtingsschets onderdoorgang (plein en inpassing):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Toelichting voorbereiden (hoofdkenmerken ontwerpen, belangrijkste aandachtspunten, omgang met ontwerpdilemma's, welke wensen zijn niet doorgevoerd en waarom)</li> <li>○ Materialen voor stand gereedmaken/meenemen: BKP en inrichtingsschets (2 varianten dorpsplein + plaatjes inpassing op maatgevende dwarsprofielen)</li> </ul>		13 oktober gereed (voor herfstvakantie)
<p>Tbv stand Technisch ontwerp en inpassing bovengrondse variant:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Toelichting voorbereiden (hoofdkenmerken ontwerpen, belangrijkste aandachtspunten, omgang met ontwerpdilemma's, welke wensen zijn niet doorgevoerd en waarom)</li> <li>○ Materialen voor stand gereedmaken/meenemen: ontwerptekening, stills met daarin ook inrichting</li> </ul>	/	13 oktober gereed (voor herfstvakantie)
<p>Tbv stand Bereikbaarheid</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Presentatie voorbereiden (opzet, uitgangspunten en uitkomsten onderzoeken)</li> <li>○ Materialen voor stand gereedmaken/meenemen: laptop+verkeersmodel + rapportage RHDHV ter inzage )</li> </ul>		13 oktober gereed (voor herfstvakantie)
<p>Tbv stand Geluid en lucht:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Anticiperen op vragen over opzet/uitgangspunten/ resultaten van de onderzoeken (en de reden waarom voor bovengrondse variant geen luchtonderzoek is gedaan)</li> <li>○ Materialen voor stand gereedmaken/meenemen: kaarten met impact op woningen (geluid en lucht), onderzoeksrapportages</li> </ul>	en (ondergronds) + (bovengronds)	13 oktober gereed (voor herfstvakantie)
<p>Materialen voor ontvangst/entree van 18.30 uur voorbereiden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Presentielijst (al ingevuld o.b.v. aanmeldingen): naam, namens wie aanwezig, adres, mail, telefoon &gt; zie presentielijst vorige keer</li> <li>• Groepsletters A, B en C</li> <li>• Post-its (geel voor Broekers, blauw voor Regio, roze voor belangengroepen)</li> <li>• USB-stick met filmpjes van bovengrondse en ondergrondse varianten (om bij inloop op scherm in plenaire zaal te laten zien)</li> </ul>		30 oktober
<p>Overige materialen voorbereiden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Voor stands: A3 met titels van stand (zie draaiboek) &gt; om op te hangen, zodat helder is welke stand waar is (2 afdrucken per stand)</li> <li>• Om uit te delen: prints matrix en infographics (voor alle deelnemers, ca 70?) &gt; o.b.v. definitieve versie matrix</li> <li>• Voor briefing: draaiboeken afdrucken tbv briefing, ca 21x</li> <li>• Pennen (tbv invullen post-its, minimaal 50)</li> <li>• Punaises mee</li> </ul>		30 oktober

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Naambadges voor DR, PNH, APPM, Tauw, Antea voorzitter (voor namen zie def. draaiboek) én voor aangemelde raads- en statenleden zodat ze herkenbaar zijn</li> <li>• Scherm voor aan laptop verkeersmodel</li> </ul>		
Ouderwetse losse bel meenemen		30 oktober
Verwerken flipovers in format commentaar		31 okt

APPM **Nederland mooier maken**  
 +31 6 [redacted] | [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)

**Van:** [redacted]@ebs-ov.nl>  
**Verzonden:** vrijdag 22 september 2017 07:55  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted] 'Broek in Waterland N247';  
**Onderwerp:** RE: Stukken Onderdoorgang ter review

Beste [redacted]

Hierbij namens EBS onze reactie op de voorstellen van de ondergrondse varianten in Broek.

### Ontwerpnota

- Busverkeer pag15. De werkhypothese is dat er 8 bussen per uur stoppen in Broek in Waterland, en de andere bussen de onderdoorgang gebruik en niet halteren in Broek in Waterland. Hoewel dit voordelen biedt voor de doorgaande reizigers (immers geen stop in Broek) willen we hierbij meegeven dat het OV in Broek zelf flink achteruitgaat. In het verleden, toen de sneldiensten niet stopten in Broek, leidde dat tot veel klachten. Op dit moment rijden we 20 (dal) tot 40 (spits) bussen per uur, en zijn er rechtstreekse verbindingen met enerzijds Amsterdam Noord, Centrum, Zuidoost en anderzijds Monnickendam, Marken, Volendam, Edam en Hoorn. Straks kan er nog maar 1 lijn rijden.
- overkluizing pag23. Hier staat dat alle ov bussen uit Amsterdam van de N247 uitvoegen, maar dit betreft als het goed is alleen de lijn die via Broek rijdt.
- Busvervoer pag27. Doordat het knelpunt Broek verdwijnt zouden de busbanen tussen Monnickendam - Broek en het Schouw - Broek aan de andere kant van de weg moeten komen te liggen. Wij kunnen ons hier wel iets bij voorstellen, maar hebben wel behoefte aan nadere toelichting/inzicht/bespreking van dit punt (dat kan lijkt me als er daadwerkelijk tot een onderdoorgang wordt besloten).

### De ontwerpen

- Bovengronds,  
 wij adviseren een 50 km/u inrichting, zodat de bereikbaarheid van het OV geborgd is.  
 wij zijn tegen een 30 km/u inrichting, omdat dit ertoe kan leiden dat de route niet meer beschikbaar is voor het ov, dwz dat Broek dus uiteindelijk helemaal niet meer kan worden bediend.

Hierbij wel een aantal nuanceringen:

- zolang het traject vrij kort is (korter dan 400 meter) kan EBS wel leven met een lagere snelheid. Op de tekening zien we dit terug.
- het gaat ons er vooral om dat er geen drempels komen of andere snelheidsremmers, anders dan door het CROW geclassificeerd als geschikt voor openbaar vervoer.
- en dat de voorrangssituatie intact blijft. Wij maken ons met name zorgen over de vele fiets/voetgangers, die nu nog gebruik maken van het tunneltje en in een 30 km zone overal zouden kunnen oversteken.

- Ondergronds,

Een 80 km/u inrichting lijkt ons de beste manier om het knelpunt Broek echt op te lossen, het verkeer hoeft immers niet af te remmen tot 50.

Dit zou ook voor het doorgaande busverkeer het beste zijn. Verder hebben we geen opmerkingen over de verschillende onderdoorgangvarianten.

### Vergelijkingsmatrix

Wij verwachten dat de route bovengronds wat vertraging zal geven, 1 a 2 minuten, afhankelijk van de inrichting.

Groet [redacted]



Nieuwe Gouw 8  
1442 LE Purmerend  
+31 6 [redacted]

---

**From:** [redacted]@APPM.nl]

**Sent:** maandag 11 september 2017 16:32

**To:** [redacted]

**Cc:** [redacted] 'Broek in Waterland N247'; [redacted]

**Subject:** Stukken Onderdoorgang ter review

Dag heren,

Vanmiddag spraken we elkaar over de Onderdoorgang Broek. De ontwerpen en vergelijkingsmatrix voor de varianten hebben we hier op hoofdlijnen toegelicht; als het goed is zijn jullie hiermee voldoende bijgepraat om de stukken te kunnen reviewen.

Bijgaand de documenten, te downloaden via: <https://we.tl/IfEXbeavaf>

Aan jullie het verzoek om uiterlijk volgende week vrijdag 22 september jullie reviewreactie te geven op:

- De ontwerpen: te vinden in map 301 (ontwerpnota in map 300)
- De vergelijkingsmatrix: te vinden in map 200
- De achterliggende documenten/onderzoeken voor zover jullie die relevant/interessant vinden (in map 300). De verkeersberekeningen vinden jullie in map '300 geleverd door provincie'

Ivm de naamvoering van de documenten is het handig om de documentenlijst erbij te pakken als leeswijzer, dan weet je exact welke je moet hebben. Deze staat in de hoofdmap en volledigheidshalve heb ik 'm ook bij deze mail gesloten.

Willen jullie je reacties noteren in het 'format commentaar' (te vinden in de hoofdmap)? Heel erg bedankt alvast!

Hartelijke groet en ben benieuwd naar jullie reacties,

[redacted]

*Wat nadere toelichting als resumé van vanochtend:*

- *Resultaat van het doorlopen proces van het afgelopen jaar is de **vergelijkingsmatrix** voor de ondergrondse varianten én de bovengrondse variant. Dit document beschrijft op hoofdlijnen de belangrijkste kenmerken en verschillen, en dient als input voor de besluitvorming die gaat volgen.*

*De matrix is gebaseerd op de achterliggende ontwerpen en onderzoeken. Voor de ondergrondse variant krijgen jullie die zoals gezegd via de link van Tauw, voor de bovengrondse variant (al veel eerder opgesteld) zijn ze als het goed is al in jullie bezit (zo niet dan kunnen [redacted] en [redacted] jullie daaraan helpen).*

*Er staan nog enkele open vraagpuntjes in de matrix, omdat ik hiervoor de benodigde input/verduidelijkingen nog niet heb ontvangen. Dat zal de komende tijd nog worden aangevuld, echter met deze versie van de matrix (en de achterliggende documenten) zouden jullie voor de review i.i.g. uit de voeten moeten kunnen.*

- *Het zal jullie waarschijnlijk opvallen dat er nog geen **BKP en inrichtingsschets** zijn bijgesloten. Dat heeft ermee te maken dat het BKP nog in de maak is door Bosch Slabbers: aankomende woensdag zitten we met de provincie- en gemeentespecialisten, de dorpsraad, Bosch Slabbers en Tauw in een workshop om de inrichtingsschets te bespreken. Deze bevat óók de situatie voor het dorpsplein en de infrastructuur daarop/omheen, vandaar dat die bovengrondse situatie op de tekeningen van Tauw nog onder voorbehoud gearceerd is, en ook nog niet volledig in de matrix aan bod komt.*

---

**Van:** [redacted] @tauw.com]

**Verzonden:** zaterdag 9 september 2017 00:05

**Aan:** [redacted]

@waterland.nl>;

@Noord-Holland.

@noord-holland.nl>;

@noord-holland.nl>;

@waterland.nl>;

@waterland.nl>

**CC:** [redacted] @appm.nl>;

@APPM.nl>;

@APPM.nl>;

@tauw.com>; Broek in Waterland N247

<biwN247@tauw.com>

**Onderwerp:** Stukken Onderdoorgang ter review

Beste allemaal,

Zoals [redacted] in onderstaande mail al had geschreven ontvangen jullie hierbij een downloadlink met daarin de betreffende stukken.

Alle technische documenten, onderzoeken en tekeningen zijn opgenomen in de submappen N247-300-Technisch Management. De vergelijkingsmatrix maakt onderdeel uit van N247-200-Omgevingsmanagement.

Downloadlink: <https://we.tl/lfEXbeavaf>

De download is beschikbaar tot 5 oktober

Met vriendelijke groet,

[redacted]  
constructeur

**Tauw bv**

Australiëlaan 5  
Postbus 3015  
3502 GA Utrecht

M +31 [redacted]

T +31 [redacted]

---

**Van:** [redacted] @APPM.nl]

**Verzonden:** donderdag 7 september 2017 21:00

**Aan:** [redacted]

@waterland.nl>;

@waterland.nl>

@Noord-Holland.nl>

@noord-holland.nl>;

@noord-holland.nl>;

@waterland.nl>;

@waterland.nl>

**CC:** [redacted] @appm.nl>;

@tauw.com>;

@tauw.com>;

@APPM.nl>

**Onderwerp:** toelichting bij stukken Onderdoorgang die ter review gaan komen

Beste allemaal,

@ [redacted] / [redacted] sturen jullie deze toelichtende mail svp ook door aan de interne reviewers van PNH?

Vanaf aanstaande maandag 11 september start de reviewperiode voor de producten mbt de onderdoorgang. Jullie zullen hiervoor morgen of in het weekend een link doorgestuurd krijgen van Tauw met de betreffende documenten. Aan jullie het vriendelijke verzoek om jullie gebundelde reacties uiterlijk vrijdag 22 september kenbaar te maken (via het daarvoor bestemde reviewformulier).

Alvast even wat toelichting:

- Resultaat van het doorlopen proces van het afgelopen jaar is de **vergelijkingsmatrix** voor de ondergrondse varianten én de bovengrondse variant. Dit document beschrijft op hoofdlijnen de belangrijkste kenmerken en verschillen, en dient als input voor de besluitvorming die gaat volgen.

De matrix is gebaseerd op de achterliggende ontwerpen en onderzoeken. Voor de ondergrondse variant krijgen jullie die zoals gezegd via de link van Tauw, voor de bovengrondse variant (al veel eerder opgesteld) zijn ze als het goed is al in jullie bezit (zo niet dan kunnen [redacted] en [redacted] jullie daaraan helpen).

Er staan nog enkele open vraagpunten in de matrix, omdat ik hiervoor de benodigde input/verduidelijkingen nog niet heb ontvangen. Dat zal de komende tijd nog worden aangevuld, echter met deze versie van de matrix (en de achterliggende documenten) zouden jullie voor de review i.i.g. uit de voeten moeten kunnen.

- Het zal jullie waarschijnlijk opvallen dat er nog geen **BKP en inrichtingsschets** zijn bijgesloten. Dat heeft ermee te maken dat het BKP nog in de maak is door Bosch Slabbers: aankomende woensdag zitten we met de provincie- en gemeentespecialisten, de dorpsraad, Bosch Slabbers en Tauw in een workshop om de inrichtingsschets te bespreken. Deze bevat óók de situatie voor het dorpsplein en de infrastructuur daarop/omheen, vandaar dat die bovengrondse situatie op de tekeningen van Tauw nog onder voorbehoud gearceerd is, en ook nog niet volledig in de matrix aan bod komt.

Ik hoop dat e.e.a. zo helder is. Zo niet, dan weten jullie me te vinden.  
Alvast veel succes met de review en we zijn benieuwd naar jullie reacties.

Hartelijke groet,

-----Oorspronkelijke afspraak-----

**Van:** [redacted]

**Verzonden:** dinsdag 1 augustus 2017 15:06

[redacted]  
[redacted] [tauw.com](http://tauw.com); [redacted]

**Onderwerp:** N247 - Presentatie ontwerp, geluid en lucht aan DR, PNH en gemeente

**Tijd:** maandag 11 september 2017 10:00-11:30 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.

**Locatie:** N.t.b. (ergens in Waterland)

Beste allemaal,

Hierbij stuur ik jullie het agendaverzoek voor 'Presentatie ontwerp, geluid en lucht aan DR, PNH en gemeente'. Het overleg zal op maandag 11 september van 10:00 tot 11:30 uur plaatsvinden. De locatie is nog nader te bepalen

Met vriendelijk groet,

[redacted]  
APPM **Nederland mooier maken**

+31 [redacted] | [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)

Op zoek naar de beste contractvorm voor uw projecten? De APPM methodiek helpt u daarbij. [Contractkeuze.nl](http://Contractkeuze.nl)



[REDACTED]

---

**Van:** [REDACTED]  
**Verzonden:** maandag 25 september 2017 08:59  
**Aan:** [REDACTED]  
**CC:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** RE: Stukken Onderdoorgang ter review

Hoi [REDACTED]

dat lijkt me een prima idee. Zullen we hierover dan apart een afspraak maken?  
Op welke termijn? Dan check ik bij WiBo,

met groet van [REDACTED]

Op 25 september 2017 om 8:52 schreef "[REDACTED]" @noord-holland.nl>:

Beste [REDACTED] e.a.

Een aantal van jullie reviewcommentaren komt waarschijnlijk van Witteveen en Bos. Om discussie daarover te voorkomen geef ik er de voorkeur aan dat we die punten, samen met WiBo en TAUW bespreken. Dit voorkomt een lange mailwisseling en/of een welles/nietes discussie.

Gr [REDACTED]

---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

---

**Van:** [REDACTED]  
**Verzonden:** maandag 25 september 2017 7:23  
**Aan:** [REDACTED]  
[REDACTED]@waterland.nl  
**CC:** [REDACTED]; 'Broek in Waterland N247'  
**Onderwerp:** RE: Stukken Onderdoorgang ter review

Beste Allen

Hierbij het commentaar van de Dorpsraad op de conceptrapporten, incl BKP.

Met hartelijke groet

[Redacted]

---

**Van:** [Redacted] [\[Redacted\]@tauw.com](mailto:[Redacted]@tauw.com)

**Verzonden:** donderdag 14 september 2017 18:06

**Aan:** [Redacted]

**CC:** [Redacted]

N247

[\[Redacted\]@waterland.nl](mailto:[Redacted]@waterland.nl)

; Broek in Waterland

**Onderwerp:** RE: Stukken Onderdoorgang ter review

Beste allemaal,

Bij de geleverde stukken is per ongeluk 2x het geluidsonderzoek opgenomen. In de map staan

- N247-308-C1\_Akoestisch onderzoek

- N247-308-C1\_Geluidsonderzoek

Bij het toevoegen van de bijlagen aan de pdf is iets mis gegaan waardoor het geluidsonderzoek 2x is opgenomen in één bestand. Dit is hersteld, maar door de aangepaste naamgeving zijn per ongeluk beide stukken verzonden. Hierbij het verzoek N247-308-C1\_Geluidsonderzoek te verwijderen. **Document N247-308-C1\_Akoestisch onderzoek is het correcte document.**

De hoofdrapportage van de twee stukken is verder identiek.

Excuus,

Met vriendelijke groet,

[Redacted]

constructeur

**Tauw bv**

Australiëlaan 5

Postbus 3015

3502 GA Utrecht

M +31 [Redacted]

T +31 [Redacted]

---

**Van:** [Redacted]

**Verzonden:** zaterdag 9 september 2017 00:05

**Aan:** [Redacted]

[\[Redacted\]@waterland.nl](mailto:[Redacted]@waterland.nl)

[>\[Redacted\]@Noord-Holland.nl](mailto:[Redacted]@Noord-Holland.nl)

[>\[Redacted\]@noord-holland.nl](mailto:[Redacted]@noord-holland.nl)

[>\[Redacted\]@noord-holland.nl](mailto:[Redacted]@noord-holland.nl)

[>\[Redacted\]@waterland.nl](mailto:[Redacted]@waterland.nl)

[>\[Redacted\]@noord-holland.nl](mailto:[Redacted]@noord-holland.nl)

[>\[Redacted\]@waterland.nl](mailto:[Redacted]@waterland.nl)

**CC:** [Redacted]

[>\[Redacted\]@appm.nl](mailto:[Redacted]@appm.nl)

[>\[Redacted\]@APPM.nl](mailto:[Redacted]@APPM.nl)

[>\[Redacted\]@APPM.nl](mailto:[Redacted]@APPM.nl)

[>\[Redacted\]@tauw.com](mailto:[Redacted]@tauw.com)

Broek in Waterland N247 <[biwN247@tauw.com](mailto:biwN247@tauw.com)>

**Onderwerp:** Stukken Onderdoorgang ter review

Beste allemaal,

Zoals [redacted] in onderstaande mail al had geschreven ontvangen jullie hierbij een downloadlink met daarin de betreffende stukken.

Alle technische documenten, onderzoeken en tekeningen zijn opgenomen in de submappen N247-300-Technisch Management. De vergelijkmatrix maakt onderdeel uit van N247-200-Omgevingsmanagement.

Downloadlink: <https://we.tl/IfEXbeavaf>

De download is beschikbaar tot 5 oktober

Met vriendelijke groet,

[redacted]  
constructeur

**Tauw bv**

Australiëlaan 5  
Postbus 3015  
3502 GA Utrecht

M +31 [redacted]

T +31 [redacted]

---

**Van:** [redacted] <[\[redacted\]@APPM.nl](mailto:[redacted]@APPM.nl)>

**Verzonden:** donderdag 7 september 2017 21:00

**Aan:**

[redacted] <[\[redacted\]@waterland.nl](mailto:[redacted]@waterland.nl)>;  
[redacted] <[\[redacted\]@waterland.nl](mailto:[redacted]@waterland.nl)>;  
[redacted] <[\[redacted\]@Noord-Holland.nl](mailto:[redacted]@Noord-Holland.nl)>;  
[redacted] <[\[redacted\]@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)>; [redacted] <[\[redacted\]@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)>;  
[redacted] <[\[redacted\]@waterland.nl](mailto:[redacted]@waterland.nl)>;

**CC:** [redacted] <[\[redacted\]@appm.nl](mailto:[redacted]@appm.nl)>; [redacted] <[\[redacted\]@tauw.com](mailto:[redacted]@tauw.com)>;  
[redacted] <[\[redacted\]@tauw.com](mailto:[redacted]@tauw.com)>; [redacted] <[\[redacted\]@APPM.nl](mailto:[redacted]@APPM.nl)>

**Onderwerp:** toelichting bij stukken Onderdoorgang die ter review gaan komen

Beste allemaal,

@ [redacted] / [redacted] sturen jullie deze toelichtende mail svp ook door aan de interne reviewers van PNH?

Vanaf aanstaande maandag 11 september start de reviewperiode voor de producten mbt de onderdoorgang. Jullie zullen hiervoor morgen of in het weekend een link doorgestuurd krijgen van Tauw met de betreffende documenten. Aan jullie het vriendelijke verzoek om jullie gebundelde reacties uiterlijk vrijdag 22 september kenbaar te maken (via het daarvoor bestemde reviewformulier).

Alvast even wat toelichting:

- Resultaat van het doorlopen proces van het afgelopen jaar is de **vergelijkingsmatrix** voor de ondergrondse varianten én de bovengrondse variant. Dit document beschrijft op hoofdlijnen de belangrijkste kenmerken en verschillen, en dient als input voor de besluitvorming die gaat volgen.

De matrix is gebaseerd op de achterliggende ontwerpen en onderzoeken. Voor de ondergrondse variant krijgen jullie die zoals gezegd via de link van Tauw, voor de bovengrondse variant (al veel eerder opgesteld) zijn ze als het goed is al in jullie bezit (zo niet dan kunnen [redacted] en [redacted] jullie daaraan helpen).

Er staan nog enkele open vraagpunten in de matrix, omdat ik hiervoor de benodigde input/verduidelijkingen nog niet heb ontvangen. Dat zal de komende tijd nog worden aangevuld, echter met deze versie van de matrix (en de achterliggende documenten) zouden jullie voor de review i.i.g. uit de voeten moeten kunnen.

- Het zal jullie waarschijnlijk opvallen dat er nog geen **BKP en inrichtingsschets** zijn bijgesloten. Dat heeft ermee te maken dat het BKP nog in de maak is door Bosch Slabbers: aankomende woensdag zitten we met de provincie- en gemeentespecialisten, de dorpsraad, Bosch Slabbers en Tauw in een workshop om de inrichtingsschets te bespreken. Deze bevat óók de situatie voor het dorpsplein en de infrastructuur daarop/omheen, vandaar dat die bovengrondse situatie op de tekeningen van Tauw nog onder voorbehoud gearceerd is, en ook nog niet volledig in de matrix aan bod komt.

Ik hoop dat e.e.a. zo helder is. Zo niet, dan weten jullie me te vinden.

Alvast veel succes met de review en we zijn benieuwd naar jullie reacties.

Hartelijke groet,

[redacted]

-----Oorspronkelijke afspraak-----

**Van:** [redacted]

**Verzonden:** dinsdag 1 augustus 2017 15:06

**Aan:** [redacted]

[redacted] [@tauw.com](mailto:[redacted]@tauw.com); [redacted]

**Onderwerp:** N247 - Presentatie ontwerp, geluid en lucht aan DR, PNH en gemeente

**Tijd:** maandag 11 september 2017 10:00-11:30 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.

**Locatie:** N.t.b. (ergens in Waterland)

Beste allemaal,

Hierbij stuur ik jullie het agendaverzoek voor 'Presentatie ontwerp, geluid en lucht aan DR, PNH en gemeente'.

Het overleg zal op maandag 11 september van 10:00 tot 11:30 uur plaatsvinden.

De locatie is nog nader te bepalen

Met vriendelijk groet,

[redacted]

APPM **Nederland mooier maken**

+31 6 [redacted] | [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)

Op zoek naar de beste contractvorm voor uw projecten? De APPM methodiek helpt u daarbij.  
[Contractkeuze.nl](http://Contractkeuze.nl)



**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** maandag 25 september 2017 07:23  
**Aan:** [redacted]  
 [redacted]@waterland.nl  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** 'Broek in Waterland N247'  
**Bijlagen:** RE: Stukken Onderdoorgang ter review  
 N247-Format commentaar\_Dorpsraad 250917.xlsx

Beste Allen

Hierbij het commentaar van de Dorpsraad op de conceptrapporten, incl BKP.

Met hartelijke groet

---

**Van:** [redacted]@tauw.com]  
**Verzonden:** donderdag 14 september 2017 18:06  
**Aan:** [redacted]

[redacted] waterland.nl'  
**CC:** [redacted]; Broek in Waterland N247

**Onderwerp:** RE: Stukken Onderdoorgang ter review

Beste allemaal,

Bij de geleverde stukken is per ongeluk 2x het geluidsonderzoek opgenomen. In de map staan

- N247-308-C1\_Akoestisch onderzoek
- N247-308-C1\_Geluidsonderzoek

Bij het toevoegen van de bijlagen aan de pdf is iets mis gegaan waardoor het geluidsonderzoek 2x is opgenomen in één bestand.

Dit is hersteld, maar door de aangepaste naamgeving zijn per ongeluk beide stukken verzonden. Hierbij het verzoek N247-308-C1\_Geluidsonderzoek te verwijderen. **Document N247-308-C1\_Akoestisch onderzoek is het correcte document.**

De hoofdrapportage van de twee stukken is verder identiek.

Excuus,

Met vriendelijke groet,

[redacted]  
 constructeur

**Tauw bv**

Australiëlaan 5  
 Postbus 3015  
 3502 GA Utrecht

M +31 [redacted]

T +31 [redacted]

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** zaterdag 9 september 2017 00:05  
**Aan:** [redacted]

[redacted]@waterland.nl>;

[redacted]@waterland.nl>;

[redacted]@Noord-Holland.nl>;

[redacted]@noord-holland.nl>;

[redacted]@noord-holland.nl>

[redacted]@waterland.nl>;

[redacted]@waterland.nl>

**CC:** [redacted]@appm.

[redacted]@APPM.nl>;

[redacted]@APPM.nl>;

[redacted]@tauw.com>; Broek in Waterland N247

<biwN247@tauw.com>

**Onderwerp:** Stukken Onderdoorgang ter review

Beste allemaal,  
Zoals [redacted] in onderstaande mail al had geschreven ontvangen jullie hierbij een downloadlink met daarin de betreffende stukken.  
Alle technische documenten, onderzoeken en tekeningen zijn opgenomen in de submappen N247-300-Technisch Management.  
De vergelijkingsmatrix maakt onderdeel uit van N247-200-Omgevingsmanagement.  
Downloadlink: <https://we.tl/lfEXbeavaf>  
De download is beschikbaar tot 5 oktober  
Met vriendelijke groet,

[redacted]  
constructeur

**Tauw bv**  
Australiëlaan 5  
Postbus 3015  
3502 GA Utrecht

M +31 65 [redacted]  
T +31 30 [redacted]

---

**Van:** [redacted] [\[redacted\]@APPM.nl](mailto:[redacted]@APPM.nl)

**Verzonden:** donderdag 7 september 2017 21:00

**Aan:** [redacted]

[\[redacted\]@waterland](mailto:[redacted]@waterland)

[\[redacted\]@waterland](mailto:[redacted]@waterland)

[>](mailto:[redacted]@Noord-Holland.nl); [redacted]

[>](mailto:[redacted]@noord-holland.nl);

[>](mailto:[redacted]@noord-holland.nl);

[>](mailto:[redacted]@waterland.nl);

[>](mailto:[redacted]@waterland.nl)

**CC:** [redacted] [>](mailto:[redacted]@appm.nl);

[>](mailto:[redacted]@tauw.com); [redacted]

[>](mailto:[redacted]@tauw.com);

[>](mailto:[redacted]@APPM.nl)

**Onderwerp:** toelichting bij stukken Onderdoorgang die ter review gaan komen

Beste allemaal,

@ [redacted] / [redacted] sturen jullie deze toelichtende mail svp ook door aan de interne reviewers van PNH?

Vanaf aanstaande maandag 11 september start de reviewperiode voor de producten mbt de onderdoorgang. Jullie zullen hiervoor morgen of in het weekend een link doorgestuurd krijgen van Tauw met de betreffende documenten. Aan jullie het vriendelijke verzoek om jullie gebundelde reacties uiterlijk vrijdag 22 september kenbaar te maken (via het daarvoor bestemde reviewformulier).

Alvast even wat toelichting:

- Resultaat van het doorlopen proces van het afgelopen jaar is de **vergelijkingsmatrix** voor de ondergrondse varianten én de bovengrondse variant. Dit document beschrijft op hoofdlijnen de belangrijkste kenmerken en verschillen, en dient als input voor de besluitvorming die gaat volgen.  
De matrix is gebaseerd op de achterliggende ontwerpen en onderzoeken. Voor de ondergrondse variant krijgen jullie die zoals gezegd via de link van Tauw, voor de bovengrondse variant (al veel eerder opgesteld) zijn ze als het goed is al in jullie bezit (zo niet dan kunnen [redacted] en [redacted] jullie daaraan helpen).  
Er staan nog enkele open vraagpuntjes in de matrix, omdat ik hiervoor de benodigde input/verduidelijkingen nog niet heb ontvangen. Dat zal de komende tijd nog worden aangevuld, echter met deze versie van de matrix (en de achterliggende documenten) zouden jullie voor de review i.i.g. uit de voeten moeten kunnen.
- Het zal jullie waarschijnlijk opvallen dat er nog geen **BKP en inrichtingsschets** zijn bijgesloten. Dat heeft ermee te maken dat het BKP nog in de maak is door Bosch Slabbers: aankomende woensdag zitten we met de provincie- en gemeentespecialisten, de dorpsraad, Bosch Slabbers en Tauw in een workshop om de inrichtingsschets te bespreken. Deze bevat óók de situatie voor het dorpsplein en de infrastructuur daarop/omheen, vandaar dat die bovengrondse situatie op de tekeningen van Tauw nog onder voorbehoud gearceerd is, en ook nog niet volledig in de matrix aan bod komt.

Ik hoop dat e.e.a. zo helder is. Zo niet, dan weten jullie me te vinden.

Alvast veel succes met de review en we zijn benieuwd naar jullie reacties.

Hartelijke groet,

-----Oorspronkelijke afspraak-----

**Van:** [redacted]

**Verzonden:** dinsdag 1 augustus 2017 15:06

**Aan:** [redacted]

[\[redacted\]@tauw.com](mailto:[redacted]@tauw.com);

**Onderwerp:** N247 - Presentatie ontwerp, geluid en lucht aan DR, PNH en gemeente

**Tijd:** maandag 11 september 2017 10:00-11:30 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.

**Locatie:** N.t.b. (ergens in Waterland)

Beste allemaal,

Hierbij stuur ik jullie het agendaverzoek voor 'Presentatie ontwerp, geluid en lucht aan DR, PNH en gemeente'.

Het overleg zal op maandag 11 september van 10:00 tot 11:30 uur plaatsvinden.

De locatie is nog nader te bepalen

Met vriendelijk groet,

[Redacted signature]

APPM **Nederland mooier maken**

+31 6 [Redacted phone number] | [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)

Op zoek naar de beste contractvorm voor uw projecten? De APPM methodiek helpt u daarbij. [Contractkeuze.nl](http://Contractkeuze.nl)



### FORMAT REVIEW-COMMENTAAR

In te vullen door reviewer				In te vullen door APPM/Touw		Check: opmerking verwerkt (ja/nee)	Akkoord
Documentnaam	Nummer opmerking	Door	Pagina/paragraafnummer	Opmerking	Opmerking verwerken (ja/nee)		
2017-09-01_N247-842510-22-34-01.pdf	1	Dorpsraad	nvt	Waarom vluchtroutes? Waarom 2 aparte vluchtroutes ipv 1 in het midden?			
2017-09-01_N247-842510-22-34-01.pdf	2	Dorpsraad	nvt	Ruimtereservering bouwkup is voor deze constructie wellicht wat optimistisch			
2017-09-01_N247-842510-22-37-01.pdf	3	Dorpsraad	langsdoorsnede	Maximum hellingspercentage is 4,5%. Dit is erg luxe, ook 7% is gebouwd en haalbaar, zeker voor een 500K/juur weg			
2017-09-01_N247-842510-22-37-01.pdf	3A	Dorpsraad	algemeen	DR denkt dat het ontwerp in alle gevallen zeker een meter te diep ligt (zie commentaar bij langsdoorsnede variant 1), en dat er een zeer dure constructie is gekozen bestaande uit een tijdelijke bouwkup met daarin een definitieve betonconstructie. Is er wel gekken naar een goedkopere variant met definitieve damwanden voor het grootste deel van de onderdoorgang			
N247-200-C1_Vergelijkingsmatrix	4	Dorpsraad	algemeen	Alle vakken invullen, nergens 'idem als ...			
N247-200-C1_Vergelijkingsmatrix	5	Dorpsraad	Hoofdenmerken - waterkering	toevoegen bij coupure - in bestaande dijk			
N247-200-C1_Vergelijkingsmatrix	6	Dorpsraad	Bereikb.h - P-end-Ams	uitleggen waarom er niet bepaald kon worden (model liep vast)			
N247-200-C1_Vergelijkingsmatrix	7	Dorpsraad	Bereik - lokale bereikheid	toevoegen in en uitvoeren buiten de dorpskern			
N247-200-C1_Vergelijkingsmatrix	8	Dorpsraad	Bereikbaarheid: lokale bereikheid	Bovengronds: zegt niets over hoelang het duurt en of de bereikbaarheid verbeterd. Bovendien komt het invoegen later in de matrix aan de orde! Dit is misleidend Verder: waaruit blijkt dat bij een ovotonde lokaal verkeer er wel tussenkomt?			
N247-200-C1_Vergelijkingsmatrix	9	Dorpsraad	Bereikbaarheid: doorstroming bussen	Bij bovengronds: halteren ook alle bussen? Bij ondergronds: 8 bussen per uur in de splits halteren, daarbuiten 4 bussen.			
N247-200-C1_Vergelijkingsmatrix	10	Dorpsraad	beschikbaarheid weg/onderdoorgang	In de toelichting tunnel techn. installaties met kans op storing: expliciet uitleggen welke installaties			
N247-200-C1_Vergelijkingsmatrix	11	Dorpsraad	beschikbaarheid weg/onderdoorgang	ondergronds - er kan bovenlangs worden gegaan, doorgang blijft mogelijk			
N247-200-C1_Vergelijkingsmatrix	12	Dorpsraad	veerkerseiligheid-weginrichting	Variant 4 te cryptisch beschreven - graag herschrijven ("echter veiliger dan fietsers. Etc. ??? - niet te begrijpen")			
N247-200-C1_Vergelijkingsmatrix	13	Dorpsraad	veerkerseiligheid	ondergrondse variant - kans op ongelukken met autoverkeer in dorpskern drastisch verminderd			
N247-200-C1_Vergelijkingsmatrix	14	Dorpsraad	veerkerseiligheid-weginrichting	Bij de bovengrondse variant: grote kansen dat mensen bovenlangs blijven oversteken: het tunnelgevoel langer en door ovotonde lijkt het makkelijker oversteken dan nu. Verder kan ook bij de bovengronds niet gegarandeerd worden dat de max snelheid wordt gehandhaafd. Dus of overall of niet			
N247-200-C1_Vergelijkingsmatrix	15	Dorpsraad	veerkerseiligheid-langzaam verkeer	bovengronds: landbouwverkeer is ook gemotoriseerd verkeer en kruist wel			
N247-200-C1_Vergelijkingsmatrix	16	Dorpsraad	veerkerseiligheid-langzaam verkeer	Verkeersveiligheid: is om landbouwverkeer als apart aspect in de matrix op te nemen			
N247-200-C1_Vergelijkingsmatrix	17	Dorpsraad	veerkerseiligheid-langzaam verkeer	Bij ondergrondse varianten toevoegen dat er nog maar 2-3% van het verkeer bovenlangs gaat			
N247-200-C1_Vergelijkingsmatrix	18	Dorpsraad	veerkerseiligheid-invoegbaarheid-gemotoriseerd	bij bovengrondse variant zijn er meer in- en uitvoegers, omdat de verkeersstromen niet zijn gescheiden			
N247-200-C1_Vergelijkingsmatrix	19	Dorpsraad	veerkerseiligheid-overzicht kruisingen	bovengronds zijn er meer kruisingen dan bij ondergrondse variant			
N247-200-C1_Vergelijkingsmatrix	20	Dorpsraad	uitvoegen vanuit M'dam	Er zijn wel maatregelen nodig, om snelheid te laten minderen (vsn samenvoegen Parallelweg en uitvoegstrook), zij het minder dwingend. Strepen op de weg of andere markeringen?			
N247-200-C1_Vergelijkingsmatrix	21	Dorpsraad	leefbaarheid-/milieu	luchtwaliteit en geluid bij tunnelmonden zijn niet gespecificeerd, indien mogelijk graag toevoegen			
N247-200-C1_Vergelijkingsmatrix	22	Dorpsraad	leefbaarheid-verkeersgeluid	wettelijke grenswaarde geven in toelichting en hier ook. Met kleuren werken.			
N247-200-C1_Vergelijkingsmatrix	23	Dorpsraad	leefbaarheid-verkeersgeluid	Graag de geluidsafname vermelden bij ondergronds			
N247-200-C1_Vergelijkingsmatrix	24	Dorpsraad	leefbaarheid-verkeersgeluid	Dat de wettelijke norm niet wordt overtreden bij bovengronds betekent niet dat er geen stijging is. Ten opzichte waarvan? Hier ook melden of er toename is en hoeveel.			
N247-200-C1_Vergelijkingsmatrix	25	Dorpsraad	leefbaarheid-luchtwaliteit	wettelijke grenswaarde geven in toelichting en hier ook			
N247-200-C1_Vergelijkingsmatrix	26	Dorpsraad	leefbaarheid-luchtwaliteit	Graag de toename in luchtwaliteit bij ondergronds aangeven.			
N247-200-C1_Vergelijkingsmatrix	27	Dorpsraad	leefbaarheid-luchtwaliteit	bij de BG wordt gesproken over 'naar verwachting' maar bij de OG varianten is het zeker. Ontbreekt de duidelijkheid voor bovengronds?			
N247-200-C1_Vergelijkingsmatrix	28	Dorpsraad	leefbaarheid-luchtwaliteit	kan ultrafijnstof alsnog worden meegenomen, ook al zijn er momenteel geen wettelijke normen			
N247-200-C1_Vergelijkingsmatrix	29	Dorpsraad	leefbaarheid-landschappelijke inpassing	Bij ondergrondse variant: Jaagweg 1 herbouwen is een wens van de DR			
N247-200-C1_Vergelijkingsmatrix	30	Dorpsraad	leefbaarheid-landschappelijke inpassing	met kunstgrepen is oever Eilandweg toch groen te maken			
N247-200-C1_Vergelijkingsmatrix	31	Dorpsraad	leefbaarheid-landschappelijke inpassing	toevoeging bovengronds: in het dorpshart is GEEN ruimte voor groen. Dit moet zorgvuldiger worden geformuleerd. Alle panden kunnen worden behouden maar liggen midden tussen het verkeer			
N247-200-C1_Vergelijkingsmatrix	32	Dorpsraad	leefbaarheid-verbinding dorpsshelten	benoemen: ondergrondse variant heeft ook een fiets-wandeldverbinding bij de brug komende van Amsterdam/Bmeerdijk			
N247-200-C1_Vergelijkingsmatrix	33	Dorpsraad	leefbaarheid-verbinding dorpsshelten	de fietstunnel verbetert maar de sociale veiligheid verbetert niet! Ook is door de langere lengte grotere kans dat mensen de weg oversteken.			
N247-200-C1_Vergelijkingsmatrix	34	Dorpsraad	leefbaarheid-behoud historie	Het is DR niet duidelijk waarom haalbaarheid van terugbouwen Jaagweg 1 onzeker is. Hoe kan bij Bovengronds bij een nieuwe brug het huidige brugwachtershuisje kunnen blijven staan?			
N247-200-C1_Vergelijkingsmatrix	35	Dorpsraad	leefbaarheid-behoud historie	tekst staat dubbel bij ondergronds 1. meer nadruk op positief effect op het cultuur historisch aspect			
N247-200-C1_Vergelijkingsmatrix	36	Dorpsraad	leefbaarheid-behoud historie	toevoegen bij ondergronds dat eenwording van dorpshelten impuls geeft aan herstel van het monumentaal karakter			
N247-200-C1_Vergelijkingsmatrix	37	Dorpsraad	leefbaarheid-behoud historie	Bij ondergronds - Door de inrichting van het dorpsplein wordt de historische lijn hersteld			
N247-200-C1_Vergelijkingsmatrix	38	Dorpsraad	bouwhinder wegverkeer ondergronds	p.s. moet variant 4 meer hinder geven dan 2 en 3.			
N247-200-C1_Vergelijkingsmatrix	39	Dorpsraad	bouwhinder wegverkeer - bovengronds	zal bovengronds: echt alleen maar 3 dagen volledige stremming zijn? Er dient voor de tijd van de vervanging van de brug een noodbrug te worden aangelegd. Graag ook hier duur van hinder expliciet vermelden net als bij ondergrondse varianten. En de wegersmaling is over het hele traject door het dorp. I.e.t. tot de ondergrondse varianten.			
N247-200-C1_Vergelijkingsmatrix	40	Dorpsraad	bouwhinder wegverkeer - bovengronds	Woordkeus : bij bovengronds kon het tot vertraging leiden en bij ondergrons zal het .... Gebruik zelfde woord bij alle varianten			
N247-200-C1_Vergelijkingsmatrix	41	Dorpsraad	bouwhinder vaarweg- ondergronds	geef tijdsindicatie ipv 'langdurige stremmingen'?			
N247-200-C1_Vergelijkingsmatrix	42	Dorpsraad	kosten	De ondergrondse varianten graag ook exci BTW			
N247-200-C1_Vergelijkingsmatrix	43	Dorpsraad	kosten	DR denkt dat de raming van de bouwkosten (67 mio ex BTW) klopt bij het luxe ontwerp dat gemaakt is. DR denktdat het verschil tussen de brede en smalle variant niet klopt, dat de brede variant nog meer moet kosten. De grote breedte van 40 mio lijkt niet te passen bij een uitgewerkt ontwerp als dit.			
N247-200-C1_Vergelijkingsmatrix	44	Dorpsraad	kosten	De beheerskosten tijdens de levensduur lijken veel en veel te hoog is, 1,4 miljoen aan beheer en onderhoud per jaar is een gigantisch bedrag. Het verschil tussen variant 1 en de andere varianten is gevoelsmatig veel te klein. Er zit al 88 miljoen aan asfaltonderhoud in, gigantisch.			
N247-200-C1_Vergelijkingsmatrix	45	Dorpsraad	risico's voorbereiding	bij bovengronds: gebrek aan draagvlak. Algeheel moet er uit, suggestief			
N247-200-C1_Vergelijkingsmatrix	46	Dorpsraad	risico's bouwfase	kans ongevallen e.d. bereikbaarheid voor hulpdiensten- dit geldt ook voor de bovengrondse en moet wel genoemd			
N247-200-C1_Vergelijkingsmatrix	47	Dorpsraad	risico gebruiksfase	storing bij coupure - wel aangeven dat dit in een uitzonderlijk geval is, want hoe groot is die kans?			
N247-200-C1_Vergelijkingsmatrix	48	Dorpsraad	risico gebruiksfase	is het reeel om frontale botsing en ophopende sneeuw te noemen als risico. Bij ovotonde dan ook kans op ongevallen omdat daar te hard kan worden gereden.			
N247-200-C1_Vergelijkingsmatrix	49	Dorpsraad	aard en impact	bij ondergronds is de operatie zeer merkbaar. En bij bovengronds is dan de hele operatie ook heel merkbaar. Ook hier dezelfde termen gebruiken			
N247-200-C1_Vergelijkingsmatrix	50	Dorpsraad	algemeen	Lastig te lezen in combinatie met de vergelijkingsmatrix.			
N247-200-C1_Vergelijkingsmatrix	51	Dorpsraad	snelheidsregime	Kunnen beide documenten niet worden geïntegreerd?			
N247-200-C1_Vergelijkingsmatrix	52	Dorpsraad	lengte gesloten deel	verkeersregelsvrije ruimte toevoegen aan dit item			
N247-200-C1_Vergelijkingsmatrix	53	Dorpsraad	waterkering	exacte lengte gegevens toevoegen			
N247-200-C1_Vergelijkingsmatrix	54	Dorpsraad	doorstroming Edam-Ams	HNW geeft nu aan dat kantelaf of coupure niet uitmaakt, zolang de coupure aan de regelinggeving voldoet. En wat kosten die verschillende oplossingen. Voor- en nadelen.			
N247-200-C1_Vergelijkingsmatrix	55	Dorpsraad	doorstroming P-end-Ams	uitleggen waarop model vastliep. Over welke kruising gaat het hier?			
N247-200-C1_Vergelijkingsmatrix	56	Dorpsraad	doorstroming Bussen	ter afweging : eerlijk benoemen dat een onderdoorgang extra effect heeft op de doorstroming uit Purmerend			
N247-200-C1_Vergelijkingsmatrix	57	Dorpsraad	beschikbaarheid wegp/onderdoorgang	hoeveel bussen stoppen er nu per uur? Aantallen geven			
N247-200-C1_Vergelijkingsmatrix	58	Dorpsraad	verkeersgeluid	Breng dit met een nuance want de weg gaat ook dicht bovengronds bij een groot ongeluk.			
N247-200-C1_Vergelijkingsmatrix	59	Dorpsraad	verkeersgeluid	beter duidelijk de varianten nummeren en wat betekent (A) en wat zijn de huidige waarden waarmee de nieuwe situatie vergeleken wordt			
BKP				DR benadrukt dat de beelden in BKP integraal worden afgesteld met Tauw meegenomen in de visualiseringen van de vier varianten. Hiermee staat of valt de communicatie tijdens atelier en inloop bijeenkomst			

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** dinsdag 26 september 2017 17:45  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** Re: N247 - Plan bespreken inloop 3

Hallo allen, WiFi in Bukhara/Uzbekistan hotel. Joepie!!!  
 Probeer proces te blijven volgen maar er is hier zoveel moois te beleven, dus.....  
 geen agenda bij mij. Kan 3/10 laten weten of ik de 9e okt. kan. Vanuit een zeer zomers Bukhara groet J

Verstuurd vanaf mijn iPhone

> Op 26 sep. 2017 om 18:27 heeft [redacted] @APPM.nl> het volgende geschreven:  
 >  
 > Hoi [redacted]  
 >  
 > Fijn dat je je best wilt doen om erbij te zijn (geen idee waarom het mis is gegaan met de datumprikker, zullen volgende keer extra checken).  
 > Locatie Haarlem is op verzoek van [redacted] en [redacted] die aansluitend een ander overleg hebben. Dus lukte het deze keer helaas niet in Broek, daarvoor doen we wel altijd onze best.  
 >  
 > Verzamelen in de hal van het provinciehuis is inderdaad het handigst (wel vast aanmelden) en als we compleet zijn vragen we de receptioniste dat te melden en worden we opgehaald.  
 > Let op: provinciehuis zit op Houtplein, niet de Dreef waar de gedeputeerden zitten.  
 >  
 > Groet [redacted]  
 >  
 >  
 >  
 > -----Oorspronkelijk bericht-----  
 > Van: [redacted]  
 > Verzonden: dinsdag 26 september 2017 15:20  
 > Aan: [redacted] @APPM.nl>  
 > CC: AW [redacted]  
 > [redacted] appm.nl>;  
 > [redacted] @noord-holland.nl>;  
 > [redacted] noord-holland.nl>;  
 > [redacted] @noord-holland.nl>;  
 > [redacted] @noord-holland.nl>;  
 >  
 > Onderwerp: Re: N247 - Plan bespreken inloop 3  
 >  
 > Beste [redacted]  
 > 9 oktober stond niet in mijn agenda en ik heb ook geen datumprikker voorbij zien komen. Ik zal proberen aanwezig te zijn. Haarlem vind ik wel onhandig. Hoe kom ik op de overlegplek? Verzamelen in de hal, aan de receptionist(e) vragen naar wat?  
 > Met vriendelijke groet,  
 > [redacted]

>  
>  
> Op 26 september 2017 om 09:34 schreef [REDACTED] @appm.nl>:  
>> Hoi [REDACTED] en [REDACTED]  
>>  
>>  
>>  
>> Jammer, er is vast iets veranderd in je agenda, bij het invullen van  
>> de datumprikker kon je nog wel en was dit de beste optie.  
>>  
>> Kan [REDACTED] nog wel? En misschien kunnen [REDACTED] en/of [REDACTED]  
>> aanschuiven? Zou fijn zijn!  
>>  
>>  
>>  
>> Gr [REDACTED]  
>>  
>>  
>>  
>> Van: [REDACTED]  
>> Verzonden: dinsdag 26 september 2017 00:10  
>> Aan: [REDACTED] @appm.nl>  
>> CC: [REDACTED] @APPM.nl>; [REDACTED]  
[REDACTED] @noord-holland.nl>; [REDACTED]  
[REDACTED] noord-holland.nl>; [REDACTED]  
[REDACTED] @noord-holland.nl> [REDACTED]  
[REDACTED] @noord-holland.nl>; [REDACTED]  
[REDACTED] noord-holland.nl>; [REDACTED]  
>> Onderwerp: Re: N247 - Plan bespreken inloop 3  
>>  
>>  
>>  
>> Helaas  
>>  
>> Ik kan hier niet bij zijn i.v.m. werk.  
>>  
>>  
>>  
>> Groet  
>>  
>> [REDACTED]  
>>  
>>  
>>  
>> Op 25 september 2017 om 09:13 schreef [REDACTED]  
[REDACTED] @appm.nl>:  
>>  
>> Beste allemaal,  
>>  
>>  
>>  
>> De bespreking van het plan voor inloop 3 zal op maandag 9 oktober van  
>> 10:00 tot 11:00 uur op het provinciehuis in Haarlem plaatsvinden.  
>>

```
>>
>> Groet,
>>
>> [REDACTED]
>>
>>
>>
>> =====
>> =
>> =====
>>
>>
>>
>> Beste allemaal,
>>
>>
>>
>> Hierbij stuur ik jullie het agendaverzoek voor 'Plan bespreken inloop 3'.
>>
>> Deze bespreking zal op maandag 9 oktober van 10:00 tot 11:00 uur
>> plaatsvinden.
>>
>> De locatie is nog nader te bepalen.
>>
>>
>>
>> Met vriendelijk groet,
>>
>>
>> [REDACTED]
>>
>> APPM Nederland mooier maken
>>
>> +31 [REDACTED] | appm.nl | twitter.com/APPMnl
>>
>>
>>
>> Op zoek naar de beste contractvorm voor uw projecten? De APPM
>> methodiek helpt u daarbij. Contractkeuze.nl
>>
>>
>>
>>
>>
>>
>
```

**Van:** [redacted]@appm.nl>  
**Verzonden:** dinsdag 26 september 2017 09:20  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: Stukken Onderdoorgang ter review

Hallo [redacted]

Ik ga dit deze week proberen te regelen. Volgende week zit ik in het buitenland en ben dan slechter bereikbaar. Mijn voorstel is om dit via een datumprikker te plannen. Dat is makkelijker dan continu heen en weer bellen. Ik zal [redacted] om de e-mail adressen van de betreffende mensen van WiBo vragen zodat ik dit in kan schieten.

Met vriendelijk groet,

APPM **Nederland mooier maken**  
 +31 6 [redacted] | [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)

Op zoek naar de beste contractvorm voor uw projecten? De APPM methodiek helpt u daarbij. [Contractkeuze.nl](http://Contractkeuze.nl)

---

**Van:** [redacted]@noord-holland.nl]  
**Verzonden:** maandag 25 september 2017 10:17  
**Aan:** [redacted]@appm.nl>  
**CC:** [redacted]@APPM. [redacted]@APPM.nl>  
**Onderwerp:** FW: Stukken Onderdoorgang ter review

Beste [redacted]

Mag ik jou vragen om dit in te plannen?

Gr [redacted]

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** maandag 25 september 2017 8:59  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** Broek in Waterland N247; [redacted]  
**Onderwerp:** RE: Stukken Onderdoorgang ter review

Hoi [redacted]

dat lijkt me een prima idee. Zullen we hierover dan apart een afspraak maken?  
 Op welke termijn? Dan check ik bij WiBo,

met groet van [redacted]

Op 25 september 2017 om 8:52 schreef "[redacted]" [>](mailto:[redacted]@noord-holland.nl):

Beste [redacted] e.a.

Een aantal van jullie reviewcommentaren komt waarschijnlijk van Witteveen en Bos. Om discussie daarover te voorkomen geef ik er de voorkeur aan dat we die punten, samen met WiBo en TAUW bespreken. Dit voorkomt een lange mailwisseling en/of een welles/nietes discussie.

Gr [redacted]

---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** maandag 25 september 2017 7:23  
**Aan:** [redacted]  
[redacted]  
[\[redacted\]@waterland.nl](mailto:[redacted]@waterland.nl)  
**CC:** [redacted]; 'Broek in Waterland N247'  
**Onderwerp:** RE: Stukken Onderdoorgang ter review

Beste Allen

Hierbij het commentaar van de Dorpsraad op de conceptrapporten, incl BKP.

Met hartelijke groet

[redacted]

---

**Van:** [redacted] @tauw.com]

**Verzonden:** donderdag 14 september 2017 18:06

**Aan:** [redacted]

[redacted]@waterland.nl'

**CC:** [redacted]; Broek in Waterland  
N247

**Onderwerp:** RE: Stukken Onderdoorgang ter review

Beste allemaal,

Bij de geleverde stukken is per ongeluk 2x het geluidsonderzoek opgenomen. In de map staan

- N247-308-C1\_Akoestisch onderzoek
- N247-308-C1\_Geluidsonderzoek

Bij het toevoegen van de bijlagen aan de pdf is iets mis gegaan waardoor het geluidsonderzoek 2x is opgenomen in één bestand. Dit is hersteld, maar door de aangepaste naamgeving zijn per ongeluk beide stukken verzonden. Hierbij het verzoek N247-308-C1\_Geluidsonderzoek te verwijderen. **Document N247-308-C1\_Akoestisch onderzoek is het correcte document.**

De hoofdrapportage van de twee stukken is verder identiek.

Excuus,

Met vriendelijke groet,

[redacted]  
constructeur

**Tauw bv**  
Australiëlaan 5  
Postbus 3015  
3502 GA Utrecht

M +31 [redacted]  
T +31 [redacted]

---

**Van:** [redacted]

**Verzonden:** zaterdag 9 september 2017 00:05

**Aan:** [redacted]

[redacted]@waterland.nl>:

[redacted]@waterland.nl>;

[redacted]@Noord-Holland.nl>;

[redacted]@noord-holland.nl>;

[redacted]@noord-

holland.nl>; [redacted] @waterland.nl>; [redacted]  
[redacted] @waterland.nl>  
**CC:** [redacted] @appm.nl>; [redacted] @APPM.nl>;  
[redacted] @APPM.nl>; [redacted] @tauw.com>;  
Broek in Waterland N247 <[biwN247@tauw.com](mailto:biwN247@tauw.com)>  
**Onderwerp:** Stukken Onderdoorgang ter review

Beste allemaal,

Zoals [redacted] in onderstaande mail al had geschreven ontvangen jullie hierbij een downloadlink met daarin de betreffende stukken.

Alle technische documenten, onderzoeken en tekeningen zijn opgenomen in de submappen N247-300-Technisch Management. De vergelijkmatrix maakt onderdeel uit van N247-200-Omgevingsmanagement.

Downloadlink: <https://we.tl/IfEXbeavaf>

De download is beschikbaar tot 5 oktober

Met vriendelijke groet,

[redacted]  
constructeur

**Tauw bv**  
Australiëlaan 5  
Postbus 3015  
3502 GA Utrecht

M +31 [redacted]  
T +31 [redacted]

---

**Van:** [redacted] @APPM.nl]  
**Verzonden:** donderdag 7 september 2017 21:00  
**Aan:** [redacted]  
[redacted] waterland.nl>;  
[redacted] @waterland.nl>  
[redacted] @Noord-Holland.nl>;  
[redacted] @noord-holland.nl>; [redacted] @noord-  
holland.nl>; [redacted] @waterland.nl>;  
[redacted] @waterland.nl>  
**CC:** [redacted] @appm.nl>; [redacted]  
[redacted] @tauw.com>; [redacted] @tauw.com>;  
[redacted] @APPM.nl>  
**Onderwerp:** toelichting bij stukken Onderdoorgang die ter review gaan komen



Beste allemaal,

@ [redacted] / [redacted] sturen jullie deze toelichtende mail svp ook door aan de interne reviewers van PNH?

Vanaf aanstaande maandag 11 september start de reviewperiode voor de producten mbt de onderdoorgang. Jullie zullen hiervoor morgen of in het weekend een link doorgestuurd krijgen van Tauw met de betreffende documenten. Aan jullie het vriendelijke verzoek om jullie gebundelde reacties uiterlijk vrijdag 22 september kenbaar te maken (via het daarvoor bestemde reviewformulier).

Alvast even wat toelichting:

- Resultaat van het doorlopen proces van het afgelopen jaar is de **vergelijkingsmatrix** voor de ondergrondse varianten én de bovengrondse variant. Dit document beschrijft op hoofdlijnen de belangrijkste kenmerken en verschillen, en dient als input voor de besluitvorming die gaat volgen.

De matrix is gebaseerd op de achterliggende ontwerpen en onderzoeken. Voor de ondergrondse variant krijgen jullie die zoals gezegd via de link van Tauw, voor de bovengrondse variant (al veel eerder opgesteld) zijn ze als het goed is al in jullie bezit (zo niet dan kunnen [redacted] en [redacted] jullie daaraan helpen).

Er staan nog enkele open vraagpuntjes in de matrix, omdat ik hiervoor de benodigde input/verduidelijkingen nog niet heb ontvangen. Dat zal de komende tijd nog worden aangevuld, echter met deze versie van de matrix (en de achterliggende documenten) zouden jullie voor de review i.i.g. uit de voeten moeten kunnen.

- Het zal jullie waarschijnlijk opvallen dat er nog geen **BKP en inrichtingsschets** zijn bijgesloten. Dat heeft ermee te maken dat het BKP nog in de maak is door Bosch Slabbers: aankomende woensdag zitten we met de provincie- en gemeentespecialisten, de dorpsraad, Bosch Slabbers en Tauw in een workshop om de inrichtingsschets te bespreken. Deze bevat óók de situatie voor het dorpsplein en de infrastructuur daarop/omheen, vandaar dat die bovengrondse situatie op de tekeningen van Tauw nog onder voorbehoud gearceerd is, en ook nog niet volledig in de matrix aan bod komt.

Ik hoop dat e.e.a. zo helder is. Zo niet, dan weten jullie me te vinden.

Alvast veel succes met de review en we zijn benieuwd naar jullie reacties.

Hartelijke groet,

[redacted]

-----Oorspronkelijke afspraak-----

**Van:** [redacted]

**Verzonden:** dinsdag 1 augustus 2017 15:06

**Aan:** [redacted]

[@tauw.](#)

**Onderwerp:** N247 - Presentatie ontwerp, geluid en lucht aan DR, PNH en gemeente

**Tijd:** maandag 11 september 2017 10:00-11:30 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.

**Locatie:** N.t.b. (ergens in Waterland)

Beste allemaal,

Hierbij stuur ik jullie het agendaverzoek voor 'Presentatie ontwerp, geluid en lucht aan DR, PNH en gemeente'.

Het overleg zal op maandag 11 september van 10:00 tot 11:30 uur plaatsvinden.

De locatie is nog nader te bepalen

Met vriendelijk groet,

[redacted]

APPM **Nederland mooier maken**

+31 6 [redacted] | [appm.nl](#) | [twitter.com/APPMnl](#)

Op zoek naar de beste contractvorm voor uw projecten? De APPM methodiek helpt u daarbij.  
[Contractkeuze.nl](#)



**Van:** [redacted]@appm.nl>  
**Verzonden:** dinsdag 26 september 2017 09:23  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]  
 [redacted]@tauw.com; Broek in Waterland N247  
**Onderwerp:** RE: Stukken Onderdoorgang ter review

Goedemorgen [redacted]

[redacted] heeft mij gevraagd deze afspraak in te plannen. Het makkelijkste lijkt mij dit via een datumrikker te doen. Heb jij voor mij de emailadressen van de personen die er vanuit WiBo bij moeten zijn? Dan zal ik z.s.m. de datumrikker versturen.

Omdat het om de verwerking van reviewcommentaar gaat heeft het de voorkeur om dit overleg zo spoedig mogelijk plaats te laten vinden. Ik doel dan op deze week of uiterlijk volgende week.

Ik hoor graag van je.

Met vriendelijk groet,

[redacted]  
 APPM **Nederland mooier maken**  
 +31 [redacted] | [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)

Op zoek naar de beste contractvorm voor uw projecten? De APPM methodiek helpt u daarbij. [Contractkeuze.nl](http://Contractkeuze.nl)

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** maandag 25 september 2017 8:59  
**Aan:** [redacted]@waterland.nl>; [redacted]@noord-holland.nl>; [redacted]@tauw.com>; [redacted]@noord-holland.nl>; [redacted]noord-holland.nl>; [redacted]@waterland.nl>;  
**CC:** Broek in Waterland N247 <biwn247@tauw.com>; [redacted]@APPM.nl>; [redacted]@APPM.nl>; [redacted]@appm.nl>; [redacted]@tauw.com>  
**Onderwerp:** RE: Stukken Onderdoorgang ter review

Hoi [redacted]

dat lijkt me een prima idee. Zullen we hierover dan apart een afspraak maken?  
 Op welke termijn? Dan check ik bij WiBo,

met groet van [redacted]

Op 25 september 2017 om 8:52 schreef "[redacted]" [@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)>:

Beste [redacted] e.a.

Een aantal van jullie reviewcommentaren komt waarschijnlijk van Witteveen en Bos. Om discussie daarover te voorkomen geef ik er de voorkeur aan dat we die punten, samen met WiBo en TAUW bespreken. Dit voorkomt een lange mailwisseling en/of een welles/nietes discussie.

Gr [redacted]

---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** maandag 25 september 2017 7:23  
**Aan:** [redacted]  
[redacted]  
[\[redacted\]@waterland.nl](mailto:[redacted]@waterland.nl)  
**CC:** [redacted]; 'Broek in Waterland N247'  
**Onderwerp:** RE: Stukken Onderdoorgang ter review

Beste Allen

Hierbij het commentaar van de Dorpsraad op de conceptrapporten, incl BKP.

Met hartelijke groet

[redacted]

---

**Van:** [redacted] [\[redacted\]@tauw.com](mailto:[redacted]@tauw.com)  
**Verzonden:** donderdag 14 september 2017 18:06

**Aan:**

@waterland.nl'

**CC:**

N247

; Broek in Waterland

**Onderwerp:** RE: Stukken Onderdoorgang ter review

Beste allemaal,

Bij de geleverde stukken is per ongeluk 2x het geluidsonderzoek opgenomen. In de map staan

- N247-308-C1\_Akoestisch onderzoek
- N247-308-C1\_Geluidsonderzoek

Bij het toevoegen van de bijlagen aan de pdf is iets mis gegaan waardoor het geluidsonderzoek 2x is opgenomen in één bestand. Dit is hersteld, maar door de aangepaste naamgeving zijn per ongeluk beide stukken verzonden. Hierbij het verzoek N247-308-C1\_Geluidsonderzoek te verwijderen. **Document N247-308-C1\_Akoestisch onderzoek is het correcte document.**

De hoofdrapportage van de twee stukken is verder identiek.

Excuus,

Met vriendelijke groet,

constructeur

**Tauw bv**

Australiëlaan 5  
Postbus 3015  
3502 GA Utrecht

M +31

T +31

---

**Van:**

**Verzonden:** zaterdag 9 september 2017 00:05

**Aan:**

@waterland.nl>

@waterland.nl>;

@Noord-Holland.nl>;

@noord-holland.nl>;

@waterland.nl>;

@noord-holland.nl>;

@waterland.nl>

**CC:**

@appm.nl>;

@APPM.nl>;

@APPM.nl>;

@tauw.com>; Broek in Waterland N247

<[biwN247@tauw.com](mailto:biwN247@tauw.com)>

**Onderwerp:** Stukken Onderdoorgang ter review

Beste allemaal,

Zoals [redacted] in onderstaande mail al had geschreven ontvangen jullie hierbij een downloadlink met daarin de betreffende stukken.

Alle technische documenten, onderzoeken en tekeningen zijn opgenomen in de submappen N247-300-Technisch Management. De vergelijkingsmatrix maakt onderdeel uit van N247-200-Omgevingsmanagement.

Downloadlink: <https://we.tl/IfEXbeavaf>

De download is beschikbaar tot 5 oktober

Met vriendelijke groet,

[redacted]  
constructeur

**Tauw bv**

Australiëlaan 5  
Postbus 3015  
3502 GA Utrecht

M +31 [redacted]

T +31 [redacted]

---

**Van:** [redacted] [@APPM.nl](mailto:@APPM.nl)

**Verzonden:** donderdag 7 september 2017 21:00

**Aan:** [redacted]

[@waterland.nl](mailto:@waterland.nl)>

[@waterland.nl](mailto:@waterland.nl)

[@Noord-Holland.nl](mailto:@Noord-Holland.nl)>;

[@noord-holland.nl](mailto:@noord-holland.nl)>;

[@noord-holland.nl](mailto:@noord-holland.nl)

[@waterland.nl](mailto:@waterland.nl)>;

[@waterland.nl](mailto:@waterland.nl)>

**CC:**

[@appm.nl](mailto:@appm.nl)>;

[@tauw.com](mailto:@tauw.com)>;

[@tauw.com](mailto:@tauw.com)>;

[@APPM.nl](mailto:@APPM.nl)>

**Onderwerp:** toelichting bij stukken Onderdoorgang die ter review gaan komen

Beste allemaal,

@ [redacted] / [redacted] sturen jullie deze toelichtende mail svp ook door aan de interne reviewers van PNH?

Vanaf aanstaande maandag 11 september start de reviewperiode voor de producten mbt de onderdoorgang. Jullie zullen hiervoor morgen of in het weekend een link doorgestuurd krijgen van Tauw met de betreffende documenten. Aan jullie het vriendelijke verzoek om jullie gebundelde reacties uiterlijk vrijdag 22 september kenbaar te maken (via het daarvoor bestemde reviewformulier).

Alvast even wat toelichting:

- Resultaat van het doorlopen proces van het afgelopen jaar is de **vergelijkingsmatrix** voor de ondergrondse varianten én de bovengrondse variant. Dit document beschrijft op hoofdlijnen de belangrijkste kenmerken en verschillen, en dient als input voor de besluitvorming die gaat volgen.

De matrix is gebaseerd op de achterliggende ontwerpen en onderzoeken. Voor de ondergrondse variant krijgen jullie die zoals gezegd via de link van Tauw, voor de bovengrondse variant (al veel eerder opgesteld) zijn ze als het goed is al in jullie bezit (zo niet dan kunnen [ ] en [ ] jullie daaraan helpen).

Er staan nog enkele open vraagpunten in de matrix, omdat ik hiervoor de benodigde input/verduidelijkingen nog niet heb ontvangen. Dat zal de komende tijd nog worden aangevuld, echter met deze versie van de matrix (en de achterliggende documenten) zouden jullie voor de review i.i.g. uit de voeten moeten kunnen.

- Het zal jullie waarschijnlijk opvallen dat er nog geen **BKP en inrichtingsschets** zijn bijgesloten. Dat heeft ermee te maken dat het BKP nog in de maak is door Bosch Slabbers: aankomende woensdag zitten we met de provincie- en gemeentespecialisten, de dorpsraad, Bosch Slabbers en Tauw in een workshop om de inrichtingsschets te bespreken. Deze bevat óók de situatie voor het dorpsplein en de infrastructuur daarop/omheen, vandaar dat die bovengrondse situatie op de tekeningen van Tauw nog onder voorbehoud gearceerd is, en ook nog niet volledig in de matrix aan bod komt.

Ik hoop dat e.e.a. zo helder is. Zo niet, dan weten jullie me te vinden.

Alvast veel succes met de review en we zijn benieuwd naar jullie reacties.

Hartelijke groet,

[ ]



-----Oorspronkelijke afspraak-----

**Van:** [redacted]

**Verzonden:** dinsdag 1 augustus 2017 15:06

**Aan:** [redacted]

[tauw.com](mailto:tauw.com);

**Onderwerp:** N247 - Presentatie ontwerp, geluid en lucht aan DR, PNH en gemeente

**Tijd:** maandag 11 september 2017 10:00-11:30 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.

**Locatie:** N.t.b. (ergens in Waterland)

Beste allemaal,

Hierbij stuur ik jullie het agendaverzoek voor 'Presentatie ontwerp, geluid en lucht aan DR, PNH en gemeente'.

Het overleg zal op maandag 11 september van 10:00 tot 11:30 uur plaatsvinden.

De locatie is nog nader te bepalen

Met vriendelijk groet,

[redacted]

APPM **Nederland mooier maken**

+31 6 [redacted] | [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)

Op zoek naar de beste contractvorm voor uw projecten? De APPM methodiek helpt u daarbij.  
[Contractkeuze.nl](http://Contractkeuze.nl)



[REDACTED]

---

**Van:** [REDACTED]  
**Verzonden:** woensdag 27 september 2017 08:53  
**Aan:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** RE: Visie fietspad E-V/Amsterdam

Mooie opdracht en een vertrouwd bureau.

Trampad is al een mooie pakkende naam. Alternatieven: Stoompad, Trambaan, Visserspad, Dampad, Zuiderzeepad, Trekpad, Waterlandpad.

Groeten,  
[REDACTED]

---

**Van:** [REDACTED]  
**Verzonden:** woensdag 27 september 2017 7:49  
**Aan:** [REDACTED]  
**CC:** [REDACTED]

**Onderwerp:** Visie fietspad E-V/Amsterdam

Beste dames en heren,

Ik ben bezig met een offerte uitvraag voor een totaalvisie (BKP) voor het toekomstige snelfietspad tussen Edam-Volendam en Amsterdam.

De combinatie Antea-Bosch Slabbers heb ik hiervoor 1-op-1 benaderd.

Er zullen oa twee bijeenkomsten met bewoners worden gepland om lokale kennis op te halen. De visie heeft als doel te voorkomen dat door de gefaseerde realisatie elk stukje zijn/haar eigen identiteit krijgt. Voor dit soort routes is eenheid/herkenbaarheid wenselijk. Het BKP gaat dan als voorwaarde mee bij elke aanbesteding. Inhoud is als volgt:

- Breedte
- Maximale hellingen
- Verhardingsmateriaal
- Verlichtingsarmaturen
- Bebording
- Etc

In Broek in Waterland zal het tracé via de Eilandweg gaan lopen en vervolgens over de parallelweg. Het wordt een fietspad waar het hoofdgebruik het woon-werkverkeer is. Maar omdat er een aantal markante herkenningspunten zijn (oude trambaan, gemaal, BiW, Monnickendam) willen we wel aandacht hieraan geven voor medegebruik door recreatieve gebruikers. Als voorbeeld hebben we het al gehad over informatiepanelen/rustpunten/etc.

Ik hoop dat de eerste bijeenkomst net voor de Kerst is. Jullie worden daarvoor uitgenodigd, evenals bv de Fietzersbond, Stadsraad Monnickendam, Polderraad Katwoude etc.

En uiteraard gaan we een mooie pakkende naam verzinnen (Het Trampad?).

Dit alvast ter info.

[REDACTED]  
*Beleidsadviseur – Mobiliteit*

T (06) [REDACTED]  
Houtplein 33 2012 DE Haarlem  
[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)  
[REDACTED]@noord-holland.nl



**Van:** [redacted]@APPM.nl>

**Verzonden:** vrijdag 29 september 2017 09:23

**Aan:** [redacted]

**Onderwerp:** Re: powerpoint atelier 3

Dag [redacted] Zie draaiboek: In het plenaire deel is er slechts 5 minuten, gaat dan alleen om hoofdlijnen (belangrijkste uitgangspunten). In ontwerpronde even later met de groepjes heb je meer tijd om de diepte in te gaan en plaatjes te laten zien. Dat is ook het moment voor interactie/reacties. Kijk zelf maar even hoe je je info wilt verdelen over plenaire deel en ontwerpronde.

Rest conversatie svp even 1-op-1 doorzetten, zal rest wel blij mee zijn. 😊

Verstuurd vanaf mijn iPhone

Op 28 sep. 2017 om 23:15 heeft [redacted] [@bosch-slabbers.nl](mailto:[redacted]@bosch-slabbers.nl)> het volgende geschreven:

Ha [redacted]

Ben je serieus als je zegt sheet? Ik neem aan dat ik wat meer sheets mag laten zien..., toch?

Groet,

[redacted]

**Bosch Slabbers tuin- en landschapsarchitecten**

1<sup>e</sup> Sweelinckstraat 30

2517 GD Den Haag

t: +31 (0) [redacted]

f: +31 (0)70 3061618

m: +31 (0) [redacted]

vestiging Middelburg: 0118 592288

[www.bosch-slabbers.nl](http://www.bosch-slabbers.nl)

De inhoud van dit e-mailbericht en van de eventueel meegezonden bestanden is strikt vertrouwelijk en uitsluitend bestemd voor de geadresseerde.

Gebruik van deze inhoud door anderen zonder toestemming van de afzender of de geadresseerde is onrechtmatig.

**Van:** [redacted]@APPM.nl]

**Verzonden:** maandag 25 september 2017 16:16

**Aan:** [redacted]@noord-holland.nl>;

[redacted]@noord-holland.nl>;

[redacted]@Noord-Holland.nl>;

[redacted]@noord-holland.nl>;

[redacted]@noord-holland.nl>;

[redacted]@bosch-slabbers.nl>;

[redacted]@noord-holland.nl>

**CC:** [redacted]@appm.nl>;

[redacted]@APPM.nl>

**Onderwerp:** powerpoint atelier 3

Beste allemaal,

Bijgaand stuur ik jullie alvast de powerpoint voor het 3<sup>e</sup> atelier: te downloaden via

<https://wettransfer.com/downloads/d871438d02eb9dfd3b49936523901bf220170925135910/10a4c5243ce61bcea53e441da2b09c6a20170925135910/2841fc>

Deze PPT moet deels nog gevuld worden:

- Sheet [redacted] nodig met ontwerpwijzigingen (na verwerking review)
- Sheet [redacted] nodig met belangrijkste uitgangspunten BKP/inpassing/dorpsplein
- Sheet [redacted] nodig tav besluitvormingsproces en rol stakeholders daarbij

- Verder zal ik de sheets over vergelijkingsmatrix ook pas maken als de reviewreacties verwerkt zijn. Liefst gebruik ik hier infographics; [redacted] plant een overleg om te kijken of het haalbaar is zoiets te maken.

@ [redacted] en [redacted] willen jullie deze sheets svp uiterlijk 11 oktober aanleveren zodat ik e.e.a. voor mijn herfstvakantie (miv 13 oktober) kan verwerken?

Let even op dat daarnaast dus (in de afzonderlijke ontwerp- en verdiepingrondes) ook nog toelichtingen van jullie nodig zijn (zie mail met draaiboek van afgelopen week; zie hieronder).

Hartelijke groet,

Van: [redacted]

Verzonden: dinsdag 19 september 2017 21:34

Aan: [redacted]

@noord-holland.nl>;

@noord-holland.nl>;

@Noord-Holland

@noord-holland.nl>;

@noord-holland.nl>;

@bosch-slabbers.nl>;

@noord-holland.nl>

CC: [redacted]

@appm.nl>

Onderwerp: draaiboek + voorbereidingsacties atelier 3

Hoi allen,

Nav de plezierige bespreking van gisterochtend bijgaand het draaiboek voor het atelier, met daarin de besproken zaken verwerkt.

Paar aandachtspunten:

- Vrije rondgang zoals besproken vervangen door "presentatie verkeersmodel [redacted] en "infokraam geluid en lucht". Gezien het gebrek aan specialisten bereikbaarheid/geluid/lucht die dat kunnen toelichten (of heb jij nog mensen die dit ook zouden kunnen uitleggen, [redacted] heb ik daar echter geen 2x2 parallele rondes voor kunnen maken. Dus wordt de zaal gewoon in 2-en verdeeld (zijn de groepen dus wel wat groter).
- Al met al kom ik uit op een eindtijd van 22.30 uur. Dat is tien minuten later dan de concept-eindtijd en komt o.a. doordat ik nog 2x minuten wandeltijd moest toevoegen.
- Is er al helderheid over de inzet van [redacted] van Antea, [redacted] Zoja dan ontvang ik graag zijn gegevens.
- We hebben afgesproken reacties alleen op flipover te verzamelen. Dat doen we in de stands zodat we het enigszins kunnen filteren. Omdat sommige onderwerpen geen aparte stands krijgen, maar mensen in theorie wel willen reageren op de beoordelingen in de matrix, stel ik voor dat we mogelijk maken dat dat aan het einde van de bijeenkomst kan (eveneens begeleid). Om te voorkomen dat men iets vindt en zijn opmerking niet kwijt kan (niet goed voor draagvlak).
- Besluitvormingsproces: ik was blij met de nuttige discussie hierover afgelopen maandag. Is zeer belangrijk voor het gedragen proces om transparant te zijn rondom advies en besluitvorming. Hoe en wat moet natuurlijk nog verder worden uitgedacht.

Verder natuurlijk heel graag jullie aandacht voor de voorbereidende acties. Lijkt nog ver weg, maar tijd vliegt en afspraak is e.e.a. voor 16 oktober (oude datum) gereed te hebben. Bovendien zijn [redacted] en ik vanaf 16 oktober met vakantie (niet samen 😊)

Hartelijke groet, [redacted]

Acties:

Verzenden uitnodigingen (ook Statenleden en Gedeputeerde)	[redacted]	gereed
Reminder uitnodigingen, tevens wijzen op website met filmpjes & kom bijtijds	[redacted]	z.s.m.
Indien mogelijk: infographics van de matrix laten maken	[redacted]	z.s.m.
Aanwezigheid [redacted] (Antea) organiseren	[redacted]	z.s.m.
Benodigdheden afstemmen met Broekerhuis: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Zalen</li> <li>o Presentatie-opstelling in grote zaal</li> <li>o Beamer, scherm, microfoon</li> <li>o Enkele statafels in andere zalen (om te kunnen schrijven)</li> </ul>	[redacted]	z.s.m.

<ul style="list-style-type: none"> <li>o Catering (bij inloop, in pauze, achteraf): koffie, thee en fris (geen alcohol)</li> <li>o Eten?</li> </ul>		
Panelen reserveren (bezorgen voor 16 uur en ophalen volgende dag): totaal 14 stuks (uitgaand van: 6 voor stand technisch ontwerp (voor 4 tekeningen + stills) + 4 voor stand BKP (voor dorpspleintekeningen + dwarsprofielen/stills) + 4 voor stand bovengrondse variant (2 voor grote tekening, 2 voor stills))		z.s.m.
Opstellen presentatie	(input	29 september (daarna def. maken obv def. matrix etc)
Tbv stand Technisch ontwerp onderdoorgang (4 varianten): <ul style="list-style-type: none"> <li>o Toelichting voorbereiden (hoofdkenmerken ontwerpen, belangrijkste aandachtspunten, omgang met ontwerpdilemma's, welke wensen zijn niet doorgevoerd en waarom)</li> <li>o Materialen voor stand gereedmaken/meenemen: ontwerptekeningen (bovenaanzichten ophangen, overige tekeningen alleen bij de hand houden) + stills</li> </ul>	/	13 oktober gereed (voor herfstvakantie)
Tbv stand Inrichtingsschets onderdoorgang (plein en inpassing): <ul style="list-style-type: none"> <li>o Toelichting voorbereiden (hoofdkenmerken ontwerpen, belangrijkste aandachtspunten, omgang met ontwerpdilemma's, welke wensen zijn niet doorgevoerd en waarom)</li> <li>o Materialen voor stand gereedmaken/meenemen: BKP en inrichtingsschets (2 varianten dorpsplein + plaatjes inpassing op maatgevende dwarsprofielen)</li> </ul>		13 oktober gereed (voor herfstvakantie)
Tbv stand Technisch ontwerp en inpassing bovengrondse variant: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Toelichting voorbereiden (hoofdkenmerken ontwerpen, belangrijkste aandachtspunten, omgang met ontwerpdilemma's, welke wensen zijn niet doorgevoerd en waarom)</li> <li>o Materialen voor stand gereedmaken/meenemen: ontwerptekening, stills met daarin ook inrichting</li> </ul>	/	13 oktober gereed (voor herfstvakantie)
Tbv stand Bereikbaarheid <ul style="list-style-type: none"> <li>o Presentatie voorbereiden (opzet, uitgangspunten en uitkomsten onderzoeken)</li> <li>o Materialen voor stand gereedmaken/meenemen: laptop+verkeersmodel + rapportage RHDHV ter inzage )</li> </ul>		13 oktober gereed (voor herfstvakantie)
Tbv stand Geluid en lucht: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Anticiperen op vragen over opzet/uitgangspunten/ resultaten van de onderzoeken (en de reden waarom voor bovengrondse variant geen luchtonderzoek is gedaan)</li> <li>o Materialen voor stand gereedmaken/meenemen: kaarten met impact op woningen (geluid en lucht), onderzoeksrapportages</li> </ul>	en (ondergronds) + en (bovengronds)	13 oktober gereed (voor herfstvakantie)
Materialen voor ontvangst/entree van 18.30 uur voorbereiden: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Presentielijst (al ingevuld o.b.v. aanmeldingen): naam, namens wie aanwezig, adres, mail, telefoon &gt; zie presentielijst vorige keer</li> </ul>		30 oktober

<ul style="list-style-type: none"> <li>Groepsletters A, B en C</li> <li>Post-its (geel voor Broekers, blauw voor Regio, roze voor belangengroepen)</li> <li>USB-stick met filmpjes van bovengrondse en ondergrondse varianten (om bij inloop op scherm in plenaire zaal te laten zien)</li> </ul>		
Overige materialen voorbereiden: <ul style="list-style-type: none"> <li>Voor stands: A3 met titels van stand (zie draaiboek) &gt; om op te hangen, zodat helder is welke stand waar is (2 afdrukken per stand)</li> <li>Om uit te delen: prints matrix en infographics (voor alle deelnemers, ca 70?) &gt; o.b.v. definitieve versie matrix</li> <li>Voor briefing: draaiboeken afdrukken tbv briefing, ca 21x</li> <li>Pennen (tbv invullen post-its, minimaal 50)</li> <li>Punaises mee</li> <li>Naambadges voor DR, PNH, APPM, Tauw, Antea voorzitter (voor namen zie def. draaiboek) én voor aangemelde raads- en statenleden zodat ze herkenbaar zijn</li> <li>Scherf voor aan laptop verkeersmodel</li> </ul>		30 oktober
Ouderwetse losse bel meenemen		30 oktober
Verwerken flipovers in format commentaar		31 okt

APPM **Nederland mooier maken**

+31 6 [redacted] | [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** vrijdag 29 september 2017 10:13  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]

**Onderwerp:** RE: powerpoint atelier 3

Beste [redacted]

Een algemene opmerking vanuit DR op je ppt: graag de term 'milieu' veranderen in 'leefbaarheid'. Dit is conform de matrix, en wij vinden leefbaarheid veel relevanter.

Met dank  
 [redacted]

---

**Van:** [redacted] @APPM.nl]  
**Verzonden:** vrijdag 29 september 2017 09:23  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]

**Onderwerp:** Re: powerpoint atelier 3

Dag [redacted] Zie draaiboek: In het plenaire deel is er slechts 5 minuten, gaat dan alleen om hoofdlijnen (belangrijkste uitgangspunten). In ontwerpronde even later met de groepjes heb je meer tijd om de diepte in te gaan en plaatjes te laten zien. Dat is ook het moment voor interactie/reacties. Kijk zelf maar even hoe je je info wilt verdelen over plenaire deel en ontwerpronde.

Rest conversatie svp even 1-op-1 doorzetten, zal rest wel blij mee zijn. 😊

Verstuurd vanaf mijn iPhone

Op 28 sep. 2017 om 23:15 heeft [redacted] [@bosch-slabbers.nl](mailto:[redacted]@bosch-slabbers.nl)> het volgende geschreven:

Ha [redacted]

Ben je serieus als je zegt sheet? Ik neem aan dat ik wat meer sheets mag laten zien..., toch?

Groet,  
 [redacted]

---

**Bosch Slabbers tuin- en landschapsarchitecten**

1<sup>o</sup> Sweelinckstraat 30  
 2517 GD Den Haag

t: +31 (0) [redacted]  
 f: +31 (0)70 3061618  
 m: +31 (0) [redacted]

vestiging Middelburg: 0118 592288

[www.bosch-slabbers.nl](http://www.bosch-slabbers.nl)



**Van:** [redacted] @APPM.nl]

**Verzonden:** maandag 25 september 2017 16:16

**Aan:** [redacted] @noord-holland.nl>;

[redacted] @noord-holland.nl>;

[redacted] @Noord-Holland.nl>;

[redacted] noord-holland.nl>;

[redacted] @noord-holland.nl>;

[redacted] @bosch-slabbers.nl>

[redacted] @noord-holland.nl>

**CC:** [redacted] @appm.nl>;

[redacted] @APPM.nl>

**Onderwerp:** powerpoint atelier 3

Beste allemaal,

Bijgaand stuur ik jullie alvast de powerpoint voor het 3<sup>e</sup> atelier: te downloaden via

<https://wetransfer.com/downloads/d871438d02eb9dfd3b49936523901bf220170925135910/10a4c5243ce61bcea53e441da2b09c6a20170925135910/2841fc>

Deze PPT moet deels nog gevuld worden:

- Sheet [redacted] nodig met ontwerpwijzigingen (na verwerking review)
- Sheet [redacted] nodig met belangrijkste uitgangspunten BKP/inpassing/dorpsplein
- Sheet [redacted] nodig tav besluitvormingsproces en rol stakeholders daarbij
- Verder zal ik de sheets over vergelijkmatrix ook pas maken als de reviewreacties verwerkt zijn. Liefst gebruik ik hier infographics; [redacted] plant een overleg om te kijken of het haalbaar is zo iets te maken.

@ [redacted] en [redacted] willen jullie deze sheets svp uiterlijk 11 oktober aanleveren zodat ik e.e.a. voor mijn herfstvakantie (miv 13 oktober) kan verwerken?

Let even op dat daarnaast dus (in de afzonderlijke ontwerp- en verdieping rondes) ook nog toelichtingen van jullie nodig zijn (zie mail met draaiboek van afgelopen week; zie hieronder).

Hartelijke groet,

[redacted]

---

**Van:** [redacted]

**Verzonden:** dinsdag 19 september 2017 21:34

**Aan:** [redacted] @noord-holland.nl>;

[redacted] @noord-holland.nl>;

[redacted] @Noord-Holland.nl>;

[redacted] @noord-holland.nl>;

[redacted] @noord-holland.nl>;

[redacted] @bosch-slabbers.nl>;

[redacted] @noord-holland.nl>

**CC:** [redacted] @appm.nl>

**Onderwerp:** draaiboek + voorbereidingsacties atelier 3

Hoi allen,

Nav de plezierige bespreking van gisterochtend bijgaand het draaiboek voor het atelier, met daarin de besproken zaken verwerkt.

Paar aandachtspunten:

- Vrije rondgang zoals besproken vervangen door “presentatie verkeersmodel [redacted] en “infokraam geluid en lucht”. Gezien het gebrek aan specialisten bereikbaarheid/geluid/lucht die dat kunnen toelichten (of heb jij nog mensen die dit ook zouden kunnen uitleggen, [redacted] heb ik daar echter geen 2x2 parallele rondes voor kunnen maken. Dus wordt de zaal gewoon in 2-en verdeeld (zijn de groepen dus wel wat groter).
- Al met al kom ik uit op een eindtijd van 22.30 uur. Dat is tien minuten later dan de concept-eindtijd en komt o.a. doordat ik nog 2x minuten wandeltijd moest toevoegen.
- Is er al helderheid over de inzet van [redacted] van Antea, [redacted]? Zoja dan ontvang ik graag zijn gegevens.
- We hebben afgesproken reacties alleen op flipover te verzamelen. Dat doen we in de stands zodat we het enigszins kunnen filteren. Omdat sommige onderwerpen geen aparte stands krijgen, maar mensen in theorie wel willen reageren op de beoordelingen in de matrix, stel ik voor dat we mogelijk maken dat dat aan het einde van de bijeenkomst kan (eveneens begeleid). Om te voorkomen dat men iets vindt en zijn opmerking niet kwijt kan (niet goed voor draagvlak).
- Besluitvormingsproces: ik was blij met de nuttige discussie hierover afgelopen maandag. Is zeer belangrijk voor het gedragen proces om transparant te zijn rondom advies en besluitvorming. Hoe en wat moet natuurlijk nog verder worden uitgedacht.

Verder natuurlijk heel graag jullie aandacht voor de voorbereidende acties. Lijkt nog ver weg, maar tijd vliegt en afspraak is e.e.a. voor 16 oktober (oude datum) gereed te hebben. Bovendien zijn [redacted] en ik vanaf 16 oktober met vakantie (niet samen ☺)

Hartelijke groet, [redacted]

#### Acties:

Verzenden uitnodigingen (ook Statenleden en Gedeputeerde)	[redacted]	gereed
Reminder uitnodigingen, tevens wijzen op website met filmpjes & kom bijtijds	[redacted]	z.s.m.
Indien mogelijk: infographics van de matrix laten maken	[redacted]	z.s.m.
Aanwezigheid [redacted] (Antea) organiseren	[redacted]	z.s.m.
Benodigheden afstemmen met Broekerhuis: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Zalen</li> <li>o Presentatie-opstelling in grote zaal</li> <li>o Beamer, scherm, microfoon</li> <li>o Enkele statafels in andere zalen (om te kunnen schrijven)</li> <li>o Catering (bij inloop, in pauze, achteraf): koffie, thee en fris (geen alcohol)</li> <li>o Eten?</li> </ul>	[redacted]	z.s.m.
Panelen reserveren (bezorgen voor 16 uur en ophalen volgende dag): totaal 14 stuks (uitgaand van: 6 voor stand technisch ontwerp (voor 4 tekeningen + stills) + 4 voor stand BKP (voor dorpspleintekeningen + dwarsprofielen/stills) + 4 voor stand bovengrondse variant (2 voor grote tekening, 2 voor stills))	[redacted]	z.s.m.
Opstellen presentatie	(input [redacted])	29 september (daarna def. maken obv def. matrix etc)

<p>Tbv stand Technisch ontwerp onderdoorgang (4 varianten):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Toelichting voorbereiden (hoofdkenmerken ontwerpen, belangrijkste aandachtspunten, omgang met ontwerpdilemma's, welke wensen zijn niet doorgevoerd en waarom)</li> <li>o Materialen voor stand gereedmaken/meenemen: ontwerptekeningen (bovenaanzichten ophangen, overige tekeningen alleen bij de hand houden) + stills</li> </ul>	 / 	<p>13 oktober gereed (voor herfstvakantie)</p>
<p>Tbv stand Inrichtingsschets onderdoorgang (plein en inpassing):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Toelichting voorbereiden (hoofdkenmerken ontwerpen, belangrijkste aandachtspunten, omgang met ontwerpdilemma's, welke wensen zijn niet doorgevoerd en waarom)</li> <li>o Materialen voor stand gereedmaken/meenemen: BKP en inrichtingsschets (2 varianten dorpsplein + plaatjes inpassing op maatgevende dwarsprofielen)</li> </ul>		<p>13 oktober gereed (voor herfstvakantie)</p>
<p>Tbv stand Technisch ontwerp en inpassing bovengrondse variant:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Toelichting voorbereiden (hoofdkenmerken ontwerpen, belangrijkste aandachtspunten, omgang met ontwerpdilemma's, welke wensen zijn niet doorgevoerd en waarom)</li> <li>o Materialen voor stand gereedmaken/meenemen: ontwerptekening, stills met daarin ook inrichting</li> </ul>	 / 	<p>13 oktober gereed (voor herfstvakantie)</p>
<p>Tbv stand Bereikbaarheid</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Presentatie voorbereiden (opzet, uitgangspunten en uitkomsten onderzoeken)</li> <li>o Materialen voor stand gereedmaken/meenemen: laptop+verkeersmodel + rapportage RHDHV ter inzage )</li> </ul>		<p>13 oktober gereed (voor herfstvakantie)</p>
<p>Tbv stand Geluid en lucht:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Anticiperen op vragen over opzet/uitgangspunten/resultaten van de onderzoeken (en de reden waarom voor bovengrondse variant geen luchtonderzoek is gedaan)</li> <li>o Materialen voor stand gereedmaken/meenemen: kaarten met impact op woningen (geluid en lucht), onderzoeksrapportages</li> </ul>	 en  (ondergronds) +  en  (bovengronds)	<p>13 oktober gereed (voor herfstvakantie)</p>
<p>Materialen voor ontvangst/entree van 18.30 uur voorbereiden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Presentielijst (al ingevuld o.b.v. aanmeldingen): naam, namens wie aanwezig, adres, mail, telefoon &gt; zie presentielijst vorige keer</li> <li>• Groepsletters A, B en C</li> <li>• Post-its (geel voor Broekers, blauw voor Regio, roze voor belangengroepen)</li> <li>• USB-stick met filmpjes van bovengrondse en ondergrondse varianten (om bij inloop op scherm in plenaire zaal te laten zien)</li> </ul>		<p>30 oktober</p>

Overige materialen voorbereiden:		30 oktober
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Voor stands: A3 met titels van stand (zie draaiboek) &gt; om op te hangen, zodat helder is welke stand waar is (2 afdrukken per stand)</li> <li>• Om uit te delen: prints matrix en infographics (voor alle deelnemers, ca 70?) &gt; o.b.v. definitieve versie matrix</li> <li>• Voor briefing: draaiboeken afdrukken tbv briefing, ca 21x</li> <li>• Pennen (tbv invullen post-its, minimaal 50)</li> <li>• Punaíses mee</li> <li>• Naambadges voor DR, PNH, APPM, Tauw, Antea voorzitter (voor namen zie def. draaiboek) én voor aangemelde raads- en statenleden zodat ze herkenbaar zijn</li> <li>• Scherm voor aan laptop verkeersmodel</li> </ul>		
Ouderwetse losse bel meenemen		30 oktober
Verwerken flipovers in format commentaar		31 okt

APPM **Nederland mooier maken**  
 +31 6 [redacted] [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)

[redacted]

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** maandag 2 oktober 2017 10:00  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: concept-rapport BKP van Bosch Slabbers

Had je mijn commentaar nog ontvangen?

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** dinsdag 19 september 2017 14:01  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: concept-rapport BKP van Bosch Slabbers

Beste collega's,

De reviewopmerkingen dienen naar [redacted] te worden gestuurd. Hij verzamelt alles.

[redacted] je krijgt het nog gebundeld.

Gr [redacted]

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** dinsdag 19 september 2017 13:38  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: concept-rapport BKP van Bosch Slabbers

Hoi [redacted]

Ziet er erg goed en compleet uit! Een mooi voorbeeld van hoe je een BKP aanpakt en verbeeld. In bijgevoegd document een aantal (vooral tekstuele) opmerkingen. Omdat het nogal wat puntjes zijn heb ik geen gebruik gemaakt van het reactieformulier, maar de opmerkingen in de pdf gezet. Ik zou de tekst nog even goed nalopen op zinsconstructies, soms is het nog teveel spreektaal.

Groeten,  
[redacted]

---

**Van:** [redacted] [\[redacted\]@APPM.nl](mailto:[redacted]@APPM.nl)  
**Verzonden:** maandag 18 september 2017 20:14  
**Aan:** [redacted]  
[redacted] waterland.nl'; [redacted]  
[redacted] [verkeer@waterland.nl](mailto:verkeer@waterland.nl)  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** concept-rapport BKP van Bosch Slabbers

Beste allen,

Bijgaand de link naar het concept-BKP van Bosch Slabbers. Zoals besproken het verzoek om jullie reacties uiterlijk a.s. vrijdag kenbaar te maken via het reviewformulier (zie bijlage). Dank alvast!

Groet [redacted]

Ha [REDACTED]

Hierbij ons conceptrapport BKP onderdoorgang Broek in Waterland.

## Download link

<https://boschslabbers.wetransfer.com/downloads/fa3083dbdf89eab915050e6a33af9d2e20170918154823/5e296769548fa84001e0b7ffa1f03d1620170918154823/814b6a>

Groet,  
[REDACTED]

---

### **Bosch Slabbers tuin- en landschapsarchitecten**

1<sup>e</sup> Sweelinckstraat 30  
2517 GD Den Haag

t: +31 (0)70 [REDACTED]  
f: +31 (0)70 3061618  
m: +31 (0) [REDACTED]

vestiging Middelburg: 0118 592288

[www.bosch-slabbers.nl](http://www.bosch-slabbers.nl)

De inhoud van dit e-mailbericht en van de eventueel meegezonden bestanden is strikt vertrouwelijk en uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Gebruik van deze inhoud door anderen zonder toestemming van de afzender of de geadresseerde is onrechtmatig.

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** maandag 2 oktober 2017 10:21  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: concept-rapport BKP van Bosch Slabbers

Hoi,  
Ik heb helaas geen tijd gehad om dit te beoordelen. Volgens mij is dit een mooi stukje werk.  
Worden er nog wel filmpjes gemaakt i.v.m. de vergelijkbaarheid van de varianten?  
Groeten  
[redacted]

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** dinsdag 19 september 2017 13:38  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: concept-rapport BKP van Bosch Slabbers

Hoi [redacted]  
  
Ziet er erg goed en compleet uit! Een mooi voorbeeld van hoe je een BKP aanpakt en verbeeld. In bijgevoegd document een aantal (vooral tekstuele) opmerkingen. Omdat het nogal wat puntjes zijn heb ik geen gebruik gemaakt van het reactieformulier, maar de opmerkingen in de pdf gezet. Ik zou de tekst nog even goed nalopen op zinsconstructies, soms is het nog teveel spreektaal.

Groeten,  
[redacted]

---

**Van:** [redacted] [\[redacted\]@APPM.nl](mailto:[redacted]@APPM.nl)  
**Verzonden:** maandag 18 september 2017 20:14  
**Aan:** [redacted]  
[redacted] waterland.nl';  
[redacted] ; [verkeer@waterland.nl](mailto:verkeer@waterland.nl)  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** concept-rapport BKP van Bosch Slabbers

Beste allen,

Bijgaand de link naar het concept-BKP van Bosch Slabbers. Zoals besproken het verzoek om jullie reacties uiterlijk a.s. vrijdag kenbaar te maken via het reviewformulier (zie bijlage). Dank alvast!

Groet [redacted]

Ha [redacted]

Hierbij ons conceptrapport BKP onderdoorgang Broek in Waterland.

## Download link

<https://boschslabbers.wetransfer.com/downloads/fa3083dbdf89eab915050e6a33af9d2e20170918154823/5e296769548fa84001e0b7ffa1f03d1620170918154823/814b6a>

Groet,

---

**Bosch Slabbers tuin- en landschapsarchitecten**

1<sup>e</sup> Sweelinckstraat 30  
2517 GD Den Haag

t: +31 (0) [redacted]  
f: +31 (0)70 3061618  
m: +31 (0) [redacted]

vestiging Middelburg: 0118 592288

[www.bosch-slabbers.nl](http://www.bosch-slabbers.nl)

*De inhoud van dit e-mailbericht en van de eventueel meegezonden bestanden is strikt vertrouwelijk en uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Gebruik van deze inhoud door anderen zonder toestemming van de afzender of de geadresseerde is onrechtmatig.*



**Van:** [redacted]@APPM.nl>  
**Verzonden:** donderdag 5 oktober 2017 15:50  
**Aan:** [redacted]@AnteaGroup.com  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** FW: draaiboek + voorbereidingsacties atelier 3  
**Bijlagen:** N247-204-C2-draaiboek atelier 3.docx

Dag [redacted]  
 Begreep zojuist met [redacted] dat je van hem nog niet de draaiboeken incl actielijsten had ontvangen. Bijgaand stukken voor [het atelier](#).  
 Graag je aandacht voor de voorbereidingen die van jou gevraagd worden.  
 Gr [redacted]

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** dinsdag 19 september 2017 21:34  
**Aan:** [redacted]@noord-holland.nl>; S [redacted]  
 [redacted]@noord-holland.nl>; [redacted]@Noord-  
 Holland.nl>; [redacted]  
 [redacted]@noord-holland.nl>; [redacted]  
 [redacted]@bosch-slabbers.nl>; [redacted]  
 [redacted]@noord-holland.nl>  
**CC:** [redacted]@appm.nl>  
**Onderwerp:** draaiboek + voorbereidingsacties atelier 3

Hoi allen,

Nav de plezierige bespreking van gisterochtend bijgaand het draaiboek voor het atelier, met daarin de besproken zaken verwerkt.

Paar aandachtspunten:

- Vrije rondgang zoals besproken vervangen door "presentatie verkeersmodel [redacted] en "infokraam geluid en lucht". Gezien het gebrek aan specialisten bereikbaarheid/geluid/lucht die dat kunnen toelichten (of heb jij nog mensen die dit ook zouden kunnen uitleggen, [redacted] heb ik daar echter geen 2x2 parallele rondes voor kunnen maken. Dus wordt de zaal gewoon in 2-en verdeeld (zijn de groepen dus wel wat groter).
- Al met al kom ik uit op een eindtijd van 22.30 uur. Dat is tien minuten later dan de concept-eindtijd en komt o.a. doordat ik nog 2x minuten wandeltijd moest toevoegen.
- Is er al helderheid over de inzet van [redacted] van Antea, [redacted]? Zoja dan ontvang ik graag zijn gegevens.
- We hebben afgesproken reacties alleen op flipover te verzamelen. Dat doen we in de stands zodat we het enigszins kunnen filteren. Omdat sommige onderwerpen geen aparte stands krijgen, maar mensen in theorie wel willen reageren op de beoordelingen in de matrix, stel ik voor dat we mogelijk maken dat dat aan het einde van de bijeenkomst kan (eveneens begeleid). Om te voorkomen dat men iets vindt en zijn opmerking niet kwijt kan (niet goed voor draagvlak).
- Besluitvormingsproces: ik was blij met de nuttige discussie hierover afgelopen maandag. Is zeer belangrijk voor het gedragen proces om transparant te zijn rondom advies en besluitvorming. Hoe en wat moet natuurlijk nog verder worden uitgedacht.

Verder natuurlijk heel graag jullie aandacht voor de voorbereidende acties. Lijkt nog ver weg, maar tijd vliegt en afspraak is e.e.a. voor 16 oktober (oude datum) gereed te hebben. Bovendien zijn [redacted] en ik vanaf 16 oktober met vakantie (niet samen 😊)

Hartelijke groet, [redacted]

**Acties:**

Verzenden uitnodigingen (ook Statenleden en Gedeputeerde)		gereed
Reminder uitnodigingen, tevens wijzen op website met filmpjes & kom bijtijds		z.s.m.
Indien mogelijk: infographics van de matrix laten maken		z.s.m.
Aanwezigheid (Antea) organiseren		z.s.m.
Benodigdheden afstemmen met Broekerhuis: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Zalen</li> <li>o Presentatie-opstelling in grote zaal</li> <li>o Beamer, scherm, microfoon</li> <li>o Enkele statafels in andere zalen (om te kunnen schrijven)</li> <li>o Catering (bij inloop, in pauze, achteraf): koffie, thee en fris (geen alcohol)</li> <li>o Eten?</li> </ul>		z.s.m.
Panelen reserveren (bezorgen voor 16 uur en ophalen volgende dag): totaal 14 stuks (uitgaand van: 6 voor stand technisch ontwerp (voor 4 tekeningen + stills) + 4 voor stand BKP (voor dorpspleintekeningen + dwarsprofielen/stills) + 4 voor stand bovengrondse variant (2 voor grote tekening, 2 voor stills))		z.s.m.
Opstellen presentatie	(input	29 september (daarna def. maken obv def. matrix etc)
Tbv stand Technisch ontwerp onderdoorgang (4 varianten): <ul style="list-style-type: none"> <li>o Toelichting voorbereiden (hoofdkenmerken ontwerpen, belangrijkste aandachtspunten, omgang met ontwerpdilemma's, welke wensen zijn niet doorgevoerd en waarom)</li> <li>o Materialen voor stand gereedmaken/meenemen: ontwerptekeningen (bovenaanzichten ophangen, overige tekeningen alleen bij de hand houden) + stills</li> </ul>	/	13 oktober gereed (voor herfstvakantie)
Tbv stand Inrichtingsschets onderdoorgang (plein en inpassing): <ul style="list-style-type: none"> <li>o Toelichting voorbereiden (hoofdkenmerken ontwerpen, belangrijkste aandachtspunten, omgang met ontwerpdilemma's, welke wensen zijn niet doorgevoerd en waarom)</li> <li>o Materialen voor stand gereedmaken/meenemen: BKP en inrichtingsschets (2 varianten dorpsplein + plaatjes inpassing op maatgevende dwarsprofielen)</li> </ul>		13 oktober gereed (voor herfstvakantie)
Tbv stand Technisch ontwerp en inpassing bovengrondse variant: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Toelichting voorbereiden (hoofdkenmerken ontwerpen, belangrijkste aandachtspunten, omgang met ontwerpdilemma's, welke wensen zijn niet doorgevoerd en waarom)</li> <li>o Materialen voor stand gereedmaken/meenemen: ontwerptekening, stills met daarin ook inrichting</li> </ul>	/	13 oktober gereed (voor herfstvakantie)




<p>Tbv stand Bereikbaarheid</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Presentatie voorbereiden (opzet, uitgangspunten en uitkomsten onderzoeken)</li> <li>o Materialen voor stand gereedmaken/meenemen: laptop+verkeersmodel + rapportage RHDHV ter inzage )</li> </ul>		13 oktober gereed (voor herfstvakantie)
<p>Tbv stand Geluid en lucht:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Anticiperen op vragen over opzet/uitgangspunten/resultaten van de onderzoeken (en de reden waarom voor bovengrondse variant geen luchtonderzoek is gedaan)</li> <li>o Materialen voor stand gereedmaken/meenemen: kaarten met impact op woningen (geluid en lucht), onderzoeksrapportages</li> </ul>	<p>en (ondergronds) + en (bovengronds)</p>	13 oktober gereed (voor herfstvakantie)
<p>Materialen voor ontvangst/entree van 18.30 uur voorbereiden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Presentielijst (al ingevuld o.b.v. aanmeldingen): naam, namens wie aanwezig, adres, mail, telefoon &gt; zie presentielijst vorige keer</li> <li>• Groepsletters A, B en C</li> <li>• Post-its (geel voor Broekers, blauw voor Regio, roze voor belangengroepen)</li> <li>• USB-stick met filmpjes van bovengrondse en ondergrondse varianten (om bij inloop op scherm in plenaire zaal te laten zien)</li> </ul>		30 oktober
<p>Overige materialen voorbereiden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Voor stands: A3 met titels van stand (zie draaiboek) &gt; om op te hangen, zodat helder is welke stand waar is (2 afdrukken per stand)</li> <li>• Om uit te delen: prints matrix en infographics (voor alle deelnemers, ca 70?) &gt; o.b.v. definitieve versie matrix</li> <li>• Voor briefing: draaiboeken afdrukken tbv briefing, ca 21x</li> <li>• Pennen (tbv invullen post-its, minimaal 50)</li> <li>• Punaises mee</li> <li>• Naambadges voor DR, PNH, APPM, Tauw, Antea voorzitter (voor namen zie def. draaiboek) én voor aangemelde raads- en statenleden zodat ze herkenbaar zijn</li> <li>• Scherm voor aan laptop verkeersmodel</li> </ul>		30 oktober
Ouderwetse losse bel meenemen		30 oktober
Verwerken flipovers in format commentaar		31 okt

OPZET 3<sup>E</sup> ATELIER

Doel atelier:

1. Draagvlak voor technisch ontwerp onderdoorgang:
  - Transparantie: laten zien welke wijzigingen we hebben doorgevoerd t.o.v. vorige keer (mede obv hun feedback)
  - Geen verrassingen meer: hooguit leidend tot finaal puntje op de i.
2. Draagvlak voor inpassing onderdoorgang, met bijzondere aandacht voor dorpsplein en 30 km-zone (want belangrijk voor stakeholders en nog 'nieuw')
  - Transparantie: laten zien wat gemaakt is en obv welke uitgangspunten (mede hun input)
  - Terugkoppelen Welstand
  - Duidelijk maken schetsstatus: nadere uitwerking/detaillering en evt. optimalisatie in vervolgfase (na besluitvorming): vanavond desgewenst tips meegeven
3. Draagvlak voor vergelijkingsmatrix:
  - Toelichting hoe varianten scoren in matrix (objectieve feiten)
  - Daarna kans om voorkeur uit te spreken, want mensen willen nu hun mening geven!  
Aandachtspunt: dat daar vervolgens ook echt iets mee gebeurt, zie punt 4.
4. Helderheid scheppen over besluitvormingsproces (buiten scope APPM,
  - Proces schetsen (hoe komen tot advies SG, via stuurgroep etc) = black box voor stakeholders >> zsm proces bepalen!!
  - Mogelijke inbreng stakeholders in besluitvormingsproces >> als onderdeel van te bepalen proces
  - Wanneer helderheid (en wanneer verdere uitwerking en realisatie)

Draaiboek:

16.00-17.30	Zaalindeling controleren en klaarzetten materialen	APPM+Tauw+ 
17.30-18.00	Eten?	allen
18.00-18.30	Briefing, in het bijzonder aandacht voor: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Wat waar</li> <li>- Toelichtingen</li> <li>- Verbouwing tijdens pauze (wie-wat-waar)</li> </ul>	
Vanaf ca. 18.30	Inloop. Bij entree: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Persoonlijk welkom!</li> <li>• Verzoek presentielijst te tekenen (zonodig aan te vullen). Lijst in principe al ingevuld obv aanmeldingen.</li> <li>• Uitdelen (alleen aan stakeholders, niet aan politici):               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Groepsletter A, B of C</li> <li>○ Post-it (geel voor Broekers, blauw voor Regio, roze voor belangengroepen)</li> </ul> </li> </ul> Koffie en thee met koekje	

	<p>Tijdens inloop-halfuur filmpjes laten draaien op grote scherm in plenaire zaal (van bovengrondse en ondergrondse varianten)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Liefst allemaal laten draaien om neutraliteit van de avond te borgen &amp; ook alle varianten zichtbaar te laten zijn</li> </ul>	<p> staat erbij en vertelt welke varianten draaien</p>
--	--	--

Wederom krap in de tijd want veel onderwerpen:

<b>19.00 – 19.05</b>	<p><b>Opening</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Welkom (ook zichzelf introduceren)</li> <li>• Doel avond</li> <li>• Programma</li> <li>• Rol staten/raadsleden (alleen toehoren, spreken zich nog niet uit)</li> <li>• Rol voorzitter: onafhankelijke centrale spil, sturen op tijden en naleving spelregels, samenvatten succesvolle spelregels vorige keer</li> </ul>	
<b>19.05 – 19.10</b>	<p><b>Geheugen opfrissen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bovengrondse variant al op de plank (na afweging meerdere varianten)</li> <li>• Doel project onderdoorgang</li> <li>• Proces onderdoorgang tot nu toe</li> <li>• Ontwerpdilemma's (alléén aanstippen en verwijzen naar vorige keer, niet herhalen, evt vragen hierover in groepsrondes)</li> <li>• 1 bovengrondse en 4 ondergrondse varianten: nu gereed &amp; voorstel voor inpassing</li> <li>• Duidelijk maken schetsontwerp-status: vervolgitwerking pas na besluitvorming. Eventuele reacties worden vanavond op flipover genoteerd en -afhankelijk van variantkeuze- in vervolgtraject meegenomen.</li> </ul> <p>Discussie/inhoudelijke vragen: stellen in ontwerprondes.</p>	
<b>19.10 – 19.15</b>	<p><b>Ontwerp onderdoorgang: laatste wijzigingen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Belangrijkste wijzigingen in technisch ontwerp tov vorige atelier, o.a. rotonde, shared space, combi uitvoeger en parallelweg (en waarom, mede obv output atelier en inloop)</li> <li>• Melden: tekeningen zijn in ontwerprondes te zien en dan is er ook ruimte voor vragen.</li> </ul>	

19.15 – 19.20	<b>Inpassing onderdoorgang en ontwerp dorpsplein</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Welke uitgangspunten gehanteerd voor inpassing onderdoorgang en dorpsplein) én de dilemma's daarbij (dorpshart versus flanken)</li> <li>• Melden: inrichtingsplan is in ontwerprondes te zien en dan is er ook ruimte voor vragen.</li> </ul>	
19.20 – 19.25	<b>Uitleg ontwerprondes</b> <p>Drie stands:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Technisch ontwerp onderdoorgang (4 varianten)</li> <li>2. Inrichtingsschets onderdoorgang (plein en inpassing)</li> <li>3. Technisch ontwerp en inpassing bovengrondse variant</li> </ol> <p>Drie groepen A-B-C van elk ca. 15 deelnemers. Volgorde groepen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Groep A: stand 1 &gt; stand 2 &gt; stand 3</li> <li>• Groep B: stand 2 &gt; stand 3 &gt; stand 1</li> <li>• Groep C: stand 3 &gt; stand 1 &gt; stand 2</li> </ul> <p>Zaalindeling staat op A4 met uw groepsletter.</p> <p>In elke stand tekeningen en stills beschikbaar.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 10 min toelichting op ontwerp (ca 10 min): hoofdkenmerken ontwerp(en) <ul style="list-style-type: none"> <li>○ belangrijkste aandachtspunten</li> <li>○ omgang met ontwerpdilemma's</li> <li>○ welke wensen zijn niet doorgevoerd en waarom</li> </ul> (voor toelichten 4 onderdoorgang-varianten is 10 min. kort, maar deze zijn niet nieuw meer, dus focus op ontwerp-verschillen tussen de varianten en wijzigingen tov vorige keer) </li> <li>• 10 min vragen stellen: relevante opmerkingen worden door groepsbegeleiders op flipover genoteerd</li> <li>• bel! Daarna 5 min om door te schuiven</li> </ul> <p>Na derde ontwerpronde: koffiepauze in plenaire zaal.</p>	
19.25 – 19.30	<b>Looptijd (naar de zalen)</b> <p>Zodat ook de 1<sup>e</sup> ontwerpronde de volle 20 min heeft</p>	

<p><b>1: 19.30 – 19.50</b> Bel 19.50-19.55</p> <p><b>2: 19.55 – 20.15</b> Bel 20.15-20.20</p> <p><b>3: 20.20 – 20.40</b> Bel 20.40-20.45</p>	<p><b>Drie ontwerprondes</b></p> <p><u>Stand 1: Technisch ontwerp onderdoorgang (4 var!)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Toelichters: [ ] en [ ] (Tauw)</li> <li>• Bewaking tijd/iedereen zegje: [ ] + lid Dorpsraad</li> <li>• Materialen: ontwerptekeningen (bovenaanzichten ophangen, overige tekeningen alleen bij de hand houden) + stills</li> <li>• Locatie: tuinzaal (te bereiken via binnentuin)</li> </ul> <p><u>Stand 2: Inrichtingsschets onderdoorgang (plein en inpassing)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Toelichter: [ ] (Bosch Slabbers)</li> <li>• Bewaking tijd/iedereen zegje: [ ] + lid Dorpsraad</li> <li>• Materialen: BKP en inrichtingsschets (2 varianten dorpsplein + plaatjes inpassing op maatgevende dwarsprofielen)</li> <li>• Locatie: tuinzaal (te bereiken via binnentuin)</li> </ul> <p><u>Stand 3: Technisch ontwerp en inpassing bovengrondse variant</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Toelichter: [ ] (Antea) + [ ] (PNH)</li> <li>• Bewaking tijd/iedereen zegje: [ ] + lid Dorpsraad</li> <li>• Materialen: ontwerptekening, stills met daarin ook inrichting</li> <li>• Locatie: kleine zaal (achter plenaire zaal)</li> </ul> <p>Aandachtspunten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Beoogde toelichtingen (voor te bereiden door de toelichters) betreffen: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ hoofdkenmerken ontwerp(en)</li> <li>○ belangrijkste aandachtspunten</li> <li>○ omgang met ontwerpdilemma's</li> <li>○ welke wensen zijn niet doorgevoerd en waarom</li> </ul> </li> <li>• Relevante opmerkingen van aanwezigen worden door groepsbegeleiders op flipover genoteerd (ter eventuele verwerking nadat voor de betreffende variant is gekozen)</li> </ul>	<p>[ ] belt bij elke ronde</p> <p>Bemensing stands: zie kolom hiernaast</p> <p>( [ ] [ ] en [ ] lopen 'vrij' rond om stemming te peilen)</p>
<p><b>20.45 – 21.00</b></p>	<p><b>Pauze (koffie/thee met koekje) &gt; in plenaire zaal</b></p> <p><u>Tijdens pauze opnieuw opbouwen ruimtes:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Weghalen stands ontwerprondes &amp; vervangen door twee nieuwe stands: zie pagina 6 wat en waar.</li> <li>• In plenaire zaal vast 5 flipovervellen ophangen voor peiling voorkeuren. Hiervoor panelen gebruiken uit ontwerprondes.</li> </ul>	<p><b>Allen!</b></p>

21.00 – 21.20	<p><b>Toelichting vergelijkingsmatrix varianten</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Beoordelingsaspecten zoals eerder overeengekomen (1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> atelier)</li> <li>• Beoordeeld voor 5 varianten</li> <li>• Beoordeling op hoofdlijnen (i.v.m. beperkte tijd en uiteenlopende interesses): <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Bereikbaarheid: kort highlights noemen, ook verwijzen naar latere toelichting model</li> <li>○ Verkeersveiligheid: uitgangspunt is allemaal veilig, kleine verschillen, benoemen afweging shared space (ipv voorrang en 50 km/uur)</li> <li>○ Milieu (geluid en lucht): kort highlights noemen, ook verwijzen naar latere toelichting</li> <li>○ Ruimtelijke kwaliteit: heeft u zojuist ook iets van kunnen vinden tijdens ontwerpronde, kort highlights noemen uit beoordeling BS</li> <li>○ Bouwhinder: kort aanstippen, ivm tijd geen aparte ronde voor (zie ook matrix). Benoemen uitgangspunt altijd woning te bereiken en geen langdurige afsluitingen.</li> <li>○ Kosten: noemen, zit onzekerheidsmarge in, achterliggende ramingen niet openbaar ivm toekomstige aanbestedingen.</li> <li>○ Risico's: enkele aanstippen, o.a. dat grond- en woningaankopen nodig zijn (vervolgstadium)</li> </ul> </li> <li>• Toelichten mogelijkheid tot reactie als men anders aankijkt tegen beoordeling in matrix: dmv formulier</li> </ul> <p>NB: op sommige punten zal men zich al een eerste mening hebben gevormd o.b.v. de ontwerprondes.</p> <p>Let op: Beschikbaar stellen matrix en infographics (indien haalbaar) aan alle deelnemers bij uitlopen van de grote zaal! &gt; niet vooraf omdat men dan leest ipv luistert</p>	<p>Uitdelen matrix:</p>
---------------	---	-------------------------



<b>21.20 – 21.25</b>	<p><b>Uitleg bereikbaarheids- en milieurondes</b></p> <p>Twee rondes:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Presentatie bereikbaarheid: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 5 minuten presentatie</li> <li>○ 10 minuten vragen</li> </ul> </li> <li>2. Informatiekraam milieu (geluid en luchtkwaliteit) <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 15 minuten informatie laten bekijken &amp; vragen beantwoorden</li> </ul> </li> </ol> <p>Na elke ronde bel: 5 minuten tijd om naar andere zaal te gaan.</p> <p>In beide rondes vragen/opmerkingen mogelijk: relevante opmerkingen t.a.v. beoordeling worden door groepsbegeleiders op flipover genoteerd. Mocht u willen reageren op andere onderwerpen die niet in deze rondes aan bod komen, dan kan dat na afloop van de bijeenkomst via de flipovers in de twee andere zalen.</p> <p>Ene helft van de zaal begint bij de presentatie, Andere helft van de zal begint bij de informatiekraam. [NB: daarmee redelijk grote groepen, maar twee extra rondes inbouwen vroeg om extra specialisten die er voor bereikbaarheid niet zijn.</p>	
<b>21.25 – 21.30</b>	<p><b>Looptijd (naar de zalen)</b></p> <p>Zodat ook de 1<sup>e</sup> toelichtingsronde de volle 15 min heeft</p>	
<p><b>1: 21.30 – 21.45</b> Bel 21.45-21.50</p> <p><b>2: 21.50 – 22.05</b> Bel 22.05-22.10</p>	<p><b>Twee bereikbaarheids- en milieurondes</b></p> <p><u>Stand 1: presentatie bereikbaarheid</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Toelichter: [ ]</li> <li>• Bewaking tijd/iedereen zegje: [ ] + lid Dorpsraad</li> <li>• Materialen: verkeersmodel draaiend op laptop + rapportage RHDHV ter inzage</li> <li>• Locatie: kleine zaal (achter plenaire zaal)</li> </ul> <p><u>Stand 2: informatiekraam geluid en lucht</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Toelichters: [ ] en [ ] (ondergronds) + [ ] en [ ] (bovengronds) &gt; vragen beantwoorden mbt opzet/uitgangspunten/resultaten onderzoeken en de reden waarom voor bovengrondse variant geen luchtonderzoek is gedaan)</li> <li>• Bewaking tijd/iedereen zegje: [ ] + lid dorpsraad</li> <li>• Materialen: ophangen kaarten met woningen (geluid en lucht) + onderzoeksrapportages</li> <li>• Locatie: tuinzaal (te bereiken via binnentuin)</li> </ul>	<p>[ ] belt bij elke ronde</p> <p>Bemensing stands: zie kolom hiernaast</p> <p>( [ ] en [ ] lopen 'vrij' rond om stemming te peilen)</p>

	<p>Aandachtspunten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stand 1: beoogde presentatie [redacted] betreft: opzet, uitgangspunten en uitkomsten onderzoeken.</li> <li>• Stand 2: anticiperen op vragen over opzet/uitgangspunten/resultaten onderzoeken en de reden waarom voor bovengrondse variant geen luchtonderzoek is gedaan</li> <li>• Deelnemers kunnen reactie geven als ze anders aankijken tegen beoordeling in matrix: dan genoteerd op flipover.</li> <li>• Voor Bouwhinder, Kosten en Risico's geen aparte ronde: hier is geen tijd voor (en interesse zal vermoedelijk ook kleiner zijn), wordt wel aangestipt tijdens plenaire toelichting. Voor ruimtelijke kwaliteit ook een aparte stand want is in ontwerpronde al behandeld. <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Om mensen toch de kans te geven om het kenbaar te maken als ze het niet eens zijn met bepaalde beoordelingen op deze andere onderwerpen: dan kan dat na afloop van de bijeenkomst op [redacted] (die bemensd worden door [redacted] en [redacted] zodat filtering op relevantie mogelijk is)</li> </ul> </li> </ul>	
<b>22.10 – 22.20</b>	<p><b>Toelichting besluitvorming (en daarna)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Proces schetsen (hoe komen tot advies SG, via stuurgroep etc)</li> <li>• Mogelijke inbreng stakeholders in besluitvormingsproces</li> <li>• Tijdslijn: wanneer advies, wanneer besluitvorming, en wanneer verdere uitwerking en realisatie</li> <li>• Melden wat er gebeurt met peiling voorkeuren (laatste agendablok)</li> </ul>	[redacted]

22.20 – 22.30	<p><b>Peiling voorkeuren</b></p> <p>Want deelnemers hebben naar verwachting sterke behoefte om hun mening/voorkeur kenbaar te maken.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 5 varianten: elk één flipover</li> <li>• Iedereen post-it ophangen op voorkeursvariant + op post-it noteren waarom deze voorkeur</li> <li>• Aan kleur post-it is herkomst zichtbaar</li> <li>• En met redenen erbij ontstaat beeld van belangrijkste argumenten om voor varianten te kiezen.</li> <li>• Peiling zal niet representatief zijn, maar door het gebruik van de drie kleuren post-its is dat ook voor iedereen zichtbaar (dus kunnen we “iedereen vindt...” meteen nuanceren).</li> <li>• Tevens benoemen: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Voorkeursvariant dorpsraad</li> <li>○ Voorkeursvariant provincie: nog niet bekend want politieke keuze, ambtelijk advies mede afhankelijk van voorkeuren/belangen (echter smalste onderdoorgangvariant zal ambtelijk niet geadviseerd worden)</li> </ul> </li> <li>• Herhalen wat er gebeurt met peilingsresultaten</li> </ul>	
22.30	<p><b>Afsluiting &amp; uitnodiging voor drankje</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Desgewenst is het mogelijk om in de tuinzaal of de kleine zaal nog <b>opmerkingen</b> te plaatsen als men het niet eens mocht zijn met beoordelingen uit de matrix. Relevante reacties worden dan onder begeleiding van [redacted] (tuinzaal) en [redacted] (kleine zaal) op flipover genoteerd.</li> </ul> <p>NB: geen evaluatie vanavond: ligt te gevoelig ivm wisselende voorkeuren &amp; vooral de transparantie van het besluitvormingsproces zal bepalend zijn voor de beleving van het participatieproces.</p>	<p>[redacted] + [redacted] bij flipovers</p>

Verwacht aantal aanwezigen: ca. 75

- 45 stakeholders?
- 10 politici?
- 21 organisatie incl dorpsraad:
  - Voorzitter: [redacted]
  - Provincie Noord-Holland: [redacted]
  - APPM: [redacted]
  - Tauw: [redacted]
  - Antea: [redacted] ?

- Dorpsraad: [redacted]

#### Vastlegging resultaten

- D.m.v. flipovers
- Digitale verwerking uitkomsten flipovers door [redacted]
  - Reacties op matrix > daags na bijeenkomst tbv eventuele verwerking in definitieve matrix
  - Reacties op BKP > daags na bijeenkomst tbv eventuele verwerking in definitieve BKP & afhankelijk van detailniveau verwerken/bewaren voor vervolgfase
  - Overige reacties op ontwerpen > verwerken/bewaren voor vervolgfase

#### Acties:

Verzenden uitnodigingen (ook Statenleden en Gedeputeerde)	[redacted]	gereed
Reminder uitnodigingen, tevens wijzen op website met filmpjes & kom bijtijds	[redacted]	z.s.m.
Indien mogelijk: infographics van de matrix laten maken	[redacted]	z.s.m.
Aanwezigheid [redacted] (Antea) organiseren	[redacted]	z.s.m.
Benodigdheden afstemmen met Broekerhuis: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Zalen</li> <li>○ Presentatie-opstelling in grote zaal</li> <li>○ Beamer, scherm, microfoon</li> <li>○ Enkele statafels in andere zalen (om te kunnen schrijven)</li> <li>○ Catering (bij inloop, in pauze, achteraf): koffie, thee en fris (geen alcohol)</li> <li>○ Eten?</li> </ul>	[redacted]	z.s.m.
Panelen reserveren (bezorgen voor 16 uur en ophalen volgende dag): totaal 14 stuks (uitgaand van: 6 voor stand technisch ontwerp (voor 4 tekeningen + stills) + 4 voor stand BKP (voor dorpspleintekeningen + dwarsprofielen/stills) + 4 voor stand bovengrondse variant (2 voor grote tekening, 2 voor stills))	[redacted]	z.s.m.
Opstellen presentatie	[redacted] (input [redacted])	29 september (daarna def. maken obv def. matrix etc)
Tbv stand Technisch ontwerp onderdoorgang (4 varianten): <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Toelichting voorbereiden (hoofdkenmerken ontwerpen, belangrijkste aandachtspunten, omgang met ontwerpdilemma's, welke wensen zijn niet doorgevoerd en waarom)</li> <li>○ Materialen voor stand gereedmaken/meenemen: ontwerptekeningen (bovenaanziichten ophangen, overige tekeningen alleen bij de hand houden) + stills</li> </ul>	[redacted] / [redacted]	13 oktober gereed (voor herfstvakantie)

<p>Tbv stand Inrichtingsschets onderdoorgang (plein en inpassing):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Toelichting voorbereiden (hoofdkenmerken ontwerpen, belangrijkste aandachtspunten, omgang met ontwerpdilemma's, welke wensen zijn niet doorgevoerd en waarom)</li> <li>o Materialen voor stand gereedmaken/meenemen: BKP en inrichtingsschets (2 varianten dorpsplein + plaatjes inpassing op maatgevende dwarsprofielen)</li> </ul>		13 oktober gereed (voor herfstvakantie)
<p>Tbv stand Technisch ontwerp en inpassing bovengrondse variant:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Toelichting voorbereiden (hoofdkenmerken ontwerpen, belangrijkste aandachtspunten, omgang met ontwerpdilemma's, welke wensen zijn niet doorgevoerd en waarom)</li> <li>o Materialen voor stand gereedmaken/meenemen: ontwerp-tekening, stills met daarin ook inrichting</li> </ul>	/	13 oktober gereed (voor herfstvakantie)
<p>Tbv stand Bereikbaarheid</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Presentatie voorbereiden (opzet, uitgangspunten en uitkomsten onderzoeken)</li> <li>o Materialen voor stand gereedmaken/meenemen: laptop+verkeersmodel + rapportage RHDHV ter inzage )</li> </ul>		13 oktober gereed (voor herfstvakantie)
<p>Tbv stand Geluid en lucht:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Anticiperen op vragen over opzet/uitgangspunten/resultaten van de onderzoeken (en de reden waarom voor bovengrondse variant geen lucht-onderzoek is gedaan)</li> <li>o Materialen voor stand gereedmaken/meenemen: kaarten met impact op woningen (geluid en lucht), onderzoeksrapportages</li> </ul>	en (ondergronds) + en (bovengronds)	13 oktober gereed (voor herfstvakantie)
<p>Materialen voor ontvangst/entree van 18.30 uur voorbereiden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Presentielijst (al ingevuld o.b.v. aanmeldingen): naam, namens wie aanwezig, adres, mail, telefoon &gt; zie presentielijst vorige keer</li> <li>• Groepsletters A, B en C</li> <li>• Post-its (geel voor Broekers, blauw voor Regio, roze voor belangengroepen)</li> <li>• USB-stick met filmpjes van bovengrondse en ondergrondse varianten (om bij inloop op scherm in plenaire zaal te laten zien)</li> </ul>		30 oktober
<p>Overige materialen voorbereiden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Voor stands: A3 met titels van stand (zie draaiboek) &gt; om op te hangen, zodat helder is welke stand waar is (2 afdrucken per stand)</li> <li>• Om uit te delen: prints matrix en infographics (voor alle deelnemers, ca 70?) &gt; o.b.v. definitieve versie matrix</li> </ul>		30 oktober

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Voor briefing: draaiboeken afdrukken tbv briefing, ca 21x</li> <li>• Pennen (tbv invullen post-its, minimaal 50)</li> <li>• Punaises mee</li> <li>• Naambadges voor DR, PNH, APPM, Tauw, Antea voorzitter (voor namen zie def. draaiboek) én voor aangemelde raads- en statenleden zodat ze herkenbaar zijn</li> <li>• Scherm voor aan laptop verkeersmodel</li> </ul>		
Ouderwetse losse bel meenemen		30 oktober
Verwerken flipovers in format commentaar		31 okt

**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted] [@AnteaGroup.com](mailto:[redacted]@AnteaGroup.com)  
**Cc:** [redacted]  
**Onderwerp:** FW: Draaiboek en materialen inloop 3  
**Datum:** donderdag 5 oktober 2017 15:49:21  
**Bijlagen:** [N247-205-C1-Draaiboek en acties inloop 3.docx](#)  
[N247-205-C1-Informatiepanelen inloop 3.docx](#)

Dag [redacted]  
 Begreep zojuist met [redacted] dat je van hem nog niet de draaiboeken incl actielijsten had ontvangen. Bijgaand stukken voor de [inloop](#).  
 Graag je aandacht voor de voorbereidingen die van jou gevraagd worden.  
 Gr [redacted]

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** dinsdag 26 september 2017 13:10  
**Aan:** [redacted] @appm.n [redacted]  
 [redacted] @noord-holland.nl>; [redacted] @noord-holland.nl>;  
 [redacted]  
 [redacted] @noord-holland.nl>; [redacted] @Noord-  
 Holland.nl>; [redacted] @noord-holland.nl>; [redacted]  
 [redacted]

**Onderwerp:** Draaiboek en materialen inloop 3

Hallo allemaal!

Bijgaand ontvangen jullie alvast het concept-draaiboek en materialen voor de inloop (tbv de bespreking op 9 oktober).

Groet [redacted]

-----Oorspronkelijke afspraak-----

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** dinsdag 1 augustus 2017 14:50

**Aan:** [redacted] @noord-  
 holland.nl); [redacted]  
 [redacted]

**Onderwerp:** N247 - Plan bespreken inloop 3

**Tijd:** maandag 9 oktober 2017 10:00-11:00 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.

**Locatie:** Provinciehuis, Houtplein, Haarlem

Beste allemaal,

De bespreking van het plan voor inloop 3 zal op maandag 9 oktober van 10:00 tot 11:00 uur op het provinciehuis in Haarlem plaatsvinden.

Groet,

Beste allemaal,

Hierbij stuur ik jullie het agendaverzoek voor 'Plan bespreken inloop 3'.

Deze bespreking zal op maandag 9 oktober van 10:00 tot 11:00 uur plaatsvinden.

De locatie is nog nader te bepalen.

Met vriendelijk groet,

APPM **Nederland mooier maken**

+31 [redacted] | [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)

Op zoek naar de beste contractvorm voor uw projecten? De APPM methodiek helpt u daarbij. [Contractkeuze.nl](http://Contractkeuze.nl)

**OPZET 3<sup>E</sup> INLOOPBIJEENKOMST 21 NOVEMBER 2017****Doel inloop:**

1. Draagvlak voor technisch ontwerp onderdoorgang:
  - Transparantie: laten zien welke wijzigingen we hebben doorgevoerd t.o.v. vorige keer (mede obv hun feedback)
  - Geen verrassingen meer: hooguit leidend tot finaal puntje op de i.
2. Draagvlak voor inpassing onderdoorgang, met bijzondere aandacht voor dorpsplein en 30 km-zone (want belangrijk voor stakeholders en nog 'nieuw')
  - Transparantie: laten zien wat gemaakt is en obv welke uitgangspunten (mede hun input)
  - Terugkoppelen Welstand
  - Duidelijk maken schetsstatus: nadere uitwerking/detaillering en evt. optimalisatie in vervolgfase (na besluitvorming): vanavond desgewenst tips meegeven
3. Draagvlak voor vergelijkingsmatrix:
  - Toelichting hoe varianten scoren in matrix (objectieve feiten)
  - Daarna kans om voorkeur uit te spreken, want mensen willen nu hun mening geven!
  - Aandachtspunt: dat daar vervolgens ook echt iets mee gebeurt, zie volgende punt.
4. Helderheid scheppen over besluitvormingsproces (buiten scope APPM,
  - Proces schetsen (hoe komen tot advies SG, via stuurgroep etc) = black box voor stakeholders >> zsm proces bepalen!!
  - Mogelijke inbreng stakeholders in besluitvormingsproces >> als onderdeel van te bepalen proces
  - Wanneer helderheid (en wanneer verdere uitwerking en realisatie)

**Doelgroep:**

1. Eenieder die geïnteresseerd is, zowel inwoners en belangengroepen uit Broek als uit de regio. Werving via:
  - Advertenties (met teksten op maat) in
    - o Nieuw Volendam
    - o Dagblad Waterland
    - o Prettig Weekend Monnickendam
    - o Broeker Gemeenschap
  - Facebook
  - Indien qua planning mogelijk ook via de nieuwsbrief 'Bereikbaarheid Waterland'.
  - Liefst ook iets "out of the box" om ook de jongvolwassenen en gezinnen te bereiken. Bijvoorbeeld door met speakerwagen door de dorpen te rijden.



2. Leden stuurgroep Bereikbaarheid Waterland.
3. Staten/raadsleden ook welkom (zonder aanmelding).

Totaal aantal aanwezigen lastig te voorspellen, omdat het gaat over de “uitkomsten” van het doorlopen proces naar verwachting relatief veel, circa 100??

#### **Opzet avond:**

- Vrije inloop.
- Bij entree persoonlijk welkom.
- Vervolgens “chronologische” looproute met de klok mee. Is overigens geen ‘verplichte’ route: verwijs bij opstoppen vooral eerst naar andere stand.
- Informatiematerialen (A0-posters) worden opgehangen aan de panelen (liggen niet op tafels ivm zichtbaarheid).
- Per stand wordt op de panelen duidelijk aangegeven waarover de stand gaat.
- Tafeltje bij stand 3 dient alleen om wat spullen neer te leggen, niet om achter te gaan staan!!
- Omdat het het einde van het proces is, vragen we niet meer actief om reacties. Wel doen we net als bij het 3<sup>e</sup> atelier een voorkeurenpeiling voor de varianten.
- Aandachtspunt is de grote hoeveelheid informatie. Om een overkill te voorkomen zijn soms keuzes gemaakt om sommige informatie wel achter de hand te hebben (voor eventuele vragen), maar niet op te hangen. Zie draaiboek hieronder.
- Aanwezigen krijgen een ansichtkaart met onder meer verwijzing naar Pleio waar ze de stukken kunnen vinden.

#### **Bemensing/aanwezigen**

Zie draaiboek hieronder.

#### **Tijden:**

- 19.00 – 21.30 (cf uitnodiging [REDACTED] Piek vermoedelijk rond 20.30 uur.
- Opbouwen: 16.30 uur (door APPM/Tauw/ [REDACTED])
- Eten: 18.00 uur
- Briefen: 18.30 uur

#### **Locatie:**

- Broekerkerk (Broek in Waterland)

#### **Aandachtspunten (wees voorbereid op de volgende vragen, die nl al diverse malen gesteld zijn):**

- Wat is de rol van de DR in dit proces? De DR heeft een grote rol in dit proces, als cocreant en initiator van het proces van de onderdoorgang. DR stelt zich in hun rol tijdens participatiebijeenkomsten ‘neutraal’ op, om te blijven uitstralen dat we een onafhankelijk proces doorlopen waarin alle varianten serieus beschouwd worden, wat immers essentieel is voor het welslagen van het participatieproces.

- Waarom wordt er maar één bovengrondse variant' beschouwd? Voor de bovengrondse variant heeft eerder al een afweging plaatsgevonden, waaruit deze resulteerde. Ook daarbij is destijds een klankbordgroep betrokken geweest. Voor inhoudelijke uitleg hierover doorverwijzen naar stand 3 (bovengrondse variant).
- Hoe vindt afweging/beoordeling van de varianten plaats? Het proces heeft geresulteerd in een ingevulde 'vergelijkingsmatrix', waarin voor alle varianten (1x bovengronds en 4x ondergronds) is aangegeven wat effecten zijn op diverse criteria (verkeersdoorstroming, milieu (geluid/lucht), kosten, lokale leefbaarheid etc). De matrix bevat objectieve en feitelijke informatie. Welke variant 'het best scoort' hangt af van de weging van de verschillende criteria door de politiek (wat ze belangrijker en minder belangrijk vinden en hoeveel dat mag kosten). Hoe de politiek weegt is nog niet te voorspellen, omdat er speciaal voor dit project extra criteria zijn benoemd (cf. provinciaal beleid wordt normaliter alleen beoordeeld op verkeersdoorstroming, verkeersveiligheid milieu, en kosten). Er vindt vanavond (net als tijdens het 3<sup>e</sup> atelier) een peiling plaats naar de voorkeuren van de aanwezigen, zodat die informatie met de politiek kan worden gedeeld.
- Hoe ziet het besluitvormingsproces eruit, hoe weten stakeholders hoe afgewogen wordt door de politiek, en hebben stakeholders nog iets in te brengen?  
Input [redacted] >> zie eerder besproken tips bij voorbespreking atelier.

#### Draaiboek:

"Stand"	Wat/hoe	Bemensing	Benodigdheden
Welkom	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Persoonlijk welkom (hand, voorstellen)</li> <li>- Invullen presentielijst</li> <li>- Meegeven <ul style="list-style-type: none"> <li>o Post-it afhankelijk van herkomst: geel voor Broekers, blauw voor Regio, roze voor belangengroepen</li> <li>o <b>Ansichtkaarten met URL pleio?</b></li> </ul> </li> <li>- Uitleggen: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Looproute: van proces, via ontwerpen, naar uitleg variantenvergelijking en daarna uitleg besluitvorming.</li> <li>o Aan einde (stand 6) voorkeurpeiling. Dan post-it bij voorkeursvariant hangen, <u>met vermelding van de reden</u> van deze voorkeur. Deze info is zinvol om politiek volledig te kunnen informeren.</li> </ul> </li> </ul>	[redacted]	<ul style="list-style-type: none"> <li>- (Sta)tafels</li> <li>- Presentielijst</li> <li>- Post-its</li> <li>- <b>Ansichtkaarten met URL pleio?</b></li> <li>- Pennen</li> </ul>
Stand 1: Proces	A0 met <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gehele proces (van start studie BW tot en met besluitvorming varianten boven/ondergronds)</li> </ul>	[redacted] Lid dorpsraad	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 1 paneel</li> </ul>

	<i>Voorstel: ter voorkoming info-overkill geen aparte stand voor programma bereikbaarheid waterland (had tijdens eerdere avonden bovendien weinig bezoekers) &gt; in processtand het grotere kader schetsten (en voor verdere informatie over rest programma verwijzen naar website bereikbaarheid waterland)</i>		
Stand 2: Bovengrondse variant	<p>Verlengde A0 met ingekleurde technische tekening: idem als bij inloop 1 en 2.</p> <p>Filmpje animatie afspelen. <i>(dus geen stills nodig)</i></p>	<p>██████████ Liefst nog iemand, bv. ██████████ ██████████ ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 2 panelen</li> <li>- Beamer en scherm</li> <li>- Laptop ██████████ met animatie</li> </ul>
<p>Stand 3: Ondergrondse varianten</p> <p>Check ██████████ beschikbare ruimte in kerk: ruimte om rond panelen te staan &amp; waar beamers/schermen voor animaties?</p>	<p>A0 met</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Hoofdkenmerken 4 onderdoorgang-varianten (cf. eerste tabel vergelijkmatrix)</li> </ul> <p>4x A0 met:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ontwerptekeningen (alleen bovenaanzichten). Let op: belangrijkste wijzigingen tov vorige keer (nav review en output atelier2/inloop 2) hierop duidelijk aanduiden! <i>Ter voorkoming info-overkill overige tekeningen uitsluitend bij de hand houden voor eventuele vragen.</i></li> </ul> <p>2x A0 met:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- A0 Dorpsplein-modellen (BKP)</li> <li>- A0 Plaatjes inpassing op maatgevende dwarsprofielen (BKP) <i>Ter voorkoming info-overkill geen andere plaatjes: BKP-rapport achter de hand houden om bv. plaatjes materialisering te kunnen laten zien.</i></li> </ul> <p>Filmpjes animatie afspelen. <i>(dus geen stills nodig)</i></p> <p>Ivm transparantie over verwerking klanteisen tevens KES beschikbaar &amp; lijst 'vertaling tafelkleden naar klanteisen'</p>	<p>████████████████████ Lid dorpsraad</p> <p>████████████████████ Lid dorpsraad</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 7 panelen</li> <li>- Beamer en scherm</li> <li>- Laptop ██████████ met animaties</li> <li>- 1 tafel (om evt. andere tekening/KES/BKP te kunnen laten zien)</li> </ul>

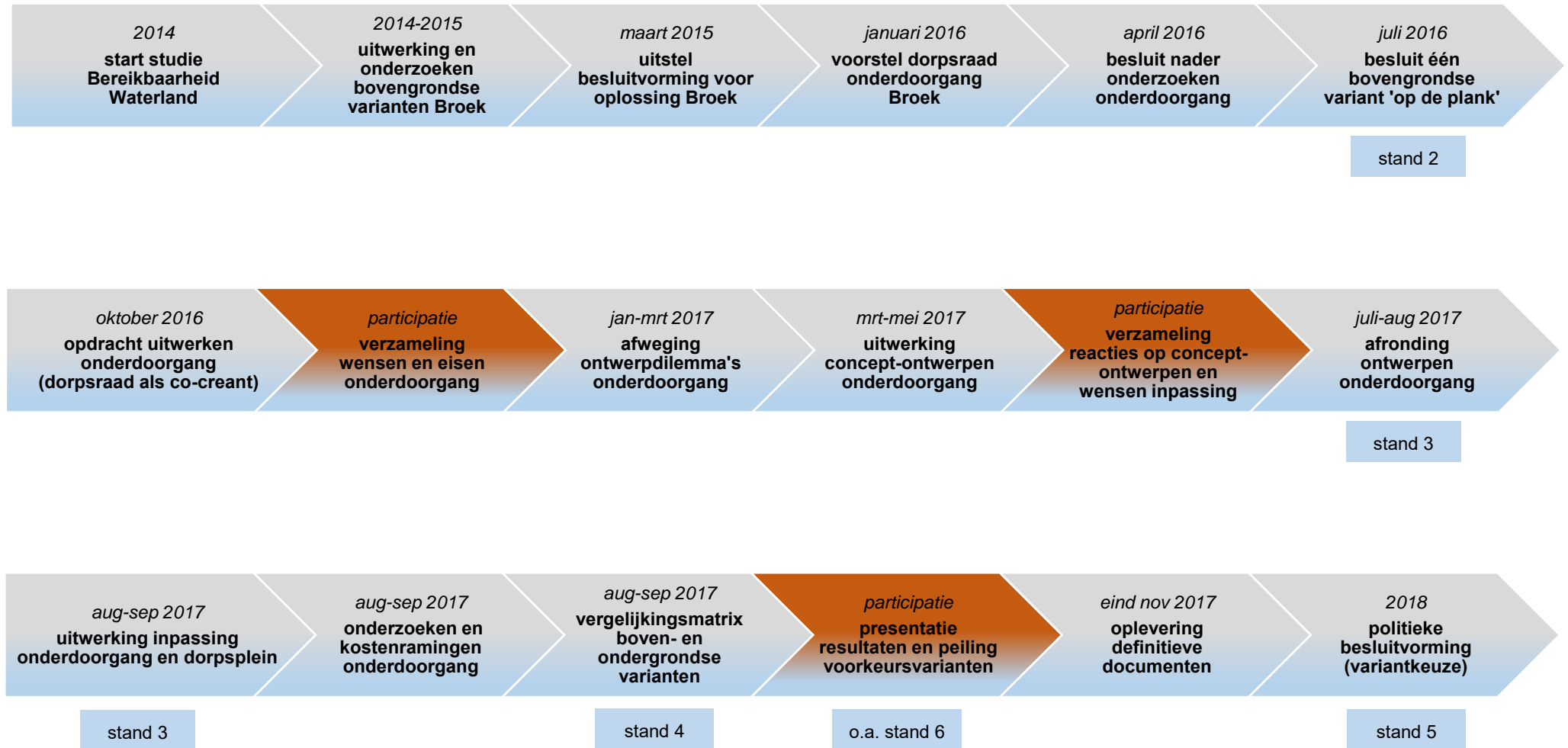
Stand 4: Vergelijkingsmatrix varianten	<p>In stands uitdraaien matrix en <b>indien mogelijk infographics</b> beschikbaar stellen.</p> <p>7x A0 met uitkomsten matrix per thema (bereikbaarheid, leefbaarheid etc) &gt; <b>indien mogelijk infographics, anders uitsnede matrix</b></p> <p><i>Voorstel: ter voorkoming info-overkill niet extra informatie laten zien (zoals bij atelier) tbv verdieping op verkeersmodel en milieu. Wel de betreffende adviseurs aanwezig om vragen te beantwoorden/uitleg te geven.</i></p>	<p>[redacted] Lid Dorpsraad [redacted] (verkeersmodel) [redacted] (<b>Antea</b>, geluid bovengronds) [redacted] (onderzoeken ondergronds)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 7 panelen</li> <li>- 1 tafel (voor beschikbare prints matrix)</li> </ul>
Stand 5: Besluitvormingsproces	<p>A0 met bulletsgewijs:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Proces schetsen (hoe komen tot advies SG, via stuurgroep etc)</li> <li>- Mogelijke inbreng stakeholders in besluitvormingsproces</li> <li>- Tijdslijn: wanneer advies, wanneer besluitvorming, en wanneer verdere uitwerking en realisatie</li> <li>- Melden wat er gebeurt met peiling voorkeuren (laatste stand)</li> </ul>	[redacted]	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 1 paneel</li> </ul>
Stand 6: Voorkeurenpeiling	A0 met 5 vakken voor peiling variantenvoorkeur	<p>[redacted] Lid dorpsraad</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 1 paneel</li> <li>- 3 (sta)tafels</li> <li>- pennen</li> </ul>

## Acties:

Wie	Wat	Wanneer
[redacted]	Werving	
	<b>Ansichtkaart maken met URL pleio?</b>	
	Infographics laten maken	
[redacted]	Concept-draaiboek en materialen voorbereiden	
	Check aanwezigen in stands	
	Definitief maken draaiboek (en verzenden aan [redacted] tbv reproductie)	
	Definitief maken panelen (en verzenden aan Tauw tbv reproductie)	
[redacted]	Laptop met animatie bovengronds meenemen (automatisch draaiend)	
	Regelen aanwezigheid [redacted] (Antea)	

Tauw	Laptop met animatie ondergronds meenemen (automatisch draaiend)	21 nov
	Bovenaanzicht-tekeningen afdrukken op A0 <b>mét hierop aangeduid de belangrijkste wijzigingen t.o.v. inloop 2.</b>	21 nov
	Overige tekeningen afdrukken op A1 (om ze desgewenst te kunnen laten zien als ze helpen om vragen te beantwoorden)	21 nov
	Verlengde A0 bovengrondse variant meenemen	21 nov
	Koppen + informatiepanelen afdrukken op A0	21 nov
	Uitdraai KES	21 nov
	Maken/afdrukken A0 met 2 dorpspleinmodellen	21 nov
	Maken/afdrukken plaatjes inpassing op maatgevende dwarsprofielen	21 nov
	BKP-rapporten meenemen om door te bladeren (ca. 3 stuks)	21 nov
	Afspraken maken met Kerk: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tijden, opbouwen 16.30 uur</li> <li>- Tijden leveren/ophalen panelen</li> <li>- Voldoende ruimte vrijmaken/vrijhouden voor alle stands</li> <li>- 5 (sta)tafels, zie draaiboek</li> <li>- Waar entree/welkom</li> <li>- Locatie garderobe</li> <li>- Catering: koffie, thee en fris (geen alcohol)</li> </ul>	
	<b>Eten regelen</b>	
	Panelen + bevestigingsmateriaal reserveren (bezorgen voor 16.30 uur en ophalen volgende dag): 19 stuks op A0-formaat.	
	2 beamers + schermen regelen	
	Presentielijst maken	
	Draaiboeken afdrukken tbv briefing, 22 stuks (definitieve versie: volgt)	
	Naambadges voor aanwezigen (zie namen in draaiboek)	
	Meenemen <ul style="list-style-type: none"> <li>- Post-its geel, blauw, roze</li> <li>- Afdrukken matrix/infographics (100 stuks)</li> <li>- Pennen</li> <li>- Presentielijsten</li> <li>- Prints draaiboek</li> <li>- Naambadges</li> <li>- Bevestigingsmateriaal (punaises) voor A0 op panelen</li> </ul>	

# 1. PROCES BEREIKBAARHEID WATERLAND: [www.bereikbaarheidwaterland.nl](http://www.bereikbaarheidwaterland.nl)



## 2. BOVENGRONDSE VARIANT

Bovenstaande kop afdrukken/uitsnijden: ophangen boven verlengde A0

### 3. ONDERGRONDSE VARIANTEN: hoofdkenmerken

Invoegen 'hoofdkenmerken' uit vergelijkingsmatrix (na verwerking reviewcommentaar)



**3. ONDERGRONDSE VARIANTEN: variant 1 (50 km/uur, 2x1 rijstrook, zonder vluchtwegen)**

**3. ONDERGRONDSE VARIANTEN: variant 2 (50 km/uur, 2x1 rijstrook, met vluchtwegen)**

**3. ONDERGRONDSE VARIANTEN: variant 3 (80 km/uur, 2x1 rijstrook, met vluchtwegen)**

**3. ONDERGRONDSE VARIANTEN: variant 4 (80 km/uur, 2x2 rijstroken, met vluchtwegen)**

Bovenstaande koppen afdrukken/uitsnijden: ophangen boven A0-tekeningen

### **3. ONDERGRONDSE VARIANTEN: modellen dorpsplein**

### **3. ONDERGRONDSE VARIANTEN: ruimtelijke inpassing**

Bovenstaande koppen afdrukken/uitsnijden: ophangen boven A0-tekeningen

#### 4. VERGELIJKING BOVEN- EN ONDERGRONDSE VARIANTEN: bereikbaarheid

Invoegen infographic, of (indien niet mogelijk) uitsnede 'bereikbaarheid' uit vergelijkmatrix (na verwerking reviewcommentaar)

#### 4. VERGELIJKING BOVEN- EN ONDERGRONDSE VARIANTEN: milieu

Invoegen infographic, of (indien niet mogelijk) uitsnede 'milieu' uit vergelijkmatrix (na verwerking reviewcommentaar)

#### 4. VERGELIJKING BOVEN- EN ONDERGRONDSE VARIANTEN: verkeersveiligheid

Invoegen infographic, of (indien niet mogelijk) uitsnede 'verkeersveiligheid' uit vergelijkingsmatrix (na verwerking reviewcommentaar)

#### 4. VERGELIJKING BOVEN- EN ONDERGRONDSE VARIANTEN: ruimtelijke kwaliteit

Invoegen infographic, of (indien niet mogelijk) uitsnede 'ruimtelijke kwaliteit' uit vergelijkingsmatrix (na verwerking reviewcommentaar)

#### 4. VERGELIJKING BOVEN- EN ONDERGRONDSE VARIANTEN: bouwhinder

Invoegen infographic, of (indien niet mogelijk) uitsnede 'bouwhinder' uit vergelijkingsmatrix (na verwerking reviewcommentaar)

#### 4. VERGELIJKING BOVEN- EN ONDERGRONDSE VARIANTEN: kosten

Invoegen infographic, of (indien niet mogelijk) uitsnede 'kosten' uit vergelijkingsmatrix (na verwerking reviewcommentaar)



#### 4. VERGELIJKING BOVEN- EN ONDERGRONDSE VARIANTEN: risico's

Invoegen infographic, of (indien niet mogelijk) uitsnede 'risico's' uit vergelijkingsmatrix (na verwerking reviewcommentaar)

## 5. BESLUITVORMINGSPROCES

### Input

- Proces hoe komen tot advies sg etc
- Mogelijke inbreng stakeholders
- Tijdslijn
- Wat gebeurt er met peilingsresultaten

## 6. VOORKEURENPEILING

Instructie:

1. Noteer s.v.p. op uw post-it wat de belangrijkste reden is van uw voorkeur voor een variant.
2. Plak uw post-it bij de variant van uw voorkeur.

Voorkeuren van aanwezigen gaan uit naar:

<b>Bovengrondse variant</b>	<b>Ondergrondse variant 1</b> (2x1 rijstrook, 50 km/uur, zonder vluchtwegen)	<b>Ondergrondse variant 2</b> (2x1 rijstrook, 50 km/uur, met vluchtwegen)	<b>Ondergrondse variant 3</b> (2x1 rijstrook, 80 km/uur, zonder vluchtwegen)	<b>Ondergrondse variant 4</b> (2x2 rijstroken, 80 km/uur, zonder vluchtwegen)

Van: [redacted]  
 Aan: [redacted] @AnteaGroup.com  
 Cc: [redacted]  
 Onderwerp: FW: powerpoint atelier 3  
 Datum: donderdag 5 oktober 2017 15:50:29

En volledigheidshalve ook de concept-powerpoint voor het atelier.

Gr [redacted]

Van: [redacted]

Verzonden: maandag 25 september 2017 16:16

Aan: [redacted]

[redacted] @noord-holland.nl>; [redacted] @Noord-Holland.nl>; [redacted]  
 [redacted]  
 [redacted] @noord-holland.nl>; [redacted] @noord-holland.nl> [redacted]  
 [redacted] @bosch-slabbers.nl>;  
 [redacted] @noord-holland.nl>

CC: [redacted] @appm.nl>; [redacted] APPM.nl>

Onderwerp: powerpoint atelier 3

Beste allemaal,

Bijgaand stuur ik jullie alvast de powerpoint voor het 3<sup>e</sup> atelier: te downloaden via

<https://wettransfer.com/downloads/d871438d02eb9dfd3b49936523901bf220170925135910/10a4c5243ce61bcea53e441da2b09c6a20170925135910/2841fc>

Deze PPT moet deels nog gevuld worden:

- Sheet [redacted] nodig met ontwerp wijzigingen (na verwerking review)
- Sheet [redacted] nodig met belangrijkste uitgangspunten BKP/inpassing/dorpsplein
- Sheet [redacted] nodig tav besluitvormingsproces en rol stakeholders daarbij
- Verder zal ik de sheets over vergelijkingsmatrix ook pas maken als de reviewreacties verwerkt zijn. Liefst gebruik ik hier infographics; [redacted] plant een overleg om te kijken of het haalbaar is zoiets te maken.

@ [redacted], [redacted] en [redacted] willen jullie deze sheets svp uiterlijk 11 oktober aanleveren zodat ik e.e.a. voor mijn herfstvakantie (miv 13 oktober) kan verwerken?

Let even op dat daarnaast dus (in de afzonderlijke ontwerp- en verdieping rondes) ook nog toelichtingen van jullie nodig zijn (zie mail met draaiboek van afgelopen week; zie hieronder).

Hartelijke groet,

Van: [redacted]

Verzonden: dinsdag 19 september 2017 21:34

Aan: [redacted]

[redacted] @noord-holland.nl> [redacted]  
 [redacted] @noord-holland [redacted] @Noord-Holland.nl>; [redacted]  
 [redacted] @noord-holland.nl>; [redacted]  
 [redacted] @noord-holland.nl>; [redacted]  
 [redacted] @bosch-slabbers.nl>; [redacted] @noord-holland.nl>

CC: [redacted] @appm.nl>

Onderwerp: draaiboek + voorbereidingsacties atelier 3

Hoi allen,

Nav de plezierige bespreking van gisterochtend bijgaand het draaiboek voor het atelier, met daarin de besproken zaken verwerkt.

Paar aandachtspunten:

- Vrije rondgang zoals besproken vervangen door "presentatie verkeersmodel [redacted] en "infokraam geluid en lucht". Gezien het gebrek aan specialisten bereikbaarheid/geluid/lucht die dat kunnen toelichten (of heb jij nog mensen die dit ook zouden kunnen uitleggen, [redacted]?) heb ik daar echter geen 2x2 parallele rondes voor kunnen maken. Dus wordt de zaal gewoon in 2-en verdeeld (zijn de groepen dus wel wat groter).
- Al met al kom ik uit op een eindtijd van 22.30 uur. Dat is tien minuten later dan de concept-eindtijd en komt o.a. doordat ik nog 2x minuten wandeltijd moest toevoegen.
- Is er al helderheid over de inzet van [redacted] van Antea, [redacted]? Zo ja dan ontvang ik graag zijn gegevens.
- We hebben afgesproken reacties alleen op flipover te verzamelen. Dat doen we in de stands zodat we het enigszins kunnen filteren. Omdat sommige onderwerpen geen aparte stands krijgen, maar mensen in theorie wel willen reageren op de beoordelingen in de matrix, stel ik voor dat we mogelijk maken dat dat aan het einde van de bijeenkomst kan (eveneens begeleid). Om te voorkomen dat men iets vindt en zijn opmerking niet kwijt kan (niet goed voor draagvlak).
- Besluitvormingsproces: ik was blij met de nuttige discussie hierover afgelopen maandag. Is zeer belangrijk voor het gedragen proces om transparant te zijn rondom advies en besluitvorming. Hoe en wat moet natuurlijk nog verder worden uitgedacht.

Verder natuurlijk heel graag jullie aandacht voor de voorbereidende acties. Lijkt nog ver weg, maar tijd vliegt en afspraak is e.e.a. voor 16 oktober (oude datum) gereed te hebben. Bovendien zijn [redacted] en ik vanaf 16 oktober met vakantie (niet samen)

Hartelijke groet, [redacted]

Acties:

Verzenden uitnodigingen (ook Statenleden en Gedeputeerde)	[redacted]	gereed
Reminder uitnodigingen, tevens wijzen op website met filmpjes & kom tijds	[redacted]	z.s.m.
Indien mogelijk: infographics van de matrix laten maken	[redacted]	z.s.m.
Aanwezigheid [redacted] (Antea) organiseren	[redacted]	z.s.m.
Benodigheden afstemmen met Broekerhuis: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Zalen</li> <li>o Presentatie-opstelling in grote zaal</li> <li>o Beamer, scherm, microfoon</li> <li>o Enkele statafels in andere zalen (om te kunnen schrijven)</li> <li>o Catering (bij inloop, in pauze, achteraf): koffie, thee en fris (geen alcohol)</li> <li>o Eten?</li> </ul>	[redacted]	z.s.m.
Panelen reserveren (bezorgen voor 16 uur en ophalen volgende dag): totaal 14 stuks	[redacted]	z.s.m.

(uitgaand van: 6 voor stand technisch ontwerp (voor 4 tekeningen + stills) + 4 voor stand BKP (voor dorpspleintekeningen + dwarsprofielen/stills) + 4 voor stand bovengrondse variant (2 voor grote tekening, 2 voor stills)		
Opstellen presentatie	(input	29 september (daarna def. maken obv def. matrix etc)
Tbv stand Technisch ontwerp onderdoorgang (4 varianten): <ul style="list-style-type: none"> <li>Toelichting voorbereiden (hoofdkenmerken ontwerpen, belangrijkste aandachtspunten, omgang met ontwerpdilemma's, welke wensen zijn niet doorgevoerd en waarom)</li> <li>Materialen voor stand gereedmaken/meenemen: ontwerp tekeningen (bovenaanzichten ophangen, overige tekeningen alleen bij de hand houden) + stills</li> </ul>	/	13 oktober gereed (voor herfstvakantie)
Tbv stand Inrichtingsschets onderdoorgang (plein en inpassing): <ul style="list-style-type: none"> <li>Toelichting voorbereiden (hoofdkenmerken ontwerpen, belangrijkste aandachtspunten, omgang met ontwerpdilemma's, welke wensen zijn niet doorgevoerd en waarom)</li> <li>Materialen voor stand gereedmaken/meenemen: BKP en inrichtingsschets (2 varianten dorpsplein + plaatjes inpassing op maatgevende dwarsprofielen)</li> </ul>		13 oktober gereed (voor herfstvakantie)
Tbv stand Technisch ontwerp en inpassing bovengrondse variant: <ul style="list-style-type: none"> <li>Toelichting voorbereiden (hoofdkenmerken ontwerpen, belangrijkste aandachtspunten, omgang met ontwerpdilemma's, welke wensen zijn niet doorgevoerd en waarom)</li> <li>Materialen voor stand gereedmaken/meenemen: ontwerp tekening, stills met daarin ook inrichting</li> </ul>	/	13 oktober gereed (voor herfstvakantie)
Tbv stand Bereikbaarheid <ul style="list-style-type: none"> <li>Presentatie voorbereiden (opzet, uitgangspunten en uitkomsten onderzoeken)</li> <li>Materialen voor stand gereedmaken/meenemen: laptop+verkeersmodel + rapportage RHDHV ter inzage )</li> </ul>		13 oktober gereed (voor herfstvakantie)
Tbv stand Geluid en lucht: <ul style="list-style-type: none"> <li>Anticiperen op vragen over opzet/uitgangspunten/resultaten van de onderzoeken (en de reden waarom voor bovengrondse variant geen luchtonderzoek is gedaan)</li> <li>Materialen voor stand gereedmaken/meenemen: kaarten met impact op woningen (geluid en lucht), onderzoeksrapportages</li> </ul>	en (ondergronds) + en (bovengronds)	13 oktober gereed (voor herfstvakantie)
Materialen voor ontvangst/entree van 18.30 uur voorbereiden: <ul style="list-style-type: none"> <li>Presentielijst (al ingevuld o.b.v. aanmeldingen): naam, namens wie aanwezig, adres, mail, telefoon &gt; zie presentielijst vorige keer</li> <li>Groepsletters A, B en C</li> <li>Post-its (geel voor Broekers, blauw voor Regio, roze voor belangengroepen)</li> <li>USB-stick met filmpjes van bovengrondse en ondergrondse varianten (om bij inloop op scherm in plenaire zaal te laten zien)</li> </ul>		30 oktober
Overige materialen voorbereiden: <ul style="list-style-type: none"> <li>Voor stands: A3 met titels van stand (zie draaiboek) &gt; om op te hangen, zodat helder is welke stand waar is (2 afdrukken per stand)</li> <li>Om uit te delen: prints matrix en infographics (voor alle deelnemers, ca 70?) &gt; o.b.v. definitieve versie matrix</li> <li>Voor briefing: draaiboeken afdrukken tbv briefing, ca 21x</li> <li>Pennen (tbv invullen post-its, minimaal 50)</li> <li>Punaises mee</li> <li>Naambadges voor DR, PNH, APPM, Tauw, Antea voorzitter (voor namen zie def. draaiboek) én voor aangemelde raads- en statenleden zodat ze herkenbaar zijn</li> <li>Schermbel voor aan laptop verkeersmodel</li> </ul>		30 oktober
Ouderwetse losse bel meenemen		30 oktober
Verwerken flipovers in format commentaar		31 okt



**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** FW: Inloopavond en bijpraten direct aanwonenden  
**Datum:** woensdag 11 oktober 2017 08:48:14

---

Dag [redacted] en [redacted]

Gelukkig dat het toch door gaat.

Ik stel voor dat ik Jaagweg 1 ook even bel om ze persoonlijk uit te nodigen. Dat wil ik doen omdat zij zich de vorige keer niet serieus genomen voelden en ik met hen de afspraak had gemaakt ze op de hoogte te houden.

Graag wil ik de uitnodiging even zien voordat deze de deur uitgaat.

Als er iets is wat ik kan doen dan hoor ik dat graag.

Groeten

[redacted]

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** woensdag 11 oktober 2017 8:10  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]

**Onderwerp:** RE: Inloopavond en bijpraten direct aanwonenden

Beste [redacted] en anderen,

Het idee is ook om het een overleg te laten zijn, dus vanuit PNH zullen we het aantal aanwezige personen minimaal houden. Tevens hebben we dus een terugvaloptie. Wanneer er veel aanwonenden zich aanmelden is het doel toch ook bereikt?

Gr [redacted]

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** dinsdag 10 oktober 2017 22:17  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]

**Onderwerp:** Re: Inloopavond en bijpraten direct aanwonenden

Hi [redacted] jammer dat deze koers is gekozen! Ben helaas niet aanwezig in Broek de 28ste oktober, groet [redacted]

Op 10 okt. 2017 om 19:25 heeft [redacted] [@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)> het volgende geschreven:

Beste dames en heren,

Omdat de tijd aardig begint te dringen en een aantal van ons de komende twee weken (deels) niet aanwezig zijn heb ik zelf de knoop doorgehakt mbt de inloopavond en bijpraten direct aanwonenden.

De inloopavond blijft staan in de kerk. Verzoek aan [redacted] [redacted] en iemand van de dorpsraad is om zo spoedig mogelijk samen de locatie te gaan bekijken en na te gaan hoe deze het beste kan worden ingericht op 21 november.

Tevens vind ik het van groot belang dat de direct aanwonenden in ieder geval de mogelijkheid krijgen om als eerste inzicht te krijgen in de ruimtelijke gevolgen bij hen voor de deur. Gezien het atelier op maandag 30 oktober is, is zaterdag 28 oktober het enige alternatief. Omdat veel bewoners misschien afwezig zijn houden we deze bijeenkomst later op de middag, dan zijn er misschien meer in staat om te komen. Dit wordt van 15:30u-17:00u, hopelijk in het Broeker Huis.

De uitnodiging wordt eind deze week door [REDACTED] verzonden en de strekking is als volgt:

- In eerder stadium heeft de dorpsraad de direct aanwonenden bijgepraat. Men sprak uit het plan te steunen maar wilde graag eerst de directe gevolgen inzichtelijk hebben alvorens een definitieve uitspraak te doen.
- Wij vinden het van belang dat de direct aanwonenden de mogelijkheid krijgen om het als eerste te zien
- Ivm het gereed maken van de stukken en de Herfstvakantie is het niet gelukt dit overleg eerder in te plannen
- Verzoek om aan te melden, indien men echt niet kan dan zullen wij na het atelier een ander moment zoeken. Gevolg is dat men het wel niet als eerste te zien krijgt
- Wij beseffen dat de dag niet ideaal is, maar vragen begrip voor de situatie.

Uitnodigen Parallelweg, Jaagweg [REDACTED] woning [REDACTED] die weg moet en woningen Trambaan (waar Broekervaart wordt versmald).

Ik reken op jullie begrip. Alvast bedankt!

[REDACTED]  
*Beleidsadviseur – Mobiliteit*

T (06) [REDACTED]

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)

[REDACTED] [@noord-holland.nl](mailto:[REDACTED]@noord-holland.nl)

<image001.jpg>

---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.



**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted]  
**Cc:** [redacted]  
**Onderwerp:** Re: Conceptbrief direct aanwonenden  
**Datum:** donderdag 12 oktober 2017 17:43:03  
**Bijlagen:** [image001.jpg](#)  
[image002.jpg](#)

Ik zou ook de inloopbijeenkomst vast even noemen, niet alleen het atelier, ook daar kunnen ze nadien natuurlijk heen

En nu ga ik ook echt mijn vakantie in!

Verstuurd vanaf mijn iPhone

Op 12 okt. 2017 om 16:34 heeft [redacted] [@tauw.com](mailto:[redacted]@tauw.com)> het volgende geschreven:

Beste [redacted]

Brief wat mij betreft prima zo. Alleen in de 1 na laatste regel de datum van **28 maart** nog wijzigen in **28 oktober**.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

**Tauw bv**

Australiëlaan 5  
 Postbus 3015  
 3502 GA Utrecht

M +31 [redacted]

T +31 [redacted]

**Van:** [redacted] [@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)]

**Verzonden:** donderdag 12 oktober 2017 15:40

**Aan:** [redacted] [@Noord-Holland.nl](mailto:[redacted]@Noord-Holland.nl)>; [redacted]

[redacted]  
 [redacted]  
 [redacted]  
 [redacted]

**CC:** [redacted] [@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)>; [redacted]

[redacted] [@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)>; [redacted] [@appm.nl](mailto:[redacted]@appm.nl)>

[redacted] [@appm.nl](mailto:[redacted]@appm.nl)>; [redacted]

[redacted] [@tauw.com](mailto:[redacted]@tauw.com)>

**Onderwerp:** Conceptbrief direct aanwonenden

Beste dames en heren,

Op de valreep voor mijn vakantie hierbij een conceptvoorstel voor de uitnodiging van de direct aanwonenden van de N247. Verzoek is of jullie voor uiterlijk morgenvroeg 10 uur een reactie naar [redacted] sturen. Daarna wordt de brief verzonden naar de adressen binnen de rode lijnen onder.

Ik ben over 5 minuten met vakantie....en evt alleen nog via de app bereikbaar

[redacted]

*Beleidsadviseur – Mobiliteit*

T (06) [REDACTED]

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)

[REDACTED]@noord-holland.nl

<image001.jpg>

<image002.jpg>

---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted]  
**Cc:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: Conceptbrief direct aanwonenden  
**Datum:** donderdag 12 oktober 2017 16:34:27  
**Bijlagen:** [image001.jpg](#)  
[image002.jpg](#)

Beste [redacted]  
Brief wat mij betreft prima zo. Alleen in de 1 na laatste regel de datum van **28 maart** nog wijzigen in **28 oktober**.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

**Tauw bv**  
Australiëlaan 5  
Postbus 3015  
3502 GA Utrecht

M +31 [redacted]  
T +31 [redacted]

**Van:** [redacted] @noord-holland.nl]

**Verzonden:** donderdag 12 oktober 2017 15:40

**Aan:** [redacted] @Noord-Holland.nl>; [redacted]

**CC:** [redacted] @noord-holland.nl>; [redacted] @noord-holland.nl>; [redacted] @appm.nl>; [redacted] @appm.nl>; [redacted] @tauw.com>

**Onderwerp:** Conceptbrief direct aanwonenden

Beste dames en heren,

Op de valreep voor mijn vakantie hierbij een conceptvoorstel voor de uitnodiging van de direct aanwonenden van de N247. Verzoek is of jullie voor uiterlijk morgenvroeg 10 uur een reactie naar [redacted] sturen. Daarna wordt de brief verzonden naar de adressen binnen de rode lijnen onder.

Ik ben over 5 minuten met vakantie....en evt alleen nog via de app bereikbaar

[redacted]  
*Beleidsadviseur – Mobiliteit*

T (06) [redacted]  
Houtplein 33 2012 DE Haarlem  
[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)  
[redacted] [@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)



Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

**Van:** [REDACTED]  
**Aan:** [REDACTED]  
**Cc:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** RE: Conceptbrief direct aanwonenden  
**Datum:** vrijdag 13 oktober 2017 08:25:15  
**Bijlagen:** [image001.jpg](#)  
[image002.jpg](#)

Goedemorgen [REDACTED]

Bij afwezigheid van [REDACTED] i.v.m. de herfstvakantie heb ik de conceptbrief bekeken en een aantal wijzigingen daarin voorgesteld. Je kunt zelf het beste beoordelen of je het met deze voorstellen eens bent of niet.

Ik begreep van [REDACTED] dat [REDACTED] deze week ziek is. Is deze conceptbrief samen met haar opgesteld? Indien dit niet het geval is, lijkt het mij verstandig dat zij er minimaal nog even naar kijkt voordat hij wordt verzonden.

Met vriendelijk groet,

[REDACTED]  
APPM **Nederland mooier maken**  
+31 [REDACTED] | [appm.nl](#) | [twitter.com/APPMnl](#)  
Op zoek naar de beste contractvorm voor uw projecten? De APPM methodiek helpt u daarbij. [Contractkeuze.nl](#)

**Van:** [REDACTED] @noord-holland.nl]

**Verzonden:** donderdag 12 oktober 2017 15:40

**Aan:** [REDACTED] @Noord-Holland.nl>; [REDACTED]

[REDACTED]  
[REDACTED]  
**CC:** [REDACTED] @noord-holland.nl>; [REDACTED] @noord-holland.nl>; [REDACTED] @APPM.nl>; [REDACTED]  
[REDACTED] @appm.nl>; [REDACTED] @tauw.com>

**Onderwerp:** Conceptbrief direct aanwonenden

Beste dames en heren,

Op de valreep voor mijn vakantie hierbij een conceptvoorstel voor de uitnodiging van de direct aanwonenden van de N247. Verzoek is of jullie voor uiterlijk morgenvroeg 10 uur een reactie naar [REDACTED] sturen. Daarna wordt de brief verzonden naar de adressen binnen de rode lijnen onder.

Ik ben over 5 minuten met vakantie....en evt alleen nog via de app bereikbaar

[REDACTED]  
*Beleidsadviseur – Mobiliteit*

T (06) [REDACTED]  
Houtplein 33 2012 DE Haarlem  
[www.noord-holland.nl](#)  
[REDACTED] @noord-holland.nl



**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted]  
**Cc:** [redacted]  
**Onderwerp:** Re: Conceptbrief direct aanwonenden  
**Datum:** vrijdag 13 oktober 2017 06:25:50  
**Bijlagen:** [Conceptbrief direct aanwonenden DR.docx](#)

---

Beste [redacted] en [redacted]

Hierbij de reactie van de Dorpsraad op jullie uitnodigingsbrief,

met groet

[redacted]

Op 12 oktober 2017 om 17:42 schreef [redacted] @APPM.nl>:

Ik zou ook de inloopbijeenkomst vast even noemen, niet alleen het atelier, ook daar kunnen ze nadien natuurlijk heen

En nu ga ik ook echt mijn vakantie in!

Verstuurd vanaf mijn iPhone

Op 12 okt. 2017 om 16:34 heeft [redacted]  
[redacted] [@tauw.com](#)> het volgende geschreven:

Beste [redacted]

Brief wat mij betreft prima zo. Alleen in de 1 na laatste regel de datum van **28 maart** nog wijzigen in **28 oktober**.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

**Tauw bv**  
Australiëlaan 5  
Postbus 3015  
3502 GA Utrecht

M +31 [redacted]  
T +31 [redacted]

---

**Van:** [redacted] [@noord-holland.nl](#)]

**Verzonden:** donderdag 12 oktober 2017 15:40

**Aan:** [redacted] @Noord-Holland.nl>;  
[redacted]  
[redacted]  
[redacted]  
**CC:** [redacted] @noord-holland.nl>;  
[redacted] @noord-holland.nl>;  
[redacted] @appm.nl>;  
[redacted] @tauw.com>

**Onderwerp:** Conceptbrief direct aanwonenden

Beste dames en heren,

Op de valreep voor mijn vakantie hierbij een conceptvoorstel voor de uitnodiging van de direct aanwonenden van de N247. Verzoek is of jullie voor uiterlijk morgenvroeg 10 uur een reactie naar [redacted] sturen. Daarna wordt de brief verzonden naar de adressen binnen de rode lijnen onder.

Ik ben over 5 minuten met vakantie....en evt alleen nog via de app bereikbaar

[redacted]

*Beleidsadviseur – Mobiliteit*

T (06) [redacted]

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)  
[redacted] [@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)

<image001.jpg>

<image002.jpg>

---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

Geachte heer, mevrouw,

Zoals u weet, zijn de dorpsraad van Broek in Waterland en de provincie bezig met een studie voor een mogelijke onderdoorgang in de N247 in Broek in Waterland. In maart dit jaar heeft de dorpsraad u bijgepraat tijdens een overleg in de Draai 33. U gaf destijds aan het plan voor een onderdoorgang te ondersteunen, maar wel onder voorbehoud.

Op 30 oktober a.s. is de bijeenkomst van de 3<sup>e</sup> klankbordgroep in het Broekerhuis. Tijdens deze bijeenkomst worden de ontwerpen aan de aanwezigen getoond en een toelichting gegeven op de diverse onderwerpen, die met de diverse varianten zijn gemoeid, zoals leefbaarheid (geluid, fijnstof), doorstroming, verkeersveiligheid etc.

De provincie wil u als direct betrokkene al van tevoren kennis laten nemen van de ontwerpen en over wat dit voor uw persoonlijke situatie betekent.

Dit zal plaatsvinden op zaterdagmiddag 28 oktober van 15:30 uur-17:00 uur in het Broekerhuis. We hopen dat u hier bij aanwezig kan zijn. Mocht dit niet lukken, kan kunnen we op een later tijdstip een extra overleg plannen.

Om na te gaan hoeveel personen er komen verzoeken wij u om u aan te melden via [bereikbaarheidwaterland@noord-holland.nl](mailto:bereikbaarheidwaterland@noord-holland.nl).

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Mede namens de dorpsraad van Broek in Waterland hopen wij u op 28 oktober te ontmoeten.

Indien u nog vragen heeft dan kunt u contact opnemen met de heer [REDACTED] op telefoonnummer: xxx







Geachte heer, mevrouw,

Zoals u weet zijn de Dorpsraad van Broek in Waterland en de Provincie Noord Holland bezig met een co-creatieproces met betrekking tot een studie voor een mogelijke onderdoorgang van de N247 in Broek in Waterland. Enige tijd geleden heeft de dorpsraad u bijgepraat tijdens een overleg in Draai 33. U gaf destijds aan het plan van de dorpsraad te ondersteunen maar pas definitief uw mening te vormen wanneer bekend zou zijn wat dit voor uw persoonlijke situatie zal betekenen.

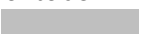
Op 30 oktober a.s. is de 3<sup>e</sup> atelier bijeenkomst in het Broekerhuis. Tijdens deze bijeenkomst worden de ontwerpen aan de aanwezigen getoond en wordt er een toelichting gegeven op de diverse onderwerpen die met de diverse varianten zijn gemoeid, zoals leefbaarheid (geluid, fijnstof), doorstroming, verkeersveiligheid etc.

Om te voorkomen dat u na deze bijeenkomst door anderen wordt benaderd over de situatie bij u voor de deur, willen wij u de mogelijkheid geven om voorafgaand aan de atelier bijeenkomst van 30 oktober alvast met ons de ontwerpen door te nemen..

In verband met de doorlooptijd van het maken van alle ontwerpen en onderzoeken en de tussenliggende herfstvakantie, is het zeer lastig gebleken een datum voor 30 oktober te prikken. Uiteindelijk hebben wij gekozen voor zaterdagmiddag 28 oktober van 15:30 uur tot 17:00 uur in het Broekerhuis. Hoewel wij begrijpen dat deze dag voor een aantal van u lastig kan zijn, bleek een andere optie niet haalbaar. Door de bijeenkomst later in de middag plaats te laten vinden hopen wij dat u toch in de gelegenheid bent om aan kunnen schuiven.

Voor degenen die echt niet kunnen zullen wij, indien daar behoefte aan is, op een later tijdstip nogmaals een overleg inplannen.

Om na te gaan hoeveel personen er komen willen wij u verzoeken om u aan te melden via [bereikbaarheidwaterland@noord-holland.nl](mailto:bereikbaarheidwaterland@noord-holland.nl).

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en zien uit naar uw aanwezigheid op 28 oktober in het Broekerhuis. Indien u nog vragen heeft dan kunt u contact opnemen met de heer  op telefoonnummer: xxx

**Van:** [REDACTED]  
**Aan:** [REDACTED]  
**Cc:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** RE: juiste versie matrix  
**Datum:** donderdag 19 oktober 2017 15:29:43  
**Bijlagen:** [image001.jpg](#)

---

Dag [REDACTED]

Op de hieronder aangegeven aanvullingen van de matrix geef ik geen nadere input.

De verantwoordelijke persoon van RHDNV is ziek en begint pas weer maandag.

[REDACTED] heeft mij tevens bericht dat hij daar in het weekend naar zal kijken.

Succes verder.



Met vriendelijke groet,

[REDACTED]  
omgevingsmanager

T (023) [REDACTED] | (06) [REDACTED]

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

[www.bereikbaarheidwaterland.nl](http://www.bereikbaarheidwaterland.nl)

[www.infoN243.nl](http://www.infoN243.nl)

[REDACTED] [@noord-holland.nl](#)




---

**Van:** [REDACTED]  
**Verzonden:** donderdag 19 oktober 2017 11:42  
**Aan:** [REDACTED]  
**CC:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** RE: juiste versie matrix  
 Dag [REDACTED],

Hierbij antwoorden op de door jou gestelde vragen in blauw:

Ik vind bij nader inzien de getalsmatige insteek voor geluid wel begrijpelijk maar ook wat onzinnig. Het gaat nl. voor het grootste deel van toe of afnames achter de komma.

Dat is niet zinvol. Ik heb bij enkele huizen nu zelfs een toename en een afname geconstateerd op 1,5 m.

Vragen: Ik heb de volgende onderdelen op mijn lijstje staan:

- Verkeersdoorstroming Purmerend-Amsterdam ochtendspits 2030

Vraag heb ik doorgezet aan RHDHV. Nog geen antwoord ontvangen.

- Rijtijdverlies bus: uit de review (meen van VRA) kwam de opmerking dat ze dachten dat het rijtijdverlies groter dan 1 minuut zou zijn. Onze vraag is of die minuut is te onderbouwen.

Vraag heb ik doorgezet aan RHDHV. Nog geen antwoord ontvangen

- Invullen geluid: woningen met toe/afname, conform de opzet in de matrix

Bij 17 woningen neemt de geluidbelasting af t.o.v. de huidige situatie, maximale afname bedraagt 0,4 dB(A).

Bij 32 woningen neemt de geluidbelasting toe t.o.v. de huidige situatie, maximale toename bedraagt 0,9 dB(A).

Afgezet tegen de wettelijke toetswaarde neemt de geluidbelasting bij 0 woningen toe, toename bedraagt 0 dB(A).

- Bronvermelding voor de kostenraming maaiveldvariant.

"Financiële bijlage bij adviesnota stuurgroep 19 mei 2017 en onderliggende ramingen

(Kostennota SO d.d. 8 april 2016 Antea Group en Kostenraming SO N247 Noord d.d. 9 september 2016 Antea Group)"

Groeten [redacted]

---

**Van:** [redacted] @appm.nl]

**Verzonden:** dinsdag 17 oktober 2017 12:57

**Aan:** [redacted]

**CC:** [redacted]

**Onderwerp:** RE: juiste versie matrix

Goedemiddag [redacted]

Ik heb je zojuist proberen te bellen maar kreeg je voicemail, vandaar deze mail. Ik was benieuwd of je met onderstaande uit de voeten kunt.

Daarnaast nog een tweetal aanvullingen op de punten:

- De rijtijden moeten niet uit het rhdhv stuk worden gehaald halen, die kloppen niet volgens [redacted] Gaat om expert judgement.
- Voor geluid geldt: uitgangspunt is dat bovengronds qua welke gevel en welke meethoogte moet (ivm vergelijkbaarheid) overeenkomen met uitgangspunt ondergronds. Zie toelichting in tabel.

Met vriendelijk groet,

[redacted]  
APPM **Nederland mooier maken**

+31 [redacted] | [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)

Op zoek naar de beste contractvorm voor uw projecten? De APPM methodiek helpt u daarbij.  
[Contractkeuze.nl](http://Contractkeuze.nl)

---

**Van:** [redacted]

**Verzonden:** maandag 16 oktober 2017 14:31

**Aan:** [redacted] @Noord-Holland.nl>

**CC:** [redacted] @APPM.nl>

**Onderwerp:** RE: juiste versie matrix

Hallo [redacted]

Ik heb de volgende onderdelen op mijn lijstje staan:

- Verkeersdoorstroming Purmerend-Amsterdam ochtendspits 2030
- Rijtijdverlies bus: uit de review (meen van VRA) kwam de opmerking dat ze dachten dat het rijtijdverlies groter dan 1 minuut zou zijn. Onze vraag is of die minuut is te onderbouwen.
- Invullen geluid: woningen met toe/afname, conform de opzet in de matrix
- Bronvermelding voor de kostenraming maaiveldvariant.

Met vriendelijk groet,

[redacted]  
APPM **Nederland mooier maken**

+31 [redacted] | [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)

Op zoek naar de beste contractvorm voor uw projecten? De APPM methodiek helpt u daarbij.  
[Contractkeuze.nl](http://Contractkeuze.nl)

---

**Van:** [redacted] @Noord-Holland.nl]

**Verzonden:** maandag 16 oktober 2017 8:04

**Aan:** [redacted] @appm.nl>

**Onderwerp:** RE: juiste versie matrix

Hoi [redacted]

Ik heb zojuist even naar de matrix gekeken.

Als ik het goed begrijp gaat het om vragen over de verkeerssituatie in 2030 en de uitgevoerde geluidsberekeningen van de maaiveld variant.

Klopt dat?

Met vriendelijke groet,

[redacted]  
omgevingsmanager

T (023) [redacted] | (06) [redacted]

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

[www.bereikbaarheidwaterland.nl](http://www.bereikbaarheidwaterland.nl)

[www.infoN243.nl](http://www.infoN243.nl)

[redacted] [@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)



---

**Van:** [redacted] [@appm.nl](mailto:[redacted]@appm.nl)

**Verzonden:** vrijdag 13 oktober 2017 9:46

**Aan:** [redacted]

**CC:** [redacted]

**Onderwerp:** RE: juiste versie matrix

Ha [redacted]

Ik heb [redacted] zojuist een app gestuurd. Kreeg terug dat hij er na de 23<sup>e</sup> pas aan toe komt. Eigenlijk zou alle info deze week al gereed moeten zijn. Zoals je al merkte uit het bericht van [redacted] zit de DR ook op definitieve info te wachten. Voor ons moet alle input uiterlijk de 20<sup>e</sup> bekend en gereed zijn. In de week van de 23<sup>e</sup> gaan we aan de slag met het afronden van de zaken richting atelier en de bijeenkomst van de 28<sup>e</sup>. In die week hebben we daar nog maar 3 dagen voor.

Mag ik jou, als vervanger van [redacted] tijdens zijn vakantie, vragen de ontbrekende input voor de matrix (in de matrix staat aangegeven welke zaken het zijn) z.s.m. maar uiterlijk 20 oktober aan te leveren?

Met vriendelijk groet,

[redacted]  
APPM **Nederland mooier maken**

+31 [redacted] | [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)

Op zoek naar de beste contractvorm voor uw projecten? De APPM methodiek helpt u daarbij.  
[Contractkeuze.nl](http://Contractkeuze.nl)

---

**Van:** [redacted] [@Noord-Holland.nl](mailto:[redacted]@Noord-Holland.nl)

**Verzonden:** vrijdag 13 oktober 2017 9:24

**Aan:** [redacted] [@appm.nl](mailto:[redacted]@appm.nl)>

**Onderwerp:** RE: juiste versie matrix

Hoi,

Ik zou dan nog wel even telefonisch met [redacted] contact opnemen.

Hij heeft aan mij verteld dat hij volgende week niks gaat doen.

Groeten

---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

---

**Van:** [redacted] [@appm.nl](mailto:[redacted]@appm.nl)

**Verzonden:** vrijdag 13 oktober 2017 8:50

**Aan:** [redacted]

**CC:** [redacted]

**Onderwerp:** RE: juiste versie matrix

Goedemorgen [redacted]

Wat je zegt klopt helemaal. Niet alle voorstellen zijn direct verwerkt. Dit blijkt ook uit het format commentaar dat [redacted] gisteren had toegevoegd. Hierin is aangegeven wat zij met de diverse reacties op de matrix heeft gedaan en waarom bepaalde opmerkingen wel/niet zijn verwerkt.

Mochten jullie het niet met de aangegeven motivatie eens zijn dan kan dat natuurlijk. Zouden jullie dat dan aan willen geven met een korte toelichting waarom niet?

Op een paar onderwerpen wachten nog op laatste input van [redacted] en Tauw (is in de matrix ook aangegeven). Voor wat betreft de opmerkingen van Tauw heeft dit te maken met de definitieve onderzoeksresultaten. Deze zijn bijna gereed maar op dit moment dus nog niet in de matrix te verwerken. Van [redacted] heb ik begrepen dat [redacted] deze week nog de laatste input zou leveren. Deze heb ik echter nog niet gezien maar om jullie niet langer te laten wachten heeft [redacted] alvast de laatste versie van de matrix gestuurd, zodat jullie er vast naar kunnen gaan kijken. Hopelijk geeft dit voldoende antwoord op je vragen.

Met vriendelijk groet,

[redacted]  
APPM **Nederland mooier maken**

+31 [redacted] | [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)

Op zoek naar de beste contractvorm voor uw projecten? De APPM methodiek helpt u daarbij.  
[Contractkeuze.nl](http://Contractkeuze.nl)

---

**Van:** [redacted]

**Verzonden:** vrijdag 13 oktober 2017 6:29

**Aan:** [redacted] [@APPM](mailto:@APPM); [redacted] [<@noord-holland.nl>](mailto:@noord-holland.nl);

**CC:** [redacted] [<@noord-holland.nl>](mailto:@noord-holland.nl); [redacted] [<@APPM.nl>](mailto:@APPM.nl); [redacted] [<@appm.nl>](mailto:@appm.nl);

**Onderwerp:** Re: juiste versie matrix

Beste allen,

de vraag is vooral of we nog kunnen reageren op deze versie, of is dit definitief. Op het eerste gezicht lijken niet al onze voorstellen te zijn opgenomen..

groet

[redacted]

Op 12 oktober 2017 om 11:56 schreef [redacted] [<@APPM.nl>](mailto:@APPM.nl):

Hallo allen,

Versiebeheer was niet helemaal goed gegaan: bijgaand de écht laatste versie van de matrix (versie 7 ipv 6).

Heel graag deze beschouwen.

Excuses voor de verwarring!

Groet [redacted]

---

**Van:** [redacted]

**Verzonden:** donderdag 12 oktober 2017 10:16

**Aan:** [redacted] [<@noord-holland.nl>](mailto:@noord-holland.nl);

**CC:** [redacted] [<@Noord-Holland.nl>](mailto:@Noord-Holland.nl); [redacted] [<@noord-holland.nl>](mailto:@noord-holland.nl); [redacted] [<@APPM.nl>](mailto:@APPM.nl); [redacted] [<@appm.nl>](mailto:@appm.nl)

**Onderwerp:** RE: matrix

Goedemorgen allemaal!

Bijgaand ontvangen jullie de laatste versie van de matrix. Tevens heb ik het format commentaar bijgesloten, waarin is aangegeven wat met ik met de diverse reacties op de matrix heb gedaan.

Voor de handigheid heb ik de excel gefilterd zodat jullie alleen de opmerkingen op de matrix zien, mocht je alvast de andere opmerkingen willen zien moet je het filter uitzetten.

Op een paar onderwerpen wacht ik nog op laatste input van [REDACTED] en Tauw (heb ik in de matrix ook aangegeven), maar om jullie niet langer te laten wachten bijgaand alvast de laatste versie van de matrix, zodat jullie er vast naar kunnen gaan kijken.

De komende week ben ik afwezig ivm vakantie, maar [REDACTED] zal in mijn afwezigheid de honneurs waarnemen. Willen jullie svp laten weten wat jullie ervan vinden?

Dank alvast en hartelijke groet,

[REDACTED]

PS: aan de overige stukken (ontwerpen/rapportages) wordt door Tauw nog de laatste hand gelegd

---

**Van:** [REDACTED]

**Verzonden:** woensdag 11 oktober 2017 09:24

**Aan:** [REDACTED] <[\[REDACTED\]@noord-holland.nl](mailto:[REDACTED]@noord-holland.nl)>; [REDACTED]

[REDACTED]

**CC:** [REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED] <[\[REDACTED\]@Noord-Holland.nl](mailto:[REDACTED]@Noord-Holland.nl)>; [REDACTED]

[REDACTED] <[\[REDACTED\]@APPM.nl](mailto:[REDACTED]@APPM.nl)>; [REDACTED] <[\[REDACTED\]@noord-holland.nl](mailto:[REDACTED]@noord-holland.nl)>

**Onderwerp:** matrix

Goedemorgen allen,

De herfstvakantie nadert en daarom wil ik vragen wanneer de matrix weer ter review langskomt. We hadden als DR behoorlijk veel suggesties met name over het eenduidig verwoorden van zaken.

Omdat deze matrix erg belangrijk zal zijn in het vervolg moeten we het hier echt over eens zijn. Ik wil er daarom namens de DR voor pleiten dat we zo snel mogelijk de nieuwe versie ontvangen, zodat we voor de herfstvakantie nog suggesties kunnen doen

Het zou jammer zijn als dat op het laatste moment moet. Uiteindelijk gaat het om deze vergelijking straks.

Hartelijke groet en fijne dag

[REDACTED]

**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted]  
**Cc:** [redacted] [Broek in Waterland N247](#)  
**Onderwerp:** RE: presentatietekening atelier  
**Datum:** maandag 23 oktober 2017 22:32:54  
**Bijlagen:** [image001.png](#)

---

Beste allemaal,

Hierbij de presentatietekeningen van de vier varianten.

Download link

<https://we.tl/1hRqxd0rLK>

@ [redacted] – de opmerkingen op de tekeningen zijn verwerkt. Ik zag dat 1 van de varianten het asfalt nog donker is, dit passen we nog aan.

@ [redacted] / DR – Zoals je ziet zijn beide ontwerpen uit het BKP verdeeld over de varianten weergegeven.

@ [redacted] – Wij hebben de presentatietekeningen van de bovengrondse variant niet dus kan de kleuren alleen beoordelen op het fragment uit de mail. De middengeleider, trottoir en rammelstrook hebben wij niet in het ontwerp zitten. Het fietspad is bij ons iets minder rood en de berm wat groener. De kleuren sluiten voor de eenheid van de ondergrondse varianten aan bij het BKP. Of bedoelde je de opmaak van de legenda?

Met vriendelijke groet,

[redacted]  
 constructeur

**Tauw bv**

Australiëlaan 5  
 Postbus 3015  
 3502 GA Utrecht

M +31 [redacted]

T +31 [redacted]

---

**Van:** [redacted]@noord-holland.nl]

**Verzonden:** maandag 23 oktober 2017 11:24

**Aan:** [redacted]@tauw.com>; [redacted]@Noord-Holland.nl>; [redacted]

**CC:** [redacted]@tauw.com>; [redacted]@APPM.nl>;  
 [redacted]@appm.nl>; [redacted]@APPM.nl>; Broek in Waterland N247 <biwN247@tauw.com>

**Onderwerp:** RE: presentatietekening atelier

Beste [redacted]

Hierbij mijn vragen/opmerkingen:

1. Graag de N247 in licht grijs (kleur van het plein)
2. Gaarne het plein en parallelweg etc en alle bijbehorende elementen in exact dezelfde kleuren als het BKP. Anders lijkt er veel asfalt terug te komen. Geldt ook voor de tuinen bij de nieuwe gebouwen, die zijn ook grijs gemaakt. Idem voor Eilandweg overzijde.
3. Ik zie een doorlopend fietspad ingetekend, maar er komt toch shared space? In het ontwerp van BS is alles ingestippeld, maar door daar lijnen van te maken lijkt het alsof we weer alles gaan regelen. Gaarne aanpassen/verwijderen.
4. Te amoveren woningen kun je weglaten



5. Ook oude Zuiderbrug weglaten, anders lijkt het alsof er 2 komen
6. Op de tekening lijkt er "voldoende ruimte" te zijn voor onderstaande verbinding op de Eilandweg. Klopt dat?

cid:image001.png@01D34C4E.12E82480



7. Ik mis de delen tot aan de kruispunten Het Schouw en Monnickendam. Komen die nog?

Groeten [redacted]

---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

**Van:** [redacted] [@tauw.com](mailto:[redacted]@tauw.com)

**Verzonden:** zaterdag 21 oktober 2017 13:17

**Aan:** [redacted]

**CC:** [redacted]; Broek in Waterland  
N247

**Onderwerp:** presentatietekening atelier

Allen,

Hierbij ontvangen jullie de presentatietekening van de smalle 50km/u variant. Het inpassen van het ontwerp uit het BKP koste iets meer tijd dan verwacht, maar de overige varianten worden op dezelfde wijze uitgewerkt. In de 2 80km/u varianten wordt het andere ontwerp uit het BKP ingepast. De onderliggende technische tekeningen zijn aangepast naar het reviewcommentaar, zie onder andere de rotonde en het samenvoegen van de parallelweg en uitvoegstrook aan de noordzijde.

Ter overweging:

Moeten de woningen [redacted] nog worden weergegeven als te amoveren object, of laten we alleen de nieuwe situatie zien?

De tekeningen moeten donderdag einde van de dag naar de repro zodat deze zaterdag de 28<sup>e</sup> meegenomen kunnen worden. Eventuele opmerkingen hoor ik graag aan het begin van de week zodat we dit nog kunnen verwerken. De opmerkingen worden uiteraard voor alle 4 de varianten verwerkt.

Met vriendelijke groet,

[Redacted]

constructeur

**Tauw bv**

Australiëlaan 5

Postbus 3015

3502 GA Utrecht

M +31 [Redacted]

T +31 [Redacted]

Van: [redacted]  
Aan: [redacted]  
Cc: [redacted]  
Onderwerp: Re: presentatietekening atelier  
Datum: maandag 23 oktober 2017 21:34:34

---

Beste [redacted]  
Naast de opmerkingen van [redacted] heeft de dorpsraad nog de volgende opmerkingen/vragen.

- Er zijn twee varianten voor het dorpsplein in het BKP. Wordt ook de tweede variant in een andere tekening ingepast? Dus twee tekeningen met een variant en twee tekeningen met de andere variant.
- Volgens ons hoeven de panden, die worden verwijderd, niet meer op de tekening te staan.

Met vriendelijke groet, namens de dorpsraad,  
[redacted]

Op 21 oktober 2017 om 13:17 schreef [redacted] [@tauw.com](mailto:[redacted]@tauw.com)>:

Allen,

Hierbij ontvangen jullie de presentatietekening van de smalle 50km/u variant. Het inpassen van het ontwerp uit het BKP koste iets meer tijd dan verwacht, maar de overige varianten worden op dezelfde wijze uitgewerkt. In de 2 80km/u varianten wordt het andere ontwerp uit het BKP ingepast. De onderliggende technische tekeningen zijn aangepast naar het reviewcommentaar, zie onder andere de rotonde en het samenvoegen van de parallelweg en uitvoegstrook aan de noordzijde.

Ter overweging:

Moeten de woningen [redacted] nog worden weergegeven als te amoveren object, of laten we alleen de nieuwe situatie zien?

De tekeningen moeten donderdag einde van de dag naar de repro zodat deze zaterdag de 28<sup>e</sup> meegenomen kunnen worden. Eventuele opmerkingen hoor ik graag aan het begin van de week zodat we dit nog kunnen verwerken. De opmerkingen worden uiteraard voor alle 4 de varianten verwerkt.

Met vriendelijke groet,

[redacted]  
constructeur

**Tauw bv**  
Australiëlaan 5  
Postbus 3015  
3502 GA Utrecht

M +31 [redacted]  
T +31 [redacted]

**Van:** [REDACTED]  
**Aan:** [REDACTED]  
**Cc:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** RE: presentatietekening atelier  
**Datum:** maandag 23 oktober 2017 15:30:12  
**Bijlagen:** [image003.jpg](#)

Dag [REDACTED]

1. Wat ik belangrijk vind is dat de legenda van de tekeningen hetzelfde moeten zijn als kleurstelling van de maaiveldvariant.  
Graag even jullie check op dit punt.



2. Blauw is te behouden Broekervaart. Ik zie echter in dezelfde kleur ook sloten en watercompensatie.
3. De fietspaden zijn niet overal oranje gemaakt.

Groeten

**Van:** [REDACTED]@tauw.com]

**Verzonden:** zaterdag 21 oktober 2017 13:17

**Aan:** [REDACTED]

**CC:** [REDACTED]; Broek in Waterland N247

**Onderwerp:** presentatietekening atelier

Allen,

Hierbij ontvangen jullie de presentatietekening van de smalle 50km/u variant. Het inpassen van het ontwerp uit het BKP koste iets meer tijd dan verwacht, maar de overige varianten worden op dezelfde wijze uitgewerkt. In de 2 80km/u varianten wordt het andere ontwerp uit het BKP ingepast. De onderliggende technische tekeningen zijn aangepast naar het reviewcommentaar, zie onder andere de rotonde en het samenvoegen van de parallelweg en uitvoegstrook aan de noordzijde.

Ter overweging:

Moeten de woningen [REDACTED] nog worden weergegeven als te amoveren object, of laten we alleen de nieuwe situatie zien?

De tekeningen moeten donderdag einde van de dag naar de repro zodat deze zaterdag de 28<sup>e</sup> meegenomen kunnen worden. Eventuele opmerkingen hoor ik graag aan het begin van de week zodat we dit nog kunnen verwerken. De opmerkingen worden uiteraard voor alle 4 de varianten verwerkt.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]  
constructeur

**Tauw bv**

Australiëlaan 5  
Postbus 3015  
3502 GA Utrecht

M +31

T +31

**Van:** [redacted]@APPM.nl>  
**Verzonden:** dinsdag 24 oktober 2017 13:11  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** input geluid matrix

**Urgentie:** Hoog

Hi [redacted] even ter info:

[redacted] gaf vanmorgen aan dat zijn input voor de matrix tav geluid toch niet helemaal klopte (geen onderscheid gemaakt naar type gevel die meest op de weg is gericht, gelukkig wel op 1,5 meter hoogte).

Wil jij ervoor zorgen dat deze info (via hem of jou) toch nog hier komt vandaag of uiterlijk morgen?  
 Ivm afmaken en reproduceren spullen voor de bijeenkomsten.

Thx  
 [redacted]

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** dinsdag 24 oktober 2017 10:42  
**Aan:** [redacted]@Noord-Holland.nl>  
**Onderwerp:** geluid

[redacted]  
 Heel vervelend, maar was wel door [redacted] gevraagd (mail hieronder), dus wil je dat alsjeblieft zelf nog even nalopen dat het klopt qua gevel?  
 Aanlevering bovengrondse gegevens zou door PNH plaatsvinden, ik heb bovendien de rapportage niet hier en snap er bovendien de ballen van 😊

Heeeeel erg bedankt.  
 Gr [redacted]

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** dinsdag 17 oktober 2017 12:57  
**Aan:** [redacted]@Noord-Holland.nl>  
**CC:** [redacted]@APPM.nl>  
**Onderwerp:** RE: juiste versie matrix

Goedemiddag [redacted]

Ik heb je zojuist proberen te bellen maar kreeg je voicemail, vandaar deze mail. Ik was benieuwd of je met onderstaande uit de voeten kunt.

Daarnaast nog een tweetal aanvullingen op de punten:

- De rijtijden moeten niet uit het rhdhv stuk worden gehaald halen, die kloppen niet volgens [redacted]. Gaat om expert judgement.
- Voor geluid geldt: uitgangspunt is dat bovengronds qua welke gevel en welke meethoogte moet (ivm vergelijkbaarheid) overeenkomen met uitgangspunt ondergronds. Zie toelichting in tabel.

>> en daar staat "Bij het genoemde aantal woningen waar de belasting toe- of afneemt is gekeken naar de weg gerichte gevels op 1,5 meter hoogte."

Met vriendelijk groet,

APPM **Nederland mooier maken**

+31 [redacted] | [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)

Op zoek naar de beste contractvorm voor uw projecten? De APPM methodiek helpt u daarbij. [Contractkeuze.nl](http://Contractkeuze.nl)

---

**Van:** [redacted]

**Verzonden:** maandag 16 oktober 2017 14:31

**Aan:** [redacted] [@Noord-Holland.nl](https://twitter.com/Noord-Holland.nl)>

**CC:** [redacted]

**Onderwerp:** RE: juiste versie matrix

Hallo [redacted]

Ik heb de volgende onderdelen op mijn lijstje staan:

- Verkeersdoorstroming Purmerend-Amsterdam ochtendspits 2030
- Rijtijdverlies bus: uit de review (meen van VRA) kwam de opmerking dat ze dachten dat het rijtijdverlies groter dan 1 minuut zou zijn. Onze vraag is of die minuut is te onderbouwen.
- Invullen geluid: woningen met toe/afname, conform de opzet in de matrix
- Bronvermelding voor de kostenraming maaiveldvariant.

Met vriendelijk groet,

APPM **Nederland mooier maken**

+31 [redacted] | [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)

Op zoek naar de beste contractvorm voor uw projecten? De APPM methodiek helpt u daarbij. [Contractkeuze.nl](http://Contractkeuze.nl)

---

**Van:** [redacted] [@Noord-Holland.nl](https://twitter.com/Noord-Holland.nl)

**Verzonden:** maandag 16 oktober 2017 8:04

**Aan:** [redacted] [@appm.nl](https://twitter.com/appm.nl)>

**Onderwerp:** RE: juiste versie matrix

Hoi [redacted]

Ik heb zojuist even naar de matrix gekeken.

Als ik het goed begrijp gaat het om vragen over de verkeerssituatie in 2030 en de uitgevoerde geluidsberekeningen van de maaiveld variant.

Klopt dat?

Met vriendelijke groet,

[redacted]  
*omgevingsmanager*

T (023) [redacted] | (06) [redacted]

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

[www.bereikbaarheidwaterland.nl](http://www.bereikbaarheidwaterland.nl)

[www.infoN243.nl](http://www.infoN243.nl)

[redacted] [@noord-holland.nl](https://twitter.com/noord-holland.nl)

---

**Van:** [redacted] [@appm.nl](#)

**Verzonden:** vrijdag 13 oktober 2017 9:46

**Aan:** [redacted]

**CC:** [redacted]

**Onderwerp:** RE: juiste versie matrix

Ha [redacted]

Ik heb [redacted] zojuist een app gestuurd. Kreeg terug dat hij er na de 23<sup>e</sup> pas aan toe komt. Eigenlijk zou alle info deze week al gereed moeten zijn. Zoals je al merkte uit het bericht van [redacted] zit de DR ook op definitieve info te wachten. Voor ons moet alle input uiterlijk de 20<sup>e</sup> bekend en gereed zijn. In de week van de 23<sup>e</sup> gaan we aan de slag met het afronden van de zaken richting atelier en de bijeenkomst van de 28<sup>e</sup>. In die week hebben we daar nog maar 3 dagen voor.

Mag ik jou, als vervanger van [redacted] tijdens zijn vakantie, vragen de ontbrekende input voor de matrix (in de matrix staat aangegeven welke zaken het zijn) z.s.m. maar uiterlijk 20 oktober aan te leveren?

Met vriendelijk groet,

[redacted]  
APPM **Nederland mooier maken**

+31 [redacted] | [appm.nl](#) | [twitter.com/APPMnl](#)

Op zoek naar de beste contractvorm voor uw projecten? De APPM methodiek helpt u daarbij. [Contractkeuze.nl](#)

---

**Van:** [redacted] [@Noord-Holland.nl](#)

**Verzonden:** vrijdag 13 oktober 2017 9:24

**Aan:** [redacted] [@appm.nl](#)>

**Onderwerp:** RE: juiste versie matrix

Hoi,

Ik zou dan nog wel even telefonisch met [redacted] contact opnemen.

Hij heeft aan mij verteld dat hij volgende week niks gaat doen.

Groeten  
[redacted]

---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

---

**Van:** [redacted] [@appm.nl](#)

**Verzonden:** vrijdag 13 oktober 2017 8:50

**Aan:** [redacted]

**CC:** [redacted]

**Onderwerp:** RE: juiste versie matrix

Goedemorgen [redacted]



Wat je zegt klopt helemaal. Niet alle voorstellen zijn direct verwerkt. Dit blijkt ook uit het format commentaar dat [redacted] gisteren had toegevoegd. Hierin is aangegeven wat zij met de diverse reacties op de matrix heeft gedaan en waarom bepaalde opmerkingen wel/niet zijn verwerkt. Mochten jullie het niet met de aangegeven motivatie eens zijn dan kan dat natuurlijk. Zouden jullie dat dan aan willen geven met een korte toelichting waarom niet?

Op een paar onderwerpen wachten nog op laatste input van [redacted] en Tauw (is in de matrix ook aangegeven). Voor wat betreft de opmerkingen van Tauw heeft dit te maken met de definitieve onderzoeksresultaten. Deze zijn bijna gereed maar op dit moment dus nog niet in de matrix te verwerken. Van [redacted] heb ik begrepen dat [redacted] deze week nog de laatste input zou leveren. Deze heb ik echter nog niet gezien maar om jullie niet langer te laten wachten heeft [redacted] alvast de laatste versie van de matrix gestuurd, zodat jullie er vast naar kunnen gaan kijken.

Hopelijk geeft dit voldoende antwoord op je vragen.

Met vriendelijk groet,

[redacted]

APPM **Nederland mooier maken**

+31 [redacted] | [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)

Op zoek naar de beste contractvorm voor uw projecten? De APPM methodiek helpt u daarbij. [Contractkeuze.nl](http://Contractkeuze.nl)

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** vrijdag 13 oktober 2017 6:29

**Aan:** [redacted] [<@noord-holland.nl>](mailto:@noord-holland.nl)

**CC:** [redacted] [<@noord-holland.nl>](mailto:@noord-holland.nl);  
[redacted] [<@appm.nl>](mailto:@appm.nl);  
[redacted] [<@noord-holland.nl>](mailto:@noord-holland.nl)

**Onderwerp:** Re: juiste versie matrix

Beste allen,

de vraag is vooral of we nog kunnen reageren op deze versie, of is dit definitief. Op het eerste gezicht lijken niet al onze voorstellen te zijn opgenomen..

groet

[redacted]

Op 12 oktober 2017 om 11:56 schreef [redacted] [<@APPM.nl>](mailto:@APPM.nl):

Hallo allen,

Versiebeheer was niet helemaal goed gegaan: bijgaand de écht laatste versie van de matrix (versie 7 ipv 6).

Heel graag deze beschouwen.

Excuses voor de verwarring!

Groet [REDACTED]

---

**Van:** [REDACTED]

**Verzonden:** donderdag 12 oktober 2017 10:16

**Aan:** [REDACTED]

[\[REDACTED\]@noord-holland.nl](mailto:[REDACTED]@noord-holland.nl)>;

**CC:** [REDACTED]

[\[REDACTED\]@Noord-Holland.nl](mailto:[REDACTED]@Noord-Holland.nl)>;

[\[REDACTED\]@noord-holland.nl](mailto:[REDACTED]@noord-holland.nl)>;

[\[REDACTED\]@APPM.nl](mailto:[REDACTED]@APPM.nl)>;

[\[REDACTED\]@appm.nl](mailto:[REDACTED]@appm.nl)>

**Onderwerp:** RE: matrix

Goedemorgen allemaal!

Bijgaand ontvangen jullie de laatste versie van de matrix. Tevens heb ik het format commentaar bijgesloten, waarin is aangegeven wat met ik met de diverse reacties op de matrix heb gedaan.

Voor de handigheid heb ik heb de excel gefilterd zodat jullie alleen de opmerkingen op de matrix zien, mocht je alvast de andere opmerkingen willen zien moet je het filter uitzetten.

Op een paar onderwerpen wacht ik nog op laatste input van [REDACTED] en Tauw (heb ik in de matrix ook aangegeven), maar om jullie niet langer te laten wachten bijgaand alvast de laatste versie van de matrix, zodat jullie er vast naar kunnen gaan kijken.

De komende week ben ik afwezig ivm vakantie, maar [REDACTED] zal in mijn afwezigheid de honneurs waarnemen. Willen jullie svp laten weten wat jullie ervan vinden?

Dank alvast en hartelijke groet,

[REDACTED]

PS: aan de overige stukken (ontwerpen/rapportages) wordt door Tauw nog de laatste hand gelegd

---

**Van:** [redacted]

**Verzonden:** woensdag 11 oktober 2017 09:24

**Aan:** [redacted] [@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl); [redacted]

>

**CC:** [redacted]

[@Noord-Holland.nl](mailto:[redacted]@Noord-Holland.nl); [redacted]

[@APPM.nl](mailto:[redacted]@APPM.nl); [redacted]

[@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)>

**Onderwerp:** matrix

Goedemorgen allen,

De herfstvakantie nadert en daarom wil ik vragen wanneer de matrix weer ter review langskomt. We hadden als DR behoorlijk veel suggesties met name over het eenduidig verwoorden van zaken.

Omdat deze matrix erg belangrijk zal zijn in het vervolg moeten we het hier echt over eens zijn. Ik wil er daarom namens de DR voor pleiten dat we zo snel mogelijk de nieuwe versie ontvangen, zodat we voor de herfstvakantie nog suggesties kunnen doen

Het zou jammer zijn als dat op het laatste moment moet. Uiteindelijk gaat het om deze vergelijking straks.

Hartelijke groet en fijne dag

[redacted]

**Van:** [redacted]@APPM.nl>  
**Verzonden:** dinsdag 24 oktober 2017 09:36  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: draaiboek + voorbereidingsacties atelier 3

Hi [redacted]

We hadden jou (samen met [redacted] eerder al wel bij de flipovers bedacht waar mensen eventueel nog reacties op de matrix kunnen achterlaten (door jullie te noteren ivm filteren zodat er alleen zinnige reacties genoteerd worden), zie vorige versie draaiboek.

En nu [redacted] er niet is ook graag in de verdiepingsronde over het BKP (jij weet er meer van dan [redacted]).

Het definitieve draaiboek stuur ik nog rond, maar dan weet je dit vast.

Gr [redacted]

---

**Van:** [redacted]@Noord-Holland.nl  
**Verzonden:** maandag 2 oktober 2017 09:27  
 [redacted]@APPM.nl>  
**CC:** [redacted]@noord-holland.nl>  
**Onderwerp:** RE: draaiboek + voorbereidingsacties atelier 3

Dag [redacted]  
 Ik kom mijn naam niet tegen in de stukken.  
 Als het nodig is dat ik iets doe, dan hoor ik dat graag.  
 Groeten [redacted]

---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
 Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

---

**Van:** [redacted]@APPM.nl  
**Verzonden:** dinsdag 19 september 2017 21:34  
**Aan:** [redacted]  
 [redacted]  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** draaiboek + voorbereidingsacties atelier 3

Hoi allen,

Nav de plezierige bespreking van gisterochtend bijgaand het draaiboek voor het atelier, met daarin de besproken zaken verwerkt.

Paar aandachtspunten:

- Vrije rondgang zoals besproken vervangen door “presentatie verkeersmodel [redacted]” en “infokraam geluid en lucht”. Gezien het gebrek aan specialisten bereikbaarheid/geluid/lucht die dat kunnen toelichten (of heb jij nog mensen die dit ook zouden kunnen uitleggen, [redacted]?) heb ik daar echter geen 2x2 parallele rondes voor kunnen maken. Dus wordt de zaal gewoon in 2-en verdeeld (zijn de groepen dus wel wat groter).
- Al met al kom ik uit op een eindtijd van 22.30 uur. Dat is tien minuten later dan de concept-eindtijd en komt o.a. doordat ik nog 2x minuten wandeltijd moest toevoegen.
- Is er al helderheid over de inzet van [redacted] van Antea, [redacted]? Zoja dan ontvang ik graag zijn gegevens.










- We hebben afgesproken reacties alleen op flipover te verzamelen. Dat doen we in de stands zodat we het enigszins kunnen filteren. Omdat sommige onderwerpen geen aparte stands krijgen, maar mensen in theorie wel willen reageren op de beoordelingen in de matrix, stel ik voor dat we mogelijk maken dat dat aan het einde van de bijeenkomst kan (eveneens begeleid). Om te voorkomen dat men iets vindt en zijn opmerking niet kwijt kan (niet goed voor draagvlak).
- Besluitvormingsproces: ik was blij met de nuttige discussie hierover afgelopen maandag. Is zeer belangrijk voor het gedragen proces om transparant te zijn rondom advies en besluitvorming. Hoe en wat moet natuurlijk nog verder worden uitgedacht.

Verder natuurlijk heel graag jullie aandacht voor de voorbereidende acties. Lijkt nog ver weg, maar tijd vliegt en afspraak is e.e.a. voor 16 oktober (oude datum) gereed te hebben. Bovendien zijn [redacted] en ik vanaf 16 oktober met vakantie (niet samen 😊)

Hartelijke groet, [redacted]

#### Acties:

Verzenden uitnodigingen (ook Statenleden en Gedeputeerde)	[redacted]	gereed
Reminder uitnodigingen, tevens wijzen op website met filmpjes & kom bijtijds	[redacted]	z.s.m.
Indien mogelijk: infographics van de matrix laten maken	[redacted]	z.s.m.
Aanwezigheid [redacted] (Antea) organiseren	[redacted]	z.s.m.
Benodigdheden afstemmen met Broekerhuis: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Zalen</li> <li>o Presentatie-opstelling in grote zaal</li> <li>o Beamer, scherm, microfoon</li> <li>o Enkele statafels in andere zalen (om te kunnen schrijven)</li> <li>o Catering (bij inloop, in pauze, achteraf): koffie, thee en fris (geen alcohol)</li> <li>o Eten?</li> </ul>	[redacted]	z.s.m.
Panelen reserveren (bezorgen voor 16 uur en ophalen volgende dag): totaal 14 stuks (uitgaand van: 6 voor stand technisch ontwerp (voor 4 tekeningen + stills) + 4 voor stand BKP (voor dorpspleintekeningen + dwarsprofielen/stills) + 4 voor stand bovengrondse variant (2 voor grote tekening, 2 voor stills))	[redacted]	z.s.m.
Opstellen presentatie	[redacted] (input [redacted])	29 september (daarna def. maken obv def. matrix etc)
Tbv stand Technisch ontwerp onderdoorgang (4 varianten): <ul style="list-style-type: none"> <li>o Toelichting voorbereiden (hoofdkenmerken ontwerpen, belangrijkste aandachtspunten, omgang met ontwerpdilemma's, welke wensen zijn niet doorgevoerd en waarom)</li> <li>o Materialen voor stand gereedmaken/meenemen: ontwerp tekeningen (bovenaanzichten ophangen, overige tekeningen alleen bij de hand houden) + stills</li> </ul>	[redacted] / [redacted]	13 oktober gereed (voor herfstvakantie)
Tbv stand Inrichtingsschets onderdoorgang (plein en inpassing): <ul style="list-style-type: none"> <li>o Toelichting voorbereiden (hoofdkenmerken ontwerpen, belangrijkste aandachtspunten, omgang met</li> </ul>	[redacted]	13 oktober gereed (voor herfstvakantie)

<p>ontwerpdilemma's, welke wensen zijn niet doorgevoerd en waarom)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Materialen voor stand gereedmaken/meenemen: BKP en inrichtingsschets (2 varianten dorpsplein + plaatjes inpassing op maatgevende dwarsprofielen)</li> </ul>		
<p>Tbv stand Technisch ontwerp en inpassing bovengrondse variant:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Toelichting voorbereiden (hoofdkenmerken ontwerpen, belangrijkste aandachtspunten, omgang met ontwerpdilemma's, welke wensen zijn niet doorgevoerd en waarom)</li> <li>o Materialen voor stand gereedmaken/meenemen: ontwerptekening, stills met daarin ook inrichting</li> </ul>	 / 	13 oktober gereed (voor herfstvakantie)
<p>Tbv stand Bereikbaarheid</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Presentatie voorbereiden (opzet, uitgangspunten en uitkomsten onderzoeken)</li> <li>o Materialen voor stand gereedmaken/meenemen: laptop+verkeersmodel + rapportage RHDHV ter inzage )</li> </ul>		13 oktober gereed (voor herfstvakantie)
<p>Tbv stand Geluid en lucht:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Anticiperen op vragen over opzet/uitgangspunten/ resultaten van de onderzoeken (en de reden waarom voor bovengrondse variant geen luchtonderzoek is gedaan)</li> <li>o Materialen voor stand gereedmaken/meenemen: kaarten met impact op woningen (geluid en lucht), onderzoeksrapportages</li> </ul>	 en  (ondergronds) +  en  (bovengronds)	13 oktober gereed (voor herfstvakantie)
<p>Materialen voor ontvangst/entree van 18.30 uur voorbereiden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Presentielijst (al ingevuld o.b.v. aanmeldingen): naam, namens wie aanwezig, adres, mail, telefoon &gt; zie presentielijst vorige keer</li> <li>• Groepsletters A, B en C</li> <li>• Post-its (geel voor Broekers, blauw voor Regio, roze voor belangengroepen)</li> <li>• USB-stick met filmpjes van bovengrondse en ondergrondse varianten (om bij inloop op scherm in plenaire zaal te laten zien)</li> </ul>		30 oktober
<p>Overige materialen voorbereiden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Voor stands: A3 met titels van stand (zie draaiboek) &gt; om op te hangen, zodat helder is welke stand waar is (2 afdrukken per stand)</li> <li>• Om uit te delen: prints matrix en infographics (voor alle deelnemers, ca 70?) &gt; o.b.v. definitieve versie matrix</li> <li>• Voor briefing: draaiboeken afdrukken tbv briefing, ca 21x</li> <li>• Pennen (tbv invullen post-its, minimaal 50)</li> <li>• Punaises mee</li> <li>• Naambadges voor DR, PNH, APPM, Tauw, Antea voorzitter (voor namen zie def. draaiboek) én voor aangemelde raads- en statenleden zodat ze herkenbaar zijn</li> </ul>		30 oktober

• Scherm voor aan laptop verkeersmodel		
Ouderwetse losse bel meenemen		30 oktober
Verwerken flipovers in format commentaar		31 okt

APPM **Nederland mooier maken**

+31 | [appm.nl](https://www.appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)

[redacted]  
**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** dinsdag 24 oktober 2017 09:33  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: presentatietekening atelier

Ok.  
We hebben nog een paar puntjes. Die krijg je via [redacted]  
Mijn belangrijkste punt is dat de Broekervaart aan de noordkant dichter bij de woningen komt te leggen. Met tekst moet dat m.i. verduidelijkt worden.  
Groeten  
[redacted]

---

**Van:** [redacted]@tauw.com]  
**Verzonden:** maandag 23 oktober 2017 22:33  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]; Broek in Waterland N247  
**Onderwerp:** RE: presentatietekening atelier

Beste allemaal,

Hierbij de presentatietekeningen van de vier varianten.

## Download link

<https://we.tl/1hRqxd0rLK>

@ [redacted] – de opmerkingen op de tekeningen zijn verwerkt. Ik zag dat 1 van de varianten het asfalt nog donker is, dit passen we nog aan.

@ [redacted] / DR – Zoals je ziet zijn beide ontwerpen uit het BKP verdeeld over de varianten weergegeven.

@ [redacted] – Wij hebben de presentatietekeningen van de bovengrondse variant niet dus kan de kleuren alleen beoordelen op het fragment uit de mail. De middengeleider, trottoir en rammelstrook hebben wij niet in het ontwerp zitten. Het fietspad is bij ons iets minder rood en de berm wat groener. De kleuren sluiten voor de eenheid van de ondergrondse varianten aan bij het BKP. Of bedoelde je de opmaak van de legenda?

Met vriendelijke groet,

[redacted]  
constructeur

**Tauw bv**  
Australiëlaan 5  
Postbus 3015  
3502 GA Utrecht

M +31 [redacted]  
T +31 [redacted]

---

**Van:** [redacted]@noord-holland.nl]  
**Verzonden:** maandag 23 oktober 2017 11:24  
**Aan:** [redacted]@tauw. [redacted]@Noord-Holland.nl>; [redacted]  
[redacted]



CC: >  
@tauw.com>; @APPM.nl>;  
@appm.nl>; @APPM.nl>; Broek in Waterland N247 <biwN247@tauw.com>

Onderwerp: RE: presentatietekening atelier

Beste

Hierbij mijn vragen/opmerkingen:

1. Graag de N247 in licht grijs (kleur van het plein)
2. Gaarne het plein en parallelweg etc en alle bijbehorende elementen in exact dezelfde kleuren als het BKP. Anders lijkt er veel asfalt terug te komen. Geldt ook voor de tuinen bij de nieuwe gebouwen, die zijn ook grijs gemaakt. Idem voor Eilandweg overzijde.
3. Ik zie een doorlopend fietspad ingetekend, maar er komt toch shared space? In het ontwerp van BS is alles ingestippeld, maar door daar lijnen van te maken lijkt het alsof we weer alles gaan regelen. Gaarne aanpassen/verwijderen.
4. Te amoveren woningen kun je weglaten
5. Ook oude Zuiderbrug weglaten, anders lijkt het alsof er 2 komen
6. Op de tekening lijkt er "voldoende ruimte" te zijn voor onderstaande verbinding op de Eilandweg. Klopt dat?



7. Ik mis de delen tot aan de kruispunten Het Schouw en Monnickendam. Komen die nog?

Groeten

---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

---

**Van:** [redacted]@tauw.com]

**Verzonden:** zaterdag 21 oktober 2017 13:17

**Aan:** [redacted]

**CC:** [redacted] ; Broek in Waterland N247

**Onderwerp:** presentatietekening atelier

Allen,

Hierbij ontvangen jullie de presentatietekening van de smalle 50km/u variant. Het inpassen van het ontwerp uit het BKP koste iets meer tijd dan verwacht, maar de overige varianten worden op dezelfde wijze uitgewerkt. In de 2 80km/u varianten wordt het andere ontwerp uit het BKP ingepast. De onderliggende technische tekeningen zijn aangepast naar het reviewcommentaar, zie onder andere de rotonde en het samenvoegen van de parallelweg en uitvoegstrook aan de noordzijde.

Ter overweging:

Moeten de woningen [redacted] nog worden weergegeven als te amoveren object, of laten we alleen de nieuwe situatie zien?

De tekeningen moeten donderdag einde van de dag naar de repro zodat deze zaterdag de 28<sup>e</sup> meegenomen kunnen worden. Eventuele opmerkingen hoor ik graag aan het begin van de week zodat we dit nog kunnen verwerken. De opmerkingen worden uiteraard voor alle 4 de varianten verwerkt.

Met vriendelijke groet,

[redacted]  
constructeur

**Tauw bv**

Australiëlaan 5  
Postbus 3015  
3502 GA Utrecht

M +31 [redacted]

T +31 [redacted]

**Urgentie:** Hoog

## Beeldkwaliteitsplan

Bijgaand vinden jullie de downloadlink naar het BKP (<https://we.tl/BkGo6gp9Sj>) dat door Bosch Slabbers is opgesteld. Het betreft de definitieve versie inclusief reactieformulieren waarop staat aangegeven hoe de opmerkingen op het concept zijn verwerkt. Daarnaast is de eerste versie van de posters voor het atelier en de inloop toegevoegd. Mochten jullie op dit laatste (de posters voor het atelier) nog aanvullingen, vragen en/of opmerkingen hebben dan horen we dat natuurlijk graag. Het liefst wel uiterlijk dinsdag 24 oktober zodat dit nog voor het atelier verwerkt kan worden en er nog voldoende tijd is om de posters naar de repro te sturen.

## Ontwerp

Volgens de laatste versie van de planning zou het ontwerp eigenlijk eind vorige week zijn opgeleverd. Zoals jullie hebben kunnen zien (of eigenlijk niet hebben gezien), is dit nog niet gebeurd. Reden daarvoor is dat het afstemmen van het BKP en het technisch ontwerp langer heeft geduurd dan voorzien. Echter, omdat we het belangrijk vinden dat beiden goed op elkaar aansluiten en geen tegenstrijdige signalen uitzenden hebben we ervoor gekozen hier extra aan te geven en daarmee de oplevering van het ontwerp iets uit te stellen. Jullie hebben zojuist via [ ] de definitieve versie van het ontwerp ontvangen. Mochten jullie nog aanvullingen, vragen en/of opmerkingen hebben dan horen we dat natuurlijk graag. Het liefst wel uiterlijk dinsdag 24 oktober zodat dit nog voor het atelier verwerkt kan worden en er nog voldoende tijd is om de posters naar de repro te sturen.

## Visualisaties en animaties

Eveneens vanwege de benodigde afstemming tussen het BKP en het technisch ontwerp zijn de visualisaties en animaties nog niet opgeleverd. Tauw is druk bezig met het uitwerken van de filmpjes voor het aankomende atelier. Deze week houden we jullie hiervan op de hoogte. Hoewel we weten dat het last minute is (geeft ook aan dat het venijn inderdaad in de staart zit), hopen we toch dat jullie komende week snel kunnen/willen reageren op de zaken die we hierover naar jullie toe sturen.

## Vergelijkingsmatrix

De laatste versie van de vergelijkingsmatrix heeft [ ] eind vorige week naar eenieder rond gestuurd. In deze versie moesten nog een aantal zaken worden gecontroleerd en aangevuld op basis van de definitieve documenten. Deze informatie is deze week binnen komen druppelen en zullen we begin volgende week verwerken zodat de matrix is vastgesteld. [ ] had in haar mail het verzoek gedaan om deze week te laten weten wat jullie van de matrix vonden. We hebben tot op heden geen reactie van de dorpsraad ontvangen. Mochten er nog vragen of opmerkingen zijn dan wil ik jullie vragen dit z.s.m. (bij voorkeur dit weekend nog) kenbaar te maken. Maandag beginnen we namelijk met het vaststellen van de matrix.

## Infographics

Door persoonlijke omstandigheden van zowel [ ] als de grafische vormgever is er later gestart met het uitwerken van de infographics. Ik heb gisteren pas de eerste ruwe opzet gekregen en moet deze nog beoordelen. Maandag hebben [ ] en ik een belafsprake met de vormgever om verdere details door te spreken. Deze week houden we jullie hiervan op de hoogte. Hoewel we ook hierbij weten dat het last minute is, hopen we toch dat jullie komende week snel kunnen/willen reageren op de zaken die we hierover naar jullie toe sturen.

Ik hoop jullie zo voldoende te hebben geïnformeerd en wil jullie een heel fijn weekend wensen.

Met vriendelijk groet,

[Redacted signature]

APPM **Nederland mooier maken**

+31 [Redacted phone number] | [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)

Op zoek naar de beste contractvorm voor uw projecten? De APPM methodiek helpt u daarbij. [Contractkeuze.nl](http://Contractkeuze.nl)


**Van:** [redacted]@socialevraagstukken.nl  
**Verzonden:** vrijdag 10 november 2017 13:24  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** Re: concept verhaal voor wrr

[redacted] dank je wel voor snelle reactie. aanvulling natuurlijk overgenomen.

Groet,

[redacted] ) schreef op 2017-11-10 13:20:

> Beste [redacted]  
 >  
 > Helder en goed artikel geworden!  
 >  
 > Eén opmerking c.q. aanvulling:  
 >  
 > '[redacted] 'Ons eerste plan werd door de provincie compleet van tafel  
 > geveegd. Veel te duur\_\_\_en niet realistisch\_\_\_, zo luidde het  
 > argument. Daar waren wij het uiteraard niet mee eens.'\_  
 >  
 > Het waren nl niet alleen de kosten maar ook het ontwerp was ons  
 > inziens niet realistisch/uitvoerbaar. Ik neem aan dat [redacted] geen  
 > probleem heeft met deze toevoeging.  
 >  
 > Prettig weekend!  
 >  
 > Groeten [redacted]  
 >  
 > -----  
 > Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden  
 > ontleend.  
 > Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.  
 >  
 > -----Oorspronkelijk bericht-----  
 > Van: [redacted]@socialevraagstukken.nl  
 > [mailto:[redacted]@socialevraagstukken.nl]  
 > Verzonden: vrijdag 10 november 2017 11:50  
 > Aan: [redacted]  
 > CC: [redacted]  
 > Onderwerp: concept verhaal voor wrr  
 >  
 > Dag [redacted] [redacted] en [redacted]  
 >  
 > In de bijlage treffen jullie mijn concept-verhaal aan. Het heeft even  
 > geduurd omdat het stuk eerst langs de WRR moest. Daar is men blij met  
 > het verhaal. Aan jullie de vraag of jullie de tekst willen nalezen en  
 > mij willen doorgeven of er eventueel feitelijke onjuistheden in staan,

> zodat ik ze onverwijld kan corrigeren. Graag zou ik jullie reactie  
> uiterlijk maandag willen hebben, is dat mogelijk?  
>  
> Ik hoor het graag, nu al: veel dank.  
>  
> groet,  
>  
> 

[redacted]  
**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** dinsdag 21 november 2017 09:35  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** FW: filmpjes inloopavond

Dag [redacted]

Ik heb snel de eerste 2 filmpjes bekeken. Dat geeft een goed beeld.

Enkele opmerkingen die misschien nog snel doorgevoerd kunnen worden:

1. 50 smal: overgangen in snelheidsregime 80/50 niet in beeld gebracht.
2. 80: veiligheidsvoorzieningen voor uittreden niet in beeld gebracht? Kanteldijk/coupure nog aangeven?
3. Aandacht voor groen. Vooral als je door de tunnel rijdt, lijkt het wel een buis.

Succes verder en tot vanavond.

Groeten  
[redacted]

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** dinsdag 21 november 2017 8:50  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]  
[redacted]

**Onderwerp:** Re: filmpjes inloopavond

Laat ik nu gisteren net niet het middelste filmpje hebben gezien....😞

Gelukkig dus toch compleet.

Had ik mij een slapeloze nacht kunnen besparen...

Verstuurd vanaf mijn iPhone

Op 20 nov. 2017 om 21:15 heeft [redacted] [@tauw.com](mailto:[redacted]@tauw.com)> het volgende geschreven:

Beste allemaal,

Via onderstaande linkjes zijn de drie filmpjes van de onderdoorgangen te bekijken. Deze filmpjes draaien morgen op de inloopavond.

Het wachtwoord voor de video's is 'broekinwaterland'. Wel het verzoek deze filmpjes nog niet extern te versturen voor de bewonersavond.

Variant 50, smal

<https://vimeo.com/243696332>

Variant 80, 2x1

<https://vimeo.com/243698164>

Variant 80, 2x2

<https://vimeo.com/243697242>



Bij de oplevering van de stukken zullen ook de filmpjes zijn opgenomen als mp4 bestand zodat deze offline te bekijken zijn.

Met vriendelijke groet,

constructeur

**Tauw bv**

Australiëlaan 5  
Postbus 3015  
3502 GA Utrecht

M +31

T +31

---

**Van:** [redacted] [\[redacted\]@APPM.nl](mailto:[redacted]@APPM.nl)

**Verzonden:** maandag 20 november 2017 14:08

**Aan:** Broek in Waterland N247 <[biwN247@tauw.com](mailto:biwN247@tauw.com)>;

[redacted] [<\[redacted\]@noord-holland.nl>](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)  
[redacted] [<\[redacted\]@noord-holland.nl>](mailto:[redacted]@noord-holland.nl); [redacted] [<\[redacted\]@tauw.com>](mailto:[redacted]@tauw.com);  
[redacted] [<\[redacted\]@tauw.com>](mailto:[redacted]@tauw.com); [redacted] [<\[redacted\]@noord-holland.nl>](mailto:[redacted]@noord-holland.nl);  
[redacted] [<\[redacted\]@noord-holland.nl>](mailto:[redacted]@noord-holland.nl); [redacted] [<\[redacted\]@tauw.com>](mailto:[redacted]@tauw.com);  
[redacted] [<\[redacted\]@appm.nl>](mailto:[redacted]@appm.nl); [redacted] [<\[redacted\]@Noord-Holland.nl>](mailto:[redacted]@Noord-Holland.nl);  
[redacted] [<\[redacted\]@bosch-slabbers.nl>](mailto:[redacted]@bosch-slabbers.nl); [redacted] [<\[redacted\]@tauw.com>](mailto:[redacted]@tauw.com);  
[redacted] [<\[redacted\]@AnteaGroup.com>](mailto:[redacted]@AnteaGroup.com); [redacted] [<\[redacted\]@noord-holland.nl>](mailto:[redacted]@noord-holland.nl);  
[redacted] [<\[redacted\]@Noord-Holland.nl>](mailto:[redacted]@Noord-Holland.nl); [redacted] [<\[redacted\]@noord-holland.nl>](mailto:[redacted]@noord-holland.nl);  
[redacted] [<\[redacted\]@Anteagroup.com>](mailto:[redacted]@Anteagroup.com); [redacted] [<\[redacted\]@noord-holland.nl>](mailto:[redacted]@noord-holland.nl);  
[redacted] [<\[redacted\]@Anteagroup.com>](mailto:[redacted]@Anteagroup.com); [redacted] [<\[redacted\]@noord-holland.nl>](mailto:[redacted]@noord-holland.nl);  
[redacted] [<\[redacted\]@noord-holland.nl>](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)

**Onderwerp:** morgenavond inloop

Dag allen,

Wat laatste dingen tav de inloopavond van morgen:

- Er is (nav een vraag tijdens het atelier) door Tauw nog een extra rekenslag gemaakt voor luchtkwaliteit, ook voor de bovengrondse variant. De uitkomsten zijn verwerkt in de panelen en de matrix. Volledigheidshalve stuur ik jullie die hierbij toe. In de matrix is een stukje over verkeersveiligheid ook iets aangepast nav een (terechte) vraag hierover tijdens het atelier.
- Tav de animaties: Tauw is nog de laatste hand aan het leggen aan de filmpjes, maar heeft plechtig beloofd dat ze op tijd gereed zullen zijn. Hun streven is ze vandaag te delen.

En praktisch: de longsleeves voor de organisatie worden vervangen door witte hesjes. Wellicht goed om te weten voor degenen die daarmee rekening willen qua outfit.

Groet en tot morgen,

APPM **Nederland mooier maken**

+31 6 [redacted] | [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)

**Van:** [redacted]@AnteaGroup.com>  
**Verzonden:** woensdag 22 november 2017 09:31  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: Foto's gisteren  
**Bijlagen:** 20171121\_185221.jpg; 20171121\_195521\_resized.jpg; 20171121\_195446\_resized.jpg; 20171121\_195338\_resized.jpg

Hoi [redacted]

Zie de bijlage.

Gr. [redacted]

---

**Van:** [redacted]@noord-holland.nl]  
**Verzonden:** woensdag 22 november 2017 7:54  
**Aan:** [redacted]@APPM.nl>  
[redacted]@Noord-Holland.nl>; [redacted]@waterland.nl>;  
[redacted]@waterland.nl>;  
[redacted]@tauw.com>; [redacted]@AnteaGroup.com>;  
[redacted]@Anteagroup.com>; [redacted]@noord-holland.nl>;  
[redacted]@appm.nl>; Broek in Waterland N247 <biwN247@tauw.com>  
**Onderwerp:** Foto's gisteren

Hallo allemaal,

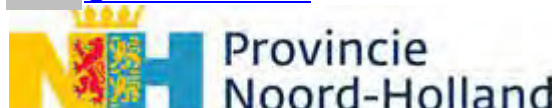
Voor een bericht op Facebook zoek ik foto's van gisteren. Willen jullie de foto's, indien je deze hebt gemaakt, svp even naar mij mailen?

Alvast bedankt!

[redacted]  
*Beleidsadviseur – Mobiliteit*

T (06) [redacted]  
Houtplein 33 2012 DE Haarlem

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)  
[redacted]@noord-holland.nl



---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.



















**Van:** [redacted]@tauw.com>  
**Verzonden:** woensdag 22 november 2017 09:17  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: Foto's gisteren  
**Bijlagen:** Photos (15).zip

Hoi [redacted]

Hierbij een aantal foto's die ik heb gemaakt.

Gr. [redacted]

---

**Van:** [redacted]@noord-holland.nl]  
**Verzonden:** woensdag 22 november 2017 07:54  
**Aan:** [redacted]@APPM.nl>; [redacted]  
[redacted]@Noord-Holland.nl>; [redacted]  
[redacted]tauw.com>; [redacted]@AnteaGroup.com>;  
[redacted]@Anteagroup.com>; [redacted]@noord-holland.nl>; [redacted]  
[redacted]@appm.nl>; Broek in Waterland N247 <biwN247@tauw.com>  
**Onderwerp:** Foto's gisteren

Hallo allemaal,

Voor een bericht op Facebook zoek ik foto's van gisteren. Willen jullie de foto's, indien je deze hebt gemaakt, svp even naar mij mailen?

Alvast bedankt!

[redacted]  
*Beleidsadviseur – Mobiliteit*

T (06) [redacted]  
Houtplein 33 2012 DE Haarlem

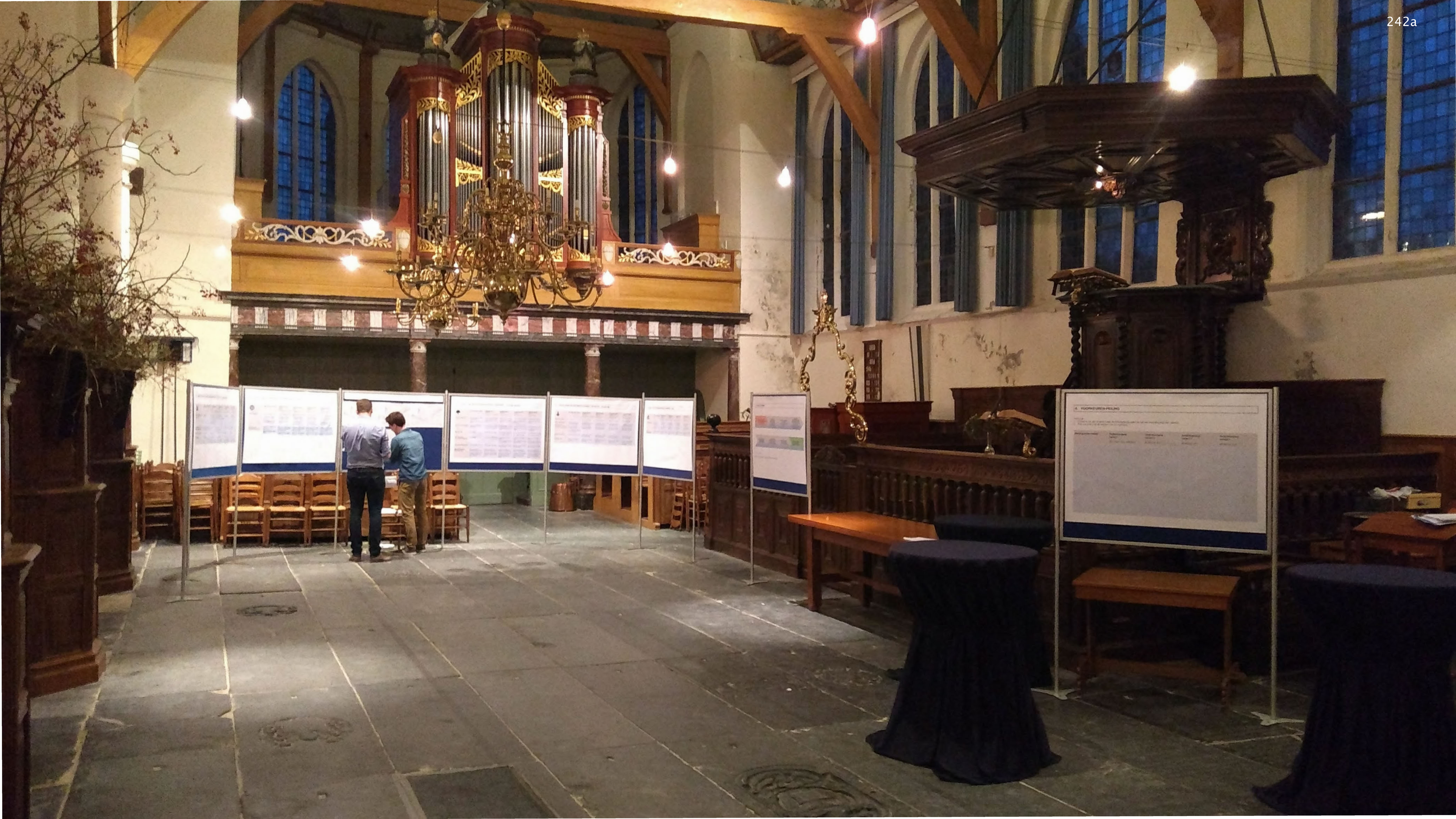
[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)  
[redacted]@noord-holland.nl



---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.





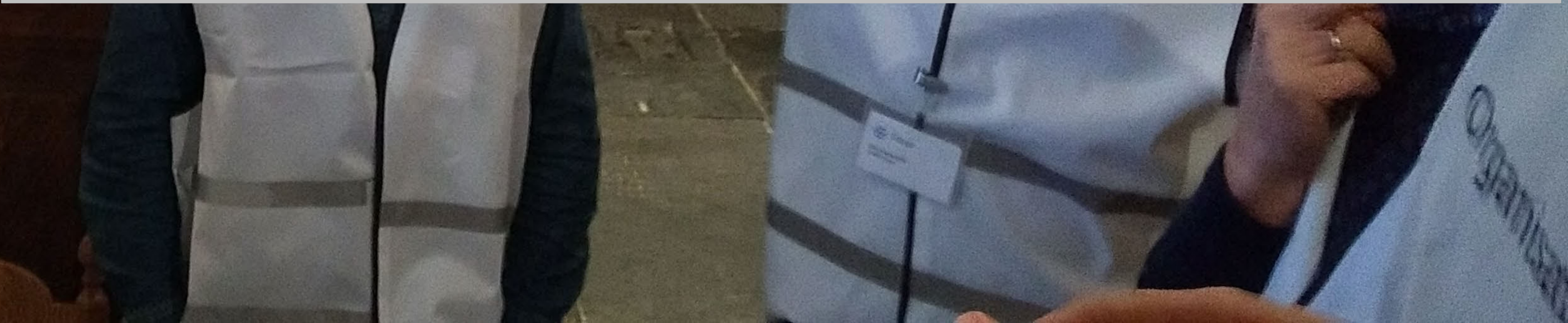
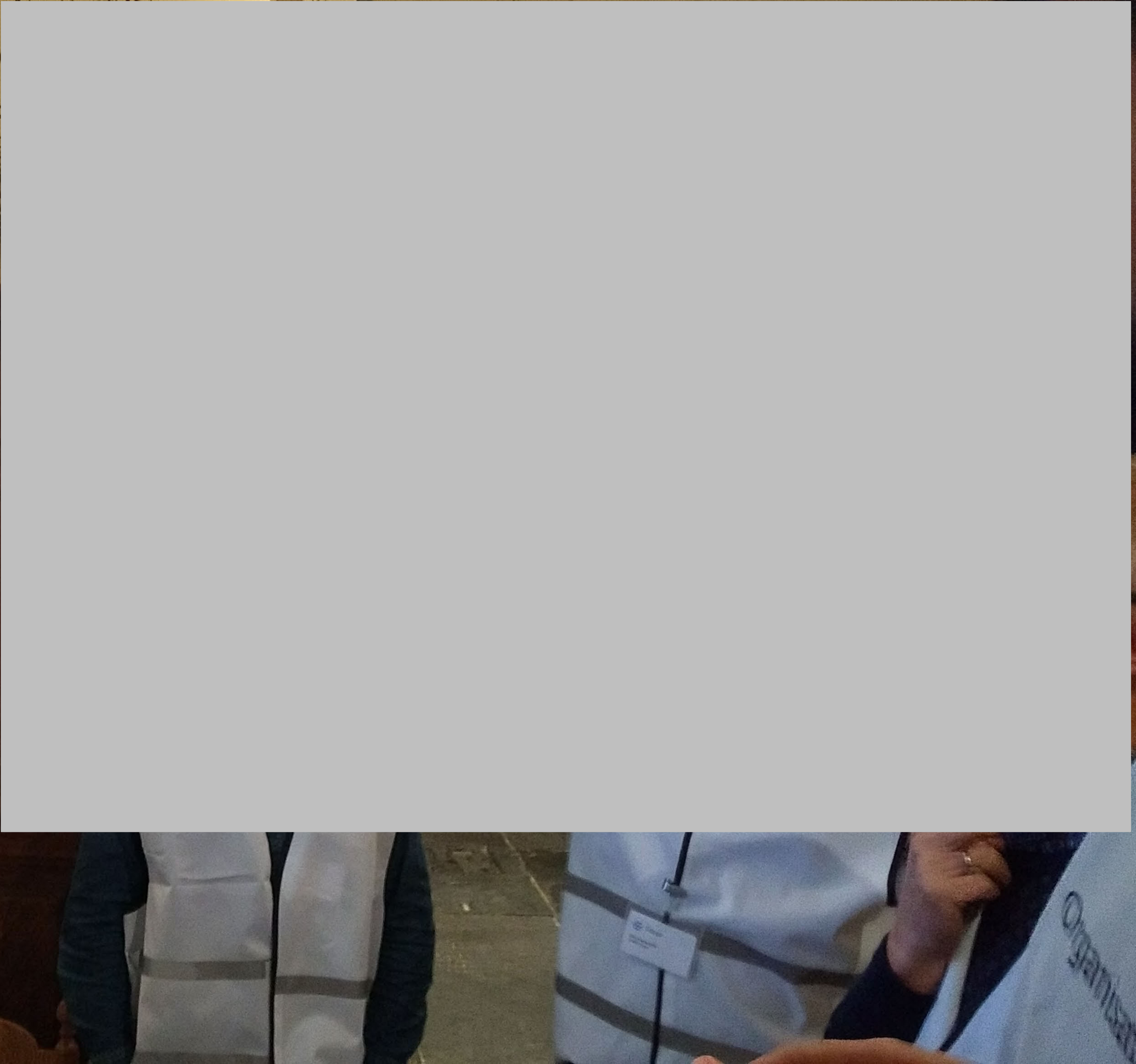


















[REDACTED]

---

**Van:** [REDACTED]@gmail.com>  
**Verzonden:** dinsdag 28 november 2017 13:01  
**Aan:** [REDACTED]  
**CC:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** Re: FW: Filmpjes

Beste [REDACTED]

Helder, akkoord. Dan betekent het dus dat er ook bij de 2x2 een ritje bovenlangs moet komen zoals bij 2x1 80. Dat lijkt me een goed idee, maar uit de beschrijving begreep ik dus iets heel anders.

Hartelijke groet,

[REDACTED]

Op 28 november 2017 om 12:25 schreef [REDACTED] [@noord-holland.nl](mailto:[REDACTED]@noord-holland.nl)>:

Beste [REDACTED]

Het gaat om de rit over het plein. Ik wil graag dat bij een ritje over het plein beide mogelijke inrichtingsvarianten zichtbaar zijn.

Gr [REDACTED]

**Van:** [REDACTED]  
**Verzonden:** dinsdag 28 november 2017 12:19  
**Aan:** [REDACTED]  
**CC:** [REDACTED]

**Onderwerp:** Re: FW: Filmpjes

Beste [REDACTED]

Eén vraag nog bij jouw verbeterpunten: waarom 'bij 2x2 andere indeling van plein invoegen'? Ik vond het uiteindelijk juist wel goed dat bij de ene versie de ene pleinvariant en bij de andere de andere was meegenomen (dus 'lint' of 'park'). Anders creëer je alleen maar de indruk dat de pleinvulling al min of meer vastligt. Wat was jouw gedachte hierbij?

Hartelijke groet,

[REDACTED]

Op 24 november 2017 om 09:44 schreef [REDACTED] [@noord-holland.nl](mailto:[REDACTED]@noord-holland.nl)>:

Iets te snel met verzenden, zie onder.

---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

---

**Van:** [REDACTED]  
**Verzonden:** vrijdag 24 november 2017 9:44  
**Aan:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** Filmpjes

Beste dames en heren,

Ik wil volgende week een reactie naar TAUW/APPM sturen mbt de filmpjes. Kunnen jullie alvast aangeven welke opmerkingen jullie hebben? Gaarne één gezamenlijke reactie van de DR.

Lig heb ik de volgende al:

- R-net halte in centrum
- Tuinen woningen parallelweg aanpassen
- Meer auto's, fietsers en bussen in animatie
- Bij 2x2 andere indeling van plein invoegen
- Route aanpassen zodat ook aanrijden naar plein vanuit Amsterdam zichtbaar is
- Brandweer alleen laten staan als die er ook echt blijft

Gaarne uiterlijk volgende week woensdag jullie reactie.

[REDACTED]  
*Beleidsadviseur – Mobiliteit*

T (06) [REDACTED]

[Houtplein 33 2012 DE Haarlem](#)

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)  
[REDACTED] [@noord-holland.nl](mailto:[REDACTED]@noord-holland.nl)



[redacted]

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** dinsdag 28 november 2017 08:37  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]

**Onderwerp:** Re: Procesevaluatie N247 - briefing groepsgesprek

Beste [redacted]

Lukt mij helaas toch niet om erbij te zijn vandaag. Teveel werk.

Ik vertrouw volledig op de inbreng van de wel aanwezige dorpsraadleden.

Met hartelijke groet,

On 23 Nov 2017 16:13, "[redacted] [@vinu.nl](mailto:[redacted]@vinu.nl)" > wrote:

Beste allemaal,

Volgende week dinsdag zien we elkaar in Broek in Waterland (9.00-11.00; De Draai 33) in het kader van de procesevaluatie N247. Het doel van de procesevaluatie die wij vanuit VINU doen voor de provincie Noord-Holland is om te leren voor het vervolgproces en mogelijk ook voor andere provinciale projecten. Hiervoor hebben we inmiddels met jullie en met betrokken politici gesproken. En de resultaten hiervan willen we graag met jullie bespreken.

Die resultaten vinden jullie in de notitie/memo in de bijlage. Let wel: dit is absoluut nog een concept. Mede op basis van het groepsgesprek willen we deze verder aanscherpen en uitwerken. We willen de notitie met jullie 'van achteren naar voren' bespreken. Dat is minder gek dan het wellicht klinkt: we willen namelijk dat de leereffecten en bijbehorende lessen centraal staan in het groepsgesprek. Die vinden jullie in de bijlage vanaf pagina 10 (hoofdstuk 4). Als de tijd het dinsdag toelaat staan we ook stil bij de bevindingen. Mocht dat niet lukken, geen zorgen: er is sowieso ruimte voor een schriftelijke ronde om op het gehele stuk te reageren.

*Voor de genodigden die er niet bij kunnen zijn: Kunnen jullie je punten meegeven aan anderen die vanuit je organisatie aansluiten en/of deze vooraf delen met [redacted] en mij?*

Dat is het wat mij betreft voor dit moment. Mochten jullie nog vragen hebben, laat het [redacted] en mij vooral weten!

Groet en tot dinsdag,

**VINU.**

Herengracht 20  
2312 LD Leiden

M: 06 [redacted]

T: 071- [redacted]

E: [redacted]@[vinu.nl](mailto:info@vinu.nl)

I: [www.vinu.nl](http://www.vinu.nl)

*VINU zoekt talent! Heb je interesse om bij ons te werken? Kijk op [www.werkenbijvinu.nl](http://www.werkenbijvinu.nl).*



**Van:** [redacted]@APPM.nl>  
**Verzonden:** donderdag 14 december 2017 13:58  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: Concept procesevaluatie N247 - graag jullie input  
**Bijlagen:** DR 20171103 n247 memo bevindingen en lessen concept 1\_DR en MB.docx

Dag allen,

Ik ben sinds de inloop ziek geweest en pas vandaag weer aan het werk..  
 Daarom met enige vertraging hierbij ook mijn reactie (toegevoegd aan versie van de dorpsraad).

Gr [redacted]

---

**Van:** [redacted]@vinu.nl]  
**Verzonden:** dinsdag 28 november 2017 11:21  
**Aan:** [redacted]@Noord-Holland.nl>; [redacted]@noord-holland.nl>; [redacted]  
 [redacted]@vinu.nl>; [redacted]@noord-holland.nl>; [redacted]@vervoerregio.nl>; [redacted]  
 [redacted]@waterland.nl>; [redacted]@waterland.nl>; [redacted]  
 [redacted]@APPM.nl>; [redacted]

**Onderwerp:** Concept procesevaluatie N247 - graag jullie input

Beste allemaal,

Zojuist hebben we uitgebreid stil gestaan bij de leereffecten en lessen uit het N247-proces. Dit hebben we gedaan op basis van de notitie die ik nogmaals als bijlage heb toegevoegd. We hebben ons in het gesprek gefocust op hoofdstuk 4. Dat is namelijk het belangrijkste gedeelte van de notitie. We willen jullie vragen om binnen twee weken (dus uiterlijk dinsdag 12 december) op de notitie te reageren naar mij met aanvullende punten ten opzichte van wat vandaag besproken is. De focus zal – voor de mensen die er vandaag bij waren – dus liggen op hoofdstuk 1 tot en met 3.

We worden er blij van als jullie input zo concreet mogelijk is, helemaal als het echt tekstvoorstellen zijn.

**De volgende stappen zien er dan als volgt uit:**

- ✓ Jullie hebben tot 12 december om input te leveren op bijgaande notitie
- ✓ VINU verwerkt de punten van het groepsgesprek (van vandaag) en toegestuurde aanvullende punten en de punten uit de overleggen met de politici
- ✓ VINU stuurt de aangescherpte versie aan jullie
- ✓ Voordat de MKBA definitief is hebben jullie nogmaals de gelegenheid op dit stuk te reageren (naar verwachting medio februari-maart)
- ✓ Daarna maakt VINU dit stuk definitief
- ✓ Dit stuk gaat in principe mee met de besluitvormende stukken en wordt daarmee openbaar

Ik zie jullie punten graag tegemoet! Mocht er iets niet helemaal helder zijn, laat het me vooral weten.

Groet, [redacted]

**VINU.**

Herengracht 20

2312 LD Leiden

M: 06 [redacted]

T: 071 [redacted]

E: [redacted]@vinu.nl

I: [www.vinu.nl](http://www.vinu.nl)

*VINU zoekt talent! Heb je interesse om bij ons te werken? Kijk op [www.werkenbijvinu.nl](http://www.werkenbijvinu.nl).*

## MEMO

**Betreft** Evaluatie N247: de tussenstand  
**Aan** Begeleidingsgroep evaluatie N247  
**Van** [REDACTED]  
**Plaats/Datum** Leiden, 22 november 2017

### 1 Het doel en de kernvragen van de evaluatie

In de planvorming voor de N247 bij Broek in Waterland werkt een aantal partijen in een proces van co-creatie nauw samen aan varianten voor een mogelijke ondergrondse passage voor gemotoriseerd verkeer, ter hoogte van de dorpskern. Het is de eerste keer dat de Provincie Noord-Holland een infrastructuurproject op deze manier doorloopt. De aanpak van het planvormingsproces N247 wordt dan ook gezien als een voorbeeldproject voor de samenwerking tussen overheid en burgers, mede in het kader van democratische vernieuwing.

De Provincie Noord-Holland heeft het doel om tussentijds de leereffecten van dit co-creatieproces op te tekenen, zodat zij dit kan benutten in andere projecten. Daarbij is mogelijk ook een relatie te leggen met de nieuwe omgevingswet en de gedachte van participatie, die hieraan ten grondslag ligt. Vanuit deze doelstelling heeft de Provincie Noord-Holland drie vragen geformuleerd:

- Wat zijn de percepties en ervaringen van de relevante stakeholders met het co-creatieproces N247?
- Wat is de meerwaarde van het co-creatieproces voor dit specifieke project en in deze fase? Kijk daarbij naar inhoudelijke uitkomsten en keuzes, rolinvulling van de deelnemers, meerwaarde in relatie tot de (tijd)investering van partijen en doorlooptijd van het totale project, samenwerking en communicatie.
- Wat zijn de leereffecten vanuit dit project? Hoe kunnen deze leereffecten worden toegepast in andere, complexe projecten met meerdere stakeholders en belangen van wie? Van de stakeholders? Dan moet het zijn: meerdere belangen van de stakeholders.

De gemeente Waterland<sup>1</sup> heeft specifiek vanuit dit project een aantal vragen gesteld, die met name gaan over de rolverdeling tussen de stakeholders, de verschuivingen daarin tijdens het proces en de besluitvorming over het eindresultaat, mede in relatie tot de financiering van de te kiezen variant. De Dorpsraad Broek in Waterland<sup>2</sup> heeft vragen geformuleerd, onder andere over de samenwerkingsafspraken tussen de Provincie en de Dorpsraad, de rolverdeling tussen de stakeholders en de leereffecten van deze aanpak voor andere projecten. Deze vragen zijn meegenomen in de evaluatie.

<sup>1</sup> In een mail van 12 april 2017 (van [REDACTED] aan [REDACTED])

<sup>2</sup> In een mail van 17 april 2017 (van [REDACTED] aan [REDACTED])

## **De context vanuit het project N247**

Het programma Bereikbaarheid Waterland is een gezamenlijk programma van de Provincie Noord-Holland, de Vervoersregio Amsterdam en de gemeenten Waterland en Edam-Volendam. Dit programma heeft tot doel de bereikbaarheid, doorstroming en verkeersveiligheid op de provinciale wegen in de regio te verbeteren. De N247 vormt een knelpunt in dit provinciale wegennet. De doorstroming van zowel auto's als openbaar vervoer wordt beperkt door verschillende kruisingen, die kort op elkaar liggen en de beperkte breedte van de weg in de kern Broek in Waterland. De weg doorsnijdt Broek in Waterland en de bewoners ervaren een grote impact van deze weg op de veiligheid en leefbaarheid in het dorp.

De Provincie heeft aanvankelijk een oplossing op maaiveld uitgewerkt voor de verbetering van de situatie ter plaatse. De stuurgroep Bereikbaarheid Waterland heeft deze variant vastgesteld. In 2015 ontstond echter een burgerinitiatief vanuit de Dorpsraad om een oplossing uit te laten werken voor een weg in een verdiepte ligging. Door middel van een crowdfundingactie is geld bij elkaar gebracht om deze variant uit te (laten) werken in een rapport. Deze rapportage is onder de aandacht gebracht van de politiek. Provinciale Staten heeft vervolgens aan Gedeputeerde Staten aangegeven dat zij ook de opties voor een verdiepte ligging verder uitgewerkt willen zien op schetsontwerpniveau, inclusief bijbehorende onderzoeken. Daarna kunnen alle varianten, zowel op maaiveld als de verdiepte ligging, op de relevante aspecten worden vergeleken en kan een gefundeerde keuze worden gemaakt voor een voorkeursvariant.

De kern van de opgave bestaat niet alleen uit het uitwerken van de extra varianten. De N247 is al jaren een gevoelig onderwerp, waarbij meerdere partijen uiteenlopende standpunten en belangen hebben. De belangrijkste stakeholders hebben ervoor gekozen om bij de uitwerking van de verdiepte varianten op basis van vastgestelde feiten en een vorm van 'ontwerpend onderzoek' gezamenlijk op te trekken. Daarbij worden vanuit de participatieladder verschillende niveaus gehanteerd; voor de Dorpsraad Broek in Waterland en Provincie Noord-Holland betekent dit een samenwerking in co-creatie. In zeven statements hebben deze partijen de samenwerkingsafspraken vastgelegd die zij gedurende deze fase hanteren en die hen helpen om beter samen te werken en betekenis te geven, aan wat de partijen met elkaar willen bereiken.

## **De opzet en aanpak van deze evaluatie**

De opzet van deze notitie is als volgt:

- In paragraaf 2 worden de afspraken over de procesaanpak van de variantenontwikkeling, die vooraf zijn gemaakt, weergegeven.
- Paragraaf 3 geeft de tussenstand halverwege het project, in de vorm van bevindingen.
- In paragraaf 4 zijn de leereffecten van de gekozen aanpak in beeld gebracht.

In de paragrafen 3 en 4 is een opdeling in vier typen bevindingen gehanteerd: over de aanpak, de organisatie, de samenwerking en het resultaat. Deze indeling is gekozen omdat zo het beste antwoord is te geven op de gestelde vragen.

De bevindingen en leereffecten zijn gebaseerd op gerichte interviews met de relevante stakeholders afzonderlijk. De gesprekspartners waren:

- Provincie Noord-Holland: [redacted]
- Dorpsraad Broek in Waterland: [redacted]
- Vervoerregio Amsterdam: [redacted]
- Gemeente Waterland: [redacted]
- Nood- en hulpdiensten (telefonisch): [redacted]
- APPM: [redacted]<sup>3</sup>

Ook is Vinu aanwezig geweest bij het tweede en derde atelier en de tweede en derde inloopbijeenkomst, om te observeren hoe deze bijeenkomsten verlopen en om enkele deelnemers kort te interviewen over hun ervaringen. Zo hebben we gekeken naar de effecten van de gekozen aanpak op de informatievoorziening aan en op de draagvlakontwikkeling bij de bewoners in de regio. Deze activiteiten, gezamenlijk, geven een goed beeld van de wijze waarop het proces van samenwerking tot nu toe (november 2017) toe is verlopen en hoe de deelnemers dit beleven en waarderen.

## 2 Vooraf: Afspraken bij de start van het project

### De aanpak: de kern van de opgave van co-creatie N247

De N247 is een dossier met kansen omdat er veel partijen zijn, die direct belang hebben bij de uiteindelijk te kiezen oplossing.

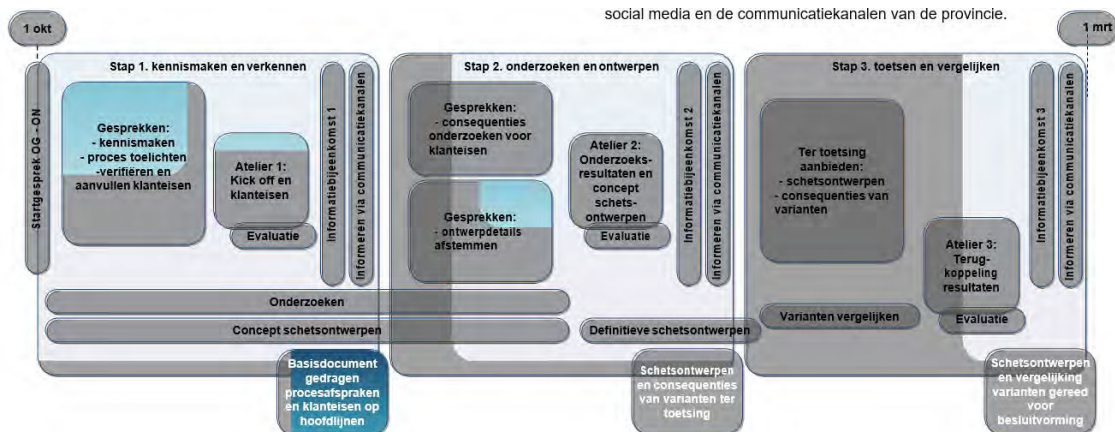
De gekozen aanpak voor samenwerking tussen Provincie en Dorpsraad is erop gericht om:

- Alle partijen een plaats in het proces te geven.
- Een zorgvuldig proces te doorlopen, omdat dit het begrip voor elkaars belangen versterkt.
- De politiek actief te betrekken.
- Appels met appels te vergelijken, waarbij alle varianten op eenzelfde detailniveau worden uitgewerkt zodanig dat er een objectieve afweging kan plaatsvinden.

In het Plan van Aanpak (deel 1: ontwerpproces onderdoorgang N247) is aangegeven dat er varianten voor de onderdoorgang worden uitgewerkt tot op het niveau van schetsontwerp. Daarbij is de procesaanpak schematisch weergegeven.

---

<sup>3</sup> In de interviewronde is APPM apart benaderd, als begeleider van het co-creatieproces, omdat zij ons meer kunnen vertellen over de interacties tussen de stakeholders tijdens de bijeenkomsten en wijze waarop de samenwerking in de praktijk verloopt.

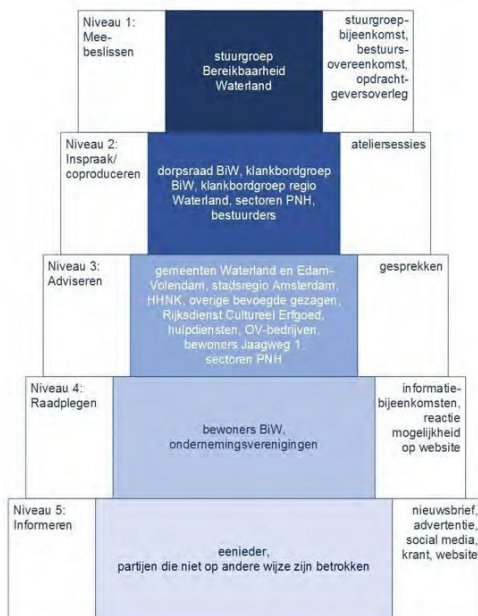


De processtappen zijn duidelijk beschreven, met daarbij de aanpak, en worden achtereenvolgens doorlopen. APPM begeleidt het proces en positioneert zich als opdrachtnemer zo neutraal mogelijk, tussen opdrachtgever en stakeholders. Daarnaast is er voor gekozen om voor de ateliers en inloopbijeenkomsten een onafhankelijk voorzitter in te schakelen. De succesfactoren voor een goed proces zijn als volgt benoemd:

- De betrokken omgevingspartijen voelen zich gehoord en zijn positief over het proces en het resultaat.
- Het is voor partijen duidelijk welke eisen en wensen zijn verwerkt in het ontwerp en welke zijn afgevalen en waarom.
- Het ontwerp dat wordt opgeleverd voldoet aan alle verplichte technische eisen van de bevoegde instanties en wettelijke voorschriften.
- Voldoende en tijdige beschikbaarheid van belanghebbenden is nodig om het proces in de voorgestelde planning te halen. Hierover worden bij de start van het proces heldere afspraken gemaakt met de betrokken partijen.
- De uitgewerkte varianten moeten eenopeen vergelijkbaar zijn uitgewerkt om met de bestaande maaiveldvariant tot een goede vergelijking te kunnen komen.
- Er moet een duidelijk onderscheid zijn in de rollen van de provincie als opdrachtgever voor het projectteam en als stakeholder in het proces. In de ateliers heeft de provincie de rol van stakeholder naast de andere stakeholders.

Specifiek voor de samenwerking tussen de stakeholders zijn de volgende randvoorwaarden benoemd:

- het proces is open en transparant;
- partijen werken vanuit gelijkwaardigheid, openheid, helderheid en volwassenheid;
- partijen hebben een proactieve houding, waarbij partijen zich in elkaars positie kunnen en willen verplaatsen.



Aan de hand van de participatieladder (zie figuur) is door APPM aangegeven op welk niveau de verschillende stakeholders deelnemen aan het proces en wat hun invloed is. Kenmerken van de procesaanpak met betrekking tot samenwerking zijn:

- Kijken door de bril van de bewoners, omdat zij op een andere manier (kunnen) redeneren dan professionele stakeholders.
- Vaststellen van een strategie per stakeholder.
- Informeren van raads- en statenleden voordat ze aan de ateliers deelnemen.

## Afspraken tussen Provincie Noord- Holland en de Dorpsraad

De provincie Noord-Holland en de Dorpsraad Broek in Waterland hebben de samenwerking bij aanvang van de co-creatiefase rond de (onder)doorgang van de N247 door Broek in Waterland samengevat in zeven statements en vastgelegd in een document. Dit document heeft geen juridische betekenis, maar heeft tot doel om in de co-creatie beter samen te werken en geeft betekenis aan wat partijen met elkaar willen bereiken. Het document gaat achtereenvolgens in op:

- Het gemeenschappelijk doel
- Het verschil in positie en belangen
- De eigen expertise en eigen sterke en zwakke punten
- De wijze waarop met vertrouwelijke informatie wordt omgegaan
- Privacy
- Samenwerking en afstemming in communicatie
- Het belang van vertrouwen als basis

Er zijn vooraf geen (zwart op wit) afspraken gemaakt over:

- Taakverdeling: wie doet wat
- Rolverdeling: invulling co-creatie
- Verwachte inspanning en tijdbesteding

Er zijn geen voorbeelden van dergelijke samenwerkingsafspraken tussen overheid (ic.

Provincie) en een dorpsraad. Noch in de Nederlandse literatuur, noch internationaal. In die zin is er sprake van een unieke samenwerking.

### 3 Halverwege: hoe wordt de samenwerking ervaren?

De interviews schetsen een beeld van de verwachtingen, de wijze waarop iedereen het co-creatieproces heeft ervaren, de successen en de aandachtspunten. Uit de interviews, de gesprekken en de observaties is een groot aantal bevindingen naar voren gekomen. Alle stakeholders geven aan dat zij de aanpak van dit co-creatieproces helder en duidelijk vinden. De provincie en APPM hebben de processtappen duidelijk uitgewerkt en toegelicht. Wel zijn er vraagtekens bij de wijze waarop de provincie de omslag waarom in het engels als wisseling ook helder is (van de reguliere aanpak binnen strak omlijnde randvoorwaarden naar een co-creatieproces binnen ruime kaders) heeft gemaakt. In deze paragraaf zijn de bevindingen weergegeven, die specifiek zijn genoemd. Deze bevindingen hebben we gerubriceerd, waarbij we onderscheid maken in bevindingen over de aanpak, de organisatie, de samenwerking en de resultaten.:

#### *Bevindingen over de aanpak*

- De nieuwe aanpak staat haaks op eerder genomen beslissingen. De motivatie voor deze ommezwaai is niet voor iedereen duidelijk. Uiteraard is bekend dat Provinciale Staten aan Gedeputeerde Staten hebben verzocht om extra varianten te onderzoeken. Maar de overwegingen om dit (snel) toe te zeggen, met daarbij een nieuwe procesaanpak en ruime kaders, zijn niet gedeeld. De provincie Noord-Holland heeft eigenstandig besloten om het lopende project, dat onderdeel is van het grotere programma Bereikbaarheid Waterland, te stoppen. Een aantal stakeholders is verbaasd over deze gang van zaken.
- De aanleiding voor de nieuwe aanpak ligt vooral in de studie, die de Dorpsraad zelfstandig heeft laten uitvoeren naar de mogelijkheden van een verdiepte N247 ter hoogte van de dorpskern van Broek in Waterland. Deze studie betreft een eerste aanzet en is niet volledig; duidelijke kaders en uitgangspunten ontbraken en de resultaten waren niet allesomvattend. Binnen het beschikbare budget (door de burgers zelf opgehaald via crowdfunding) was dat niet mogelijk. Het plan is door de provincie nog getoetst (o.a. via verkeersmodel) en door DR bijgesteld alvorens het plan in april 2016 is aangeboden aan de gedeputeerde. In het rapport was duidelijk dat een onderdoorgang meer zou kosten dan de maaiveldvariant van de Provincie. Toch hebben Statenleden op basis van de eerste studie hun mening gevormd en om aanvullend onderzoek gevraagd.
- De opdrachtformulering heeft de Provincie al in co-creatie met de Dorpsraad uitgevoerd. De Dorpsraad heeft de offertes voor het projectmanagement en de technische uitwerking mede beoordeeld. De Vervoerregio Amsterdam is in dat stadium veel minder betrokken geweest.
- Het participatieproces heeft er mede toe geleid dat de aanpak gedurende de rit steeds is bijgesteld. De financiële afspraken en de wijze van contracteren van de adviesbureaus zijn hierbij als knellend ervaren. Het project is zelfs tijdelijk stilgelegd om deze afspraken hernieuwd, naar ieders tevredenheid, te maken. Dit heeft veel tijd en energie gekost.
- Er is door de gewijzigde scope en daardoor ook gewijzigde planning geschoven met de aangekondigde data en locaties van publieksbijeenkomsten. Dit leidde tot onduidelijkheid, irritatie en agendaproblemen (met name bij politici).



- Het proces duurt erg lang, waardoor het onduidelijk is wanneer voor welke oplossing wordt gekozen. Onder andere voor bewoners, die hun huis moeten/willen verkopen, geeft dit onzekerheid.
- Bij de opdracht voor het uitwerken van varianten voor een verdiepte ligging zijn geen financiële randvoorwaarden meegegeven. Ook is niet duidelijk op welke wijze de realisatie van een verdiepte variant moet worden gefinancierd. Bestuurlijk is ingestemd met het uitvoeren van extra onderzoek naar de verdiepte ligging zonder dat expliciet de mogelijke financiële gevolgen van deze variant zijn verkend. In een gesprek tussen Dorpsraad en de CdK in maart 2017 is dit punt ook expliciet benoemd als ontbrekende spelregel.
- De 0-variant is nu 'geparkeerd' en loopt niet mee in het proces van variantenuitwerking. De 0-variant is echter op 'klassieke' wijze tot stand gekomen, zonder co-creatie.. Daardoor ontstaat ook de indruk dat de provincie deze 0-variant inmiddels minder gewenst vindt, omdat de overleggen alleen nog over de door bewoners gedragen variant gaan. Het is voor ambtenaren lastig om de 0-variant gedurende het hele proces als volwaardige variant in het vizier te houden. Neiging ontstaat om mee te gaan in het enthousiasme omdat ze alleen bezig zijn met de nieuwe varianten. Daardoor moeten zij zich steeds afvragen wat het doel is van de studie. De 0-variant is op gelijkwaardige wijze meegenomen in de vergelijkingsmatrix, waarin de vier onderdoorgang varianten en de maaiveld variant zijn uitgewerkt.
- De opkomst bij het tweede atelier was lager dan bij het eerste atelier. Mogelijk komt dit door de opzet van het eerste atelier. Ook was onduidelijk op welke plek het tweede atelier werd gehouden. De opkomst bij het derde atelier was hoger dan verwacht.
- De informatiebijeenkomsten worden over het algemeen goed bezocht. Met deze bijeenkomsten voldoet de provincie aan de maatschappelijke behoefte om informatie te delen. Stakeholders zijn positief over de openheid waarmee informatie, voorafgaand aan de besluitvorming, wordt gepresenteerd en het detailniveau ervan. De opzet (informatiemarkt) sluit aan bij de wensen van de bezoekers; zij kunnen gericht informatie halen en hun vragen stellen. Bovendien voorkom je hiermee dat er plenair sterk polariserende discussies ontstaan tussen stakeholders onderling en met bestuurders.
- De varianten zijn waardenvrij beschreven op de relevante criteria. Er is bewust geen beoordeling gegeven van de varianten en criteria zijn niet ten opzichte van elkaar gewogen.
- De provincie Noord-Holland heeft medio november 2017 een toevoeging gedaan op de aanpak: het uitwerken van een MKBA. Doel hiervan is om inzichtelijk te maken wat de maatschappelijke kosten en baten zijn van de verschillende varianten, in relatie tot de benodigde investeringen, zodat deze informatie bekend is bij de besluitvorming. Deze MKBA wordt eveneens vanuit dezelfde principes van co-creatie tussen PNH en DR opgesteld. De doorlooptijd bedraagt naar verwachting drie maanden extra.

## *Bevindingen over de organisatie*

- De nieuwe aanpak leidde tot een andere 'positie' van de stakeholders in de participatieladder. Het gevoel is dat de Dorpsraad is 'gestegen' tot het niveau van inspraak/coproduceren en dat met name de gemeente Waterland en Vervoerregio Amsterdam zijn 'gezakt', tot het niveau van adviseren.
- Met name de gemeente Waterland en Vervoerregio Amsterdam zijn zich nu erg bewust van hun rol en de wijze waarop ze deze invullen. Zij bakenen hun inzet zorgvuldig af. Vanuit de Vervoerregio Amsterdam is aangegeven dat zij geen rol voor zichzelf ziet in

dit proces van variantenafweging, omdat zij op het standpunt staat dat de meerwaarde van de verdiepte ligging voor de bereikbaarheid van de regio niet is aangetoond. Het is goed om te realiseren dat de totale kosten voor Bereikbaarheid Waterland voor 50% gedragen worden door de Vervoersregio. De gemeenteraad van Waterland heeft altijd gepleit voor een verdiepte ligging en hamert op een verkeerskundig goede oplossing en verbetering van de leefbaarheid in het dorp.

- Partijen lijken hun positie zorgvuldig te kiezen ook vanwege het feit dat er nog afspraken moeten worden gemaakt over de financiering van een variant met een verdiepte ligging.
- De Dorpsraad is een stichting die functioneert als eerste aanspreekpunt tussen gemeente Waterland en de kern Broek in Waterland. De bestuursleden zijn zelf benoemd en doen dit werk geheel vrijwillig. De Dorpsraad kiest voor de beste oplossing voor het dorp als het gaat om de N247, namelijk als onderdoorgang door het dorp. De Dorpsraad is er altijd op gericht de belangen van alle inwonenden van Broek te vertegenwoordigen. Een aantal stakeholders lijkt het niet altijd eens te zijn met de visie van de Dorpsraad en vraagt zich af of er ruimte is voor een ander geluid. De rol van de stuurgroep Bereikbaarheid Waterland, en daarmee de meerwaarde, is onduidelijk. Zij sturen niet, maar adviseren. Bovendien is de samenstelling onevenwichtig: de stuurgroep Bereikbaarheid Waterland bestaat uit vier leden van de VVD en één lid van GroenLinks.
- De spelregels van het besluitvormingsproces zijn niet helder; de Dorpsraad heeft hier formeel geen zeggenschap in. Bij optimale co-creatie is het juist zo dat een uitgewerkt plan, mits dit voldoet aan de vooraf gestelde randvoorwaarden, automatisch op bestuurlijke instemming kan rekenen. In deze casus zijn hier vooraf onvoldoende afspraken over gemaakt. De aanpak heeft nu alleen betrekking op de planvorming en te weinig op de besluitvorming. Met name bij de Dorpsraad leidt dit tot onrust; zij steken nu ook veel tijd en energie in het beïnvloeden van de gemeenteraad en de provinciale Staten. De Dorpsraad doet er alles aan om transparantie tot en met de besluitvorming te realiseren. Ook om te leren voor de toekomst.

## *Bevindingen over de samenwerking*

- Samenwerken werkt het best op basis van gelijkwaardigheid, openheid en vertrouwen. De provincie en de Dorpsraad zijn erin geslaagd om de samenwerking op deze wijze vorm te geven. Er is wederzijds heel veel waardering voor de inzet.
- Het benoemen van de samenwerking als een proces van 'co-creatie' is heel belangrijk geweest. Hierdoor veranderde de rol en positie van de Dorpsraad van 'actiegroep' naar partner, waarmee de provincie wilde samenwerken. Dit is belangrijk voor de legitimatie van de Dorpsraad.
- Het kennisniveau van de Dorpsraad verschilde uiteraard van het kennisniveau van de overige stakeholders. Om op gelijkwaardige manier te kunnen optrekken is het noodzakelijk dat het kennisniveau van alle stakeholders min of meer gelijkwaardig is; het heeft een forse inspanning gevraagd van de leden van de Dorpsraad om zichzelf bij te spijkeren op inhoud. Dit heeft geresulteerd in een meer gelijkwaardig kennisniveau, waardoor de discussies diepgaand en op de inhoud worden gevoerd. Dit versterkt het partnerschap. De Dorpsraad stelt zich in deze altijd constructief en meedenkend op.
- De hoeveelheid schriftelijke en mondelinge informatie, die wordt uitgewisseld tussen de stakeholders, is enorm. De extra benodigde doorlooptijd, als gevolg van voorbereidingstijd en agenda-problemen bij het maken van afspraken, ook.

- Partijen zijn bij co-creatie samen verantwoordelijk voor het nemen van beslissingen, bijvoorbeeld de keuze van een adviseur. Dit vraagt om commitment en duidelijkheid vooraf. Voordeel is dat er achteraf geen 'gedoe' komt over genomen besluiten.
- De provincie Noord-Holland heeft moeten leren om 'los te laten' en niet, ook vanuit een voorsprong in kennis en ervaring, haar eigen mening te willen doordrukken.
- De tijdsinvestering en energie, die nodig is om het proces van co-creatie te doorlopen, is voor de direct betrokkenen heel hoog. Zowel de Provincie als de leden van de Dorpsraad geven aan in praktijk meer dan het dubbele aan inzet te plegen dan aanvankelijk gedacht en begroot.
- Het succes van de samenwerking is deels ook terug te voeren op de 'personen', die aan tafel zitten. Alleen met de juiste grondhouding en met respect voor elkaars standpunten en positie is een intensieve en succesvolle samenwerking mogelijk. Het gezamenlijk vooraf opstellen van de afspraken voor samenwerking heeft geholpen in de zoektocht naar het invullen van de samenwerking en het verinnerlijken van de randvoorwaarden hierbij; in praktijk is het niet nodig om de spelregels nog aan te halen. Partijen hebben geen 'verborgen agenda's' en durven aan te geven als zij dilemma's zien.
- Ambtenaren en bewoners durven elkaar aan te spreken over zaken die voor henzelf vanzelfsprekend zijn (samen eten voorafgaand aan avonden, samen opbouwen en afbreken, samen beslissingen en besluiten nemen, transparantie over elke stap, elkaar continu informeren). Dit heeft heel erg veel respect voor elkaar opgeleverd.
- In de praktijk blijkt af en toe sprake van gezond wantrouwen ten aanzien van de bestuurlijke besluitvorming, de achterkamertjes bij de Provincie En de afwegingen die hierbij worden gemaakt . Dit is wel bespreekbaar tussen de Provincie en de Dorpsraad.
- In de samenwerking tussen de Provincie en de gemeente Waterland neemt de gemeente bewust afstand; zij faciliteert het proces zonder zelf een (duidelijk) inhoudelijk standpunt in te nemen. De Provincie wordt soms als 'dwingend en dominant' ervaren, waarbij belangen onvoldoende integraal worden afgewogen. De gemeente kijkt ook naar een breder belang van de regio en zit daardoor soms in een spagaat.
- De vervoersregio Amsterdam beschouwt het proces meer op afstand. De vertraging die dit proces oplevert voor het programma Bereikbaarheid Waterland ervaart de Vervoerregio als negatief.
- De rest van de regio (gemeenten, ondernemers, inwoners) voelt zich minder betrokken bij de planuitwerking, terwijl de varianten wel consequenties hebben voor deze partijen.

## *Bevindingen over het resultaat*

- De resultaten lijken het meest op 'joint fact finding'; dit leidt er toe dat er grote overeenstemming is over de feiten en dat deze niet in twijfel kunnen worden getrokken. Dit vormt een stevige basis voor een inhoudelijk debat en besluitvorming.
- De verwachtingen ten aanzien van de realiseerbaarheid van een verdiepte variant zijn door de gekozen aanpak, waarbij vooral aandacht wordt besteed aan de varianten voor de verdiepte ligging, hoog. Als deze verwachtingen in praktijk niet kunnen worden nagekomen, is de vraag of het draagvlak voor de maaiveldvariant, ondanks de intensieve participatievorm, is toegenomen. Dit blijkt niet uit de steun voor deze variant tijdens ateliers en inloopbijeenkomsten.
- Lokaal/regionaal wordt vooral gekeken naar de landschappelijke inpassing en de ruimtelijke kwaliteit; de Provincie heeft in de planuitwerking hieraan extra aandacht besteed. Goede 'verbeelding' is essentieel bij de communicatie over de varianten, ook richting de politiek.

- Onderdoorgang variant nr 1 kan volgens het advies van de hulpdiensten niet zonder meer worden gerealiseerd.. De gemeente is verantwoordelijk voor de veiligheid, ook in relatie tot vergunningverlening, en geeft aan geen concessies te zullen doen op dit punt. Zij vinden het opmerkelijk dat deze één variant nog wel op tafel liggen.
- De gemeente geeft aan moeite te hebben met de manier waarop lokale effecten (soms) worden gebagatelliseerd en afgedaan. De verdiepte varianten hebben ook negatieve gevolgen; deze worden voor de direct betrokken bewoners soms pas tijdens de openbare sessies duidelijk. Er is al enkele malen een apart aanwonenden-overleg gevoerd, met als doel hun bezwaren in kaart te brengen en hieraan in de planvorming tegemoet te komen..
- Het co-creatieproces, waarbij vanuit lokale belangen een sterke voorkeur bestaat voor een van de vier onderdoorgang varianten leidt tot hoge verwachtingen bij de omwonenden. Uiteindelijk zal Provinciale Staten een besluit nemen op basis van een bredere afweging van relevante aspecten, waarbij de uitkomst van het participatieproces één van de factoren is. Aanbeveling is om dit tijdens het proces steeds goed voor ogen te blijven houden en het verwachtingspatroon te managen.
- Bij de Provincie is nauwelijks 'angst' voor precedentwerking omdat het initiatief echt vanuit de bewoners zelf is gekomen en omdat het om veel vasthoudendheid vraagt voordat een dergelijk initiatief op de politieke agenda belandt.

#### 4 De leerpunten: is de aanpak van co-creatie overal toepasbaar?

De lessen uit de aanpak van de N247 bij Broek in Waterland zijn als volgt geformuleerd:

##### *Lessen over de aanpak*

- Co-creatie heeft als motto 'ga eerder naar buiten'. Traditioneel worden varianten vanachter het bureau technisch uitgewerkt alvorens de reguliere 'inspraak' in te gaan zonder brede inbreng van de stakeholders en lokale partijen. Draagvlakontwikkeling betekent traditioneel vooral 'overtuigen van eigen gelijk', waarbij nauwelijks meer ruimte is voor nieuwe inbreng en andere standpunten. De beslissing wordt uiteindelijk neergelegd bij 'de politiek'. Juist de input vanuit het direct betrokkenen bij de planontwikkelingen helpt om varianten aan te scherpen. Bij co-creatie werkende stakeholders gezamenlijk een plan technisch uit en bereiden een beslissing voor, inclusief de afweging tussen de verschillende belangen en standpunten. De politiek moet toezien of het proces zorgvuldig is verlopen en of alle belangen evenredig zijn afgewogen. Dit kan de inhoudelijke afweging en politieke keuze mogelijk positief beïnvloeden.
- Bij co-creatie is het noodzakelijk om vooraf overeenstemming te hebben over de (financiële) kaders, randvoorwaarden en uitgangspunten voor planontwikkeling: de 'spelregels'. Binnen die kaders moet ruimte zijn voor discussie over ontwerpend onderzoek en variantenuitwerking.
- Onderzoeken door 'derden', die vervolgens worden gebruikt om Provinciale Staten te overtuigen van een standpunt, leiden ertoe dat besluiten (soms) op verkeerde gronden worden genomen. De Provincie doet er beter aan om zelf de onderzoeken mede te begeleiden en ook (deels) te financieren; alleen dan kan worden gestuurd op kwaliteit en volledigheid. Daarbij is het zaak om het lokale initiatief te stimuleren en niet 'te betuttelen'.

- Het bestuurlijk aanvaarden van een opdracht van, in dit geval, Provinciale Staten zonder daar meteen de vraag over de financiering van de uitkomst aan te koppelen leidt tot onduidelijkheid, die gedurende het hele proces door zal werken. Het uitstellen van de discussie over financiering en bijdragen van andere overheden leidt tot onduidelijkheid en stellingname. Bij bewoners en de Dorpsraad leidt de onduidelijkheid soms tot frustratie, maar het is ook onderdeel van het spel.
- Wijzigingen in de aanpak, zoals het toevoegen van een MKBA, moeten in goed overleg en zorgvuldig worden doorgevoerd.
- De aanpak van co-creatie heeft consequenties voor met name de doorlooptijd van een project. Dit heeft uiteraard ook consequenties voor een breder programma, zoals in dit geval Bereikbaarheid Waterland. Als de Provincie voor deze aanpak kiest dan moet zij de overwegingen bij deze keuze betrekken en goed toelichten. Het zou beter zijn geweest als ook de Stuurgroep geïnformeerd zou zijn over de koerswijziging van de provincie in voorjaar 2016. Daarnaast is het van belang om de balans tussen enerzijds zorgvuldigheid en diepgang van de onderzoeken en anderzijds het tempo en de roep om duidelijkheid in het oog te houden.
- Een breed participatieproces vraagt om een adaptieve aanpak. Bij de inhuur van adviesbureaus en procesmanagers is het daarom beter om afspraken te maken over inzet op regiebasis dan op vaste afkoopsommen.
- Probeer te voorkomen dat grotere bijeenkomsten, waarbij ook politici worden uitgenodigd, worden verplaatst in de agenda. Dit leidt niet alleen tot irritatie bij de betrokkenen, maar ook tot minder bezoekers.
- Het advies is om alle varianten in hetzelfde planvormingsproces uit te werken zodat alle stakeholders deze 'zien ontstaan'. Alle varianten worden dan eenduidig en evenwichtig uitgewerkt. Dit zal mogelijk ook tot meer begrip voor de uitkomsten van het besluitvormingsproces leiden, zeker als de voorkeursvariant van de bewoners niet wordt gekozen. Discussies over het genomen besluit kunnen dan worden gevoerd op inhoudelijke argumenten en niet vanwege het gevolgde proces.

## *Lessen over de organisatie*

- Maatschappelijke ontwikkelingen, de mondigheid van de burger en de voortdurende roep om 'participatie' leiden ertoe dat de positie van de overheid verandert. Nieuwe ontwikkelingen als de invoering van de Omgevingswet dragen hieraan bij. De vanzelfsprekende rol van de overheid als autoriteit neemt verder af. Er is op alle niveaus behoefte aan initiatieven die leiden tot democratische vernieuwing. Inwoners voelen zich minder vertegenwoordigd door de gemeenteraad of door Provinciale Staten. Nieuwe werkwijzen, zoals de co-creatieaanpak N247 bij Broek in Waterland, spelen in op deze maatschappelijke tendens. Bewoners kunnen zich zo meer gehoord en serieus genomen voelen. 'De overheid' krijgt een gezicht en is minder abstract. Daarnaast groeit het begrip voor de complexiteit van de afwegingen, die de overheid moet maken en de zorgvuldigheid die daarbij in acht wordt genomen.
- Het breed delen van informatie, ook tussentijds en nog voordat er besluitvorming aan de orde is, wordt zeer gewaardeerd. Informatiemarkten worden goed bezocht. De inwoners en stakeholders kunnen dan zelf een oordeel vormen op basis van feiten en informatie vanuit de eerste hand. Ook is dit een mooie gelegenheid voor raads- en statenleden om met de bevolking in discussie te gaan en te zien wat er leeft.

- De wijze, waarop de bestuurlijke afweging binnen het college van Gedeputeerde Staten wordt gemaakt en de overwegingen en argumenten, die daarbij doorslaggevend zijn, is niet openbaar. Voor de Dorpsraad is dit een 'black box', die met de nodige argwaan wordt bekeken. Het verdient aanbeveling om deze argumenten wel in het openbaar te delen, zeker als de uitkomst afwijkt van hetgeen wordt verwacht. Of, zoals nu de bedoeling is, een adviesvraag bij Provinciale Staten neer te leggen, zodat de discussie over de varianten en de (financiële) haalbaarheid hiervan wel in het openbaar plaats vindt.
- Niet ieder project is geschikt voor co-creatie. Op basis van de casus N247 door Broek in Waterland zijn de volgende kenmerken te destilleren: een gezamenlijk onderkend probleem, een sterk lokaal belang (dat niet overeenstemt met de provinciale visie), een grote lokale maatschappelijke betrokkenheid bij een grote groep inwoners, issues op het gebied van leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en veiligheid (issues, die over het algemeen niet objectief meetbaar zijn), projecttrekkers binnen de bevolking die leiderschap tonen, partijen verbinden en namens een grote groep mensen kunnen spreken en bereidheid om langdurig met elkaar te investeren in planontwikkeling. Daarbij moet er ook echt sprake zijn van variantenontwikkeling, waarbij het uitgangspunt is dat partijen hier de beste oplossing voor willen vinden; de discussie spitst zich toe op de vraag welke oplossing uiteindelijk de beste is.
- De betrokken ambtenaren van de provincie en de gemeenten moeten zich realiseren dat een intensief participatieproces geen 'negen tot vijf-mentaliteit' vraagt. Overleg met bewoners vindt soms plaats in de avonden en ook weekenden. Zij doen dit werk in hun vrije tijd naast andere drukke werkzaamheden.

## *Lessen over de samenwerking*

- Co-creatie vraagt veel van de betrokken stakeholders, zowel van de kant van de betrokken burgers als van de overheid. Zij moeten veel tijd en energie investeren om gelijkwaardige partners te worden. De overheid moet gerichte keuzes maken voor de projecten, die zij in co-creatie willen oppakken, ook na goed overleg met de omgevingspartijen.
- Co-creatie staat of valt met gelijkwaardigheid, openheid en vertrouwen. De mate, waarin dit kan worden bereikt, hangt sterk samen met de personen, die aan tafel zitten. Als er geen 'klik' is dan is het verstandig om niet 'door te modderen' maar personen te vervangen. Het opstellen van een gezamenlijk statuut kan helpen om de spelregels te vooraf vast te leggen.
- De overheid blijft verantwoordelijk voor het 'algemene belang'. Ook in het proces van co-creatie zal zij altijd de partijen, die niet aan tafel zitten of een minderheidsstandpunt vertegenwoordigen, moeten blijven vertegenwoordigen. Dit betekent dat de overheid overzicht moet hebben op het totale krachtenveld.
- Naast een 'groepsproces' blijft het één op één contact met stakeholders, die persoonlijk worden geconfronteerd met consequenties van een uitkomst of beslissing, heel belangrijk. De overheid is verantwoordelijk voor de zorgvuldigheid waarmee deze stakeholders worden benaderd.
- Het gezamenlijk selecteren van adviseurs en projectbegeleiders is belangrijk voor het draagvlak en onderling vertrouwen. Deze selectie is een goede start van het co-creatie proces.
- Bij het uitwerken van lokale oplossingen met regionale impact is het van belang om ook de regio goed mee te nemen. Het is minder vanzelfsprekend dat deze partijen



vanuit zichzelf aansluiten omdat hun belangen niet direct evident zijn. De stakeholders (Provincie en Dorpsraad) hebben extra geïnvesteerd in het betrekken van de regionale partijen.

## *Lessen over het resultaat*

- Joint Fact finding, waarbij partijen het eens zijn over de onderzoeksopgaven, de aanpak en de onderzoeksresultaten, leidt tot meer gezamenlijk gedragen resultaten. Deze resultaten zijn input voor de verdere afweging van varianten en het bestuurlijke debat daarover.
- Bij het uitvoeren van de onderzoeken is het van belang om alle harde randvoorwaarden, zoals die voortvloeien uit bijvoorbeeld tunnelveiligheid, waterkering etc. goed in beeld te hebben. Deze randvoorwaarden zijn van invloed op het ontwerp en de kosten.
- In geval van de realisatie van een verdiepte ligging zal de tijdelijke situatie lang duren en veel consequenties hebben voor een grotere groep mensen (omrijdbewegingen, verminderde bereikbaarheid, extra congestie lokaal, overlast door bouwwerkzaamheden lokaal). Het is belangrijk om deze consequenties goed in beeld te hebben en mee te nemen bij de afweging van varianten, zeker omdat dit bijvoorbeeld effect zal hebben op de verkoopbaarheid van aanliggende woningen.
- Ook bij een proces van co-creatie geldt: ook al is het proces heel zorgvuldig doorlopen, als de uitkomst van de besluitvorming niet bevalt, dan zal het draagvlak voor deze beslissing niet heel groot zijn. Co-creatie is geen methode om bezwaren en beroepsprocedures te vermijden. De verwachting is dat bezwaren en zienswijzen, door de gedeelde kennis, inhoudelijk beter onderbouwd zullen zijn. Bij juridische procedures vergroot de gevolgde procesaanpak daarentegen weer de kans dat bezwaren bij de rechter worden afgewezen.
- De uitkomsten van het participatietraject is één van de factoren, die meewegen in de besluitvorming, maar zijn uiteindelijk doorslaggevend. Provinciale Staten maakt op basis van een hopelijk integrale afweging, een politieke keuze. De MKBA is een aanvullend en waardevol instrument op de huidige vergelijkingsmatrix om de varianten te vergelijken op de maatschappelijke kosten en baten. Het is van belang om bij de lokale partijen de verwachtingen te managen over de uitkomst van de besluitvorming.
- Bij de uiteindelijke keuze voor een variant moeten de politici zich ervan bewust zijn dat zij een beslissing nemen 'voor tenminste de komende vijftig tot honderd jaar'. Als de beschikbare budgetten een robuuste oplossing nu niet toelaten dan is het beter om de uitvoering uit te stellen en 'te sparen'.

[REDACTED]

---

**Van:** [REDACTED]  
**Verzonden:** maandag 18 december 2017 08:43  
**Aan:** [REDACTED]  
**CC:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** reactie DR op offertes MKBA  
**Bijlagen:** Reactie DR op offerte MKBA Decisio.docx; Reactie DR op offerte MKBA Ecorys.docx

Beste [REDACTED]

Hierbij de reactie van de Dorpsraad op de twee voorliggende offertes voor MKBA. Onze voorkeur gaat duidelijk uit naa Ecorys, zoals je kunt lezen.

We zijn benieuwd naar jullie uiteindelijke keuze,

Met hartelijke groet

[REDACTED]  
DR Broek in Waterland



## Reactie DR op offerte MKBA Decisio

Algemeen:

- Opmerkelijk dat in H 2 inleiding niet wordt gerefereerd aan het huidige co-creatie proces. Dat bepaalt nogal de invulling, en ondanks de aandacht die we tijdens het gesprek met hen hieraan hebben besteed, een misser.

H 2.1.1

- Dit hoofdstuk eindigt opmerkelijk vaag. Als dit nu al niet concreet is ingevuld, kost dit onnodig tijd/geld.

H 2.1.2

- Onderaan blz 4: Hier wordt op opmerkelijke manier gerefereerd aan de cocreatie, in een eigen interpretatie. Schept geen vertrouwen
- Ze pleiten voor aanvullend onderzoek voor verkeersmodel. Nodig?!

H 2.2

- Het is niet aan Decisio om te bepalen of de cocreatie blijft, het wordt hier gegund. Heeft dit bureau hier ervaring mee?!
- Ze maken hun eigen regels en met een selectie van bewoners, gaan aan DR en huidige klankbordgroep voorbij.

H 3

- 3.1.1: het nulalternatief: is juist in vergelijkingsmatrix al meegenomen. Heeft Decisio huiswerk wel gedaan?
- In 3.1.1 ook prognoses voor nieuwbouwplannen in Edam/Volendam, Waterland en Purmerend meenemen
- 3.4.2: ook hier geen enkele referentie aan cocreatie

Kosten:

Ze vragen wel enorm veel, voor wat ze bieden

Conclusie:

Niet met Decisio, ze hebben te weinig begrip getoond voor de huidige cocreatie fase, dat schept geen vertrouwen. Bovendien erg prijs-kwaliteit erg ongunstig.

17 december 2017

Dorpsraad Broek in Waterland

## Reactie DR op offerte MKBA Ecorys

### Algemeen:

- Kort en krachtig, goede interpretatie en begrip voor co-creatie.
- Komt erg realistisch over, met beide benen op de grond.
- In verband met de terugverdientijd graag ook periode 100 jaar expliciet laten noemen (return on investment)

### Plan van aanpak

- Helder en ook voor niet MKBA kenners, goed leesbaar.
- Mist bij Plan van Aanpak inschatting van economische effecten vanwege meer toerisme. Het staat wel in H 2, maar mist in tabel.
- Het gaat om de economische effecten van het benutten van de bovengrondse ruimte, en uiteraard van de tijdswinst van de doorstroming voor regionale ondernemers
- Zo mogelijk nieuwbouwplannen in Edam/Volendam, Waterland en Purmerend meenemen
- Aantrekkelijke opzet training
- Bij overlegmomenten: er is een bijeenkomst met klankbordgroep gepland: zou vergelijkbaar moeten zijn met Atelier opzet, dus nog sturing mogelijk op concept uitkomsten.

### Project kosten:

Ziet er goed uit, wel pittig dagtarief

### Conclusie:

Ziet er goed uit, heeft duidelijk de voorkeur van DR

17 december 2017

Dorpsraad Broek in Waterland

[redacted]  
**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** woensdag 20 december 2017 08:00  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: tot ziens!

Goedemorgen [redacted]  
Ik was ook totaal verrast en begrijp je reactie volledig  
Wat een naïviteit

[redacted]  
**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** dinsdag 19 december 2017 23:23  
**Aan:** [redacted]

[redacted]@vervoerregio.nl; [redacted]@waterland.nl;  
[redacted]@waterland.nl; verkeer@waterland.nl  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: tot ziens!

Beste [redacted]

Ik voel mij toch wel geroepen om hierop een reactie te geven. Sinds de inloopavond is er vanuit de combinatie APPM/TAUW geen enkele reactie meer gekomen op vragen, mails etc richting bewoners noch de provincie. Wij wachten dan ook nog op de oplevering van diverse stukken waarvoor onlangs een eerste review is aangeleverd (en evt nog een tweede ronde zal volgen). Het proces met omwonenden ligt nu helaas stil omdat er niets door APPM/TAUW wordt aangeleverd. De opdracht is pas afgerond wanneer de dorpsraad en de provincie akkoord hebben gegeven op de aangeleverde eindproducten.

Ik (en ik denk ook alle andere personen in de CC) ben/zijn dan ook zeer verbaasd over deze mail en ik kom hier zo spoedig mogelijk op terug.

[redacted]  
*Beleidsadviseur – Mobiliteit*

T (06) [redacted]  
Houtplein 33 2012 DE Haarlem

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)  
[derixb@noord-holland.nl](mailto:derixb@noord-holland.nl)



**Van:** [redacted] [@APPM.nl](mailto:@APPM.nl)  
**Verzonden:** dinsdag 19 december 2017 22:59  
**Aan:** [redacted]

@noord-holland.nl';

@vervoerregio.

@waterland.nl;

@waterland.nl; verkeer@waterland.nl

CC:

Onderwerp: tot ziens!



Beste allemaal!

De opdracht voor APPM voor de Onderdoorgang Broek zit erop. Na de inloop heb ik de laatste bijeenkomsten door mijn griep moeten missen, waardoor ik helaas geen persoonlijk afscheid van jullie heb kunnen nemen. Daarom wil ik jullie via deze weg bedanken voor de samenwerking, veel succes wensen met de 'laatste loodjes' en bovenal natuurlijk een gezond en gelukkig 2018 toewensen!

Hartelijke groet en tot ziens, ook namens [redacted] en [redacted],

[redacted]  
APPM **Nederland mooier maken**

+31 [redacted] | [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)

**Van:** [redacted]@vinu.nl>  
**Verzonden:** maandag 8 januari 2018 14:12  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** Re: Evaluatie proces

tja, is volgens mij niet onredelijk: 2 uur interview, 1 uur voorbereiding, 1 uur reistijd (heen en terug hoofddorp leiden), 2 uur reactie op concept 1

Met vriendelijke groeten,

**VINU.**

Herengracht 20  
 2312 LD Leiden

M: 06 [redacted]

T: 071 [redacted]

E: [redacted]@vinu.nl

I: [www.vinu.nl](http://www.vinu.nl) / [www.beterbesteden.nl](http://www.beterbesteden.nl)

**Van:** [redacted]@noord-holland.nl>

**Verzonden:** maandag 8 januari 2018 14:08

**Aan:** [redacted]

**CC:** [redacted]

**Onderwerp:** RE: Evaluatie proces

Ze heeft 6 uur in rekening gebracht a 130 euro..

**Van:** [redacted]@vinu.nl]

**Verzonden:** maandag 8 januari 2018 13:09

**Aan:** [redacted]

**CC:** [redacted]

**Onderwerp:** Re: Evaluatie proces

hi [redacted]

fyi: we hebben met [redacted] een interview van circa 2 uur gehouden bij vinu op de Herengracht (heen en terug reistijd vanuit hoofddorp en enige voorbereiding). bij de bespreking met van concept 1 was appm niet aanwezig (ziekte) maar [redacted] heeft schriftelijk gereageerd en een aantal opmerkingen gemaakt op het concept. verder heeft appm geen bijdrage geleverd aan de evaluatie. [redacted] heeft bij ons nooit melding gemaakt van het in rekening brengen van extra kosten voor medewerking aan dit interview; dat had ze ook bij jou moeten doen want jij bent haar opdrachtgever.

Met vriendelijke groeten,

**VINU.**

Herengracht 20  
 2312 LD Leiden

M: 06 [redacted]

T: 071 [redacted]

E: [redacted]@vinu.nl

I: [www.vinu.nl](http://www.vinu.nl) / [www.beterbesteden.nl](http://www.beterbesteden.nl)

**Van:** [redacted]@noord-holland.nl>

**Verzonden:** maandag 8 januari 2018 09:09

Aan: [redacted]

CC: [redacted] [\[redacted\]@waterland.](mailto:[redacted]@waterland.nl) [\[redacted\]@vervoerregio.nl](mailto:[redacted]@vervoerregio.nl); [redacted]

**Onderwerp:** Evaluatie proces

Beste [redacted] en [redacted]

Ik reageer vandaag even op de laatste versie, daarna kan deze worden rondgestuurd.

De afronding van de voorfase loopt erg stroef. APPM heeft tevens een (flinke) factuur ingeleverd voor haar bijdrage aan de evaluatie (interview en voorbereiding [redacted]). Ik vind dat persoonlijk echt niet kunnen en zou daar ook nooit mee hebben ingestemd. Kunnen jullie aangeven of [redacted] dit heeft gemeld tijdens het verzoek om mee te werken?

Mijn overall verzoek is de namen APPM/TAUW in de evaluatie aan te passen naar "het adviesbureau".

Gaarne jullie reactie.

[redacted]  
*Beleidsadviseur – Mobiliteit*

T (06) [redacted]

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)

[redacted] [@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)



---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

[redacted]  
**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** maandag 15 januari 2018 14:39  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: review ontwerp N247-Onderdoorgang

Vanaf 155 even de check gedaan. Als Tauw verwerkt heeft, dan reageer ik niet meer. Dat is akkoord.  
158 pnh zal niet meer reageren.

159 -

161 -

165 ok

166 afstemmen met project beweegbare bruggen valt wel binnen de scope.

167 vaag antwoord; graag verduidelijken

168 -

170 dus jullie antwoord is ja

171 -

172 nu geen verdere actie

173 akkoord

174 akkoord

175 akkoord

179 wordt doorgeschoven; heeft dat geen impact?

180 dus jullie antwoord is ja

189 wordt doorgeschoven; heeft dat geen impact?

195 t/m 199 Het rapport wordt niet aangepast. Daarmee is het een onvoldragen onderzoek. De geconstateerde onduidelijkheden blijven bestaan. Graag toch een update van het rapport.

213 Daarmee is het een onvoldragen onderzoek.

216 Graag de toelichting opnemen in het K+L rapport.

217 akkoord

218 Graag de toelichting opnemen in de raming

[redacted] misschien kun je aan [redacted] vragen om de punten van [redacted] te controleren.

Met vriendelijke groet,

[redacted]  
*omgevingsmanager*

T ( [redacted] | (06) [redacted]  
Houtplein 33 2012 DE Haarlem

[www.bereikbaarheidwaterland.nl](http://www.bereikbaarheidwaterland.nl)

[www.infoN243.nl](http://www.infoN243.nl)

[redacted]@noord-holland.nl



---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** maandag 15 januari 2018 14:12  
**Aan:** [redacted]@tauw.com>; [redacted]@tauw.com>  
**CC:** [redacted]@Noord-Holland.nl>; [redacted]  
[redacted]@APPM.nl>  
**Onderwerp:** RE: review ontwerp N247-Onderdoorgang

Mag ik het excel bestand van de review? Dan zetten we daar onze reactie in (akkoord of anders).

Gr [redacted]

---

**Van:** [redacted]@tauw.com]  
**Verzonden:** maandag 15 januari 2018 13:28  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: review ontwerp N247-Onderdoorgang

[redacted]  
Het commentaar van de drie formele reviewrondes is opgenomen in bijlage 1 van de ontwerpnota. Het commentaar uit de laatste review is te vinden vanaf pagina 67/91 van document "N247-300-V1\_Ontwerpnota".

Met vriendelijke groet,

[redacted]  
constructeur

**Tauw bv**  
Australiëlaan 5  
Postbus 3015  
3502 GA Utrecht

T +31 [redacted]  
M +31 [redacted]

---

**Van:** [redacted]@noord-holland.nl]  
**Verzonden:** maandag 15 januari 2018 13:18  
**Aan:** [redacted]@tauw.com>; [redacted]@tauw.com>  
**CC:** [redacted]@Noord-Holland.nl>; [redacted]  
[redacted]@APPM.nl>  
**Onderwerp:** FW: review ontwerp N247-Onderdoorgang  
**Urgentie:** Hoog

Beste [redacted] en [redacted]

We kunnen oa deze laatste review met reacties van jullie niet op de USB vinden. Klopt dat?

Gaarne zsm jullie reactie zodat we geen dubbel werk hoeven te doen.

Alvast bedankt!

Gr [redacted]

---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.



---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** maandag 25 september 2017 11:31  
**Aan:** [redacted] [@appm.nl](mailto:[redacted]@appm.nl)  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** review ontwerp N247-Onderdoorgang

Beste [redacted]

Bijgaand de opmerkingen ten aanzien van het ontwerp en onderzoeken als bijlage.

[redacted]  
*projectmedewerkster* – Directiebrede Ondersteuning

T (023) [redacted]  
Houtplein 33 2012 DE Haarlem

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)  
[redacted] [@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)



[redacted]

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** donderdag 18 januari 2018 16:40  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: verslag overleg PNH DR onderdoorgang 15 januari  
**Bijlagen:** Broek in Waterland voorstel 19-01-2017.pdf; 20180117 Concept Brief-Uitnodiging bewoners Parallelweg BiW.docx

Hallo [redacted]

Bedankt voor dit overzichtje.

Hierbij ontvang je de laatste indeling van de informatieborden langs de N247. Ik heb inmiddels aan de "bordenbouwer" gevraagd om de rode sticker van de huidige borden te verwijderen.

In de bijlage ontvang je ook een concept-brief voor de bewoners aan de Parallelweg. Ik kijk uit naar jullie aanvullingen. Een datum en tijd heb ik nog niet ingevuld. Naar verwachting komt er in de 3<sup>e</sup> week van februari ook een informatie-avond over de veranderingen aan het knooppunt A10-N247-S116. Die datum is nog niet bekend (wordt volgende week bekend). Maar het lijkt me slim dat we niet op dezelfde avond gaan zitten.

Met vriendelijke groeten,

[redacted] *programma Bereikbaarheid Waterland*

M 06 [redacted]  
Houtplein 33 2012 DE Haarlem

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)  
[redacted]@noord-holland.nl



---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** donderdag 18 januari 2018 10:09  
**Aan:** [redacted]@noord-holland.nl>; [redacted]@noord-holland.nl>; [redacted]  
**Onderwerp:** verslag overleg PNH DR onderdoorgang 15 januari

Beste allen  
Ik heb even de belangrijkste punten van ons overleg van maandag jl op een rij gezet,

Met groet

**Van:** [redacted] [\[redacted\]@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)

**Verzonden:** maandag 15 januari 2018 11:43

**Aan:** [redacted]

**Onderwerp:** Agenda vanmiddag

- 1) Overleg bewoners Parallelweg
- 2) MKBA
- 3) Ramingen TAUW
- 4) Voortgang afronding APPM/TAUW
- 5) Evaluatie VINU

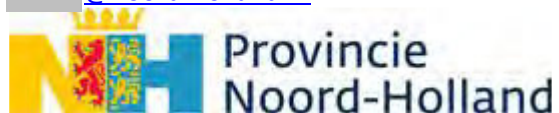
[redacted]  
*Beleidsadviseur – Mobiliteit*

T (06) [redacted]

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)

[redacted] [\[redacted\]@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)



---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

# MOGELIJKHEDEN (ONDER)DOORGANG BROEK IN WATERLAND 250a



## ONDERGRONDSE VARIANT

Met een onderdoorgang door Broek in Waterland kunnen beide zijden van het dorp weer met elkaar worden verbonden met de inrichting van een Dorpsplein.

Bij een onderdoorgang verandert de kruising N247-Eilandweg in een ongelijkvloerse kruising. Doorgaand verkeer rijdt onder Broek in Waterland door.

Lokaal verkeer en OV vanuit Amsterdam komt via een bovengrondse weg over een nieuwe hefbrug op het Dorpsplein waar bussen halteren.

Lokaal verkeer en OV vanuit Monnickendam rijden via een uitvoegende rijstrook vlak voor de onderdoorgang Broek in Waterland in.



Vogelvlucht vanuit Zuidoost (voortopige impressie)



Vogelvlucht vanuit het Zuiden (voortopige impressie)



Voortopige impressie Dorpsplein

## BOVENGRONDSE VARIANT

De bovengrondse variant vervangt de kruispunten van de Parallelweg en de Broekermeedijk in ovotondes (ovale rotondes), zodat doorgaand verkeer de kruispunten kan passeren zonder te stoppen.

Het afslaand verkeer kan veilig in- of uit voegen. De huidige hefbrug wordt vervangen. Er komt een nieuwe hefbrug. Hieronder komt een onderdoorgang voor fietsers en voetgangers.

De huidige tunnel voor voetgangers en fietsers in het centrum wordt vervangen door een nieuwe, bredere onderdoorgang met minder steile hellingen.



Ovotonde Broekermeedijk



Reconstrueerd kruispunt Eilandweg met bypass



Ovotonde Parallelweg

## INFORMATIE:

<https://onderdoorgangbroekinwaterland.pleio.nl/>

## BESLUITVORMING (naar verwachting eind 2017)

- Er is nog niet gekozen voor een bovengrondse of ondergrondse oplossing. Het onderzoek leidt tot een afweging tussen 4 varianten (1 bovengronds en 3 ondergronds).
- De uiteindelijke keuze wordt gemaakt door de gemeenteraden, Provinciale Staten en Regioraad.
- Dat gebeurt op basis van een objectieve vergelijking van de 4 varianten (op aspecten als bereikbaarheid, leefbaarheid, verkeersveiligheid, kosten en bouw hinder).
- De weg (welk aspect is het belangrijkste) is complex. De soms tegenstrijdige belangen worden voor elke variant beschouwd voor het hele netwerk. Dus van Edam tot Amsterdam.

## TWEE SUBVARIANTEN

De ondergrondse variant van de Dorpsraad Broek in Waterland gaat uit van een onderdoorgang met 1 rijstrook per rijrichting en 50 km/uur. De Dorpsraad moet instemmen met de uitwerking van deze variant. Om het onderzoek zo efficiënt mogelijk in te zetten worden er ook twee subvarianten onderzocht: een variant met 1 rijstrook per rijrichting en 80 km/uur en een meerstrookse variant (bijvoorbeeld 2 rijstroken per rijrichting of met een spitsstrook) met 80 km/uur.

## PROGRAMMA BEREIKBAARHEID WATERLAND

Fietsers, automobilisten en reizigers in het openbaar vervoer hebben behoefte aan een bereikbaar Waterland. Provincie Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam werken samen met de gemeenten Waterland, Edam-Volendam, Purmerend en Amsterdam in diverse deelprojecten aan de N235 en N247 om de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid te verbeteren. De leefbaarheid en de natuur mogen er niet op achteruitgaan.

Een oplossing voor de doorstroming in Broek in Waterland is van grote invloed op de bereikbaarheid van de regio. De Dorpsraad Broek in Waterland en Provincie Noord-Holland werken in een co-creatie aan een onderzoek naar de mogelijkheden van een (onder)doorgang door Broek in Waterland. Belanghebbenden van binnen en buiten Broek in Waterland worden actief bij dit proces betrokken. Lees nu meer over de mogelijke oplossingen en deel uw ideeën tijdens de bijeenkomsten.

Geachte heer / mevrouw,

De afgelopen anderhalf jaar hebben de Provincie Noord-Holland en de Dorpsraad Broek in Waterland samen met vele geïnteresseerde bewoners en ondernemers uit Broek in Waterland en de regio de mogelijkheden voor een (onder)doorgang van de N247 door Broek in Waterland onderzocht.

U heeft, met een aantal andere bewoners aan de Parallelweg, aangegeven dat u zich zorgen maakt over de consequenties die de verschillende plannen met de N247 hebben voor de bereikbaarheid en de veiligheid van uw straat.

In de diverse bijeenkomsten, die we de afgelopen tijd hebben georganiseerd, heeft steeds centraal gestaan om zo veel mogelijk wensen en ideeën van de bewoners in Broek in Waterland en de regio te verzamelen. Alleen op die manier zijn we in staat om alle varianten zo goed mogelijk te optimaliseren naar de verschillende belangen. Op dit moment liggen er vier varianten voor een mogelijke (onder)doorgang van de N247 door Broek in Waterland. Deze vier varianten worden met een finaal onderzoek (maatschappelijke kosten en baten-onderzoek) onderzocht op o.a. bereikbaarheid, veiligheid, doorstromingen, kosten en milieu-effecten zoals geluidshinder en uitstoot. Dit onderzoek duurt nog zeker het eerste kwartaal van 2018. We willen hiermee bevestigen dat er zeker nog geen besluit is genomen of er een ondergrondse of bovengrondse oplossing komt voor de N247 in Broek in Waterland. We verwachten dat de politiek hier na het zomerreces in 2018 een keuze in kan maken.

Wij willen graag met u en uw burens om tafel om de specifieke situatie voor de Parallelweg in alle scenario's met u te bespreken. Daarom nodigen wij u uit om **DAG/DATUM/TIJD** In het Broekerhuis met elkaar om tafel te gaan. De provincie Noord-Holland zal zorgen voor voldoende kaartmateriaal en schetsen om de diverse scenario's met u te kunnen bespreken. Ook is er een vertegenwoordiging van de Dorpsraad Broek in Waterland aanwezig.

We vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Als u nog vragen heeft, aarzelt u niet om contact met ons op te nemen. Informatie over het programma Bereikbaarheid Waterland kunt u ook gemakkelijk terug vinden op [www.bereikbaarheidwaterland.nl](http://www.bereikbaarheidwaterland.nl) of op de facebookgroep [facebook.nl/bereikbaarheidwaterland](https://www.facebook.com/bereikbaarheidwaterland).

Met vriendelijke groet,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,  
namens dezen,

omgevingsmanager Bereikbaarheid Waterland  


Deze brief is digitaal vastgesteld en daarom niet ondertekend.

**Van:** [redacted]@tauw.com>  
**Verzonden:** vrijdag 19 januari 2018 08:10  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: review ontwerp N247-Onderdoorgang  
**Bijlagen:** N247-commentaar review 3.xlsx

Hierbij het gevraagde reviewoverzicht.

Met vriendelijke groet,

[redacted]  
 constructeur

**Tauw bv**  
 Australiëlaan 5  
 Postbus 3015  
 3502 GA Utrecht

T +31 [redacted]  
 M +31 [redacted]

---

**Van:** [redacted]@noord-holland.nl]  
**Verzonden:** donderdag 18 januari 2018 12:43  
**Aan:** [redacted]@tauw.com>; [redacted]@tauw.com>  
**CC:** [redacted]@Noord-Holland.nl>; [redacted]  
 [redacted]@APPM.nl>  
**Onderwerp:** RE: review ontwerp N247-Onderdoorgang

Beste [redacted]

Kun je die nog even mailen?

Gr [redacted]

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** maandag 15 januari 2018 14:12  
**Aan:** [redacted]@tauw.com>; [redacted]@tauw.com>  
**CC:** [redacted]@noord-holland.nl>; [redacted]  
 [redacted]@APPM.nl>  
**Onderwerp:** RE: review ontwerp N247-Onderdoorgang

Mag ik het excel bestand van de review? Dan zetten we daar onze reactie in (akkoord of anders).

Gr [redacted]

---

**Van:** [redacted]@tauw.com]  
**Verzonden:** maandag 15 januari 2018 13:28  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: review ontwerp N247-Onderdoorgang

Het commentaar van de drie formele reviewrondes is opgenomen in bijlage 1 van de ontwerpnota. Het commentaar uit de laatste review is te vinden vanaf pagina 67/91 van document "N247-300-V1\_Ontwerpnota".

Met vriendelijke groet,

[redacted]  
constructeur

**Tauw bv**

Australiëlaan 5  
Postbus 3015  
3502 GA Utrecht

T +31 [redacted]  
M +31 [redacted]

---

**Van:** [redacted] [\[redacted\]@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)

**Verzonden:** maandag 15 januari 2018 13:18

**Aan:** [redacted] [\[redacted\]@tauw.com](mailto:[redacted]@tauw.com); [redacted] [\[redacted\]@tauw.com](mailto:[redacted]@tauw.com)

**CC:** [redacted] [\[redacted\]@Noord-Holland.nl](mailto:[redacted]@Noord-Holland.nl); [redacted]  
[redacted] [\[redacted\]@APPM.nl](mailto:[redacted]@APPM.nl)

**Onderwerp:** FW: review ontwerp N247-Onderdoorgang

**Urgentie:** Hoog

Beste [redacted] en [redacted]

We kunnen oa deze laatste review met reacties van jullie niet op de USB vinden. Klopt dat?

Gaarne zsm jullie reactie zodat we geen dubbel werk hoeven te doen.

Alvast bedankt!

Gr [redacted]

---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

**Van:** [redacted]

**Verzonden:** maandag 25 september 2017 11:31

**Aan:** [redacted] [\[redacted\]@appm.nl](mailto:[redacted]@appm.nl)

**CC:** [redacted]

**Onderwerp:** review ontwerp N247-Onderdoorgang

Beste [redacted]

Bijgaand de opmerkingen ten aanzien van het ontwerp en onderzoeken als bijlage.

[redacted]  
*projectmedewerkster* – Directiebrede Ondersteuning

T (023) [redacted]  
Houtplein 33 2012 DE Haarlem

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)

[redacted] [\[redacted\]@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)





FORMAT REVIEW-COMMENTAAR

In te vullen door reviewer						In te vullen door APPM/Tauw				
Nummer opmerking	Documentnaam	Organisatie	Door	Pagina/paragraafnummer	Opmerking	Reactie via	Opmerking verwerken (ja/nee)	Wijze van verwerken/motivatie	Check: opmerking verwerkt (ja/nee)	Akkoord
								blauw = aanpassing vanuit Provincie Noord Holland		
								groen = aanpassing door APPM/Tauw		
1	Modelresultaten	Vervoerregio			Inschatting geven van rijtijd van de bus bovenlangs rekening houdend met rotonde i.p.v. Kruispunt Broekermeerdijk, 30 km/uur en bochtstralen. Is zeker meer dan de berekende 1 minuut.	PNH	-	reactie via PNH	-	
2	Modelresultaten	Vervoerregio			Wat is de verklaring dat de berekende rijtijden via een onderdoorgang vrijwel filevrij zijn, maar wel wordt geconstateerd dat terugslag plaatsvindt tot Kruisweg / start busbaan t.z.v. Broek in W'land / onderdoorgang?	PNH	-	reactie via PNH	-	
3	Modelresultaten	Vervoerregio			Wat wordt bedoeld met de vergelijking met en zonder A10?	PNH	-	reactie via PNH	-	
4	Ontwerp	Vervoerregio			Voorrang noodzakelijk voor de bus over het Dorpsplein	APPM/Tauw	ja	Er is een principekeuze gemaakt om voorlopig uit te gaan van shared space	ja	
5	Ontwerpnota	Vervoerregio		15	De lengte van de bushalte geschikt voor 1 busvoor betekent wel een gelede bus (nu 18 m, in de toekomst wellicht 21 m)	APPM/Tauw	ja	Is aangepast in de ontwerpnota. Voor de inrichting van het dorpsplein wordt dit meegenomen in de vervolgfase	ja	
6	Ontwerpnota	Vervoerregio		22	In de meerstrooks variant rekening houden met busstroken voor de kruispunten N235 bij Het Schouw en Bernhardbrug bij Monnickendam. Benodigde lengte t.z.t. te bepalen.	APPM/Tauw	ja	Het meest recente ontwerp van de kruisingen 't Schouw en de Bernardlaan te Monnickendam wordt overgenomen.	ja	
7	KES	Vervoerregio		KES2-082	De passage "De halte Broek in Waterland vervalt (op termijn) als R-Net halte. Halte in het ontwerp is geen R-Net." klopt niet. Blijft R-Net.	APPM/Tauw	ja	aangepast in KES	ja	
8	Kostennota	Vervoerregio		12	Onduidelijk met welke scope t.a.v. inrichten Dorpsplein is gerekend. In de raming zit o.a. een rotonde?	APPM/Tauw	nee	In de raming is, conform afspraken, een bedrag per m2 bepaald om de kosten voor het dorpsplein te dekken. De rotonde is opgenomen in de hoeveelheid nieuwe verharding.	-	
9	Kostennota	Vervoerregio		14	Deze fase beter ook probabilistisch te ramen	APPM/Tauw	Nee	Provincie heeft gevraagd om een deterministische raming	-	
10	Kostennota	Vervoerregio		28	Risicoreservering voor deze fase is laag (10% objectgebonden plus ca 10% objectoverstijgend). Wij gaan in deze fase o.b.v. ervaringscijfers van o.a. RWS uit van een bandbreedte van 30-50% totaal aan risico's voor een dergelijk complex project.	APPM/Tauw	nee	De aangehouden risicoreservering en overige algemene posten zijn, volgens de uitvraag van PNH, gelijk gehouden aan de bovengrondse variant ivm vergelijking	-	
11	Ontwerp	Verkeersadviseur		div.varianten	Voorkeur voor aansluiting als 5e poot op de rotonde. Uitritconstructie zo dicht op rotonde leidt tot doorstromingsproblemen, met name inrijden Broekermeerdijk vanaf rotonde, en onverwachte rembewegingen bij verlaten rotonde.	APPM/Tauw	ja	De Broekermeerdijk wordt als 5e poot aan de rotonde gemaakt. De uitrit komt hiermee te vervallen	ja	
12	Ontwerp	Verkeersadviseur		div. varianten	Rijrichtingpijlen lijken rechtdoorpijlen, veranderen in gebogen pijlen naar links?	APPM/Tauw	nee	Pijlmarkeringen zijn conform CROW. Door schaal van de tekeningen in huidige fase lijken het rechte pijlen. Op kleinere schaal (DO-fase) is dit beter zichtbaar.	-	
13	Ontwerp	Verkeersadviseur		div	bus mag wel via verdrijvingsvlak of puntstuk naar busstrook, (art 77 RVV) het nu ingetekende verkeersteken op het wegdek bij de overgang naar de busstrook is mij niet bekend als een van beide.	APPM/Tauw	ja	Markering is aangepast. Is nu conform CROW	ja	
14	Ontwerp	Verkeersadviseur		div. varianten	Uitvoeger vanaf Amsterdam is veruit de grootste verkeersstroom en dient in de voorrang gezet te worden richting Eilandweg, met Middenweg als voorrangverlenende zijweg.	APPM/Tauw	nee	Bewust niet gedaan om snelheid van de verkeer te beperken. Is eventueel wel aan te passen, maar heeft ook invloed op het ontwerp van de kruising. Is in deze fase niet verwerkt, maar kan in DO nogmaals worden overwogen.	-	
15	Ontwerp	Verkeersadviseur		div. varianten	Indien het normale principe wordt gebruikt van bromfietser op de rijbaan binnen de bebouwde kom zullen er enkele overgangen ingetekend moeten worden waar bromfiets weer het (brom)fietspad op wordt geleid. (en de nodige borden worden geplaatst.)	APPM/Tauw	ja	Oversteekmogelijkheid is weergegeven in het ontwerp. Bebording is in deze fase nog niet uitgewerkt	ja	
16	Ontwerp	Verkeersadviseur		div varianten	Blijft bruggetje over Broekervaart open voor bromfietzers?	APPM/Tauw	nee	Dit blijft in principe gehandhaafd conform bestaande situatie.	-	
17	Ontwerp	Verkeersadviseur		2x2 variant	Middenberm aan beide zijden onderdoorgang voorzien van calamiteiten doorgang.	APPM/Tauw	ja	Tekstueel opgenomen op tekening dat er een calamiteitendoorsteek moet worden toegepast. detaillering nader uit werken in het VO/DO	ja	
18	Ontwerp	Verkeersadviseur		2x2 variant	Huidige ingetekende oplossing voor einde bromfietspad geeft conflicterende gedragsregels, aangezien de uitvoegstrook vanuit M'dam en het bromfietspad deel van dezelfde weg zijn. Verkeer op uitvoeger hoeft volgens gedragsregel geen voorrang te verlenen en volgens de ingetekende haaietanden ook niet ten opzichte van gebruikers bromfietspad, want er is geen sprakende van een kruisende weg wat betreft de (brom-)fietsers die vanaf het bromfietspad komen. Er dient dus een oplossing te komen die lijkt op standaardoplossing voor begin van een tweezijdig bromfietspad, en waarbij het doodlopende stukje Oosteinde bij voorkeur een uitritconstructie krijgt.	APPM/Tauw	ja	Is aangepast. Op aangeven van provincie gaat het fietsverkeer richting Monnickendam in principe niet meer over de parallelweg, maar via de Binnenweren en Overlekergouw naar het vrijliggende fietspad om de oversteek van de uitvoegstrook te voorkomen..	ja	
19	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland		21	vierde bullit: Niet duidelijk is wat met "obligaat van karakter" wordt bedoeld. Komt ook is zesde bullit voor.	PNH	-	reactie via PNH	-	

FORMAT REVIEW-COMMENTAAR

In te vullen door reviewer						In te vullen door APPM/Tauw				
Nummer opmerking	Documentnaam	Organisatie	Door	Pagina/paragraafnummer	Opmerking	Reactie via	Opmerking verwerken (ja/nee)	Wijze van verwerken/motivatie	Check: opmerking verwerkt (ja/nee)	Akkoord
20	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland		25	In tweede alinea wordt meerdere keren gesproken over een "tunnel". Dit dient een onderdoorgang te zijn,	PNH	-	reactie via PNH	-	
21	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland		31	Koptekst van 5.1 gaat over in de alinea eronder. Dat leest vreemd.	PNH	-	reactie via PNH	-	
22	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland		35	De opmerking in de laatste alinea op deze pagina dat "de doorgaande fietsroute hier verdwijnt en naar de overzijde van de Broekervaart gaat" is niet juist. Er blijft aan de westzijde een fietsroute bestaan, tevens een fietsroute aan de oostzijde is een wensbeeld dat in onderzoek is.	APPM/Tauw	ja	Deze fietsroute blijft vooralsnog behouden.	ja	
23	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland		overall	Er staan af en toe nog wat typefoutjes in. (kleine letter in plaats van hoofdletter, Eeen, ipn een (blz 43).	PNH	-	reactie via PNH	-	
24	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland		57	Voorbeeld van muziekpaviljoen is niet gemwets. Ik zou spreken van een verzorgd dorpspak dat nader in overleg met de bewoners nog 1 of enkele functies kan krijgen. (bankje, speeltoesteld o.i.d.).	PNH	-	reactie via PNH	-	
25	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland		57	Vor de tweede keer wordt de muziekkoepeel genoemd. Echt niet handig. Een idee voor een muziekkoepeel veroorzaakte 7 jaar terug een grote rel in het dorp.	PNH	-	reactie via PNH	-	
26	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland		56, 58, 59	muziekkoepeel met voorkeur uit de impressies halen.	PNH	-	reactie via PNH	-	
27	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland		verschillende plekken	Op een aantal impressies staat de tekst: nader uit te werken in photoshop. Mag ik aannemen dat dit verwerkt is in de definitieve versie?	PNH	-	reactie via PNH	-	
28	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland		er ontbreekt een klein stukje gewenst toekomstige beeld	Ik mis een korte beschrijving van het gewenste beeld tussen het nieuwe dorpsplein en de brug. Is is nu srake van "ongewenste" achterkantsituaties. Dit verdwijnt aan de noordkant niet (zuidkant wel met sloop woning Jaagweg 1). Nu loopt het fietspad hier langs, straks niet meer, maar hoe komt dit gebied vanaf de openbare weg eruit te zien? Een extra groenstrook langs deze achterkant met bomen?	PNH	-	reactie via PNH	-	
29	Grondverwerving	Gem. Waterland			Er is een aantal percelen grond van de gemeente nodig. Hierover dienen t.z.t. afspraken te worden gemaakt. Tevens is er voor 1 perceel sprake van wet voorkeursrecht, dit betreft perceel nummer 3053.	APPM/Tauw	nee	Ter kennisneming. Meenemen in vervolgfase	-	
30	Grondverwerving	Gem. Waterland			Uitbuiging fietspad (west-noordzijde aan de noordkant van Broek in Waterland wordt gemist. Hiervoor zal ook grond moeten worden aangekocht.	APPM/Tauw	nee	De exacte grondaankoop wordt in vervolgfase bepaald.	-	
31	Grondverwerving	Gem. Waterland			Er zal voor het verwerven van een trafo, eerst een alternatief moeten zijn aangelegd in overleg met de gemeente en de netbeheerder.	APPM/Tauw	nee	Nog te gedetailleerd voor deze fase, meenemen in vervolg.	-	
32	Grondverwerving	Gem. Waterland			Nadere afspraken zijn nodig inzake gebruik en toegankelijkheid van brandweerkazerne (mede afhankelijke van de gekozen weginrichting).	APPM/Tauw	nee	Nog te gedetailleerd voor deze fase, meenemen in vervolg.	-	
33	Grondverwerving	Gem. Waterland			Voorstel voor alternatieve weg naar Trambaan dient nog afgestemd te worden. Nu willekeurige inrichting zonder nadenken over gebruik/toekomstige inrichting rest van het perceel.	APPM/Tauw	nee	Voor de ontsluiting van de woningen is een alternatieve weg noodzakelijk. Voor het ruimtegebruik is nu een oplossing weergegeven. Detaillering van gebruik en inrichting in vervolgfase	-	
34	Vergunningenoverzicht	Gem. Waterland			Er wordt gesproken over de Boswet, deze bestaat niet meer en is vervangen dor de Wet natuurbescherming.	APPM/Tauw	ja	is aangepast in vergunningenoverzicht	ja	
35	Vergunningenoverzicht	Gem. Waterland			Voor de rest niet inhoudelijk beoordeeld	APPM/Tauw	-	Ok	-	
36	ontwerp	Gem. Waterland		smalle variant	Fietspad bij rotonde grenst direct langs tunnelbak (zie tabblad bijbehorende figuren). Dit sluit niet aan bij de ambitie van het beeldkwaliteitsplan, omdat dit stuk geheel in het groen moet worden ingepast.. Tevens moeten leuningen hoger i.v.m. veiligheid. Geldt voor meerdere varianten.	APPM/Tauw	nee	Het BKP betreft een beeldsuggestie. De exacte inpassing van groen en locatie fietspad wordt in het vervolg meegenomen.	-	
37	ontwerp	Gem. Waterland		smalle variant	Aansluiting fietspad met kern Broek in Waterland (noordzijde) zou worden voorzien van een bocht om de snelheid te remmen. Deze is niet opgenomen.	APPM/Tauw	nee	De uitvoegstrook is voorzien van een bocht om de snelheid te remmen, dit is niet noodzakelijk voor het fietspad. Het fietspad krijgt een alternatieve ligging zie ook opmerking 18	-	
38	ontwerp	Gem. Waterland		smalle variant	Busstrook moet wel "lijnbus" worden aangeduid.	APPM/Tauw	ja	is aangepast naar lijnbus	ja	
39	Ontwerp	Gem. Waterland			Voorgestelde calamiteitendoorgang bespreken met de hulpdiensten en brandweer dient hiermee akkoord te gaan.	APPM/Tauw	nee	Ontwerp is voorgelegd aan de hulpdiensten, zie ook reacties in dit overzicht. Exacte detaillering van de calamiteitendoorsteek (CADO) in vervolgfase.	-	
40	Ontwerp	Gem. Waterland			Kruispunt Middenweg –N247 gaat met dit plan verloren.	APPM/Tauw	-	Klopt	-	

FORMAT REVIEW-COMMENTAAR

In te vullen door reviewer						In te vullen door APPM/Tauw				
Nummer opmerking	Documentnaam	Organisatie	Door	Pagina/paragraafnummer	Opmerking	Reactie via	Opmerking verwerken (ja/nee)	Wijze van verwerken/motivatie	Check: opmerking verwerkt (ja/nee)	Akkoord
41	Ontwerp	Gem. Waterland			Alternatieve locatie en projectkosten voor nieuwe brandweerkazerne conform eisen brandweer en gemeente.	APPM/Tauw	nee	Ter kennisneming. Meenemen in vervolgfase. Is als aandachtspunt meegenomen in de risicoanalyse	-	
42	Ontwerp	Gem. Waterland			Parkeerplaatsen net ten noorden van “oude” bandweerlocatie zijn bij 2x2 niet meer nodig	APPM/Tauw	ja	is aangepast bij 2x2 variant	ja	
43	Ontwerp	Gem. Waterland			Aandacht voor bijgevoegde verkeerssituatie (tabblad bijbehorende figuren) in 2x2 variant. Wellicht beter een verhoging/plateau i.p.v. voorrang situatie.	APPM/Tauw	nee	Vervoerregio en hulpdiensten zijn geen voorstander van drempels en plateau's. Heeft daarbij geen invloed op ruimtegebruik en kan in VO/DO alsnog meegenomen worden	-	
44	Ontwerp	Gem. Waterland			Bij 2x2 vervalt de aansluiting met de Overlekergrouw. Er is geen alternatieve aansluiting voor verkeer naar de adressen op deze weg. Er zal dus een nieuwe weg moeten worden aangelegd om de Overlekergrouw te kunnen ontsluiten, niet door de kern van Broek in Waterland.	APPM/Tauw	ja	Klopt, hiervoor is het fietspad ingericht is fietsstraat zodat lokaal verkeer deze weg ook kan gebruiken. Verkeer kan hierdoor bij de kruising met de Bernardlaan de N247 op. Detaillering in vervolgfase	ja	
45	Ontwerp	Gem. Waterland			Kruispunt Bernhardlaan ter hoogte van brug en langzaam verkeertunnel. Fietsstrook vormgeven met rood asfalt en belijning doortrekken.	APPM/Tauw	nee	kruising Bernhardlaan valt buiten de scope van dit werk. Het ontwerp sluit aan op de kruising zoals deze bij de bovengrondse variant is ontworpen. Markering en kleur fietspad nog te gedetailleerd in deze fase	-	
46	Ontwerp	Gem. Waterland			Graag deze situatie in relatie brengen met nieuwe brug voor Bernhardlaan.	APPM/Tauw	nee	Kruising Bernhardlaan valt buiten de scope van dit werk	-	
47	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland			Blz 11, ophaalbrug = hefbrug/tafelbrug	PNH	-	reactie via PNH	-	
48	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland			Bevestiging idee voor shared-space in combinatie met duurzaam veilig. Wel dient de inrichting zodanig vorm te krijgen, indien shared space niet werkt, op een eenvoudige manier toch met voorrang situaties kan worden gewerkt.	PNH	-	reactie via PNH	-	
49	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland			Blz 31, talud moet ook altijd voertuig kerend zijn.	PNH	-	reactie via PNH	-	
50	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland			Ook in dit plan wordt de snelheidsremmende maatregel in de vorm van een slinger in het fietspad aan de noordzijde van de kern gemist.	PNH	-	reactie via PNH	-	
51	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland			Blz 39, binnenkant van de opentunnelbak zouden gewenst met geluid absorberend materiaal kunnen worden bekleed.	PNH	-	reactie via PNH	-	
52	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland			Definitieve inrichting zal mede door de gemeente, in overleg met de dorpsbewoners, worden bepaald.	PNH	-	reactie via PNH	-	
53	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland			Gemeente heeft geen voorkeur voor 1 van beide inrichtingsvarianten, zo lang er maar voldaan wordt aan de eisen van duurzaam veilig.	PNH	-	reactie via PNH	-	
54	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland		7 - plangebied	Eilandsweg is zonder s (Eilandweg)	PNH	-	reactie via PNH	-	
55	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland		7 - plangebied	Binnenkomst moet zijn binnenkomt	PNH	-	reactie via PNH	-	
56	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland		8 - proces en werkwijze	dorpsrand moet zijn dorpsraad	PNH	-	reactie via PNH	-	
57	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland		8 - ideeën 1e atelier	Tunnel moet zijn verdiepte ligging	PNH	-	reactie via PNH	-	
58	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland		9 - ideeën 2e atelier	Jaagpad moet zijn jaagweg	PNH	-	reactie via PNH	-	
59	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland		11 - historie, 1ste bullet	kleurstelling: graag wit weglaten, wit is geen hoofddragende kleur in Broek alleen voor kozijnen en windveren wordt wit veelal gebruikt. Teven graag "licht" blauw weglaten en alleen blauw toevoegen. Er bestaan veel blauw kleurschakeringen in broek waaronder ook donkerblauw.	PNH	-	reactie via PNH	-	
60	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland		11 - Historie, 4de bullet	Vergezichten in de Polder - beter is om hier niet polder te noemen, polder (niet alles is polder) vervangen door "het achterliggende landschap"	PNH	-	reactie via PNH	-	
61	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland		11 - historie, 5de bullet	hier staat dat het burgwachtershuisje binnen het beschermd dorpsgezicht valt. - Dit geldt voor de hele brug en tevens is de helebrug inclusief landhoofden en brugwachterhuisje aangewezen als beeldbepalend (of Karakteristiek) object.	PNH	-	reactie via PNH	-	
62	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland		17 - kwaliteiten, laatste bullet	Polder - vervangen door "het achterliggende landschap"	PNH	-	reactie via PNH	-	
63	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland		25, 2de alinea	Tunnel moet zijn verdiepte ligging (2x)	PNH	-	reactie via PNH	-	
64	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland		25 - 2de alinea	extra brede vluchtwegen 3 meter breder. Eerste keer woord brede kan volgens mij komen te vervallen	PNH	-	reactie via PNH	-	
65	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland		25 laatste zin	De opmerking dat de route omgeklapt zal worden is niet juist. Er blijft aan de westzijde een fietsroute bestaan, tevens een fietsroute aan de oostzijde is een wensbeeld dat in onderzoek is.	PNH	-	reactie via PNH	-	
66	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland		hele document	er wordt nog vaak gesproken over tunnel, tunnelvariant of tunnelmond (40x) graag aanpassen naar onderdoorgang	PNH	-	reactie via PNH	-	
67	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland		29	Eilandsweg is zonder s (Eilandweg)	PNH	-	reactie via PNH	-	
68	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland		29	5de bullet niet donker	PNH	-	reactie via PNH	-	
69	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland		31, eerste zin	Het eerste deel van de zin is weggefallen	PNH	-	reactie via PNH	-	
70	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland		31 laatste alinea	Eilandsweg is zonder s (Eilandweg)	PNH	-	reactie via PNH	-	
71	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland		43 eerste zin	graag het woord "nieuwe" central ruimte toevoegen	PNH	-	reactie via PNH	-	
72	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland		43 e1ste alinea	centrale plain vervangen door centrale ruimte	PNH	-	reactie via PNH	-	
73	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland		43, punt 3	Jaagpad moet zijn Jaagweg	PNH	-	reactie via PNH	-	



FORMAT REVIEW-COMMENTAAR

In te vullen door reviewer						In te vullen door APPM/Tauw				
Nummer opmerking	Documentnaam	Organisatie	Door	Pagina/paragraafnummer	Opmerking	Reactie via	Opmerking verwerken (ja/nee)	Wijze van verwerken/motivatie	Check: opmerking verwerkt (ja/nee)	Akkoord
74	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland		43, punt 3	Inpassen huidige bebouwing Jaagweg 1 gaat voor herbouw	PNH	-	reactie via PNH	-	
75	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland		43, punt 6	de 3 noten vervangen voor Eetcafe De Drie Noten	PNH	-	reactie via PNH	-	
76	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland		43. punt 6	veiligheid van fietsend verkeer is belangrijke eventueel maken van opstelplaats voor overstekend verkeer als bus voorrang krijgt.	PNH	-	reactie via PNH	-	
77	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland		51	de zuiderburg is in dit model verlegd zodat in het verlengde van het Zuideinde komt te liggen. Optie is om de Zuiderbrug op huidige lokatie te laten liggen (cultuurhistorisch heeft dit de voorkeur)	PNH	-	reactie via PNH	-	
78	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland		57	de 3 noten vervangen voor Eetcafe De Drie Noten	PNH	-	reactie via PNH	-	
79	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland		57	Muziekpaviljoen zou ik weglaten! Is een gevoelig punt in Broek in Waterland	PNH	-	reactie via PNH	-	
80	Beeldkwaliteitsplan	Gem. Waterland		57	In het parkmodel is door bewoners aangegeven dat te toevoegen van een kleine speeltuin hier wenselijk zou zijn	PNH	-	reactie via PNH	-	
81	Ontwerpnota	EBS		Busverkeer pag15.	De werkhypothese is dat er 8 bussen per uur stoppen in Broek in Waterland, en de andere bussen de onderdoorgang gebruik en niet halteren in Broek in Waterland. Hoewel dit voordelen biedt voor de doorgaande reizigers (immers geen stop in Broek) willen we hierbij meegeven dat het OV in Broek zelf flink achteruitgaat. In het verleden, toen de sneldiensten niet stopten in Broek, leidde dat tot veel klachten. Op dit moment rijden we 20 (dal) tot 40 (spits) bussen per uur, en zijn er rechtstreekse verbindingen met enerzijds Amsterdam Noord, Centrum, Zuidoost en anderzijds Monnickendam, Marken, Volendam, Edam en Hoorn. Straks kan er nog maar 1 lijn rijden.	APPM/Tauw	nee	Is helder. Uitgangspunt is vooralsnog 8 bussen. Dit is een voorlopig uitgangspunt, tot stand gekomen in overleg met Vervoerregio, Doprsraad en gebruikers (via atelier en inloop) en door hen acceptabel bevonden. Exacte aantal zal uiteraard tzt nog worden bepaald.	-	
82	Ontwerpnota	EBS		overkluizing pag23	Hier staat dat alle ov bussen uit Amsterdam van de N247 uitvoegen, maar dit betreft als het goed is alleen de lijn die via Broek rijdt.	APPM/Tauw	ja	Alleen bussen die halteren in Broek in Waterland voegen uit. Is aangepast in ontwerpnota	ja	
83	Ontwerpnota	EBS		Busvervoer pag27.	Doordat het knelpunt Broek verdwijnt zouden de busbanen tussen Monnickendam - Broek en het Schouw - Broek aan de andere kant van de weg moeten komen te liggen. Wij kunnen ons hier wel iets bij voorstellen, maar hebben wel behoefte aan nadere toelichting/inzicht/bespreking van dit punt (dat kan lijkt me als er daadwerkelijk tot een onderdoorgang wordt besloten).	PNH	-	Ter kennisneming. Het verleggen van de busbaan volgt uit het verkeersmodel dat is aangeleverd door de provincie. Bij keuze voor een onderdoorgang wordt dit in vervolgfase meegenomen.	-	
84	Ontwerp	EBS		Bovengronds,	wij adviseren een 50 km/u inrichting, zodat de bereikbaarheid van het OV geborgd is. wij zijn tegen een 30 km/u inrichting, omdat dit ertoe kan leiden dat de route niet meer beschikbaar is voor het ov, dwz dat Broek dus uiteindelijk helemaal niet meer kan worden bediend. Hierbij wel een aantal nuanceringen: - zolang het traject vrij kort is (korter dan 400 meter) kan EBS wel leven met een lagere snelheid. Op de tekening zien we dit terug. - het gaat ons er vooral om dat er geen drempels komen of andere snelheidsremmers, anders dan door het CROW geclassificeerd als geschikt voor openbaar vervoer. - en dat de voorrangssituatie intact blijft. Wij maken ons met name zorgen over de vele fiets/voetgangers, die nu nog gebruik maken van het tunneltje en in een 30 km zone overal zouden kunnen oversteken.	APPM/Tauw	nee	Er is voor deze fase een principekeuze gemaakt om bovengronds in te richten als shared-space. De exacte inrichting wordt in vervolgfase meegenomen	-	
85	Ontwerp	EBS		Ondergronds,	Een 80 km/u inrichting lijkt ons de beste manier om het knelpunt Broek echt op te lossen, het verkeer hoeft immers niet af te remmen tot 50. Dit zou ook voor het doorgaande busverkeer het beste zijn. Verder hebben we geen opmerkingen over de verschillende onderdoorgangvarianten.	APPM/Tauw	nee	Ter kennisneming. In deze fase wordt alleen een vergelijking gemaakt van de verschillende oplossingen. De keuze wordt later gemaakt door PNH/GS/PS	-	
86	Vergelijkingsmatrix	EBS			Wij verwachten dat de route bovengronds wat vertraging zal geven, 1 a 2 minuten, afhankelijk van de inrichting.	APPM/Tauw	nee	Dat klopt. Uit modelberekening volgt (theoretisch) 1 minuut verschil in rijtijd. In de vergelijkingsmatrix zijn de tijdsblokken aangehouden waardoor dit verschil niet zichtbaar is. Zie ook opmerking 1	-	

FORMAT REVIEW-COMMENTAAR

In te vullen door reviewer						In te vullen door APPM/Tauw				
<u>Nummer opmerking</u>	<u>Documentnaam</u>	<u>Organisatie</u>	<u>Door</u>	<u>Pagina/paragraafnummer</u>	<u>Opmerking</u>	<u>Reactie via</u>	<u>Opmerking verwerken (ja/nee)</u>	<u>Wijze van verwerken/motivatie</u>	<u>Check: opmerking verwerkt (ja/nee)</u>	<u>Akkoord</u>
87	Ontwerp	Hulpdiensten			Hebben bedenkingen bij het inrichten van het plein conform het principe van shared space, voornamelijk zorgen over de kruisende verkeersstromen (fietsers, bussen en auto's). Graag onderbouwen dat dit haalbaar is.	APPM/Tauw	nee	Zorgen zijn helder. Voor deze fase is een principekeuze gemaakt voor shared-space. Afgesproken is overigens, dat de shared-space inrichting zodanig zal worden ontworpen, dat deze met minimale middelen kan worden aangepast als in de praktijk mocht uitwijzen dat het niet werkt zoals beoogd.	-	
88	Ontwerp	Hulpdiensten			Als nadere aanvulling op de veiligheid wordt opgemerkt dat de fietsroute misschien kan worden gewijzigd.	APPM/Tauw	ja	De doorgaande fietsroute richting Monnickendam wordt aangepast, zie ook opmerking 18	ja	
89	Ontwerp	Hulpdiensten			Graag vervoerder EBS betrekken bij de inrichting van het plein	APPM/Tauw	-	EBS is betrokken als stakeholder en heeft gereageerd op de ontwerpen	-	
90	Ontwerp	Hulpdiensten			Voor wat de Kazerne betreft wordt aangegeven dat indien er gekozen wordt voor een 2x2 variant de kans vrij groot is dat deze zal moeten verhuizen. De reden hiervoor is dat er te weinig ruimte is volgens het huidige ontwerp. In het ontwerp variant 2x1 50km/u blijft de kazerne behouden. Wat de uitrijroute van de brandweer betreft is aangegeven dat voor richting Monnickendam gebruik moet worden gemaakt van de calamiteitendoorsteek en richting Amsterdam de route via de rotonde (Eilandweg - Parallelweg) loopt.	APPM/Tauw	ja	Het eventueel verhuizen van de brandweerkazerne is meegenomen in het ontwerp en de kostenraming. Als risico is opgenomen dat er in mogelijk geen locatie vindbaar is die aan de zorgnorm voldoet.	-	
91	Ontwerp	Hulpdiensten			Bij het plaatsen van roosters boven te onderdoorgang moeten deze zodanig worden ontworpen zodat deze ook bij koud temperaturen rook doorlatend zijn.	APPM/Tauw	nee	Ter kennisneming. Het rooster is voornamelijk tegen ingooien van objecten en hoeft daarom niet fijnmazig te zijn. In vervolgfase meenemen.	-	
92	Ontwerp	Hulpdiensten			Bij het opnieuw bepalen van de locatie van de brandweerkazerne dient men rekening te houden met de bijbehorende eisen. Zoals bijv. bereikbaarheid personeel, uitrijtijden etc.etc.	APPM/Tauw	nee	Ter kennisneming. Meenemen in vervolgfase. Zie ook reactie bij opmerking 90.	-	
93	Ontwerp	Hulpdiensten			Voor wat de rotonde betreft wordt opgemerkt dat het misschien handig is als de vijfde poot (met uitrit constructie) wordt aangesloten op de rotonde.	APPM/Tauw	ja	Is aangepast in ontwerp, zie ook opmerking 11	ja	
94	Ontwerp	Hulpdiensten			Voor wat de invoegstrook vanuit Monnickendam richting Broek betreft wordt opgemerkt dat het kruisend verkeer (fietspad, auto) wordt gezien als knelpunt.	APPM/Tauw	ja	Betreffende kruising is aangepast, zie ook opmerking 18,	ja	
95	Ontwerp	Dorpsraad		nvt	Waarom vluchtroutes? Waarom 2 aparte vluchtroutes ipv 1 in het midden?	APPM/Tauw	nee	Er zijn aan het begin van het ontwerptraject meerdere doorsneden beoordeeld waaronder met 1 middentunnelkanaal of met 2 aparte vluchtgangen (vluchtgangen gewenst vanuit hulpdiensten). Aangezien het verschil in breedte beperkt is, is voorsnog gekozen voor deze oplossing om het ruimtegebruik weer te kunnen geven. Bijkomend voordeel is dat de vluchtgangen aan het einde van de onderdoorgang in de berm uitkomen in plaats van in de middenberm.	-	
96	Ontwerp	Dorpsraad		nvt	Ruimtereservering bouwkuip is voor deze constructie wellicht wat optimistisch	APPM/Tauw	nee	Uitgangspunt is nu geweest om de betonconstructie binnen de kuip direct tegen de kuip aan te maken. De damwand wordt gezien de ondergrond niet getrokken (risico's). Mogelijk blijkt trekken in de vervolgfase wel mogelijk. Het is nu een SO, in het vervolg kan het ontwerp verder worden uitgewerkt / geoptimaliseerd.	-	
97	Ontwerp	Dorpsraad		langsdoorsnede	Maximum hellingspercentage is 4,5%. Dit is erg luxe, ook 7% is gebouwd en haalbaar, zeker voor een 50KM/uur weg	APPM/Tauw	nee	De aangehouden helling is conform de richtlijnen. Hierbij moet worden opgemerkt dat de specialisten van de provincie juist opmerken dat dit wel echt de bovengrens is. Voorsnog wordt dit niet aangepast, maar kan in de vervolgfase als optimalisatie heroverwogen worden	-	
98	Ontwerp	Dorpsraad		algemeen	DR denkt dat het ontwerp in alle gevallen zeker een meter te diep ligt (zie commentaar bij langsdoorsnede variant 1), en dat er een zeer dure constructie is gekozen bestaande uit een tijdelijke bouwkuip met daarin een definitieve betonconstructie. Is er wel gekeken naar een goedkopere variant met definitieve damwanden voor het grootste deel van de onderdoorgang	APPM/Tauw	nee	De gronddekking komt vanuit het waterschap die minimaal 1m gronddekking wil. Door autonome bodemdaling (0,30m in 100jr) is deze 0,30m meegenomen. Dit geeft de totale diepteligging. In deze fase zijn zoveel mogelijk eisen en wensen van stakeholders meegenomen. Nu is het ontwerp nog niet maximaal geknepen. Mogelijk is hier in de detailuitwerking nog wat in te winnen.	-	
99	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		algemeen	Alle vakken invullen, nergens 'idem als ...	APPM/Tauw	ja	Verwerkt cf opmerking	ja	
100	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		Hoofdkenmerken - waterkering	toevoegen bij coupure : in bestaande dijk	APPM/Tauw	deels	Niet verwerkt, want technisch gezien bevindt coupure zich niet in de dijk maar in de onderdoorgang. Tekst in de toelichting (laatste kolom matrix) hierop wel iets verduidelijkt.	ja	
101	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		Bereikb.h - P'end-Ams	uitleggen waarom er niet bepaald kon worden (model liep vast)	APPM/Tauw	ja	Is opgenomen	ja	
102	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		Bereik . lokale bereikb heid	toevoegen in en uitvoegen <i>buiten de dorpskern</i>	APPM/Tauw	ja	Is opgenomen	ja	

FORMAT REVIEW-COMMENTAAR

In te vullen door reviewer						In te vullen door APPM/Tauw				
<u>Nummer opmerking</u>	<u>Documentnaam</u>	<u>Organisatie</u>	<u>Door</u>	<u>Pagina/paragraafnummer</u>	<u>Opmerking</u>	<u>Reactie via</u>	<u>Opmerking verwerken (ja/nee)</u>	<u>Wijze van verwerken/motivatie</u>	<u>Check: opmerking verwerkt (ja/nee)</u>	<u>Akkoord</u>
103	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		Bereikbaarheid: lokale bereikb heid	Bovengronds: zegt niets over hoelang het duurt en of de bereikbaarheid verbetert. Bovendien komt het invoegen later in de matrix aan de orde! Dit is misleidend Verder: waaruit blijkt dat bij een ovotonde lokaal verkeer er wel tussenkomt ?	PNH	deels	Reactie in principe vanuit PNH: Ad 1: het invoegen is op twee plaatsen beoordeeld omdat het om 2 verschillende redenen relevant is: enerzijds bij bereikbaarheid (want hoe drukker, hoe langer het duurt en hoe minder bereikbaar) en anderzijds bij verkeersveiligheid omdat aaneengesloten verkeersstromen (en evt verschillende snelheden) betekenen dat invoegen lastiger wordt waardoor men veiligheidsrisico's gaat nemen ("nog snel even ertussen"). Blijft dus overeind, maar nav opmerking is wel deze verduidelijking opgenomen. Ad 2: verduidelijkt in de tekst.	ja	
104	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		Bereikbaarheid: doorstroming bussen	Bij bovengronds: halteren ook alle bussen? Bij ondergronds : 8 bussen per uur in de spits halteren, daarbuiten 4 bussen.	PNH	ja	Reactie in principe vanuit PNH:  Bij bovengrondse variant halteren inderdaad alle bussen: zie cel bij <b>bovengrondse variant. Aantallen bussen bij ondergrondse variant: deze</b>	ja	
105	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		beschikbaarheid weg/onderdoorgang	in de toelichting tunnel techn. Installaties met kans op storing- expliciet uitleggen welke installaties	APPM/Tauw	ja	Is in toelichtende kolom opgenomen	ja	
106	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		beschikbaarheid weg/onderdoorgang	ondergronds - er kan bovenlangs worden gegaan, doorgang blijft mogelijk	APPM/Tauw	deels	Dit is niet in alle situaties mogelijk. De hulpdiensten hebben aangegeven dat het verkeer bij een (groot) ongeval in de onderdoorgang bij t Schouw al wordt omgeleid via N234/N244. Doorgaand verkeer bovenlangs is zeer onwenselijk omdat het dorpsplein niet is ingericht op deze grote verkeersaantallen, wat dus verkeersonveilige situaties, een verkeersinfarct en een leefbaarheidsprobleem zou opleveren. Het is dus geen reeel alternatief. Daarom is het zsm actief inzetten van de omleidingsroute essentieel. Is verder verduidelijkt in de toelichtende kolom van de matrix.	ja	
107	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		verkeersveiligheid- weginrichting	Variant 4 te cryptisch beschreven - graag herschrijven ("echter veiliger dan fietsers. Etc. ???? - niet te begrijpen")	APPM/Tauw	ja	Is aangepast	ja	
108	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		verkeersveiligheid- weginrichting	ondergrondse variant - kans op ongelukken met autoverkeer in dorpskern drastisch verminderd	APPM/Tauw	ja	Verwerkt cf opmerking	ja	
109	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		verkeersveiligheid- weginrichting	Bij de bovengrondse variant: grote kansen dat mensen bovenlangs blijven oversteken: het tunneltje wordt langer en door ovotonde lijkt het makkelijker oversteken dan nu. Verder kan ook bij de bovengronds niet gegarandeerd worden dat de max snelheid wordt gehandhaafd. Dus of overal of niet	PNH	deels	Ad 1: niet toegevoegd (kans bestaat altijd want gedrag niet te sturen, niet eens met 'grote kansen'), echter aangezien gevoeligheid zat bij suggestie dat onderdoorgang niet veilig zou zijn is daar de term Duurzaam Veilig weggehaald Ad 2: gedeeltelijk overgenomen, want met de duurzaam-veilig-weginrichting bovengronds met ovotonde is de verwachting dat de juiste verkeerssnelheid wordt afgedwongen. Bij de onderdoorgang is dat anders, omdat de rijbaan ongehinderd is en (cf alle eisen en richtlijnen) even breed als bij de 80-km-varianten, dus de gewenste rijsnelheid minder goed afgedwongen kan worden. Heb dit verduidelijkt bij de 50-km-onderdoorgangvarianten.	ja	
110	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		Verkeersveiligheid: langzaam verkeer	bovengronds :landbouwverkeer is ook gemotoriseerd verkeer en kruist wel	APPM/Tauw	ja	Dit punt was bedoeld als oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers > nu ook zo benoemd. Landbouwverkeer was idd ten onrechte nog niet benoemd > nu alsnog meegenomen (onder weginrichting), zie ook reactie bij volgende opmerking,	ja	
111	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		Verkeersveiligheid: langzaam verkeer	Afgesproken is om landbouwverkeer als apart aspect in de matrix op te nemen	APPM/Tauw	nee	Deze afspraak is ons niet bekend Past ook niet omdat 'landbouwverkeer' an sich geen criterium is en pas relevant wordt als dit bijvoorbeeld niet past binnen duurzaam veilig of gevolgen heeft voor een veilige oversteekbaarheid (de bestaande subcriteria). Echter: de (beperkte) aantallen landbouwverkeer via het dorpsplein zijn inderdaad wel het benoemen waard bij de beoordeling duurzaam-veilig ("past dat wel bij shared space"), dus toegevoegd aan criterium weginrichting.	-	
112	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		Verkeersveiligheid: langzaam verkeer	Bij ondergrondse varianten toevoegen dat er nog maar 2-3% van het verkeer bovenlangs gaat	APPM/Tauw	nee	Volgens onze informatie is het percentage hoger. Verwijzing naar de tellingen van PNH. In de matrix alleen gesproken over een significante afname.	-	
113	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		Verkeersveiligheid: Invoegbaarheid gemotoriseerd	bij bovengrondse variant zijn er meer in- en uitvoegers , omdat de verkeersstromen niet zijn gescheiden	APPM/Tauw	ja	Verwerkt onder kruisingen (titel ook aangepast naar "overzichtelijkheid en aantallen kruisingen")	ja	
114	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		Verkeersveiligheid- overzicht kruisingen	bovengronds zijn er meer kruisingen dan bij ondergrondse variant	APPM/Tauw	ja	Verwerkt (titel ook aangepast naar "overzichtelijkheid en aantallen kruisingen")	ja	



FORMAT REVIEW-COMMENTAAR

In te vullen door reviewer						In te vullen door APPM/Tauw				
Nummer opmerking	Documentnaam	Organisatie	Door	Pagina/paragraafnummer	Opmerking	Reactie via	Opmerking verwerken (ja/nee)	Wijze van verwerken/motivatie	Check: opmerking verwerkt (ja/nee)	Akkoord
115	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		uitvoegend vanuit M'dam	Er zijn wel maatregelen nodig om snelheid te laten minderen (ivm samenvoeging Parallelweg en uitvoegstrook), zij het minder dwingend. Strepen op de weg of andere markeringen?	APPM/Tauw	nee	Dit is een gevolg van te maken keuzes in het BKP. Door aanpassing van het wegbeeld (elementenverharding, bomen langs de weg) zal de snelheid ook verminderd worden. Wel een aandachtspunt voor de vervolgfase	-	
116	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		leefbaarheid /milieu	luchtkwaliteit en geluid bij tunnelmonden zijn niet gespecificeerd, indien mogelijk graag toevoegen	APPM/Tauw	ja	zie rapportages lucht en geluid, voor matrix is dit teveel detail		
117	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		Leefbaarheid -verkeersgeluid	wettelijke grenswaarde geven in toelichting en hier ook. Met kleuren werken.	APPM/Tauw	ja	Ad 1: wettelijke grenswaarde opgenomen in toelichtende kolom (niet nogmaals bij varianten want overal gelijk) Ad 2: in matrix is -hoewel het overzichtelijker zou zijn- uit oogpunt van objectiviteit en draagvlak bewust niet met kleuren gewerkt, want: - We willen en moeten draagvlak/overeenstemming krijgen voor het eindresultaat (matrix). Overeenstemming krijgen over de feiten is al uitdaging op zich, maar haalbaar zolang de matrix neutraal is. Het gebruik van kleuren leiden altijd tot discussies, waar we naar verwachting niet uitkomen: al was het maar wegens de strategische en uiteenlopende belangen van stakeholders (bv: ik vind dit wel acceptabel dus waarom is dit rood, of: deze variant doet het beter dus moet groen worden terwijl de ander zegt dat ze allebei oranje moeten zijn omdat de verschillen te klein zijn, etc). - Draagvlak voor de matrix ontstaat alleen als duidelijk is dat deze objectief/neutraal is. Het gebruik van kleuren is alleen objectief wanneer er een officiële norm is waaraan getoetst kan worden (groen = voldoet wel, rood = voldoet niet). Wanneer dat niet zo is (en dat geldt voor de meeste criteria) is het gebruik van kleuren per definitie subjectief en daarmee voer voor discussie. - Juist die overzichtelijkheid die door kleuren ontstaat is gevaarlijk: het gebruik van kleuren leidt tot automatische optelling "deze heeft de meeste groen dus is het best", en die conclusie is onwenselijk omdat dat ene criterium dat rood of oranje scoort misschien wel wel zwaarder meegewogen wordt/zou moeten worden.	ja	
118	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		Leefbaarheid -verkeersgeluid	Graag de geluidsafname vermelden bij ondergronds	APPM/Tauw	nee	Is opgenomen in de matrix. Zie rapportage geluid voor de gedetailleerde toen afnames	-	
119	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		Leefbaarheid -verkeersgeluid	Dat de wettelijke norm niet wordt overtreden bij bovengronds betekent niet dat er geen stijging is. Ten opzichte waarvan? Hier ook melden of er toename is en hoeveel.	PNH	ja	ad 1: Meer specifiek gemaakt/cijfers toegevoegd. Norm wel relevant als toetsingskader. Ad 2: Ten opzichte waarvan > zie kolom 'huidige situatie'		
120	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		Leefbaarheid - luchtkwaliteit	wettelijke grenswaarde geven in toelichting en hier ook	APPM/Tauw	ja	Wettelijke grenswaarde opgenomen in toelichtende kolom (niet nogmaals bij varianten want overal gelijk)	ja	
121	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		Leefbaarheid - luchtkwaliteit	Graag de toename in luchtkwaliteit bij ondergronds aangeven.	APPM/Tauw	ja	In matrix opgenomen: bij hoeveel woningen beter, bij hoeveel slechter (vgl-baar met geluid)		
122	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		Leefbaarheid - luchtkwaliteit	bij de BG wordt gesproken over ‘naar verwachting’ maar bij de OG varianten is het zeker. Ontbreekt de duidelijkheid voor bovengronds?	APPM/Tauw	ja	Er staat 'naar verwachting' omdat voor de bovengrondse variant alleen expert judgement heeft plaatsgevonden (geen onderzoek). Verduidelijkt in toelichtende kolom van de matrix.	ja	
123	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		Leefbaarheid - luchtkwaliteit	Kan ultrafijnstof alsnog worden meegenomen, ook al zijn er momenteel geen wettelijke normen	PNH	nee	Valt buiten de opdracht en is ook niet meer in te passen in de planning	-	
124	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		Leefbaarheid - landschappelijke inpassing	Bij ondergrondse variant: Jaagweg 1 herbouwen is een wens van de DR	APPM/Tauw	ja	Wens is toegevoegd in de tekst.	ja	
125	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		Leefbaarheid - landschappelijke inpassing	met kunstgrepen is oever Eilandweg toch groen te maken	APPM/Tauw	nee	Dat klopt maar mogelijkheden worden beperkter naarmate de onderdoorgang breder wordt. Groene taluds verdwijnen grotendeels en ruimte voor nieuw groen is beperkt, en haalbaarheid kunstgreep met groenbak in vaart is niet 100% zeker (doorstroomprofiel) dus zal in vervolgfase onderzocht moeten worden. Daarom niet als zodanig in de matrix benoemd. Daarbij moet de gekozen oplossing ook onderhoudbaar zijn.	-	
126	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		Leefbaarheid - landsch inpassing dorpshart	toevoeging bovengronds: in het dorpshart is GEEN ruimte voor groen. Dit moet zorgvuldiger worden geformuleerd. Alle panden kunnen worden behouden maar liggen midden tussen het verkeer	APPM/Tauw	ja	ad 1: verwerkt cf opmerking ad 2: verwerkt cf opmerking (apart kopje 'panden')	ja	
127	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		:eefbaarheid - verbinding dorpshelften	benoemen: ondergrondse variant heeft ook een fiets+wandelverbinding bij de brug komende van Amsterdam/Bmeerdijk	APPM/Tauw	ja	Aangepast in de tekst: bij de onderdoorgang-varianten gaat deze route bovenlangs, bij de maaiveldvariant via de nieuwe fiets-voettunnel.	ja	
128	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		:eefbaarheid - verbinding dorpshelften	de fietstunnel verbetert maar de sociale veiligheid verbetert niet! Ook is door de langere lengte grotere kans dat mensen de weg oversteken.	PNH	ja	reactie vanuit PNH ad 1: toegevoegd: Gevoel van sociale (on)veiligheid kan voor sommigen een belemmering blijven hiervan gebruik te maken. Ad 2: zie reactie bij opmerking 109	ja	

FORMAT REVIEW-COMMENTAAR

In te vullen door reviewer						In te vullen door APPM/Tauw				
<u>Nummer opmerking</u>	<u>Documentnaam</u>	<u>Organisatie</u>	<u>Door</u>	<u>Pagina/paragraafnummer</u>	<u>Opmerking</u>	<u>Reactie via</u>	<u>Opmerking verwerken (ja/nee)</u>	<u>Wijze van verwerken/motivatie</u>	<u>Check: opmerking verwerkt (ja/nee)</u>	<u>Akkoord</u>
129	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		Leefbaarheid - behoud historie	Het is DR niet duidelijk waarom haalbaarheid van terugbouwen Jaagweg 1 onzeker is. Hoe kan bij Bovengronds bij een nieuwe brug het huidige brugwachtershuisje kunnen blijven staan?	PNH	ja	ad 1: dat hebben bewoners zelf aangegeven. Onzekerheid begrijpelijk gezien de technische complexiteit. Ad 2: het brugwachtershuisje wordt 'opgepakt' en na uitvoering teruggeplaatst.	nvt	
130	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		Leefbaarheid - behoud historie	tekst staat dubbel bij ondergronds 1. meer nadruk op positief effect op het cultuur historisch aspect	APPM/Tauw	ja	ad 1: verwijderd (was nog in oude versie) ad 2: aangepast	ja	
131	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		Leefbaarheid - behoud historie	toevoegen bij ondergronds dat eenwording van dorphelften impuls geeft aan herstel van het monumentaal karakter	APPM/Tauw	ja	Toegevoegd: Het opnieuw één maken van het dorp past bij het historisch beeld.	ja	
132	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		Leefbaarheid - behoud historie	Bj ondergronds -Door de inrichting van het dorpsplein wordt de historische lijn hersteld	APPM/Tauw	ja	toevoeging gedaan dmv opmerking hierboven	ja	
133	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		bouwhinder wegverkeer ondergronds	o.i. moet variant 4 meer hinder geven dan 2 en 3.	APPM/Tauw	nee	hinder is voor de brede varianten grotendeels gelijk. Tijdens de werkzaamheden blijft de N247 bij alle varianten open.	-	
134	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		bouwhinder wegverkeer - bovengronds	zal bovengronds echt alleen maar 3 dagen volledige stremming zijn? Er dient voor de tijd van de vervanging van de brug een noodbrug te worden aangelegd. Graag ook hier duur van hinder expliciet vermelden net als bij ondergrondse varianten. En de wegversmalling is over het hele traject door het dorp. i.t.t. tot de ondergrondse varianten.	PNH	deels	Reactie vanuit PNH. Ad 1: noodbrug wordt buiten wegprofiel aangelegd dus nagenoeg hindervrij (hooguit wegversmalling), afsluiting alleen kort nodig bij bij aansluiten op bestaande weg (tijdens nachten/weekenden, nader te bepalen). Toegevoegd aan tekst. Ad 2: verwachting dat bij alle varianten in hele dorp versmalling/snelheidsbeperking zal krijgen.	ja	
135	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		bouwhinder wegverkeer - bovengronds	Woordkeus : bij bovengronds <i>kan</i> het tot vertraging leiden en bij ondergrons <i>zal</i> het .... Gebruik zelfde woord bij alle varianten	APPM/Tauw	ja	verwerkt cf opmerking	ja	
136	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		bouwhinder vaarweg- ondergronds	geef tijdsindicatie ipv 'langdurige stremmingen'?	APPM/Tauw	ja	Is beschreven in het faseringsplan. In deze fase niet exact aan te geven maar naar verwachting 75% van de bouwtijd. Toegevoegd aan matrix	ja	
137	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		kosten	De ondergrondse varianten graag ook excl BTW	APPM/Tauw	ja	verwerkt cf opmerkingen	ja	
138	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		kosten	DR denkt dat de raming van de bouwkosten (67 mio ex BTW) klopt bij het luxe ontwerp dat gemaakt is. DR denktdat het verschil tussen de brede en smalle variant niet klopt, dat de brede variant nog meer moet kosten. De grote bandbreedte van 40 mio lijkt niet te passen bij een uitgewerkt ontwerp als dit.	APPM/Tauw	nee	Het genoemde bedrag is het gehele wegvak tussen 't Schouw en Monnickendam inclusief de onderdoorgang.	-	
139	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		kosten	De beheerskosten tijdens de levensduur lijken veel en veel te hoog is. 1,4 miljoen aan beheer en onderhoud per jaar is een gigantisch bedrag. Het verschil tussen variant 1 en de andere varianten is gevoelsmatig veel te klein. Er zit al 88 miljoen aan asfaltonderhoud in, gigantisch.	APPM/Tauw	nee	De genoemde onderhoudskosten zijn inclusief 100 jaar onderhoud van het gehele wegvak tussen 't Schouw en Monnickendam. Deze onderhoudskosten zitten ook in de bovengrondse variant (ca 350k EUR per jaar). Het verschil in onderhoudskosten tussen boven- en ondergronds komt dus door het onderhoud van de onderdoorgang	-	
140	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		risico's voorbereiding	bij bovengronds: gebrek aan draagvlak. Algeheel moet er uit, suggestief.	APPM/Tauw	ja	verwerkt cf opmerking	ja	
141	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		risico's bouwfase	kans ongevallen e.d. bereikbaarheid voor hulpdiensten- dit geldt ook voor de bovengrondse en moet wel genoemd	APPM/Tauw	ja	Is weggelaten want niet onderscheidend want geldt idd voor alle varianten en bij elk project.	-	
142	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		risico gebruiksfase	storing bij coupure - wel aangeven dat dit in een uitzonderlijk geval is.want hoe groot is die kans.?	APPM/Tauw	nee	Die kans is reeel, zeker de eerste jaren. Storing betreft niet alleen het functioneren, maar ook elektronische storingen.	-	
143	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		risico gebruiksfase	is het reëel om frontale botsing en ophopende sneeuw te noemen als risico. Bij ovotonde dan ook kans op ongevallen omdat daar te hard kan worden gereden.	APPM/Tauw	ja	Ad 1: Frontale boting stond alleen in oude versie, niet de laatste (want al benoemd bij veiligheidsbeoordeling). Ad 2 sneeuw: risico is inderdaad klein. is aangepast	ja	
144	Vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		aard en impact	bij ondergronds is de operatie <i>zeer</i> merkbaar. En bij bovengronds is dan de hele operatie ook <i>heel</i> merkbaar. Ook hier dezelfde termen gebruiken	APPM/Tauw	nee	De werkzaamheden voor de bovengrondse variant zullen hinder geven tijdens de uitvoering, maar dit is niet vergelijkbaar met de hinder van de ondergrondse varianten omdat hinder hier veel dichterbij de woningen komt. Daarom alleen bij ondergrondse varianten genoemd.	-	
145	Toelichting vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		algemeen	Lastig te lezen in combinatie met de vergelijkingsmatrix. Kunnen beide documenten niet worden geïntegreerd?	APPM/Tauw	ja	Is samengevoegd	ja	
146	Toelichting vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		snelheidsregime	verkeersregelsvrije ruimte toevoegen aan dit item	APPM/Tauw	nee	Nagaan of dit ook zo wordt ingevuld Shared space aan de toelichting toegevoegd. Echter maximum snelheid van 30 is van toepassing en algemene verkeersregels gelden natuurlijk wel (er wordt alleen niets 'geregeld' met verkeersborden, haaiantanden etc)	-	
147	Toelichting vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		lengte gesloten deel	exacte lengte gegevens toevoegen	APPM/Tauw	nee	Voor alle aangegeven lengtes (ook totale lengtes tunnel) is wegens schetsonwerpstadium bewust "circa" aangegeven omdat het bij vervolgfase (verdere uitwerking ontwerp) nog beperkt korter of langer kan worden. Geen schijnnaauwkeurigheid geven. Voor onderdoorgangvarianten is gesloten deel overal gelijk, namelijk 200 meter.	-	
148	Toelichting vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		waterkering	HHNK geeft nu aan dat kanteldijk of coupure niet uitmaakt, zolang de coupure aan de regelgeving voldoet. En wat kosten die verschillende oplossingen. Voor -en nadelen.	APPM/Tauw	nee	Voor de kosten zie de raming. Beheer en onderhoud verschilt wezenlijk en ook het eigenaarschap is anders.  Tekst aangepast: coupure vergunbaar mits tzt veiligheid van oa openen en sluiten kan worden aangetoond. Verschillen coupure en kanteldijk zijn voor zover relevant benoemd in de matrix (voor kostendetails zie ook achterliggende kostenramingen)	-	



FORMAT REVIEW-COMMENTAAR

In te vullen door reviewer						In te vullen door APPM/Tauw				
Nummer opmerking	Documentnaam	Organisatie	Door	Pagina/paragraafnummer	Opmerking	Reactie via	Opmerking verwerken (ja/nee)	Wijze van verwerken/motivatie	Check: opmerking verwerkt (ja/nee)	Akkoord
149	Toelichting vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		doorstroming Edam -Ams	uitleggen waarop model vastliep. Over welke kruising gaat het hier?	PNH	ja	Verwerkt cf opmerking. Als een model vastloopt is niet te zien op welke kruising het misgaat.	ja	
150	Toelichting vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		doorstroming P,end -Ams	ter afweging : eerlijk benoemen dat een onderdoorgang extra effect heeft op de doorstroming uit Purmerend	PNH	nee	Is niet nodig hier extra de nadruk op te leggen; blijkt uit de cijfers. Matrix blijft zo feitelijk mogelijk.	-	
151	Toelichting vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		doorstroming bussen	hoeveel bussen stoppen er nu per uur? Aantallen geven	APPM/Tauw	ja	uitgangspunt is 8 bussen per richting per uur. Stond genoemd in toelichtende kolom, nu overgezet naar varianten.	ja	
152	Toelichting vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		beschikbaarheid wegopnderdoorgang	Breng dit met een nuance want de weg gaat ook dicht bovengronds bij een groot ongeluk.	APPM/Tauw	deels	Bij een ondergrondse is de kans op volledige wegafsluiting wel groter dan bij bovengronds. In verband met bereikbaarheid hulpdiensten. Daarom staat er ook als laatste zin "Volledige afsluiting zeer incidenteel en kortdurend" en dat er normaal alleen gedeelelijke afsluiting nodig is. Wel in de toelichtende kolom beter uitgelegd dat dan de omleiding in gang wordt gezet, en dat deze voor de onderdoorgang-varianten extra belangrijk is om niet al het doorgaande verkeer via je dorpsplein te krijgen.	ja	
153	Toelichting vergelijkingsmatrix	Dorpsraad		verkeersgeluid	beter duidelijk de varianten nummeren en wat betekent (A) en wat zijn de huidige waarden waarmee de nieuwe situatie vergeleken wordt	APPM/Tauw	nee	ad 1: varianten zijn genummerd, met nieuwe omschrijvingen in cellen zou e.e.a. duidelijk moeten zijn ad 2: A staat voor A-weging: De reden dat de dB(A) in plaats van een gewone decibel bij geluidsmetingen en geluidsberekeningen wordt toegepast heeft te maken met de gevoeligheid van het (menselijk) oor, die voor de verschillende frequenties van het geluid niet gelijk is. Is wettelijk voorgeschreven dat met dB(A)'s gerekend wordt. ad 3: vergelijking vindt plaats met 'huidige situatie' (zie betreffende kolom)	-	
154	Beeldkwaliteitsplan	Dorpsraad			DR benadrukt dat de beelden in BKP integraal worden afgestemd met Tauw meegenomen in de visualiserings van de vier varianten. Hiermee staat of valt de communicatie tijdens atelier en inloop bijeenkomst	PNH	-	reactie via PNH	-	
155	KES	PNH		algemeen	Er zijn geen acties benoemd bij de 'blauwe', 'groene' en 'rode' KES-eisen. Oftewel: wat is de vervolgactie op de KES. Denk bijvoorbeeld aan 'terugkoppelen aan stakeholder', 'verwerken in SES', 'nader onderzoek', 'bestuurlijk besluit nodig' enz.  Zonder deze acties is de KES onvolledig, ongeschikt om als basis te dienen voor de SES en niet geschikt om in latere fases terug te vinden wat er met KES is gebeurd.	APPM/Tauw	ja	Kleuren worden toegelicht.  Binnen dit project worden alleen de klanteisen opgehaald en waar mogelijk verwerkt in ontwerp. Vervolgacties op de KES horen niet bij de scope van dit project.		
156	KES	PNH		algemeen	KES dient geadmistreerd te worden in Relatics voor de traceerbaarheid van eisen in latere fases.	APPM/Tauw	ja	KES wordt aan het eind van deze fase in Relatics verwerkt. Is tot op heden niet mogelijk in verband met verschillende varianten		
157	KES	PNH		Algemeen	De Kes is vrij compleet, maar moet m.i. scherper verwerkt worden. Hieronder een aantal opmerkingen.	APPM/Tauw	ja	zie bijbehorende reacties		
158	KES	PNH		Kes 010	opnemen in beeldkwaliteitsplan	PNH	-	reactie vanuit PNH	-	
159	KES	PNH		Kes 015	opnemen in vergunningenoverzicht	APPM/Tauw	nee	Dit betreft een proceseis en is geen concrete vergunning. Daarom niet opgenomen in vergunningenoverzicht	-	
160	KES	PNH		KES 016	nvt	APPM/Tauw	ja	akkoord	ja	
161	KES	PNH		Kes 018/019	dat is een redelijke eis van de fietsersbond, graag actie hierop	APPM/Tauw	nee	Dit betreft een wens. Deze wens is in rood (niet meegenomen) weergegeven. Daarbij worden geen nieuwe langzaamverkeerstunnels gemaakt waardoor deze wens in principe niet van toepassing is.	-	
162	KES	PNH		Kes 004/ 024/025/028/029/040/0	Zijn deze eisen en wensen opgenomen in het faseringsplan?	APPM/Tauw	-	ja zijn opgenomen, zie ook het faseringsplan	-	
163	KES	PNH		Kes 030	zijn de eisen van HHNK verwerkt in het ontwerp?	APPM/Tauw	-	ja zijn opgenomen, HHNK heeft bovendien gereageerd op ontwerp	-	
164	KES	PNH		Kes 036	opnemen in vergunningenoverzicht	APPM/Tauw	ja	Is opgenomen		
165	KES	PNH		Kes 042	opnemen in faseringsplan	APPM/Tauw	nee	De bestaande brug blijft behouden. Deze eis is voor de ondergrondse varianten niet van toepassing. Ook niet op fasering	-	
166	KES	PNH		Kes 042	Volgens mij maakt deze brug deel uit van het project om bruggen op afstand bedienbaar te maken	APPM/Tauw	nee	Is ons niet bekend, maar valt ook buiten de scope van dit project. De afmetingen zijn alleen van belang bij vervanging van de brug, die is niet aan de orde. Deze eisen zijn dan ook niet verwerkt zoals de KES aangeeft	-	
167	KES	PNH		Kes 049	Is dat in het ontwerp opgenomen, vooral bij de 2X2 variant is dat volgens mij een openstaand punt.	APPM/Tauw	nee	In principe blijft de brug behouden en worden er geen palen getrokken. De palen voor de fietsbrug worden mogelijk wel getrokken, dit kan tzt besproken worden met HHNK.	-	
168	KES	PNH		Kes 055 t/m 058	PNH ARO heeft nog niet geadviseerd. Dit moet een andere stakeholder geweest zijn.	APPM/Tauw	nee	deze eisen zijn overgenomen uit de KES voor de bovengrondse variant	-	

FORMAT REVIEW-COMMENTAAR

In te vullen door reviewer						In te vullen door APPM/Tauw				
Nummer opmerking	Documentnaam	Organisatie	Door	Pagina/paragraafnummer	Opmerking	Reactie via	Opmerking verwerken (ja/nee)	Wijze van verwerken/motivatie	Check: opmerking verwerkt (ja/nee)	Akkoord
169	KES	PNH		Kes 068/ 083	Rnet is uitgangspunt	APPM/Tauw	ja	is verwerkt, zie ook opmerking 7.		
170	KES	PNH		Kes 073	Het gaat hier om enkele basis randvoorwaarden waar gewoon aan voldaan moet worden.	APPM/Tauw	nee	uiteraard. Opgemerkt moet overigens worden dat "leefbaar" niet hee; specifiek en meetbaar is. Daarom heeft uitwerking in overleg met de sakeholders plaatsgevonden.	-	
171	KES	PNH		Kes 084	Dit is niet akkoord	APPM/Tauw	-	wat is niet akkoord, graag toelichting	-	
172	KES	PNH		Kes 107	Wordt meegenomen?	APPM/Tauw	nee	Nee, wordt niet meegenomen. Staat ook zo in de KES	-	
173	KES	PNH		Kes 108	Overstappunt bij het Schouw zit in de scope van N247.	APPM/Tauw	nee	overstappunt bij het Schouw is geen onderdeel van de scope van de onderdoorgang	-	
174	KES	PNH		Kes 110	Dat volgt uit verkeersberekeningen	APPM/Tauw	nee	Betreffende verkeersberekeningen worden door de provincie opgesteld	-	
175	KES	PNH		Kes 129	Wordt meegenomen?	APPM/Tauw	nee	In de vervolgfase moet, indien wordt gekozen voor een onderdoorgang met kanteldijk, de hoogte van de kanteldijk worden getoetst. Uitgangspunt in deze fase is een hoogte van NAP -1,00 meter zoals beschreven staat in de ontwerpnota	-	
176	KES	PNH		Kes 135 t/m 142	Opnemen in beeldkwaliteitsplan	APPM/Tauw	-	reactie via PNH	-	
177	KES	PNH		Kes 157 en 158	Wat wordt bedoeld met ON	APPM/Tauw	-	ON is in dit geval APPM/Tauw. Wij hebben geen invloed op de wegingsfacoren en doen op dit moment niks met deze wens	-	
178	KES	PNH		Kes 180 en 182	Wordt meegenomen?	APPM/Tauw	ja	Eis 180 is meegenomen in het ontwerp. Eis 182 is niet van toepassing omdat er geen wisselstrook wordt toegepast	ja	
179	KES	PNH		Kes 196 t/m 203	Verzoeken EBS s.v.p. scherper beantwoorden, bij 204 en 205 is dat wel gedaan (verzoeken SOOS)	APPM/Tauw	nee	Eisen zijn voor dit moment voldoende duidelijk. In DO fase zal dit afhankelijk van de gekozen variant SMART gemaakt moeten worden	-	
180	KES	PNH		Kes 225	Wordt meegenomen?	APPM/Tauw	nee	In diverse stukken is beschreven dat verkeer bij onderhoud bovenlangs zal moeten. Bij groot ongeval wordt door de hulpdiensten een omleiding ingesteld.	-	
181	Modelresultaten	PNH		Algemeen	Het rapport is een opsomming. Ik vind dat er meer tekst moet komen om e.e.a. uit te leggen zodat je het kunt lezen als een voldragen onderzoek: opbouw model, toelichting invoergegevens, beperkingen model, nauwkeurigheid etc.	PNH	-	Het is geen rapportage maar een presentatie van de modelresultaten. heeft aangegeven dat er geen ander rapport komt. Toelichting zal plaatvinden tijdens de bewonersbijeenkomsten.	-	
182	Modelresultaten	PNH		Algemeen	wat zijn de conclusies?	PNH	-	Zie rapport en samenvatting daarvan in matrix.	-	
183	Modelresultaten	PNH		Algemeen	(Management)samenvatting ontbreekt	PNH	-	Klopt, echter heeft aangegeven dat er geen ander rapport komt.	-	
184	Modelresultaten	PNH		Algemeen	Kloppen de berekeningen met de door Tauw gemaakte keuzes voor snelheidsregimes in de onderdoorgang en op het dorpsplein (bibeko)?	PNH	-	Een model is altijd een vereenvoudigde weergave van de werkelijkheid. Doel is de diverse varianten onderling te kunnen vergelijken, daarvoor is dit model geschikt. Kleine aanpassingen hebben weinig tot geen effect op de uitkomsten.	-	
185	Toelichting vergelijkingsmatrix	PNH		Expert judgements	Ook gemeente Waterland daarbij betrekken	APPM/Tauw	ja	Waterland is hierbij ook betrokken dmv bespreking en review van de matrix. Voor de voor gemeente relevante aspecten waarop gemeente expertise heeft is dit bij expert judgement toegevoegd.	ja	
186	Vergelijkingsmatrix	PNH		Algemeen	Goed leesbaar, met name als de knopen doorgehakt zijn.	APPM/Tauw	-	Mooi	-	
187	Vergelijkingsmatrix	PNH		Landschappelijke inpassing	Het geconstateerde knelpunt aan de noordkant van de onderdoorgang (infra structuur en Broekervaart schuiven op naar woningen) komt niet in de tabel terug. Dat is m.i.wel nodig.	APPM/Tauw	ja	Het effect op woningen was niet expliciet benoemd maar af te leiden uit criteria "broekervaart" en "groen". Dit omdat andere gevolgen voor andere woningen ook niet expliciet benoemd zijn (uitgezonderd natuurlijk als ze niet ehouden kunnen blijven). Omdat impact echter groot is alsnog ervoor gekozen om dit te benoemen bij criterium "panden".	ja	
188	Vergelijkingsmatrix	PNH		Behoud historie	Bij de 2X2 variant is de ingreep groter dan de andere meer smalle varianten. Dat komt nu niet in de tabel terug.	APPM/Tauw	ja	Effect qua cultuurhistorie komt terug bij 3e alinea (trambaan). Tekst aangepast. Het grotere effect qua groen/water is onder de desbetreffende kopjes beschreven.	ja	
189	Vergelijkingsmatrix	PNH		Overige bouwhinder	bij de 2X2 variant is de ingreep groter dan de andere meer smalle varianten. Dat komt nu niet in de tabel terug.	APPM/Tauw	nee	Zal voor de brede varianten in principe niet veel verschillen. De N247 blijft in alle varianten in dezelfde mate beschikbaar met een gelijke afstand tot de woningen	-	
190	Vergelijkingsmatrix	PNH		Algemeen	Als er vanuit HHNK geen toestemming is voor belangrijke onderdelen, dan moet dat uit de tabel blijken: coupure, kanteldijk, versmalling Broekervaart	APPM/Tauw	ja	De relevante aandachtspunten staan beschreven onder risico's. Coupure is volgens HHNK wel gewoon vergunbaar, al heeft het niet hun voorkeur. Meest relevant is onzekerheid over doorstroomprofiel Broekervaart. Matrix is geactualiseerd nav laatste overleg HHNK.	ja	
191	Vergelijkingsmatrix	PNH		Algemeen	Als er vanuit de hulpdiensten een variant niet akkoord is dan moet dat uit de tabel blijken.	APPM/Tauw	ja	'Dat is ook het geval: zie onder risico's. Verduidelijkt bij algemene toelichting.	ja	
192	Akoestisch onderzoek	PNH		hst 2.1.2	Een opsomming van grenswaarden is belangrijk. Graag aangeven wat de grenswaarden zijn in Broek in Waterland	APPM/Tauw	nee	per variant is de maximale toename bepaald. Deze is overal kleiner dan 1,5 dB (grenswaarde). In de conclusie alleen de maximale waarden benoemd, in de bijlage de af- en toename per woning. In de vergelijkingsmatrix is aangegeven voor hoeveel woningen een toe- en afname geldt.	-	
193	Akoestisch onderzoek	PNH		hst 3.1	Verwezen wordt naar de rapportage van Antea voor invoergegevens. Het rapport is daardoor niet zelfstandig leesbaar. Graag de invoergegevens opnemen, bijvoorbeeld in een bijlage.	APPM/Tauw	ja	Invoergegevens uit Antea rapportage worden als bijlage bijgevoegd		
194	Akoestisch onderzoek	PNH		tabel 3.2	Er wordt 2 keer een kolom binnen bebouwde kom opgenomen.	APPM/Tauw	ja	Is aangepast in de rapportage		
195	Akoestisch onderzoek	PNH		hst 3.12	volgens mij klopt de aanname niet dat de provincie bubeko DAB gaat gebruiken.	APPM/Tauw	nee	Dit is opgenomen op basis van het eerder uitgevoerde onderzoek en lijkt daarmee correct.	-	
196	Akoestisch onderzoek	PNH		hst 4	De varianten worden beoordeeld op wel of geen sprake is van een reconstructie. Wat betekent dat?	APPM/Tauw	nee	Dit betreft een reconstructie in de zin van de Wet Geluidshinder. Hieruit volgt of er wel of geen maatregelen nodig zijn om geluid te reduceren	-	



FORMAT REVIEW-COMMENTAAR

In te vullen door reviewer						In te vullen door APPM/Tauw				
Nummer opmerking	Documentnaam	Organisatie	Door	Pagina/paragraafnummer	Opmerking	Reactie via	Opmerking verwerken (ja/nee)	Wijze van verwerken/motivatie	Check: opmerking verwerkt (ja/nee)	Akkoord
197	Akoestisch onderzoek	PNH		hst 4	Het is belangrijk dat de varianten onderling vergeleken kunnen worden. Graag op enkele maatgevende punten een overzicht van geluidwaarden van de doorgerekende varianten.	APPM/Tauw	nee	per variant is de maximale toename bepaald. Deze is overal kleiner dan 1,5 dB. In de conclusie alleen de maximale waarden benoemd, in de bijlage de af- en toename per woning. In de vergelijkingsmatrix is aangegeven voor hoeveel woningen een toe- en afname geldt.	-	
198	Akoestisch onderzoek	PNH		Algemeen	Om advies doorgestuurd naar ODNZKG	APPM/Tauw	nee	Vanuit de provincie is aangegeven dat alle opmerkingen zijn bijgevoegd. Eventuele vervolgpmerkingen kunnen in vervolgfase worden beoordeeld	-	
199	Archeologisch onderzoek	PNH		Algemeen	Geen opmerkingen. Om advies doorgestuurd naar Rob van Eerden van de provincie.	APPM/Tauw	nee	Vanuit de provincie is aangegeven dat alle opmerkingen zijn bijgevoegd. Eventuele vervolgpmerkingen kunnen in vervolgfase worden beoordeeld	-	
200	Cultuurhist. onderzoek	PNH		hst 2	Graag hier ook de rol van de RCE beschrijven.	APPM/Tauw	nee	Rijksdienst Cultureel Erfgoed heeft geen rol, dit loopt via de gemeente.	-	
201	Cultuurhist. onderzoek	PNH		4.2 pag. 11	Wie is bevoegd gezag? Is er bij sloop ook toestemming nodig van andere instanties?	APPM/Tauw	nee	Gemeente	-	
202	Cultuurhist. onderzoek	PNH		4.4	Wie is bevoegd gezag voor de kapvergunning?	APPM/Tauw	Nee	Gemeente	-	
203	Akoestisch onderzoek	PNH		hst 5	De conclusie over omgevingsgeluid heb ik niet terug gevonden in het geluidrapport. Het is wel belangrijk dat het geluidrapport daarop wordt aangevuld (zie hierboven).	APPM/Tauw	ja	rapport is aangevuld	ja	
204	Luchtkwaliteit	PNH		hst 3	De monitoringstool is de basis voor weergave van de resultatie. Is deze tool verankerd in het wettelijke kader?	APPM/Tauw	-	Het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) heeft de Monitoringstool laten bouwen. Dit is het instrument waarmee overheden de monitoring van het NSL uitvoeren.	-	
205	Luchtkwaliteit	PNH		hst 3	Is de monitoringstool een rekenprogramma of wordt er ook gebruik gemaakt om de resultaten te valideren?	APPM/Tauw	-	Monitoringstool zelf bevat alleen resultaten. Er kan gerekend worden met de Rekentool.	-	
206	Luchtkwaliteit	PNH		hst 4.2	Graag ook toelichting van de NIBM tool	APPM/Tauw	-	De NIBM-tool is een standaard rekentool van RWS waarmee u de bijdrage van kleinere ruimtelijke plannen en verkeersplannen aan de luchtkwaliteit kunt vaststellen. Met de NIBM-tool kunt u op een eenvoudige en snelle manier bepalen of een plan niet-in-betekenende-mate bijdraagt (NIBM).	-	
207	Akoestisch onderzoek	PNH		hst 4	Het is belangrijk dat de varianten onderling vergeleken kunnen worden. Graag op enkele maatgevende punten een overzicht van geluidwaarden van de doorgerekende varianten.	APPM/Tauw	ja	De geluidsbelasting is per woning bepaald. Deze resultaten zijn opgenomen in de bijlage van het akoestisch onderzoek. In de conclusie is alleen weergegeven of er sprake is van een reconstructie en of er maatregelen nodig zijn. In de matrix zijn nog enkele cijfers opgenomen om de varianten te kunnen vergelijken.		
208	Luchtkwaliteit	PNH		fig 4.1	wat zijn de waarden op de aangegeven punten?	APPM/Tauw	-	De waardes staan in tabel 4.1. Eventueel kunnen er drie plaatjes toegevoegd worden met de conc op elk toetspunt.		
209	Luchtkwaliteit	PNH		Algemeen	Er wordt aan de provincie vaak gevraagd om te meten. Het rapport geeft daar geen antwoord op	APPM/Tauw	-			
210	verkennend verhardings water en bodemonderzoek	PNH		inleiding	Is het bodemonderzoek gedaan volgens de werkwijzer bodemsanering van de provincie Noord-Holland?	APPM/Tauw	-	Ja, zie ook antwoord op eerdere reviewreactie.	-	
211	verkennend verhardings water en bodemonderzoek	PNH		hst 5	Het is belangrijk dat de omvang van de eventuele verontreinigingen ingeschat wordt. Dat is input voor de ramingen.	APPM/Tauw	ja	Deze inschatting is gedaan en meegenomen in de ramingen	ja	
212	verkennend verhardings water en bodemonderzoek	PNH		Algemeen	Dit rapport wordt om advies naar IGI ( ) gezonden.	APPM/Tauw	nee	Vanuit de provincie is aangegeven dat alle opmerkingen zijn bijgevoegd. Eventuele vervolgpmerkingen kunnen in vervolgfase worden beoordeeld	-	
213	Obstakels in de ondergrond	PNH		Algemeen	Aangegeven wordt dat het gaat om een bureaustudie. Bezoek ter plaatse en wat veldonderzoek had een beter resultaat opgeleverd.	APPM/Tauw	nee	Veldonderzoek is geen onderdeel van de scope. Bezoek ter plaatse heeft overigens wel plaatsgevonden.	-	
214	Kabels en leidingen	PNH		Kosten	Provincie Noord-Holland heeft een eigen verleggingsregeling. Deze is onder meer gebaseerd op het uitgangspunt liggen om niet en verleggen om niet.	APPM/Tauw	ja	Is tekstueel toegevoegd aan notitie	ja	
215	Kabels en leidingen	PNH		categorie 1 leidingen	is de persleiding van HHNK?	APPM/Tauw	-	ja, blijkt uit de KLIC en gegevens van HHNK	-	
216	Kabels en leidingen	PNH		categorie 1 leidingen	Het verleggen van de persleiding en hoge druk gasleiding kan flink oplopen. Gaat het om omvangrijke verleggingen? Zo ja, is de gehanteerde 5% dan wel voldoende?	APPM/Tauw	nee	verleggen van een persleiding is meestal niet eenvoudig. Het betreft hier een relatief kleine diameter persleiding (rond 180 en rond 250mm). Daarnaast is 5% van de bouwkosten van de onderdoorgang een aanzienlijk bedrag.	-	
217	Faseringsplan	PNH		hst 3.1	Ook afstemming met nood en hulpdiensten, Vervoersregio en EBS.	APPM/Tauw	nee	Binnen de scope een globaal faseringsplan. Deze is ook ter review naar de hulpdiensten en vervoerregio verzonden. In vervolgfase nadere uitwerking en afstemming met partijen	-	
218		PNH		hst 4.2	In dit hoofdstuk worden omvangrijke tijdelijke maatregelen benoemd. In hoeverre is hiermee rekening gehouden in de SSK raming.	APPM/Tauw	nee	In de raming zijn verkeersmaatregelen als percentage opgenomen. Eventueel benodigde grondaankoop op terreinophogingen zijn opgenomen in de hoeveelheden en raming.	-	
219	Vergunningenoverzicht	PNH		bestemmingsplanprocedere	Het gaat niet om werkzaamheden, maar aanpassen van het ruimtegebruik	APPM/Tauw	ja	verwerkt	Ja	
220	Vergunningenoverzicht	PNH		bestemmingsplanprocedere	genoemde termijn (26 weken) niet realistisch	APPM/Tauw	Ja	Aangepast	Ja	
221	Vergunningenoverzicht	PNH		Wnb	Volgens mij gaat het hier om een eventueel vergunning	APPM/Tauw	ja	Aangepast in overzicht	Ja	
222	Vergunningenoverzicht	PNH		Wnb	Ik mis de soortenbescherming en gebiedsbescherming	APPM/Tauw	ja	Aangevuld in overzicht	Ja	
223	Vergunningenoverzicht	PNH		Wnb	Provincie bevoegd gezag?	APPM/Tauw	ja	Aangepast in overzicht	Ja	
224	Vergunningenoverzicht	PNH		ontgrondingsvergunning	Wbb?	APPM/Tauw	ja	Aangepast	Ja	
225	Vergunningenoverzicht	PNH		Wegenverordening	Wegenverordening: geen ontheffing nodig. Wel voor vaarwegenverordening	APPM/Tauw	ja	Aangepast	Ja	

FORMAT REVIEW-COMMENTAAR

In te vullen door reviewer						In te vullen door APPM/Tauw				
<u>Nummer opmerking</u>	<u>Documentnaam</u>	<u>Organisatie</u>	<u>Door</u>	<u>Pagina/paragraafnummer</u>	<u>Opmerking</u>	<u>Reactie via</u>	<u>Opmerking verwerken (ja/nee)</u>	<u>Wijze van verwerken/motivatie</u>	<u>Check: opmerking verwerkt (ja/nee)</u>	<u>Akkoord</u>
226	Vergunningenoverzicht	PNH		Algemeen	Nog even goed nalopen of alles er in zit. Ik mis bijvoorbeeld nog het onttrekken van Jaagweg 1 aan de woonbestemming. Bevoegd gezag gemeente.	APPM/Tauw	ja	verwerkt	Ja	
227	Toelichting vergelijkingsmatrix	PNH		2	in de tekst staat: "voorrang voor bussen in de 30 km-zone" bij variant 4 onder "weginrichting": wordt deze weg van de gemeente of PNH?	APPM/Tauw	-	De weg bovengronds wordt van de gemeente	-	
228		PNH				APPM/Tauw	-		-	
229	Ontwerp	PNH		tek. N247-842510-21-11-12	graag uitleg over aansluiting middenweg/kruisweg op N247	APPM/Tauw	nee	Principe oplossing is overgenomen van bovengrondse varriant. Bij meerstrookse oplossing komt deze kruising te vervallen	-	
230	KES	PNH			ik zie niet waar al onze opmerkingen zijn. Zitten die in een ander document of horen zij hierin?	APPM/Tauw	nee	reacties zijn niet opgenomen in de KES maar in de verwerking reviewcommentaar. Dit is een apart document.	-	
231	Modelresultaten	PNH			voor de covergentie/divergentiepunten is een simulatie uitgevoerd. Graag zou ik die ook willen zien.	PNH	-	reactie via PNH	-	
232	Geotechnisch onderzoek	PNH			Voor een SO is beperkt geotechnisch onderzoek voldoende, mits de risico's wel zijn benoemd en afgeprijsd. In de notitie wordt niet specidfiek ingegaan op geotechnische risico's en grondonderzoek om dat te beheersen. Voor risico's bij tunnels wordt verwezen naar de CUR247 paragraaf 14.2.1. Enkele voorbeelden zijn: Risico op de heterogeniteit van de bodem. Dit kan leiden tot een duurdere constructie  In de notitie wordt gesteld: De kwaliteit en de kwantiteit van de sonderingen geven een goed beeld van de plaatselijke grondopbouw. Is dat hetzelfde als een homogeen beeld? Kortom, is met de gekozen tunnelconstructie in de ontwerpnota voldoende rekening gehouden met geotechnische onzekerheden.	APPM/Tauw	nee	Met deze dekking zullen altijd geotechnische risico's blijven in de SO fase. De variatie in de bodemopbouw is voornamelijk ter hoogte van de toplagen en niet ter hoogte van de fundering van de onderdoorgang.	-	
233	Geotechnisch onderzoek	PNH			Bijlagen van sonderingen waren niet in het pdf bestand toegevoegd	APPM/Tauw	ja	aangepast	ja	
234	Obstakels in de ondergrond	PNH		nvt	Er wordt toegelicht dat de schoorpalen (met schoorstand 10:1) minimaal 1,60 m uitsteken t.o.v. de landhoofden en dus geraakt kunnen worden bij de graafwerkzaamheden. Hierbij wordt voorbijgegaan aan het feit dat op de hoek van het landhoofd een paal staat met een schoorstand van 3:1. (zie figuur 3.14 op pag 33 van de Ontwerpnota) Deze paal steekt dan 16:3=5,33 m uit het landhoofd en zal waarschijnlijk nog eerder geraakt worden bij graafwerkzaamheden. Mogelijk is deze paal ook van invloed op de plaatsing van de damwand. Het heeft er bovendien alle schijn van dat in de ontwerpnota (zie aldaar pag 33, 1e alinea) geen rekening is gehouden met deze schoorpaal 3:1 bij het vaststellen van de genoemde minimale maat van 2,5 m tot buitenzijde onderdoorgang.	APPM/Tauw	nee	Schoorpalen 3:1 zijn alleen parallel aan de overspanning van het dek toegepast. Alle palen die richting de onderdoorgang staan hebben een schoorstand van 10:1	-	
235	Ontwerpnota	PNH		pag 47, par. 5.5 Risico's	1e regel: De hier genoemde belangrijkste technische risico's zouden zijn opgenomen in de kostenraming. Bij beschouwing van de Kostenraming zijn de in de Ontwerpnota genoemde risico's niet allemaal terug te vinden (bijvoorbeeld het niet kunnen handhaven van de bestaande brandweerkazerne).	APPM/Tauw	nee	Wel of niet handhaven van de brandweerkazerne is bij de varianten 2,3 opgenomen met een onzekerheid van 50% en bij de meerstrookse variant als kostenpost voor de onderdoorgang. Deze is dus wel degelijk opgenomen in de kostenramingen	-	
236	Vergelijkingsmatrix	PNH		RISICO'S	In de Vergelijkingsmatrix zijn niet alle risico's terug te vinden die genoemd worden in de Ontwerpnota, par. 5.5. De Toelichting bij de vergelijkingsmatrix meldt in de laatste 3 regels: "Hier zijn de grootste (variantspecifieke) risico's..... ". Dit suggereert dat dit zowel de variantspecifieke als de niet-variantspecifieke risico's betreft.	APPM/Tauw	nee	in de ontwerpnota is aangegeven welke varianten dit betreft. Er zijn veel meer algemene risico's te beschrijven, maar deze zijn niet onderscheidend bij de afweging.	-	
237	Kostennota	PNH		pag 6 van 14	Er woden hier risico's genoemd die niet terug zijn te vinden in de Ontwerpnota en/of Vergelijkjsmatrix. Bijvoorbeeld fluctuatie staalprijzen en verwerving woningen en (landbouw)grond.	APPM/Tauw	nee	Dit zijn algemene risico's die niet onderscheidend zijn voor de afweging. Staalprijzen en vastgoedprijzen schommelen altijd en kunnen daardoor gedurende het project wijzigen.	-	
238	Beeldkwaliteitsplan	PNH		2	Opdrachtgever is alleen PNH	PNH	-	reactie via PNH	-	
239	Beeldkwaliteitsplan	PNH		3	Logo TAUW verwijderen	PNH	-	reactie via PNH	-	

FORMAT REVIEW-COMMENTAAR

In te vullen door reviewer						In te vullen door APPM/Tauw				
Nummer opmerking	Documentnaam	Organisatie	Door	Pagina/paragraafnummer	Opmerking	Reactie via	Opmerking verwerken (ja/nee)	Wijze van verwerken/motivatie	Check: opmerking verwerkt (ja/nee)	Akkoord
240	Beeldkwaliteitsplan	PNH		5	5.6 is centrale ruimte (letter weggefallen)	PNH	-	reactie via PNH	-	
241	Beeldkwaliteitsplan	PNH		6	N247 iets duidelijker aangeven, zwart valt weg op achtergrond	PNH	-	reactie via PNH	-	
242	Beeldkwaliteitsplan	PNH		7, inleiding	Aangeven dat het oude deel een beschermd dorpsgezicht is, dus niet het hele dorp	PNH	-	reactie via PNH	-	
243	Beeldkwaliteitsplan	PNH			Bereikbaarheid Waterland met hoofdletters	PNH	-	reactie via PNH	-	
244	Beeldkwaliteitsplan	PNH		7, plangebied	Het is Eilandweg, dus zonder s	PNH	-	reactie via PNH	-	
245	Beeldkwaliteitsplan	PNH		8, proces en werkwijze	Data's ateliers svp tussen haakjes opnemen	PNH	-	reactie via PNH	-	
246	Beeldkwaliteitsplan	PNH		8	Dorpsraad Broek in Waterland opnemen, staat spelfout	PNH	-	reactie via PNH	-	
247	Beeldkwaliteitsplan	PNH		8	Zin aanpassen: Verder is het BKP met een brede projectgroep van mensen van de dorpsraad Broek in Waterland en ambtenaren van de gemeente Waterland en de provincie Noord-Holland verder vormgegeven in een tweetal sessies.	PNH	-	reactie via PNH	-	
248	Beeldkwaliteitsplan	PNH		8	Bewoners willen een onderdoorgang met schuine wanden	PNH	-	reactie via PNH	-	
249	Beeldkwaliteitsplan	PNH		8	(school in noord en kinderen in zuid)	PNH	-	reactie via PNH	-	
250	Beeldkwaliteitsplan	PNH		11	Het brugwachtershuisje valt binnen het beschermde dorpsgezicht. Dat klopt volgens mij niet	PNH	-	reactie via PNH	-	
251	Beeldkwaliteitsplan	PNH		11	De brug over de Broekervaart is thans een ophaalbrug, daarvoor heeft er een draaibrug en een hoge brug gelegen. Even aanpassen in "het witte bruggetje voor langzaam verkeer"	PNH	-	reactie via PNH	-	
252	Beeldkwaliteitsplan	PNH		13	De trambaan die ook al op de kaart van 1890 te zien is, ligt nog op dezelfde plek.	PNH	-	reactie via PNH	-	
253	Beeldkwaliteitsplan	PNH		13	Op de kaart van 2016 ligt de weg nog steeds op hetzelfde traject, alleen is de verkeersintensiteit toegenomen en zijn busstroken en fietspaden toegevoegd. Door de jaren heen is de doorsnijding daarmee forser geworden.	PNH	-	reactie via PNH	-	
254	Beeldkwaliteitsplan	PNH		17	Wat is cultureel groen?	PNH	-	reactie via PNH	-	
255	Beeldkwaliteitsplan	PNH		17	Op en langs het historische tramtracé zijn er nog diverse sporen van het oude tramtracé te vinden.	PNH	-	reactie via PNH	-	
256	Beeldkwaliteitsplan	PNH		22	Op afbeelding: open deel van de bak is ook ondergronds en moet dus een andere arcering krijgen.	PNH	-	reactie via PNH	-	
257	Beeldkwaliteitsplan	PNH		22/23	bij punt 6: ik ben het niet eens met deze uitspraak. Aan de oostzijde zit een onderhoudspad dat vasthangt aan de brug. Aan de westzijde is een smal fietspad. Er blijft dus geen ruimte over.	PNH	-	reactie via PNH	-	
258	Beeldkwaliteitsplan	PNH		24	Kunnen de teksten dichterbij de plaatjes onder worden geplaatst? Dan is duidelijker dat de 2e regel bij die plaatjes hoort.	PNH	-	reactie via PNH	-	
259	Beeldkwaliteitsplan	PNH		25	Hiervan kunnen het lokale verkeer en de bus gebruik maken. Aangeven dat het in de spits gaat om 8 bussen per richting en daarbuiten om 4. Rest van OV rijdt door de onderdoorgang.	PNH	-	reactie via PNH	-	
260	Beeldkwaliteitsplan	PNH		25	De andere twee varianten zijn qua breedte ongeveer gelijk.	PNH	-	reactie via PNH	-	
261	Beeldkwaliteitsplan	PNH		27	voor de verdiepte ligging geldt dat overlast (geluid, stank, fijnstof) afneemt. Dat moet nog worden aangetoond	PNH	-	reactie via PNH	-	
262	Beeldkwaliteitsplan	PNH		29	Punt 5 staat er een beetje verloren bij. Ik was op zoek naar punt 5 op de afbeelding op pagina 28, maar die staat er volgens mij niet.	PNH	-	reactie via PNH	-	
263	Beeldkwaliteitsplan	PNH		33	Bij schetsjes lengteprofiel tunnelmond svp een autootje op de helling tekenen.	PNH	-	reactie via PNH	-	
264	Beeldkwaliteitsplan	PNH		43	Nu worden veel events op het parkeerterrein aan het Nieuwland gehouden, maar wellicht is dit een aardigere plek.	PNH	-	reactie via PNH	-	
265	Beeldkwaliteitsplan	PNH		43	Ik mis punt 9 die tijdens de workshop is aangedragen.	PNH	-	reactie via PNH	-	
266	Beeldkwaliteitsplan	PNH		2.1 pagina 11	moet zijn de middenweg als middenas	PNH	-	reactie via PNH	-	
267	Beeldkwaliteitsplan	PNH		2.1 pagina 11	"beide lijnen" ?? Wat wordt hiermee bedoeld? De broekervaar en middenweg?	PNH	-	reactie via PNH	-	
268	Beeldkwaliteitsplan	PNH		pagina 15	opmerking ten aanzien van de foto's (Is niet de huidige ligging maar de oude weg toch? De huidige weg ligt ter plekke van de huizen aan de linkerkant)	PNH	-	reactie via PNH	-	



FORMAT REVIEW-COMMENTAAR

In te vullen door reviewer						In te vullen door APPM/Tauw				
Nummer opmerking	Documentnaam	Organisatie	Door	Pagina/paragraafnummer	Opmerking	Reactie via	Opmerking verwerken (ja/nee)	Wijze van verwerken/motivatie	Check: opmerking verwerkt (ja/nee)	Akkoord
269	Beeldkwaliteitsplan	PNH		pagina 16	"leesbaarheid veenland" vind ik vaag	PNH	-	reactie via PNH	-	
270	Beeldkwaliteitsplan	PNH		pagina 21	het woord "obligaat" Niet duidelijk wat hiermee in dit kader bedoeld wordt. Beter een ander woord gebruiken. Obligaat heeft meerdere betekenissen = verplicht, noodzakelijk, onvoorwaardelijk.	PNH	-	reactie via PNH	-	
271	Beeldkwaliteitsplan	PNH		pagina 21	"vertroebeld" moet zijn; ruimtelijk vertroebeld	PNH	-	reactie via PNH	-	
272	Beeldkwaliteitsplan	PNH		hfst 3 pagina 25	'wordt in een verdiepte ligging' Hier lijkt het of dit al is besloten. Bij mijn weten is de verdiepte ligging een van de opties, maar is ook de maaiveldligging nog in beeld (check )	PNH	-	reactie via PNH	-	
273	Beeldkwaliteitsplan	PNH		pagina 26	het woord 'markante' Markante en heldere... (in het rapport staat immers dat de huidige overgang vertroebeld is)	PNH	-	reactie via PNH	-	
274	Beeldkwaliteitsplan	PNH		hfdts 4 pagina 27	'cultuurrijkere' verduidelijken.	PNH	-	reactie via PNH	-	
275	Beeldkwaliteitsplan	PNH		hfdts 4 pagina 27	'onstluiten' wat wordt hiermee bedoeld?	PNH	-	reactie via PNH	-	
276	Beeldkwaliteitsplan	PNH		hfdts 5 pagina 29	titels in overeenstemming brengen met kopjes van paragrafen hieronder	PNH	-	reactie via PNH	-	
277	Beeldkwaliteitsplan	PNH		pagina 33	moet zijn overgang met het landschap aan de noorzijde	PNH	-	reactie via PNH	-	
278	Beeldkwaliteitsplan	PNH		pagina 37	moet zijn ...vanaf maaiveld en vanaf afstand... (van dichtbij kun je immers wel over 1.20 m heen kijken	PNH	-	reactie via PNH	-	
279	Beeldkwaliteitsplan	PNH		pagina 42	linker plaatje: vraag is of je deze oplossing hier al laat zien of een meer 'neutraal' beeld van deze plek.	PNH	-	reactie via PNH	-	
280	Beeldkwaliteitsplan	PNH		pagina 48	hoe loopt de kanteldijk precies? Niet goed te zien op de kaartjes	PNH	-	reactie via PNH	-	
281	Beeldkwaliteitsplan	PNH		BKP	opmerkingen gemaakt over gebruik hoofdletters,layout. Etc. etc	PNH	-	reactie via PNH	-	
282	Archeologisch onderzoek	PNH		Archeologisch onderzoek	De aanbeveling: Steun ik dan ook. Betekent een vervolg in de vorm van een booronderzoek.Ik zie wel aankomen dat de doorsnijding van de dorpsterp van Broek in Waterland een forse opgraving met zich mee zal brengen. Dat is een klus die geld gaat kosten, maar die zeker ook (als we het goed aanpakken) veel goede pr op kan leveren. Mooie vondsten en nieuwe inzichten in de bewoningsgeschiedenis van het veengebied. Hiermee hebben we inmiddels veel ervaring. Is er iemand bij het project expliciet met de communicatie bezig?	APPM/Tauw	-	akkoord	-	
283	Archeologisch onderzoek	PNH		Archeologisch onderzoek	zie afbeelding in tabblad 'bijbehorende figuren'.	APPM/Tauw	-	lijkt bij bovenstaande opmerking te horen	-	
284	Akoestisch onderzoek	PNH		20, 3.3	Projectgebied is groter dan akoestisch onderzoek, alle eerste lijns bebouwing dient te worden meegenomen in onderzoek. Dus tussen Het Schouw en Monnickendam	APPM/Tauw	nee	uitgangspunten zijn overgenomen uit het onderzoek van Antea en de bovengrondse variant om vergelijk eerlijk te houden.	-	
285	Akoestisch onderzoek	PNH		21, 3.8	Waarom hoogtekaart NL niet gebruikt?	APPM/Tauw	nee	De algemene hoogtekaart nederland is gebruik, zie par 3.1 van het onderzoek.	-	
286	Akoestisch onderzoek	PNH		22, 3.9	Realisatie onderdoorgang start niet in 2018 maar veel later. Maatregelen buiten studiegebied starten op zijn vroegst in 2021	APPM/Tauw	nee	Naast het feit dat voor de desbetreffende situaties geen geen verkeerscijfers beschikbaar zijn, zijn dezelfde jaartallen en verkeerscijfers gebruiks als voor de bovengrondse variant om een objectieve vergelijking mogelijk te maken.	-	
287	Akoestisch onderzoek	PNH		22, 3.10	waarom niet gebruik gemaakt van aangeleverde cijfers? Is dat gechecked?	APPM/Tauw	nee	de verkeersintensiteiten zijn gebruikt volgens het akoestisch onderzoek van de bovengrondse variant. Overige gegevens waren onvoldoende gespecificeerd naar voertuigen en etmaalintensiteiten.	-	
288	Akoestisch onderzoek	PNH		22, 3.11	Een deel komt in de 30km/h zone. Dan is onderzoek niet noodzakelijk. Waar wordt dit beschreven?	APPM/Tauw	-	De bovengrondse situatie wordt shared space met een rijsnelheid van ca. 30 km/uur. De invloed hiervan wordt beschouwd en indien nodig aangepast in de rapportage	-	
289	Akoestisch onderzoek	PNH		Bijlage	Gaarne ontwerp in afbeeldingen toetspunten zetten. Dan kun je goed zien wat de effecten op een bepaalde locatie zijn. Bij bij tunnelmond	APPM/Tauw	nee	De ontwerpen met daarin de tunnelmonden zijn opgenomen in de afbeeldingen.	-	
290	Akoestisch onderzoek	PNH		Bijlage	Nummers meetpunten staan door elkaar, niet te lezen.	APPM/Tauw	nee	In overzichtsafbeelding staan deze inderdaad door elkaar. In de detailafbeeldingen zijn de getallen voldoende leesbaar	-	
291	Akoestisch onderzoek	PNH		Algemeen	Verskil tussen Eilandweg 27 en 31 is niet verklaarbaar. Bij 27 is toch geen dak en bij 31 wel. Dus die laatste zou lager moeten zijn	APPM/Tauw	-	Er is wel een (klein) verschil aanwezig. Onderstaande volgt uit variant 1 Eilandweg 27 komt tussen 48-51 dB uit. Eliandweg 31 komt tussen 43-52 dB uit. Beide woningen liggen ter hoogte van het gesloten deel door de rotonde. Het kleine gedeelte van de open bak tussen rotonde en watergang heeft nagenoeg geen invloed aangezien de weg zeer diep ligt en het open gedeelte beperkt is. wordt nogmaals gecheckt en waar nodig gecorrigeerd	-	
292	Akoestisch onderzoek	PNH			Is rekening gehouden met een voertuigerende muur van 1 meter langs de open bak? Zo ja, als die nu een vangrail wordt dan zal dat toch veel sechelen, in negatieve zin?	APPM/Tauw	ja	maaiveld en constructiehoogtes zijn meegenomen in de berekening	ja	
293	Akoestisch onderzoek	PNH			Waarneempunt 60 heeft vreemde hoge waarden. Hoe kan dat?	APPM/Tauw	ja	Waarschijnlijk zijn de waarden voor de bestaande situatie te laag waardoor met de waarden voor de toekomstige situatie (die wel vergelijkbaar zijn met naastgelegen woningen) het lijkt of er een toename is van de geluidsbelasting.	ja	

FORMAT REVIEW-COMMENTAAR

In te vullen door reviewer						In te vullen door APPM/Tauw				
<u>Nummer opmerking</u>	<u>Documentnaam</u>	<u>Organisatie</u>	<u>Door</u>	<u>Pagina/paragraafnummer</u>	<u>Opmerking</u>	<u>Reactie via</u>	<u>Opmerking verwerken (ja/nee)</u>	<u>Wijze van verwerken/motivatie</u>	<u>Check: opmerking verwerkt (ja/nee)</u>	<u>Akkoord</u>
294	Akoestisch onderzoek	PNH			Overall: teveel vragen. Gaarne overleg	APPM/Tauw	-	Overleg heeft plaatsgevonden. Invoer (wegen) rode lijnen worden nog gecheckt en waarnodig aangepast.		
295	Luchtkwaliteit	PNH		Algemeen	Te globaal. Svp tekening opnemen met zones, zie figuur tabblad "bijbehorende figuren".	APPM/Tauw	ja	figuren zijn opgesteld en meegenomen in rapportage		
296	Geotechnisch onderzoek	PNH		Algemeen	Bijlagen ontbreken	APPM/Tauw	ja	blijkbaar foutje met samenvoegen.	ja	
297	Tunnelveiligheid	PNH		Rooster/open deel	Volgens brandweer kan rook bij koude roosters niet door de openingen heen. Bewering klopt dus niet. Gaarne uitzoeken.	APPM/Tauw	nee	Zie ook opmerking hulpdiensten, opmerking 91	-	
298	Obstakels in de ondergrond	PNH		pag 2	De stelling dat er binnen het projectgebied geen andere bebouwing heeft gestaan klopt niet. Hier hebben juist een relatief groot aantal woningen gestaan. Zie figuur in tabblad "bijbhorende figuren".	APPM/Tauw	ja	bijgewerkt	ja	
299	Cultuurhist. onderzoek	PNH			Alleen brugwachtershuisje is beeldbepalend, de brug zelf niet.	APPM/Tauw	ja	bijgewerkt	ja	
300	DTM-meting	PNH			Klopt het dat alleen de kom van BiW is ingemeten? Waarom niet het hele projectgebied?	APPM/Tauw	nee	Alleen in de kom was er geen inmeting beschikbaar waardoor deze is aangevuld.	-	
301	Faseringsplan	PNH		4.2.1	Gaarne verslag laten zien/bijvoegen waarin HHNK aangeeft dan noodpomp voldoende is. Water moet toch sowieso elke dag worden afgevoerd?	APPM/Tauw	nee	De Broekervaart is niet de enige waterloop naar de gemalen. Aangegeven dat de Broekervaart en Dijksbrug niet gelijktijdig mogen zijn afgesloten. Tijdens de bouwfase moet wel een noodpomp aanwezig zijn (zie laatste overlegverslag)	-	
302	Faseringsplan	PNH		4.2.6	Tekst paragraaf moet fase 5 zijn	APPM/Tauw	nee	Nee, betreft 4.2.5 betreft de smalle variant. Paragraaf 4.2.6 is dezelfde fase, maar dan voor de brede variant.		
303	Faseringsplan	PNH		Fase 4	Bewoners parallelweg krijgen dus 9-12 maanden al het verkeer voor hun deur. Hoe ga je dan om met bereikbaarheid woningen? En geluid? En trillingen door zwaar vrachtverkeer/bussen?	APPM/Tauw	ja	Daar komt het in de bouwfase wel op neer. Faseringsplan is op hoofdlijnen. Detaillering voor vervolgfase.		
304	Faseringsplan	PNH		4.2.8.	Waarom bij brede variant 2xbouwtijd?	APPM/Tauw	nee	Zie onderbouwing in de teks van het faseringsplan. Voor de brede variant wordt de betreffende moot in 2x gemaakt om voldoende doorgang voor het verkeer te houden in de bouwfase	-	
305	Faseringsplan	PNH		4.2.8	Waarom bij brede variant fase 4 korter dan bij smalle variant?	APPM/Tauw	nee	Fase 4 bestaat voor de brede varianten uit fase 4a en 4b omdat de onderdoorgang over dit deel in 2x wordt gerealiseerd. De bouwperiode is in deze fase dus langer dan bij de smalle variant.	-	
306	Grondverwerving	PNH			Alleen situatie binnen BiW is meegenomen. Rest volgt nog?	APPM/Tauw	ja	Alleen het deel rondom de dorpskern van Broek in Waterland is apart weergegeven op tekening. Voor het deel tussen 't Schouw en Monnickendam is de grondverwerving opgenomen op de wegontwerptekeningen.	ja	
307	Kostennota	PNH			Zoals in offerteaanvraag: naast totaalraming, 3 deelramingen aanleveren (schouw-BiW, BiW, BiW-Monnickendam)	APPM/Tauw	Nee	Fragment offerteaanvraag: "Bij het schetsontwerp levert opdrachtnemer, voor elk van de drie varianten, een integrale kostenraming van het project".  In de ontwerpnota zijn de kosten voor onderdoorgang en de overige kosten wel apart benoemd.	-	
308	Ontwerp	PNH		Algemeen	Ziet er goed uit	APPM/Tauw	-	Mooi		
309	Ontwerp	PNH			5e poot toevoegen aan rotonde	APPM/Tauw	ja	Is aangepast, zie ook opmerking 11	ja	
310	Ontwerp	PNH			Weg overzijde Eilandweg ook verder uitwerken en geheel op tekening zetten	APPM/Tauw	ja	is aangepast	ja	
311	Ontwerp	PNH			wegval Het Schouw, links invoegen ipv rechts.	APPM/Tauw	ja	Is aangepast na aanlevering van juiste gegevens door PNH	ja	
312	Ontwerp	PNH			aansluiting Overlekergoud: linksafvak en uitbuigen of met parallelweg naar Monnickendam (2x2)	APPM/Tauw	ja	Voor de 2x2 variant wordt hier gekozen voor een parallelweg richting Monnicendam, zie ook opmerking 44		
313	Ontwerpnota	PNH			Investeringskosten excl BTW	APPM/Tauw	ja	is aangepast		
314	Ontwerpnota	PNH			Marge MV-variant is +/- 30%, onderdoorgang dient vergelijkbaar te zijn. Dus marges/ramingen aanpassen svp.	APPM/Tauw	nee	Bovengronds is geen variatiecoefficient meegenomen. Dat is niet realistisch in deze fase. Marge is aangehouden conform standaard	-	
315	Ontwerpnota	PNH		pag 35, zin onder tabel	zin stopt halverwege	APPM/Tauw	ja	Is aangepast	ja	
316	Ontwerpnota	PNH		fig 4.1	Ik kan mij niet voorstellen dat de woningen aan de parallelweg na 2010 zijn gebouwd..	APPM/Tauw	nee	Kleuren lijken sterk op elkaar, maar betreffende woningen vallen in bouwjaar 2001-2009.	-	
317	Ontwerp	PNH			check of invoeger lang genoeg is om met bussen samen te gaan	APPM/Tauw	nee	is beschouwd in het verkeersmodel (aangeleverd door PNH). Heeft geen invloed op benodigde ruimtegebruik.	-	
318	Ontwerp	PNH			Hoe moet ik de toegang naar de pompkelder zien?	APPM/Tauw	nee	Nader uit te werken in vervolgfase. Vooralsnog is uitgegaan van een toegangsschacht zodat vuilvang schoongemaakt kan worden.	-	
319	Ontwerp	PNH			halteinrichting moet via R-Net standaard; ik denk dat het ruimtebeslag hiervoor niet toereikend is op het Dorpsplein	APPM/Tauw	-	Heeft geen invloed op ruimtegebruik, zie ook opmerking 5	-	



FORMAT REVIEW-COMMENTAAR

In te vullen door reviewer						In te vullen door APPM/Tauw				
Nummer opmerking	Documentnaam	Organisatie	Door	Pagina/paragraafnummer	Opmerking	Reactie via	Opmerking verwerken (ja/nee)	Wijze van verwerken/motivatie	Check: opmerking verwerkt (ja/nee)	Akkoord
320	Ontwerp	PNH			is het mogelijk de fietsoversteek op het Dorpsplein haaks op het fietspad aan te brengen; de slinger voor de oversteek zal in de praktijk waarschijnlijk toch niet gebruikt worden, waarbij je het beter veiliger kan aanleggen	APPM/Tauw	nee	De weergegeven indeling is om verkeersstromen inzichtelijk te maken, de inrichting van het plein is onderdeel van het BKP	-	
321	Ontwerp	PNH			ondanks dat er niet hard gereden mag worden op het Dorpsplein vraag ik me af of het autoverkeer goed zicht heeft op overstekende voetgangers en fietsers als er een bus halteert; klopt het dat dit risico bestaat?	APPM/Tauw	nee	De exacte inrichting van het dorpsplein is onderdeel van het BKP. Plein wordt ingericht als shared-space met kage rijsnelheid	-	
322	Ontwerp	PNH			check vaarklasse; moet Dm zijn voor Broekervaart	APPM/Tauw	ja	Eerder is BM aangegeven door PNH. Is nu aangepast	ja	
323	Ontwerp	PNH			check of damwand nog gecombineerd is met tunnelwand	APPM/Tauw	nee	Nee, in principe niet. Er is een ruimtereservering meegenomen voor de bouwkuip. Gebruik van de bouwkuip is een mogelijke optimalisatie voor de vervolgfase.	-	
324	Ontwerp	PNH			haaietanden overlekerbouw zijn te ver geplaatst	APPM/Tauw	ja	is aangepast	ja	
325	Ontwerp	PNH			het invoegen van afslaand verkeer richting overlekerbouw i.c.m. kruisend busverkeer lijkt wel gevaarlijk; de frequentie van de bussen is hoog om er als auto tussen te zitten; is de lengte hiervoor wel voldoende?	APPM/Tauw	nee	lengte is conform standaard uitvoegstrook. Daarbij is dit niet van invloed op ruimtegebruik. In deze fase niet verder uitgewerkt.	-	
326	Ontwerp	PNH			bij overlekerbouw is geen rekening gehouden met de locatie van het gemaal HHNK	APPM/Tauw	-	Klopt, HHNK heeft aangegeven dat deze zeer waarschijnlijk kan vervallen.	-	
327	Ontwerp	PNH			de kadastrale grenzen graag intekenen, vooral om te zien hoeveel gronden er aangekocht moeten worden	APPM/Tauw	ja	is opgenomen	ja	
328	Grondverwerving	PNH			de tekeningen van te verwerven gronden zijn alleen uitgewerkt binnen de kern; echter is voor de weg tussen het Schouw en de kern de weg naar het noorden opgeschoven, waarbij ook gronden verworven moeten worden; zijn deze uitgewerkt?en opgenomen in de kostenraming?	APPM/Tauw	ja	Dit betreft een strook met een vaste breedte over het gehele traject zoals beschreven in par 5,4 van de ontwerpnota. Dit is opgenomen in de kostenraming.  Aanvullend zijn de verwerven gronden weergegeven op tekeningen tussen 't Schouw en Monnickendam	ja	
329	Grondverwerving	PNH			bedrag van grond aankoop is een risico;hoe is dit opgenomen?	APPM/Tauw	nee	Dat klopt, staat ook als risico genoemd in de raming.	-	
330	Beeldkwaliteitsplan	Tauw		p.2+3	Tauw is geen OG	PNH	-	reactie via PNH	-	
331	Beeldkwaliteitsplan	Tauw		p.7	Het plangebied zou het volledige deel tussen t Schouw en Monnickendam moeten zijn, niet alleen dorpskern	PNH	-	reactie via PNH	-	
332	Beeldkwaliteitsplan	Tauw		p.7	Op deze pagina staat "het BKP zal zich ook uitspreken over de inpassing van de verdiepte ligging" maar ook "dat het BKP geen inpassingsplan is".	PNH	-	reactie via PNH	-	
333	Beeldkwaliteitsplan	Tauw		p.7	In de oorspronkelijke uitvraag ook schetsontwerpen gevraagd.	PNH	-	reactie via PNH	-	
334	Beeldkwaliteitsplan	Tauw		p.8	In verband met de visualisatie zouden wij graag z.s.m. de beschikking krijgen over de 3D model en de beschikbare animaties.	PNH	-	reactie via PNH	-	
335	Beeldkwaliteitsplan	Tauw		p.11	De verkeersbrug is uit begin jaren 40 (dus geen jaren 50 brug). De verkeersbrug is een tafelbrug, de voetbrug is inderdaad een ophaalbrug. Niet helemaal duidelijk welke wordt bedoeld in de tekst.	PNH	-	reactie via PNH	-	
336	Beeldkwaliteitsplan	Tauw		p.23	De bestaande brug is niet te breed voor het toekomstige gebruik. De rijbaanbreedte is 6,00 meter en blijft 6,00 meter. In de huidige situatie wordt dit al als smal ervaren.	PNH	-	reactie via PNH	-	
337	Beeldkwaliteitsplan	Tauw		p.25	In dit hoofdstuk wordt een aantal keer gesproken over een tunnel. Dit dient te worden vervangen door een onderdoorgang	PNH	-	reactie via PNH	-	
338	Beeldkwaliteitsplan				de andere drie varianten zijn qua breedte ongeveer gelijk. Op de breedste na'. Een beetje vreemde zin. Gelijk, maar toch weer niet.	PNH	-	reactie via PNH	-	
339	Beeldkwaliteitsplan	Tauw		p.25	De breedste variant is breder ivm meerstrookse uitvoering. De breedte komt niet door de vluchtwegen, maar door 2 extra rijstroken.	PNH	-	reactie via PNH	-	
340	Beeldkwaliteitsplan	Tauw		p.25	De zin "De koppen ...."overhoogte"" loopt niet	PNH	-	reactie via PNH	-	
341	Beeldkwaliteitsplan	Tauw		p.25	Fietspad wordt verplaatst naar oude Trambaan. Is dit haalbaar, de gemeente wil het huidige fietspad behouden. Fietspad is nog in studie en niet meegenomen als uitgangspunt in het technische ontwerp. Huidige fietspad wel als uitgangspunt gehanteerd. Vraag is nu wat er moet worden aangehouden.	PNH	-	reactie via PNH	-	
342	Beeldkwaliteitsplan	Tauw		H4	Het gehele hoofdstuk is erg vrijblijvend opgesteld. Onder andere door "tunnelmonden moeten zo groen mogelijk ingepast"; "laat dit inspiratie zijn voor ontwerper"; "ligging moet zo verscholen mogelijk"; "sfeer moet aansluiten bij het dorp" (allemaal op p.27). Dit is nog niet concreet op te nemen in het ontwerp	PNH	-	reactie via PNH	-	
343	Beeldkwaliteitsplan	Tauw		H5	De voorstellen m.b.t. de inrichting ook uitwerken in een aantal maatgevende profielen inclusief maatvoering. Passen alle functies binnen het profiel?	PNH	-	reactie via PNH	-	

FORMAT REVIEW-COMMENTAAR

In te vullen door reviewer						In te vullen door APPM/Tauw				
Nummer opmerking	Documentnaam	Organisatie	Door	Pagina/paragraafnummer	Opmerking	Reactie via	Opmerking verwerken (ja/nee)	Wijze van verwerken/motivatie	Check: opmerking verwerkt (ja/nee)	Akkoord
344	Beeldkwaliteitsplan	Tauw		p.31	De kanteldijk en coupure voorkomen dat het water de tunnel uit stroomt richting de lager liggende polder.	PNH	-	reactie via PNH	-	
345	Beeldkwaliteitsplan	Tauw		p.33	De overmaat in de constructie. Welke overmaat wordt hiermee bedoeld? Is er sprake van overmaat?	PNH	-	reactie via PNH	-	
346	Beeldkwaliteitsplan	Tauw		p.35	De voorziening aan de buitenzijde van de damwand voor bomen is nog een aandachtspunt. Door de bomen op de hoogte van de waterlijn te plaatsen staan deze ca 2m lager dan de weg (ws -1,56, verharding +0,50m). De takken op 4m hoogte hangen dus maar 2m boven de weg.	PNH	-	reactie via PNH	-	
347	Beeldkwaliteitsplan	Tauw		p.35	De doorgaande fietsroute verdwijnt naar de overzijde van de Broekervaart. Is dit zeker? Wijziging van uitgangspunt!	PNH	-	reactie via PNH	-	
348	Beeldkwaliteitsplan	Tauw		p.36	Het talud en de kademuur staan nu erg dicht op de weg. Dit kan niet vanuit veiligheid. Zeker bij de kademuur is minimaal 2,5m ruimte nodig voor een geleiderail/barrier met een inspectiepad.	PNH	-	reactie via PNH	-	
349	Beeldkwaliteitsplan	Tauw		p.36	Parallelweg dient in twee richtingen bereiden te kunnen worden. Welke oplossing is er voor het parkeren?	PNH	-	reactie via PNH	-	
350	Beeldkwaliteitsplan	Tauw		p.41	afdalende trap heeft de voorkeur. Vanuit de hulpdiensten is een horizontale vluchtweg geeist ivm brancard. Aangevuld met een trap is wel mogelijk	PNH	-	reactie via PNH	-	
351	Beeldkwaliteitsplan	Tauw		p.41	Niet alle techniek is weg te werken. Voor de constructie zal ook een hoogtedetectie geplaatst moeten worden en matrixborden. Deze staan ruim voor de onderdoorgang.	PNH	-	reactie via PNH	-	
352	Beeldkwaliteitsplan	Tauw		p.43	Nadenken over de plek van de doorgaande weg. Wat is het advies	PNH	-	reactie via PNH	-	
353	Beeldkwaliteitsplan	Tauw		p.46-48 (ontwerpen)	De uitvoeger en parallelweg worden gecombineerd is wat ons betreft akkoord. Aandachtspunt is de ontsluiting van de woningen aan de parallelweg. De weg is nu als 1-richtingsverkeer ingericht. In dat geval moet het verkeer via de binnenweren, oosteinde en parkeersplaats wel bij de betreffende worningen kunnen komen. Alternatief is deze weg 2-baans te maken (breedte min 6m).	PNH	-	reactie via PNH	-	
354	Beeldkwaliteitsplan	Tauw		p.46-48 (ontwerpen)	Voor al bij Parkmodel de rijrichting naar Monnickendam duidelijker weergeven. Dit verkeer moet afslaan op het plein en niet rechtdoor rijden. Dat kan tot aan het einde van de bebouwing, daarna gaan ze spookrijden.	PNH	-	reactie via PNH	-	
355	Beeldkwaliteitsplan	Tauw		p.46-48 (ontwerpen)	De voetgangers lijken geen eigen plek te hebben in het ontwerp. Bij het lintmodel lopen de voetgangers vanaf de noordelijke bushalte over de weg richting de voetbrug over de Broekervaart.	PNH	-	reactie via PNH	-	
356	Beeldkwaliteitsplan	Tauw		p.46-48 (ontwerpen)	Klopt de weergegeven (beschikbare) breedte van de Broekervaart? Vooral bij de 2x2 varianten lijkt dit niet te kloppen.	PNH	-	reactie via PNH	-	
357	Beeldkwaliteitsplan	Tauw		p.46-48 (ontwerpen)	De wegeigenaar (PNH/Gemeente) zal een keuze moeten maken welke verkeersstroom voorrang heeft. Dit kunnen zijn de bussen (doorgaande weg in trottoirbanden), het lokale verkeer, of de fietsers (bijv. verhoging in de weg met fietsers in voorrgang). Alle oplossingen hebben voors- en tegens. Deze keuze kunnen Bosch Slabbers / Tauw niet maken.	PNH	-	reactie via PNH	-	
358	Beeldkwaliteitsplan	Tauw		p.46-58 (ontwerpen)	Maatvoering bovengronds(plein) dienen gecheckt te worden. Bochtstralen, lengte bushalte, breedte rijbanen etc.	PNH	-	reactie via PNH	-	
359	Ontwerpnota	APPM			Let goed op kenmerken van documenten. Ik zie dat bijvoorbeeld bij de ontwerpnota en luchtkwaliteit verkeerd gaan.	APPM/Tauw	ja	is aangepast		
360	Ontwerpnota	APPM		Algemeen	Het documentnummer in de koptekst komt niet overeen met het voorblad	APPM/Tauw	nee	documenten hebben een intern Tauw-kenmerk.	-	
361	Ontwerpnota	APPM		Algemeen	De kruising Overlekergrouw moet worden afgesloten. Kan dit worden toegevoegd in de ontwerpnota?	APPM/Tauw	ja	is opgenomen		
362	Ontwerpnota	APPM		1.5	Hier wordt gesproken over een 'derde uitgave'. In de voettekst staat echter nog versie 1.	APPM/Tauw	ja	is aangepast		
363	Ontwerpnota	APPM		2.5, busverkeer	Ik mis hier het punt m.b.t. de inrichting van het plein (30km/uur vs 50km/uur).	APPM/Tauw	nee	Is pas discussie geworden na indiening stukken. Voor deze fase is een principekeuze gemaakt voor een shared-space inrichting	-	
364	Ontwerpnota	APPM		2.5	Ik mis hier de uitgangspunten rondom de bovengrondse inrichting. De bestaande brug bijvoorbeeld, maar ook rondom het dorpsplein (met verwijzing naar BKP).	APPM/Tauw	nee	In principe is het bovengrondse deel opgenomen in het BKP.	-	
365	Ontwerpnota	APPM		3.1, overige documenten	Hier ook verwijzen naar reviewcommentaar op de eerdere versies van het ontwerp? En mogelijk de stakeholdergesprekken/KES?	APPM/Tauw	ja	zijn benoemd	ja	
366	Ontwerpnota	APPM		BKP	Graga de onderbouwing keuze voor shared space (o.a. vanuit veiligheid, met referenties elders) toevoegen aan de ontwerpnota.	PNH	-	Is pas discussie geworden na indiening stukken. Voor deze fase is een principekeuze gemaakt voor een shared-space inrichting	-	

FORMAT REVIEW-COMMENTAAR

In te vullen door reviewer						In te vullen door APPM/Tauw				
<u>Nummer opmerking</u>	<u>Documentnaam</u>	<u>Organisatie</u>	<u>Door</u>	<u>Pagina/paragraafnummer</u>	<u>Opmerking</u>	<u>Reactie via</u>	<u>Opmerking verwerken (ja/nee)</u>	<u>Wijze van verwerken/motivatie</u>	<u>Check: opmerking verwerkt (ja/nee)</u>	<u>Akkoord</u>
367	Ontwerpnota	APPM		Risico's	De risico's aanvullen op hetgeen er in matrix staat (is immers bijgesteld nav bespreking)	APPM/Tauw	ja	waar nodig aangepast	ja	
368	Ontwerp	APPM		Dorpsplein	In ontwerptekeningen één van de shared-space oplossingen overnemen of helemaal leeglaten (i.i.g. 'oude' ontwerp eruit want geeft verwarring)	APPM/Tauw	ja	is aangepast	ja	
369	KES	APPM		Algemeen	De KES is van begin mei. In de periode erna zijn nog een aantal stakeholderoverleggen geweest. Zeker rondom BKP. Hebben de resultaten daarvan wel een plekje in de KES gekregen?	APPM/Tauw	ja	zijn aangevuld	ja	
370	KES	APPM		Verificatie en Validatie	De verificatie en validatie actualiseren en toevoegen onderbouwing/verwijzing cf SE.	APPM/Tauw	ja	waar nodig aangepast	ja	
371	Vergunningenoverzicht	APPM		Algemeen	Is een MER wel/niet noodzakelijk? Svp onderbouwen en benoemen in vergunningeninventarisatie. Uitsluitel over wel/geen MER is cruciaal omdat in geval van MERplicht nog geen variantkeuze mogelijk is, omdat MER varianten vergelijkt op milieu aspecten.	APPM/Tauw	Nee	Check reeds uitgevoerd: alleen variant 4 valt onder het besluit MER en hiervoor zal een vormvrije MER beoordeling nodig zijn. Eerste stap in de keuze is echter dat er een principieel besluit moet worden genomen door de politiek of een ondergrondse variant überhaupt tot de mogelijkheid behoort of dat alleen een bovengrondse variant wordt uitgewerkt. Indien een ondergrondse variant mogelijk is zal (bijvoorbeeld op basis van budget) moeten worden bepaald welke varianten in aanmerking komen en of daarbij ook variant 4 een optie is. Als variant 4 als optie moet worden meegenomen dan pas dient er een vormvrije m.e.r. beoordeling plaats te vinden om vervolgens een keuze te gaan maken welke variant nader moet worden uitgewerkt.	Nee	
372	Luchtkwaliteit	APPM		Algemeen	Dit rapport zoveel mogelijk specifiek maken op wat e.e.a. voor woningn betekent: o.a. kaartje toevoegen in luchtrapport. Dan wordt het tastbaarder en begrijpelijker	APPM/Tauw	ja	is opgenomen	ja	
373	Akoestisch onderzoek	APPM		Algemeen	Dit rapport zoveel mogelijk specifiek maken op wat e.e.a. voor woningn betekent: o.a. kaartje toevoegen in luchtrapport. Dan wordt het tastbaarder en begrijpelijker	APPM/Tauw	nee	Nee, resultaten zijn al per woning bepaald (in tabelvorm)	-	
374	Beeldkwaliteitsplan	APPM		Algemeen	Onderbouwing haalbaarheid/wenselijkheid shared space ontbreekt nog. Toevoegen referenties van vergelijkbare situaties elders in den lande waar het werkt.	APPM/Tauw	nee	Voor deze fase is een principekeuze gemaakt om het plein uit te werken als shared space. Zie ook opmerking 87	-	
375	Beeldkwaliteitsplan	APPM		Algemeen	Als bronnen zijn alleen de ateliers en workshops genoemd > echter ook de KES bevat relevante input/eisen (oa behoud brugwachtershuisje, doorvaart Bvaart etc).	PNH		reactie via PNH	-	
376	Beeldkwaliteitsplan	APPM		Algemeen	Nav vorig punt: haalbaarheid BKP onderbouwen irt de relevante klanteisen. Bijvoorbeeld: zijn die groenbakken aan de damwanden bij 2x2 wel haalbaar irt eisen omtrent gewenste doorvaartbreedte en doorstroomprofiel Broekervaart. Kan me voorstellen dat dat soms lastig te zeggen is omdat dat technische beoordeling vraagt, maar in dat geval als bespreekpunt opnemen zodat het de benodigde aandacht krijgt.	PNH		reactie via PNH	-	
377	Beeldkwaliteitsplan	APPM		Pagina 33	"Zoveel mogelijk groen toevoegen"(p 33) >> past op heel veel plekken niet. Haalbaarheid dus svp nuanceren.	PNH		reactie via PNH	-	
378	Beeldkwaliteitsplan	APPM		5.5, Techniek	Heeft ook afstemming met Tauw plaatsgevonden over de relevante aspecten zoals uitgang vluchtwegen, tbv integratie met technisch ontwerp? Idem voor verplaatsing fietspad naar trambaan?	PNH		reactie via PNH	-	
379	Beeldkwaliteitsplan	APPM		Algemeen	Hebben jullie advies/voorkeur voor één van de modellen voor het dorpsplein? welke en waarom?	PNH		reactie via PNH	-	
380	Beeldkwaliteitsplan	APPM		Algemeen	Ik ben benieuwd hoe jullie willen omgaan met de reactie van o.a. welstand (bv meer functie en uitstraling plein, wens behoud bomenrijen). Ik neem aan dat jullie iom Tauw zorgen voor voor gepaste antwoorden en -indien mogelijk- verwerking?	PNH		reactie via PNH	-	
381	Beeldkwaliteitsplan	APPM		Algemeen	Enkele tik-, stijl- of layout-foutjes	PNH		reactie via PNH	-	
382	Ontwerp	Brandweer			Doordat we in nog in de ontwerpfase zitten ontbreken vooralsnog essentiële zaken, waaronder inrichting dorpsplein, bereikbaarheid Broek in Waterland, bluswatervoorziening e.d. Bij de verdere inrichting dient hier gezamenlijk met de hulpverlenende diensten naar gekeken te worden.	APPM/Tauw	nee	Ter kennisgeving aangenomen. Zoals in opmerking aangegeven meenemen in vervolgfase	-	
383	Ontwerp	Brandweer			*Gezien de lengte van de gesloten gedeelten niet langer is dan 250 meter valt de aanvraag niet onder de tunnel zoals genoemd in het Bouwbesluit. Wij adviseren zoals ook genoemd in het document van Nedmobiel de VRC aan te houden voor het ontwerp.	APPM/Tauw	nee	De VRC is voor diverse punten aangehouden bij het ontwerp van de onderdoorgang. Zaken als ventilatie zijn niet overgenomen (is geen tunnel)	-	



FORMAT REVIEW-COMMENTAAR

In te vullen door reviewer						In te vullen door APPM/Tauw				
Nummer opmerking	Documentnaam	Organisatie	Door	Pagina/paragraafnummer	Opmerking	Reactie via	Opmerking verwerken (ja/nee)	Wijze van verwerken/motivatie	Check: opmerking verwerkt (ja/nee)	Akkoord
384	Ontwerp	Brandweer			In een aantal varianten is de brandweerkazerne komen te vervallen. Bij de varianten waar hij blijft staan is er een calamiteiten oprit, hoe is het bij de andere varianten. Bij een incident dienen beide tunnenbuizen bereikbaar te zijn.	APPM/Tauw	nee	Zie ook opmerking CADO bij nr. 39	-	
385	Ontwerp	Brandweer			Hoe is de bereikbaarheid van de rijstrook Hoorn-Amsterdam gegarandeerd met de huidige brandweerkazerne? Hoe komen wij bij gescheiden rijbanen op deze strook.	APPM/Tauw	nee	Nog te gedetailleerd voor deze fase, meenemen in vervolg. Eventueel CADO toepassen	-	
386	Ontwerp	Brandweer			Hoe is de bereikbaarheid van de rijstrook Amsterdam-Hoorn gegarandeerd met de huidige brandweerkazerne? Hoe komen wij bij gescheiden rijbanen op deze strook. E.e.a. is afhankelijk van de locatie van de brandweerkazerne.	APPM/Tauw	nee	Nog te gedetailleerd voor deze fase, meenemen in vervolg. Eventueel CADO toepassen	-	
387	tunnelveiligheid	Brandweer			Nedmobiel spreekt over een Zijwaarts gesloten construtie. Valt deze "tunnel" niet meer onder een Korte gesloten constructie zoals genoemd in 2.2.2. van de VRC richtlijnen	APPM/Tauw	-	Constructie zou onder beide onderdelen kunnen vallen. Ook zijwaarts gesloten constructie is van toepassing	-	
388	tunnelveiligheid	Brandweer			Diverse zaken worden aangehaald in de rapportage alleen geen oplossingen genoemd. Waaronder; vluchtwegen, blusvoorzieningen.	APPM/Tauw	-	Uitwerking blusvoorzieningen en dergelijke heeft geen invloed op ruimtegebruik en daarmee nog te gedetailleerd voor deze fase. Dit wordt in de vervolgfase verder uitgewerkt.		
389	tunnelveiligheid	Brandweer			Nedmobiel verwijst naar de VRC deel C omtrent de diverse veiligheidsaspecten. Niet alle aspecten zoals genoemd in deze beoordeling worden daadwerkelijk meegenomen in de tekst van Nedmobiel. Bij de hieronder genoemde verschillende tunnel varianten een korte opsomming	APPM/Tauw	ja	zie onderstaande punten voor reactie		
390	tunnelveiligheid	Brandweer			Blz. 4/8 vluchtdeuren. In de diverse uitvoeringen worden verschillende vluchtwegen geprojecteerd. Hoe is e.e.a. met de VRC deel c.	APPM/Tauw	-	Er is in deze fase nog geen vluchtplan opgesteld met daarin bepaling van benodigde vluchtdeuren. In het ontwerp is alleen een ruimte meegenomen voor een vluchtpad welke aan het eind van de onderdoorgang boven komt. Verdere uitwerking in vervolg.		
391	tunnelveiligheid	Brandweer			Blz4/8 Vluchtpad. Afhankelijk van de uitvoering dient men zicht te houden aan de VRC. Gezien het nog ontwerp is vragen we wel aandacht voor de vluchtdeuren en de vluchtgang (afmeting, overdruk in combinatie van de hoogte e.d.)	APPM/Tauw	-	Detaillering van de vluchtgangen heeft de aandacht. Uitwerking hiervan is voor de vervolgfase.		
392	tunnelveiligheid	Brandweer			Blz5/8 Bluswatervoorzineing. Afhankelijk van de inrichting van de openbare ruimte dient er een toereikende bluswatervoorziening te zijn. Dit geldt zowel voor de tunnelbak alswel de inrichting dorpsplein en de reeds bestaande huizen, waar al dan niet veranderingen zijn in het drinkwaterleidingnet	APPM/Tauw	-	Nog te gedetailleerd voor deze fase. Verdere uitwerking hiervan meenemen in vervolg.	-	
393	tunnelveiligheid	Brandweer			Blz 6/8 Is de tunnelwetgeving van toepassing? In het antwoord op vraag 4.1 staat paragraaf 3.1.1. genoemd van de memo. Deze is voor mij niet terug te vinden	APPM/Tauw	-	nee, tunnelwetgeving is formeel niet van toepassing		
394	tunnelveiligheid	Brandweer		Blz 6/8 Breedte van de bak	In het antwoord staat genoemd artikel 5.58 van de Regeling Bouwbesluit. In het nwe bouwbesluit is deze niet meer van toepassing	APPM/Tauw	-			
395	tunnelveiligheid	Brandweer		Blz 7/8 Afscherming open bak	Als antwoord wordt gegeven dat het rooster niet wordt gezien als gesloten deel. Er dient aangetoond te worden, gezien in de diverse varianten tussen de gesloten delen diverse roostervloeren zijn aangebracht.	APPM/Tauw	-	exacte detaillering rooster in vervolgfase. Nog te gedetailleerd voor dit moment.	-	
396	tunnelveiligheid	Brandweer		Blz 8/8 Conclusie	Nedmobiel concludeert dat e.e.a. niet in eenduidige regelgeving is vastgelegd. Ze verwijzen naar de Veiligheidsrichtlijn C. Alleen mis ik de essentiële zaken die genoemd worden in deze richtlijn.	APPM/Tauw	-	Document betreft alleen een beschouwing hoe deze constructie beoordeeld moet worden. Regels uit onderliggende documenten zijn hier niet specifiek beschreven maar in overleg opgenomen in het ontwerp	-	
397	tunnelveiligheid	Brandweer			Hoe zit het met de C2000 communicatie in de tunnel. Zijn aanvullende voorwaarden noodzakelijk conform artikel 6.40 Bouwbesluit. Dekking C2000 dient gegarandeerd te blijven.	APPM/Tauw	-	Nog te gedetailleerd voor deze fase. Verdere uitwerking hiervan meenemen in vervolg.	-	
398	tunnelveiligheid	Brandweer			Hoe is e.e.a. geregeld met vervoer gevaarlijke stoffen.	APPM/Tauw	ja	Dit is beschreven in de ontwerpnota	ja	
399	tunnelveiligheid	Brandweer			Hoe zit het met externe veiligheid in relatie tot gevaarlijke stoffen	APPM/Tauw	ja	Dit is beschreven in de ontwerpnota	ja	
400	Ontwerp	Brandweer			Toetreding repressieve dienst en vluchten vanuit tunnel? Is er een meerwaarde als er één óf meerder vluchtrappen worden aangebracht, die mogeijk meteen als toetreding voor de repressieve dienst gebruikt kunnen worden,en als vluchtmogelijkheid voor personen in de tunnelbak. Vluchtende personen moeten nu "onbeveiligd" de hele tunnelbak doorlopen.	APPM/Tauw	nee	Is optioneel te beoordelen. Deze zou dan wel op het dorpsplein en ten zuiden van de Broekervaart boven maaiveld moeten komen. Dit moet ingepast worden in het BKP. Eventueel in vervolgfase meegenomen indien wordt gekozen voor een onderdoorgang.	-	
401	Ontwerp	Brandweer			Bluswatervoorziening in tunnel en hoe in de omgeving van de tunnel.	APPM/Tauw	nee	idem opmerking 392	-	
402	Ontwerp	Brandweer			Hoe is e.e.a. geregeld met de lengte van de tunnel. Kleine open stukken tussen de overkappingen. Worden deze aangezien als open? Graag aantonen dat dit gezien kan worden als open.	APPM/Tauw	nee	Zie ook opmerking 91 over toepassen roosters	-	

FORMAT REVIEW-COMMENTAAR

In te vullen door reviewer						In te vullen door APPM/Tauw				
<u>Nummer opmerking</u>	<u>Documentnaam</u>	<u>Organisatie</u>	<u>Door</u>	<u>Pagina/paragraafnummer</u>	<u>Opmerking</u>	<u>Reactie via</u>	<u>Opmerking verwerken (ja/nee)</u>	<u>Wijze van verwerken/motivatie</u>	<u>Check: opmerking verwerkt (ja/nee)</u>	<u>Akkoord</u>
403	Ontwerp	Brandweer			Hoe is e.e.a. geregeld met calamiteitendoorsteek. Deze komt nog uit in de afrit. Hulpverlenende diensten kunnen inrit tunnel niet bereiken door tegen het verkeer in te rijden. Hoe zit dit met signalering. Hoe is e.e.a. geregeld met afzetting van de calamiteiten doorsteek(transponder o.g.)	APPM/Tauw	nee	Exacte inrichting en detaillering van deze CADO wordt opgenomen in vervolgfase. Voor het benodigde ruimtegebruik is de optie voor een CADO aangegeven.	-	
404	Ontwerp	Brandweer			*Hoe is de bereikbaarheid geregeld op de baan Hoorn-Amsterdam. Via welke manier is deze bereikbaar?	APPM/Tauw	nee	Exacte inrichting en detaillering van deze CADO wordt opgenomen in vervolgfase. Voor het benodigde ruimtegebruik is de optie voor een CADO aangegeven.	-	
405	Ontwerp	Brandweer			VRC Deel C: * Hoofdstuk 6, Aandacht voor verlichting; * Hoofdstuk 8, Bescherming tegen brand; aandachtspunt is de beschermde maatregel bij waterwegen. Deze mogelijk ook meenemen bij de overige dichte delen van de onderdoorgang; Hoofdstuk 9, Bediening en bewaking; Hoe is e.e.a. geregeld met de calamiteiten oprit voor de buis Amsterdam-Hoorn Hoofdstuk 11 Vluchten; Lid 5: Gedeeltelijk gesloten constructies. Aangetoond dient te worden dat de roosters geen negatieve invloed hebben op de rook. Lid 14: Afmetingen vluchtwegen min. 1,2*2,1meter. Hierbij dient rekening gehouden te worden met "Stuwdrukventilatoren". Lid 26 en volgend aanhouden voor de vluchtdeuren. Hoofdstuk 12. Ventilatie lid 2. In het ontwerp dient hier rekening mee gehouden te worden	APPM/Tauw	nee	Diverse punten nader uit te werken in VO/DO fase. *Verlichting is nog te gedetailleerd voor SO *bescherming tegen brand is opgenomen in gesloten deel, in onderdoorgang eventueel toe te voegen * vluchtweg voldoet aan opgegeven maatvoering * stuwdruk in vluchtweg is nog te gedetailleerd voor SO	-	
406	Ontwerp	HHNK			Een coupure heeft niet de voorkeur van het hoogheemraadschap maar indien voor een coupure wordt gekozen kan deze worden meegenomen in de reguliere procedure van de benodigde watervergunning (geen bestuurlijk besluit benodigd). Verder zijn de eerder aangegeven randvoorwaarden van toepassing bij de verdere uitwerking van een coupure. Het sluiten van een eventuele coupure zal alleen tijdens een calamiteitsituatie zijn.	APPM/Tauw	nee	Ter kennisgeving aangenomen. Detaillering hiervan opnemen in vervolgfase	-	
407	Ontwerp	HHNK			Bij de verdere uitwerking zal de kanteldijk aantoonbaar als waterkering moeten voldoen (ontwerplevensduur 50 jaar). Dus niet alleen voldoende hoog maar bijvoorbeeld ook stabiel en erosiebestendig. Ook de overgangen van harde constructie (betonwand met ontwerplevensduur 100 jaar) naar de zachte kering in grond dienen waterkering technisch te voldoen aan de eisen.	APPM/Tauw	nee	Ter kennisgeving aangenomen. Uitwerking opnemen in vervolgfase	-	
408	Ontwerp	HHNK			Afhankelijk van de gekozen variant zal de Broekervaart meer of minder versmalt worden. Deze vaart is een belangrijke aan- en afvoerroute richting het gemaal De Poel nabij Monnickendam Door het ontbreken van een goede modelberekening van het Waterlandsboezem is het effect van de versmalling nog niet goed in beeld gebracht en is dit nog een onzekerheid die risico's voor het project met zich meebrengt. De verwachting is dat het hoogheemraadschap in de loop van 2018 een watersysteem model heeft voor de waterlandsboezem (vanuit de watersysteemanalyse). Als er eerder berekeningsresultaten gewenst zijn dan dient de initiatiefnemer zelf deze berekeningen te (laten) maken. Uitgangspunt voor de Broekervaart moet zijn om deze zo minmogelijk in doorstroomprofiel te versmallen.	APPM/Tauw	nee	Ter kennisgeving aangenomen. Uitwerking opnemen in vervolgfase	-	
409	Ontwerp	HHNK			Zoals we tijdens ons overleg constateerde dient de detailwaterhuishouding (met de verschillende peilgebieden) in de Broekmeer nog nader uitgewerkt te worden. Maar dit zijn voor dit stadium van het project details die in een later stadium opgepakt kunnen worden en van ondergeschikt belang zijn voor het maken van de variantkeuze.	APPM/Tauw	nee	Ter kennisgeving aangenomen. Uitwerking opnemen in vervolgfase	-	
410	Ontwerp	HHNK			Aan de noordzijde van Broek inwaterland liggen persleidingen van het hoogheemraadschap evenwijdig en haaks onder de N247. Deze leidingen (en andere kabels en leidingen) kunnen nog een aanzienlijke impact voor het project hebben.	APPM/Tauw	nee	Is ook zo beschreven in kabels en leidingennotitie	-	

FORMAT REVIEW-COMMENTAAR

In te vullen door reviewer						In te vullen door APPM/Tauw				
Nummer opmerking	Documentnaam	Organisatie	Door	Pagina/paragraafnummer	Opmerking	Reactie via	Opmerking verwerken (ja/nee)	Wijze van verwerken/motivatie	Check: opmerking verwerkt (ja/nee)	Akkoord
411	Faseringsplan	HHNK			- bepalen van minimaal in stand te houden doorstroomcapaciteit - maatregelen (inzet pompen) treffen om doorstroom te garanderen - Werkzaamheden onderdoorgang niet gelijktijdig uitvoeren met de Werkzaamheden aan de andere kunstwerken (o.a. Dijkbrug) onder de N247 in het Waterlandsboezem.	APPM/Tauw	nee	Ter kennisgeving aangenomen. Uitwerking opnemen in vervolgfase	-	
412	Ontwerp	HHNK			Daarnaast speelt nog het aspect van de meerlaagse veiligheid (MLV). In de uiteindelijke afweging tussen de verschillende varianten dient een klimaatbestendige aanleg van de N247 (laag 2 uit MLV) en de N247 als vluchtroute bij evacuatie (laag 3 uit MLV) ook worden meegenomen.	APPM/Tauw	nee	Ter kennisgeving aangenomen. Uitwerking opnemen in vervolgfase	-	
413	Risicosessie PNH (intern)	PNH			<b>risico:</b> De benodigde kosten voor de extra werkzaamheden en het (structurele) onderhoud zijn niet meegenomen in de variantenkeuze <b>oorzaak:</b> De eisen van de onderdoorgang mbt voorzieningen zijn hoog. Hier zijn kosten aan verbonden (onderhoud, extra werkzaamheden in de uitvoering) <b>gevolg:</b> Er wordt een variantenkeuze gemaakt o.b.v. een onvolledige overweging	APPM/Tauw	-	beheer en onderhoudskosten zijn meegenomen in de SSK-raming middels LCC benadering	-	
414	Risicosessie PNH (intern)	PNH			<b>risico:</b> Het ontwerp blijkt niet voldoende ruim <b>oorzaak:</b> Niet alle aspecten worden meegenomen bij het maken van het ontwerp <b>gevolg:</b> Als het ontwerp niet voldoende ruim is en een fysieke gescheiden rijrichting heeft is er een grotere kans op ongevallen. Mensen gedragen zich anders in een gesloten constructie (rijden meer van de wanden af, meer richting het midden van de weg);	APPM/Tauw	-	In de schetsontwerpfase is ervoor gekozen niet minimaal te ontwerpen. Dit wordt in het vervolg verder uitgewerkt.	-	
415	Risicosessie PNH (intern)	PNH			<b>risico:</b> Er wordt in het ontwerp onvoldoende rekening gehouden met doorstroming van verkeer (normaal verkeer + nood- en hulpdiensten) bij afsluiting van de onderdoorgang bij pech/ongeval. <b>oorzaak:</b> Niet alle aspecten worden meegenomen bij het maken van het ontwerp <b>gevolg:</b> Als het ontwerp niet voldoende ruim is (aanwezigheid voldoende brede rijstroken, vlucht- en bergingszone) dan dient de onderdoorgang bij pech of een ongeval afgesloten omdat er te weinig ruimte is om het overige verkeer doorgang te verlenen . De doorgaande route van noord-zuid en v.v. is dan afgesloten;	APPM/Tauw	-	Er zijn in de SO-fase gesprekken geweest met de nood- en hulpdiensten om dit te vroeg mogelijk te bespreken. IN het opgestelde faseringsplan is de doorstroming in de bouwfase beschreven.	-	
416	Risicosessie PNH (intern)	PNH			<b>risico:</b> Het ontwerp blijkt niet toekomstvast <b>oorzaak:</b> De toekomstvastheid van het ontwerp heeft geen prioriteit <b>gevolg:</b> Als gekozen wordt voor een smal ontwerp dan kan de rest van de N247 niet worden aangepast tenzij de onderdoorgang (alsnog) tegen zeer hoge kosten wordt aangepast;	APPM/Tauw	-	Er zijn meerdere varianten beschouwd waaronder een meerstrookse (toekomstvaste) oplossing. Door de provincie / RHDHV zijn modelberekeningen gemaakt om de verkeersdoorstroming te toetsen.	-	
417	Risicosessie PNH (intern)	PNH			<b>risico:</b> Er wordt geen omgevingsvergunning verleend <b>oorzaak:</b> Er is een omgevingsvergunning nodig voor de realisatie van de onderdoorgang - bevoegd gezag stelt hoge eisen aan omgevingsvergunning. Mn brandweer is belangrijk. <b>gevolg:</b> Het ontwerp moet worden aangepast. Dit kost tijd en extra proceskosten	APPM/Tauw	-	Dit risico is in het SO niet op te lossen. De belangrijkste stakeholders zijn in de SO-fase al betrokken bij het proces, ontwerp en besluitvorming.	-	
418	Risicosessie PNH (intern)	PNH			<b>risico:</b> Omrijroutes na realisatie blijken in de praktijk niet realistisch <b>oorzaak:</b> Omrijtroutens na realisatie worden niet goed uitgedacht in het ontwerp <b>gevolg:</b> Als de onderdoorgang om welke reden dan ook is gesloten (calamiteit of onderhoud), dan kan het overige verkeer niet anders dan over de parallelstructuur (bovengronds via het dorp) rijden. Die wegen worden echter ingericht als erftoegangswegen binnen de bebouwde kom. Deze wegen kunnen naar onze mening de hoge verkeersintensiteiten op de N247 niet veilig verwerken (onveiligheid in het dorp Broek in Waterland zelf);	APPM/Tauw	-	Dit risico is in het SO niet op te lossen.	-	



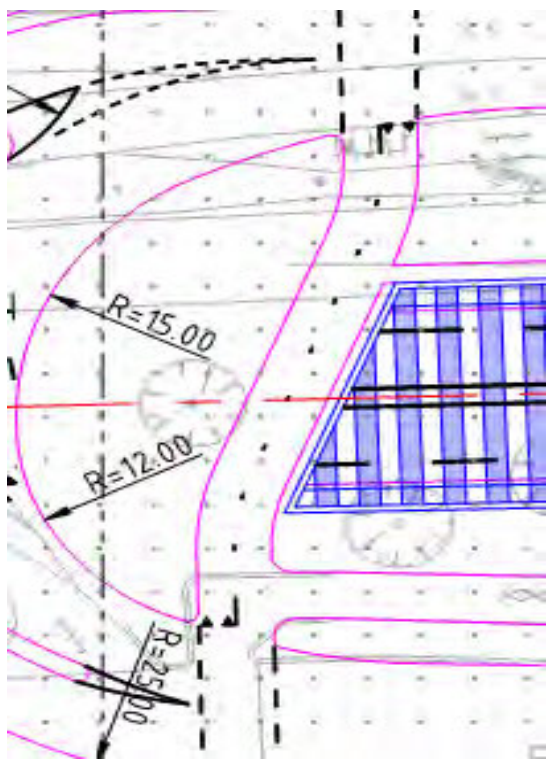
FORMAT REVIEW-COMMENTAAR

In te vullen door reviewer						In te vullen door APPM/Tauw				
Nummer opmerking	Documentnaam	Organisatie	Door	Pagina/paragraafnummer	Opmerking	Reactie via	Opmerking verwerken (ja/nee)	Wijze van verwerken/motivatie	Check: opmerking verwerkt (ja/nee)	Akkoord
419	Risicosessie PNH (intern)	PNH			<b>risico:</b> Producten van het ingenieursbureau zijn van onvoldoende kwaliteit <b>oorzaak:</b> - onheldere opdracht - slechte aansturing door OG <b>gevolg:</b> Vertraging van de (pre)contractuele fase, in ergste geval contractontbinding	APPM/Tauw	-	Dit risico is in het SO niet op te lossen.	-	
420	Risicosessie PNH (intern)	PNH			<b>risico:</b> Het ingenieursbureau is niet tijdig gereed <b>oorzaak:</b> - onheldere opdracht - slechte aansturing door OG - scopewijzigingen gedurende het ontwerp <b>gevolg:</b> Vertraging van de contractuele- en aanbestedingsfase, aannemer moet sneller werken waardoor kans op fouten in uitvoering groter wordt Te kort tijd om te toetsen	APPM/Tauw	-	Dit risico is in het SO niet op te lossen.	-	
421	Risicosessie PNH (intern)	PNH			<b>risico:</b> NGE wordt aangetroffen tijdens de uitvoering <b>oorzaak:</b> Onvoldoende onderzoek naar NGE <b>gevolg:</b> Vertraging in de uitvoering (of in het ergste geval het afgaan van een explosief, met alle gevolgen van dien)	APPM/Tauw	-	Dit is een uitvoeringsrisico. In de SO-fase is al een NGE-vooronderzoek uitgevoerd om dit risico in te schatten. Het gebied is niet verdacht.	-	
422	Risicosessie PNH (intern)	PNH			<b>risico:</b> K&L zijn niet tijdig en/of juist verlegd <b>oorzaak:</b> - Slechte/onvolledig uitgewerkte planning van K&L-traject - onvoldoende capaciteit K&L-coordinator <b>gevolg:</b> vertraging in de uitvoering	APPM/Tauw	-	Dit is een uitvoeringsrisico.	-	
423	Risicosessie PNH (intern)	PNH			<b>risico:</b> Afspraken met de omgeving worden niet nagekomen in de uitvoeringsfase van het project <b>oorzaak:</b> - Scopewijziging - andere inzichten - slechte documentatie van de afspraken - afspraken worden niet meegenomen in het contract met het IB en/of aannemer <b>gevolg:</b> - procesverstoring bij komende procedures - imagoschade	APPM/Tauw	-	Dit is een uitvoeringsrisico.	-	
424	Risicosessie PNH (intern)	PNH			<b>risico:</b> Leerpunten uit soortgelijke projecten worden onvoldoende meegenomen <b>oorzaak:</b> Er wordt weinig tot niks gedaan aan (documentatie van) evaluatie <b>gevolg:</b> Inefficiënt werken, terwijl dat niet had gehoeven	APPM/Tauw	-	Dit risico is in het SO niet op te lossen	-	
425	Risicosessie PNH (intern)	PNH			<b>risico:</b> Ontwerpers houden zich aan minimale wettelijke kaders <b>oorzaak:</b> Slechts de minimale wettelijke kaders zijn meegegeven <b>gevolg:</b> Er wordt een voor BSP niet wenselijk ontwerp gemaakt en levert na uitvoering onveilige praktijken op.	APPM/Tauw	-	Dit risico is in het SO niet op te lossen	-	
426	Risicosessie PNH (intern)	PNH			<b>risico:</b> Antwoorden vanuit BSP worden niet gedocumenteerd en verwerkt bij de variantenkeuze <b>oorzaak:</b> De antwoorden vanuit BSP worden op een niet bevredigende manier beantwoord. <b>gevolg:</b> - Variantenkeuze o.b.v. een onvolledige overweging - Variantenkeuze is later niet volledig herleidbaar	APPM/Tauw	-	Variantenkeuze is niet aan APPM/Tauw en in deze fase niet op te lossen	-	
427	Risicosessie PNH (intern)	PNH			<b>risico:</b> Onderhoudswerkzaamheden na realisatie is is niet veilig uit te voeren <b>oorzaak:</b> De uitvoering van onderhoudswerkzaamheden wordt niet meegenomen in het ontwerp <b>gevolg:</b> -onderhoud kan alleen veilig plaatsvinden als de onderdoorgang wordt afgesloten. Werkzaamheden in een gesloten korte constructie met doorgaand verkeer zijn verkeersonveilig en bij mijn weten ook Arbo technisch niet toegestaan;	APPM/Tauw	-	In het ontwerp is onderhoud meegenomen. Voor de meeste varianten is (nachtelijke?) afsluiting noodzakelijk voor het uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden in de onderdoorgang.	-	
428	Risicosessie PNH (intern)	PNH			<b>risico:</b> Eisen en voorwaarden van BSP worden niet meegenomen in het ontwerp <b>oorzaak:</b> - BSP wordt onvoldoende bij de ontwikkeling betrokken <b>gevolg:</b> - onveilig ontwerp - stagnatie van de overdracht - meerkosten	APPM/Tauw	-	In de SO fase is BSP betrokken en is het ontwerp ter review aangeboden. Vervolgfase is geen onderdeel van deze opdracht waardoor dit risico in deze fase niet op te lossen is.	-	

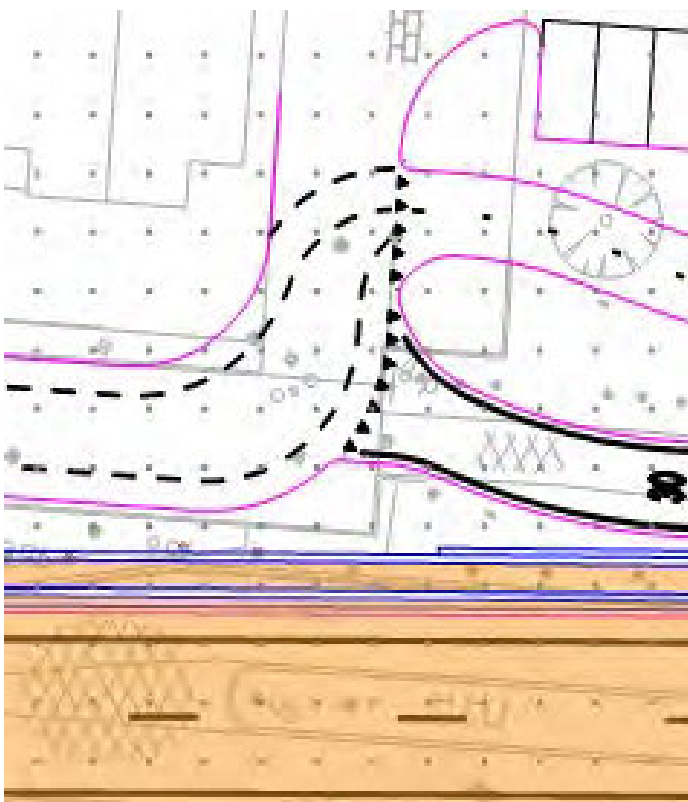


FORMAT REVIEW-COMMENTAAR

[illegible]



Figuur behorende bij opmerking 40



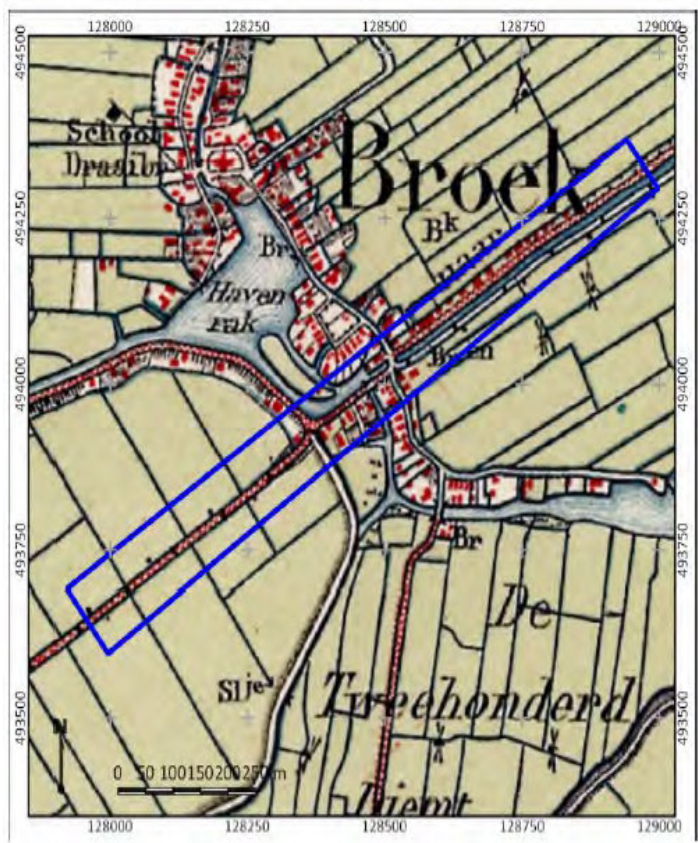
Figuur behorende bij opmerking 47

Omdat in de historische kern resten vanaf onder de bouwvoor aanwezig kunnen zijn en de bodem voor de verdiepte N247 dieper wordt ontgraven, wordt waar het geplande tracé de historische kern doorsnijdt (zie bijlage 9 voor de historische kern) een vervolgonderzoek geadviseerd. Dit gaat om een tracé lengte van ongeveer 300 m. Dit vervolgonderzoek kan het beste worden uitgevoerd als een verkennend booronderzoek. Het doel van het verkennende booronderzoek is de opbouw van de bodem en de mate van intactheid van de bodem te bepalen. Aan de hand van die informatie kan het archeologische verwachtingsmodel worden getoetst en waar mogelijk worden bijgesteld. Voor het overige deel van het tracé wordt geen vervolgonderzoek geadviseerd.

Figuur behorende bij opmerking 287

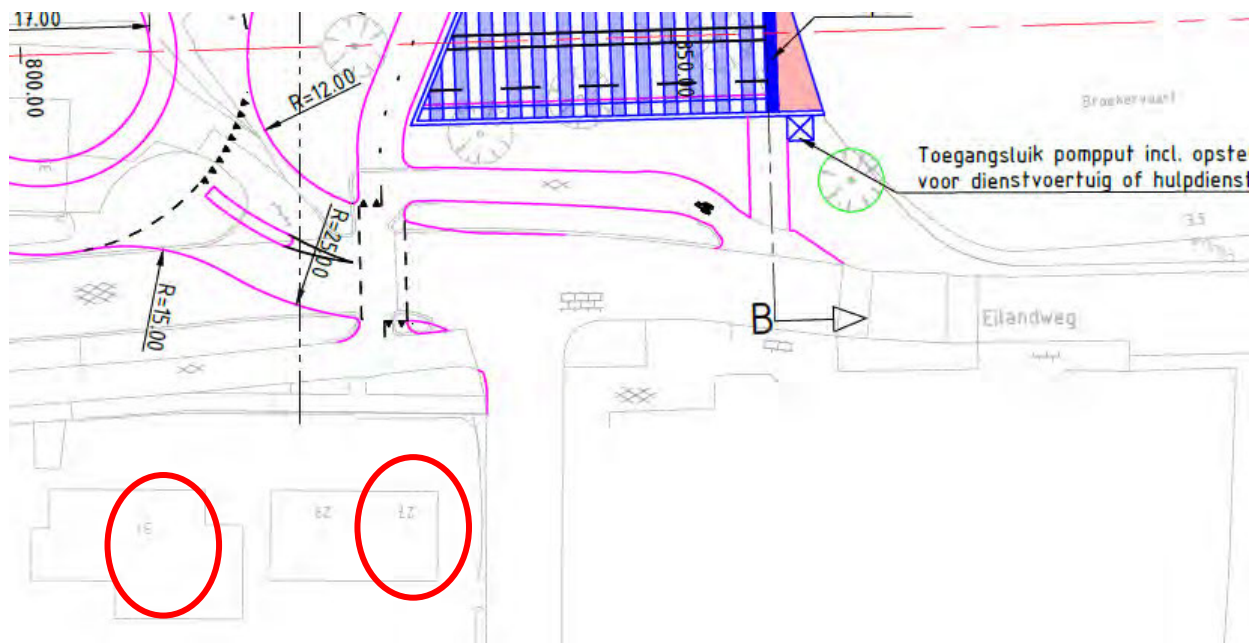


Figuur behorende bij opmerking 299



Figuur 6. Het plangebied (blauw omlijnd) op een historische kaart uit 1900. Bron: [www.topotijdreis.nl](http://www.topotijdreis.nl).

Figuur behorende bij opmerking 302



Figuur behorende bij opmerking 295



[redacted]

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** maandag 22 januari 2018 12:41  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: verslag overleg PNH DR onderdoorgang 15 januari

Ok, ik laat weten dat je spoedig contact opneemt

---

**Van:** [redacted]@noord-holland.nl]  
**Verzonden:** maandag 22 januari 2018 12:28  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: verslag overleg PNH DR onderdoorgang 15 januari

Nee nog niet.

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** maandag 22 januari 2018 12:25  
**Aan:** [redacted]@noord-holland.nl>  
**Onderwerp:** RE: verslag overleg PNH DR onderdoorgang 15 januari

Heb jij al contact gehad met [redacted] ?  
groet  
[redacted]

---

**Van:** [redacted]@noord-holland.nl]  
**Verzonden:** donderdag 18 januari 2018 16:42  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: verslag overleg PNH DR onderdoorgang 15 januari

Die sticker is de oude versie...

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** donderdag 18 januari 2018 16:40  
**Aan:** [redacted]@noord-holland.nl>  
[redacted]  
**Onderwerp:** RE: verslag overleg PNH DR onderdoorgang 15 januari

Hallo [redacted]

Bedankt voor dit overzichtje.

Hierbij ontvang je de laatste indeling van de informatieborden langs de N247. Ik heb inmiddels aan de "bordenbouwer" gevraagd om de rode sticker van de huidige borden te verwijderen.

In de bijlage ontvang je ook een concept-brief voor de bewoners aan de Parallelweg. Ik kijk uit naar jullie aanvullingen. Een datum en tijd heb ik nog niet ingevuld. Naar verwachting komt er in de 3<sup>e</sup> week van februari ook een informatie-avond over de veranderingen aan het knooppunt A10-N247-S116. Die datum is nog niet bekend (wordt volgende week bekend). Maar het lijkt me slim dat we niet op dezelfde avond gaan zitten.

Met vriendelijke groeten,

[redacted] *programma Bereikbaarheid Waterland*

M 06 [redacted]  
Houtplein 33 2012 DE Haarlem

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)  
[redacted] [@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)



---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** donderdag 18 januari 2018 10:09  
**Aan:** [redacted] [@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl); [redacted] [@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl);  
[redacted]  
**Onderwerp:** verslag overleg PNH DR onderdoorgang 15 januari

Beste allen  
Ik heb even de belangrijkste punten van ons overleg van maandag jl op een rij gezet,

Met groet  
[redacted]

---

**Van:** [redacted] [@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)  
**Verzonden:** maandag 15 januari 2018 11:43  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** Agenda vanmiddag

- 1) Overleg bewoners Parallelweg
- 2) MKBA
- 3) Ramingen TAUW
- 4) Voortgang afronding APPM/TAUW
- 5) Evaluatie VINU

[redacted]  
*Beleidsadviseur – Mobiliteit*

T (06) [redacted]  
Houtplein 33 2012 DE Haarlem

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)  
[redacted] [@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)

---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

**Van:** [redacted] >  
**Verzonden:** dinsdag 23 januari 2018 08:16  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: verslag overleg PNH DR onderdoorgang 15 januari  
**Bijlagen:** 20180117 Concept Brief-Uitnodiging bewoners Parallelweg BiW opm BD\_DR.docx

Dag [redacted] en [redacted]  
 Hierbij de opmerkingen van Dorpsraad op concept brief. Voorstel nieuwe datum is 6 maart, zie brief.  
 De nieuwe sticker die op de informatieborden komt, heeft een storende onjuistheid.  
 Rechtsonder bij het blokje 'Besluitvorming' staat in de kop (naar verwachting eind 2017). Dat is niet meer actueel.  
 Daar zou dan ook nog bij kunnen komen dat momenteel een MKBA wordt uitgevoerd en dat besluitvorming na de zomer van 2018 wordt verwacht.

Met groet van [redacted] namens DR Broek in waterland

---

**Van:** [redacted]@noord-holland.nl]  
**Verzonden:** maandag 22 januari 2018 14:24  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: verslag overleg PNH DR onderdoorgang 15 januari

Hierbij mijn opmerkingen/aanvullingen

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** donderdag 18 januari 2018 16:40  
**Aan:** [redacted]@noord-holland.nl>  
**Onderwerp:** RE: verslag overleg PNH DR onderdoorgang 15 januari

Hallo [redacted]

Bedankt voor dit overzichtje.

Hierbij ontvang je de laatste indeling van de informatieborden langs de N247. Ik heb inmiddels aan de "bordenbouwer" gevraagd om de rode sticker van de huidige borden te verwijderen.

In de bijlage ontvang je ook een concept-brief voor de bewoners aan de Parallelweg. Ik kijk uit naar jullie aanvullingen. Een datum en tijd heb ik nog niet ingevuld. Naar verwachting komt er in de 3<sup>e</sup> week van februari ook een informatie-avond over de veranderingen aan het knooppunt A10-N247-S116. Die datum is nog niet bekend (wordt volgende week bekend). Maar het lijkt me slim dat we niet op dezelfde avond gaan zitten.

Met vriendelijke groeten,

[redacted] *programma Bereikbaarheid Waterland*

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)

[\[redacted\]@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)



---

**Van:** [redacted]

**Verzonden:** donderdag 18 januari 2018 10:09

**Aan:** [redacted] [@noord-holland.](mailto:[redacted]@noord-holland.nl) [redacted] [@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)>;

**Onderwerp:** verslag overleg PNH DR onderdoorgang 15 januari

Beste allen

Ik heb even de belangrijkste punten van ons overleg van maandag jl op een rij gezet,

Met groet

[redacted]

---

**Van:** [redacted] [@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)]

**Verzonden:** maandag 15 januari 2018 11:43

**Aan:** [redacted]

**Onderwerp:** Agenda vanmiddag

- 1) Overleg bewoners Parallelweg
- 2) MKBA
- 3) Ramingen TAUW
- 4) Voortgang afronding APPM/TAUW
- 5) Evaluatie VINU

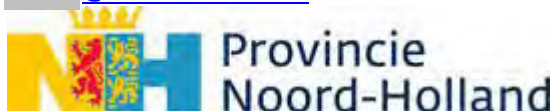
[redacted]  
*Beleidsadviseur – Mobiliteit*

T (06) [redacted]

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)

[\[redacted\]@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)



---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.



Geachte heer / mevrouw,

De afgelopen anderhalf jaar zijn de Provincie Noord-Holland en de Dorpsraad Broek in Waterland samen met vele geïnteresseerde bewoners en ondernemers uit Broek in Waterland en de regio bezig met het onderzoeken van de mogelijkheden voor een (onder)doorgang van de N247 door Broek in Waterland.

U heeft, met een aantal andere bewoners aan de Parallelweg, aangegeven dat u zich zorgen maakt over de consequenties die de verschillende plannen met de N247 hebben voor de bereikbaarheid van uw woningen en de veiligheid van uw straat.

In de diverse bijeenkomsten, die we de afgelopen tijd hebben georganiseerd, heeft steeds centraal gestaan om zo veel mogelijk wensen en ideeën van de bewoners in Broek in Waterland en de regio te verzamelen. Alleen op die manier zijn we in staat om alle varianten zo goed mogelijk te optimaliseren naar de verschillende belangen. Op dit moment liggen er vijf varianten voor een mogelijke (onder)doorgang van de N247 door Broek in Waterland. Deze vijf varianten worden met een MKBA- maatschappelijke kosten en baten) onderzoek onderzocht op o.a. bereikbaarheid, veiligheid, doorstroming, kosten en milieu-effecten zoals geluidshinder en uitstoot. Dit onderzoek loopt gedurende het eerste kwartaal van 2018. We willen hiermee bevestigen dat er zeker nog geen besluit is genomen of er een ondergrondse of bovengrondse oplossing komt voor de N247 in Broek in Waterland. We verwachten dat de politiek hier na het zomerreces in 2018 een keuze in kan maken.

Wij willen graag met u en uw burens om tafel om de specifieke situatie voor de Parallelweg in alle scenario's met u te bespreken. Daarom nodigen wij u uit om 27 februari om 19:30 in het Broekerhuis met elkaar om tafel te gaan. Wij zullen zorgen voor voldoende kaartmateriaal en schetsen om de diverse scenario's met u te kunnen bespreken. Ook is er een vertegenwoordiging van de Dorpsraad Broek in Waterland aanwezig.

We vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Als u nog vragen heeft, aarzelt u niet om contact met ons op te nemen. Informatie over het programma Bereikbaarheid Waterland kunt u ook gemakkelijk terug vinden op [www.bereikbaarheidwaterland.nl](http://www.bereikbaarheidwaterland.nl) of op de facebookgroep [facebook.nl/bereikbaarheidwaterland](https://www.facebook.com/bereikbaarheidwaterland).

Met vriendelijke groet,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,  
namens dezen,

omgevingsmanager Bereikbaarheid Waterland



**Van:** [redacted]@rhdhv.com>  
**Verzonden:** vrijdag 26 januari 2018 10:17  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: review ontwerp N247-Onderdoorgang

Dank. We gaan aan de slag.  
 Modelinfo komt vanmiddag.

---

**From:** [redacted]@noord-holland.nl]  
**Sent:** vrijdag 26 januari 2018 9:05  
**To:** [redacted]  
**Subject:** FW: review ontwerp N247-Onderdoorgang  
 Beste [redacted],  
 Hierbij de ontwerpen.  
 Succes! Opdracht komt er aan.  
 Gr [redacted]

---

**Van:** [redacted]@tauw.com]  
**Verzonden:** vrijdag 26 januari 2018 08:06  
**Aan:** [redacted]@noord-holland.nl>  
**CC:** Kl [redacted]@tauw.com>; [redacted]@noord-holland.nl>

**Onderwerp:** RE: review ontwerp N247-Onderdoorgang

Beste [redacted],  
 Hierbij de DWG's van de vier onderdoorgangen.  
 Met vriendelijke groet,

[redacted]  
 constructeur  
**Tauw bv**  
 Australiëlaan 5  
 Postbus 3015  
 3502 GA Utrecht  
 T +31 [redacted]  
 M +31 [redacted]

---

**Van:** D [redacted]@noord-holland.nl]  
**Verzonden:** donderdag 25 januari 2018 13:35  
**Aan:** K [redacted]@tauw.com>  
**CC:** Kl [redacted]@tauw.com>; S [redacted]@noord-holland.nl>

**Onderwerp:** RE: review ontwerp N247-Onderdoorgang

**Urgentie:** Hoog

Beste [redacted],  
 Onze kostendeskundige zit te wachten op de DWG's. Kun je die svp sturen?  
 Gr [redacted]

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** maandag 22 januari 2018 12:04  
**Aan:** [redacted]@tauw.com>  
**Onderwerp:** RE: review ontwerp N247-Onderdoorgang

Hoi [redacted]  
 Kun je de dwg's nog even mailen, dan kan onze kostendeskundige aan de slag.  
 Gr [redacted]

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** vrijdag 19 januari 2018 08:43

**Aan:** [redacted] <[\[redacted\]@tauw.com](mailto:[redacted]@tauw.com)>

**Onderwerp:** RE: review ontwerp N247-Onderdoorgang

Hoi [redacted]

Bedankt. Mag ik svp ook nog de DWG tekeningen van de diverse varianten?

Alvast bedankt!

[redacted]

---

**Van:** [redacted] <[\[redacted\]@tauw.com](mailto:[redacted]@tauw.com)>

**Verzonden:** vrijdag 19 januari 2018 08:10

**Aan:** [redacted] <[\[redacted\]@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)>; [redacted] <[\[redacted\]@tauw.com](mailto:[redacted]@tauw.com)>

**CC:** [redacted] <[\[redacted\]@Noord-Holland.nl](mailto:[redacted]@Noord-Holland.nl)>

[redacted] <[\[redacted\]@APPM.nl](mailto:[redacted]@APPM.nl)>

**Onderwerp:** RE: review ontwerp N247-Onderdoorgang

Hierbij het gevraagde reviewoverzicht.

Met vriendelijke groet,

[redacted]  
constructeur

**Tauw bv**

Australiëlaan 5

Postbus 3015

3502 GA Utrecht

T +31 [redacted]

M +31 [redacted]

---

**Van:** [redacted] <[\[redacted\]@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)>

**Verzonden:** donderdag 18 januari 2018 12:43

**Aan:** [redacted] <[\[redacted\]@tauw.com](mailto:[redacted]@tauw.com)>; [redacted] <[\[redacted\]@tauw.com](mailto:[redacted]@tauw.com)>

**CC:** [redacted] <[\[redacted\]@Noord-Holland.nl](mailto:[redacted]@Noord-Holland.nl)>; [redacted]

[redacted] <[\[redacted\]@APPM.nl](mailto:[redacted]@APPM.nl)>

**Onderwerp:** RE: review ontwerp N247-Onderdoorgang

Beste [redacted]

Kun je die nog even mailen?

Gr [redacted]

---

**Van:** [redacted]

**Verzonden:** maandag 15 januari 2018 14:12

**Aan:** [redacted] <[\[redacted\]@tauw.com](mailto:[redacted]@tauw.com)>; [redacted] <[\[redacted\]@tauw.com](mailto:[redacted]@tauw.com)>

**CC:** B [redacted] <[\[redacted\]@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)>; [redacted]

[redacted] <[\[redacted\]@APPM.nl](mailto:[redacted]@APPM.nl)>

**Onderwerp:** RE: review ontwerp N247-Onderdoorgang

Mag ik het excel bestand van de review? Dan zetten we daar onze reactie in (akkoord of anders).

Gr [redacted]

---

**Van:** [redacted] <[\[redacted\]@tauw.com](mailto:[redacted]@tauw.com)>

**Verzonden:** maandag 15 januari 2018 13:28

**Aan:** [redacted]

**CC:** [redacted]

**Onderwerp:** RE: review ontwerp N247-Onderdoorgang

[redacted],  
Het commentaar van de drie formele reviewrondes is opgenomen in bijlage 1 van de ontwerpnota. Het commentaar uit de laatste review is te vinden vanaf pagina 67/91 van document "N247-300-V1\_Ontwerpnota".

Met vriendelijke groet,

[redacted]  
constructeur

**Tauw bv**

Australiëlaan 5

Postbus 3015

3502 GA Utrecht

T +31 [redacted]

M +31 [redacted]

---

**Van:** [redacted] <[\[redacted\]@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)>

**Verzonden:** maandag 15 januari 2018 13:18

**Aan:** K [redacted] <[\[redacted\]@tauw.com](mailto:[redacted]@tauw.com)>; [redacted] <[\[redacted\]@tauw.com](mailto:[redacted]@tauw.com)>

CC: [redacted] [@Noord-Holland.nl](mailto:@Noord-Holland.nl)>;  
[redacted] [@APPM.nl](mailto:@APPM.nl)>

**Onderwerp:** FW: review ontwerp N247-Onderdoorgang

**Urgentie:** Hoog

Beste [redacted] en [redacted],

We kunnen oa deze laatste review met reacties van jullie niet op de USB vinden. Klopt dat?

Gaarne zsm jullie reactie zodat we geen dubbel werk hoeven te doen.

Alvast bedankt!

Gr [redacted]

---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

---

**Van:** [redacted]

**Verzonden:** maandag 25 september 2017 11:31

**Aan:** [redacted] [@appm.nl](mailto:@appm.nl)

**CC:** [redacted]

**Onderwerp:** review ontwerp N247-Onderdoorgang

Beste [redacted]

Bijgaand de opmerkingen ten aanzien van het ontwerp en onderzoeken als bijlage.

[redacted] – Directiebrede Ondersteuning

T [redacted]

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)

[redacted] [@noord-holland.nl](mailto:@noord-holland.nl)



This email and any attachments are intended solely for the use of the addressee(s); disclosure or copying by others than the intended person(s) is strictly prohibited. If you have received this email in error, please treat this email as confidential, notify the sender and delete all copies of the email immediately

**Van:** [redacted]@tauw.com>  
**Verzonden:** vrijdag 26 januari 2018 08:06  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: review ontwerp N247-Onderdoorgang  
**Bijlagen:** N247-842510-21-11-04\_DEF.zip; N247-842510-21-11-01\_DEF.zip;  
 N247-842510-21-11-02\_DEF.zip; N247-842510-21-11-03\_DEF.zip

Beste [redacted]  
 Hierbij de DWG's van de vier onderdoorgangen.  
 Met vriendelijke groet,

[redacted]  
 constructeur  
**Tauw bv**  
 Australiëlaan 5  
 Postbus 3015  
 3502 GA Utrecht  
 T +31 [redacted]  
 M +31 [redacted]

---

**Van:** [redacted]@noord-holland.nl]  
**Verzonden:** donderdag 25 januari 2018 13:35  
**Aan:** [redacted]@tauw.com>  
**CC:** K [redacted]@tauw.com>; [redacted]@noord-holland.nl>

**Onderwerp:** RE: review ontwerp N247-Onderdoorgang  
**Urgentie:** Hoog

Beste [redacted],  
 Onze kostenskundige zit te wachten op de DWG's. Kun je die svp sturen?  
 Gr [redacted]

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** maandag 22 januari 2018 12:04  
**Aan:** [redacted]@tauw.com>  
**Onderwerp:** RE: review ontwerp N247-Onderdoorgang  
 Hoi [redacted]  
 Kun je de dwg's nog even mailen, dan kan onze kostenskundige aan de slag.  
 Gr [redacted]

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** vrijdag 19 januari 2018 08:43  
**Aan:** [redacted]@tauw.com>  
**Onderwerp:** RE: review ontwerp N247-Onderdoorgang  
 Hoi [redacted]  
 Bedankt. Mag ik svp ook nog de DWG tekeningen van de diverse varianten?  
 Alvast bedankt!  
 [redacted]

---

**Van:** [redacted]@tauw.com]  
**Verzonden:** vrijdag 19 januari 2018 08:10  
**Aan:** [redacted]@noord-holland.nl>; [redacted]@tauw.com>  
**CC:** [redacted]@Noord-Holland.  
 [redacted]@APPM.nl>

**Onderwerp:** RE: review ontwerp N247-Onderdoorgang  
 [redacted]  
 Hierbij het gevraagde reviewoverzicht.  
 Met vriendelijke groet,  
 [redacted]

constructeur  
**Tauw bv**  
Australiëlaan 5  
Postbus 3015  
3502 GA Utrecht  
T +31 [redacted]  
M +31 [redacted]

---

**Van:** [redacted] <[redacted]@noord-holland.nl>

**Verzonden:** donderdag 18 januari 2018 12:43

**Aan:** K [redacted] <[redacted]@tauw.com>; [redacted] <[redacted]@tauw.com>

**CC:** [redacted] <[redacted]@Noord-Holland.nl>; [redacted] <[redacted]@APPM.nl>

**Onderwerp:** RE: review ontwerp N247-Onderdoorgang

Beste [redacted],  
Kun je die nog even mailen?  
Gr [redacted]

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** maandag 15 januari 2018 14:12

**Aan:** K [redacted] <[redacted]@tauw.com>; [redacted] <[redacted]@tauw.com>

**CC:** [redacted] <[redacted]@noord-holland.nl>; [redacted] <[redacted]@APPM.nl>

**Onderwerp:** RE: review ontwerp N247-Onderdoorgang

Mag ik het excel bestand van de review? Dan zetten we daar onze reactie in (akkoord of anders).  
Gr [redacted]

---

**Van:** [redacted] <[redacted]@tauw.com>

**Verzonden:** maandag 15 januari 2018 13:28

**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]

**Onderwerp:** RE: review ontwerp N247-Onderdoorgang

Het commentaar van de drie formele reviewrondes is opgenomen in bijlage 1 van de ontwerpnota. Het commentaar uit de laatste review is te vinden vanaf pagina 67/91 van document "N247-300-V1\_Ontwerpnota".  
Met vriendelijke groet,  
[redacted]

constructeur  
**Tauw bv**  
Australiëlaan 5  
Postbus 3015  
3502 GA Utrecht  
T +31 [redacted]  
M +31 [redacted]

---

**Van:** [redacted] <[redacted]@noord-holland.nl>

**Verzonden:** maandag 15 januari 2018 13:18

**Aan:** [redacted] <[redacted]@tauw.com>; [redacted] <[redacted]@tauw.com>

**CC:** [redacted] <[redacted]@Noord-Holland.nl>; [redacted] <[redacted]@APPM.nl>

**Onderwerp:** FW: review ontwerp N247-Onderdoorgang

**Urgentie:** Hoog

Beste [redacted] en [redacted],  
We kunnen oa deze laatste review met reacties van jullie niet op de USB vinden. Klopt dat?  
Gaarne zsm jullie reactie zodat we geen dubbel werk hoeven te doen.  
Alvast bedankt!  
Gr [redacted]

---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** maandag 25 september 2017 11:31  
**Aan:** [redacted] <[redacted]@appm.nl>

CC: [REDACTED]

**Onderwerp:** review ontwerp N247-Onderdoorgang

Beste [REDACTED]

Bijgaand de opmerkingen ten aanzien van het ontwerp en onderzoeken als bijlage.

[REDACTED] – Directiebrede Ondersteuning

T (023) [REDACTED]

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)

[REDACTED] [@noord-holland.nl](mailto:[REDACTED]@noord-holland.nl)





[redacted]  
**Van:** [redacted]@rhdhv.com>  
**Verzonden:** vrijdag 26 januari 2018 10:37  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: review ontwerp N247-Onderdoorgang

Tipje van de sluier wat betreft netwerkeffecten:

Nieuwe referentie met hogere capaciteit buiten BiW heeft enig effect (+ ca 700 per etmaal tussen BiW en Schouw)

Toevoegen hogere capaciteit in BiW t.o.v. nieuwe referentie heeft geen effect (2x1 50km/h)

80 km 2x1 heeft ook weinig effect.

80 2x2 heeft behoorlijk effect (+ ca. 4000 t.o.v. nieuwe referentie). Effect werkt door tot A7 – Coentunnel.  
I/C op N247 blijft beneden 0,8, dus geen reden om aan te nemen dat reistijdwinst te hoog is ingeschat.

Ik laat naast alle plots (gereed) ook tabellen maken met aantal 'thermometerpunten' en verdeling zakelijk/woon-werk/overig/vracht. Hoop dat dit vandaag lukt.

Alles voor OS, AS en etmaal.

Groet,

[redacted]

---

**From:** [redacted]@noord-holland.nl]  
**Sent:** vrijdag 26 januari 2018 10:21  
**To:** [redacted]  
**Subject:** RE: review ontwerp N247-Onderdoorgang

Ok ben benieuwd

---

**Van:** [redacted]@rhdhv.com]  
**Verzonden:** vrijdag 26 januari 2018 10:17  
**Aan:** [redacted]@noord-holland.nl>  
**Onderwerp:** RE: review ontwerp N247-Onderdoorgang

Dank. We gaan aan de slag.

Modelinfo komt vanmiddag.

[redacted]

---

**From:** [redacted]@noord-holland.nl]  
**Sent:** vrijdag 26 januari 2018 9:05  
**To:** [redacted]  
**Subject:** FW: review ontwerp N247-Onderdoorgang

Beste [redacted]

Hierbij de ontwerpen.

Succes! Opdracht komt er aan.

Gr [redacted]

---

**Van:** [redacted] [@tauw.com](mailto:[redacted]@tauw.com)]

**Verzonden:** vrijdag 26 januari 2018 08:06

**Aan:** [redacted] [@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)>

**CC:** K [redacted] [@tauw.com](mailto:[redacted]@tauw.com)> [redacted] [@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)>

**Onderwerp:** RE: review ontwerp N247-Onderdoorgang

Beste [redacted]

Hierbij de DWG's van de vier onderdoorgangen.

Met vriendelijke groet,

[redacted]  
constructeur

**Tauw bv**

Australiëlaan 5  
Postbus 3015  
3502 GA Utrecht

T +31 [redacted]

M +31 [redacted]

---

**Van:** [redacted] [@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)]

**Verzonden:** donderdag 25 januari 2018 13:35

**Aan:** [redacted] [@tauw.com](mailto:[redacted]@tauw.com)>

**CC:** K [redacted] [@tauw.com](mailto:[redacted]@tauw.com)>; S [redacted] [@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)>

**Onderwerp:** RE: review ontwerp N247-Onderdoorgang

**Urgentie:** Hoog

Beste [redacted]

Onze kostendeskundige zit te wachten op de DWG's. Kun je die svp sturen?

Gr [redacted]

---

**Van:** [redacted]

**Verzonden:** maandag 22 januari 2018 12:04

**Aan:** 'K [redacted] [@tauw.com](mailto:[redacted]@tauw.com)>

**Onderwerp:** RE: review ontwerp N247-Onderdoorgang

Hoi [redacted]

Kun je de dwg's nog even mailen, dan kan onze kostendeskundige aan de slag.

Gr [redacted]

---

**Van:** [redacted]

**Verzonden:** vrijdag 19 januari 2018 08:43

**Aan:** [redacted] <[\[redacted\]@tauw.com](mailto:[redacted]@tauw.com)>

**Onderwerp:** RE: review ontwerp N247-Onderdoorgang

Hoi [redacted]

Bedankt. Mag ik svp ook nog de DWG tekeningen van de diverse varianten?

Alvast bedankt!

[redacted]

---

**Van:** [redacted] <[\[redacted\]@tauw.com](mailto:[redacted]@tauw.com)>

**Verzonden:** vrijdag 19 januari 2018 08:10

**Aan:** D [redacted] <[\[redacted\]@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)>; [redacted] <[\[redacted\]@tauw.com](mailto:[redacted]@tauw.com)>

**CC:** B [redacted] <[\[redacted\]@Noord-Holland.nl](mailto:[redacted]@Noord-Holland.nl)>; [redacted]

[redacted] <[\[redacted\]@APPM.nl](mailto:[redacted]@APPM.nl)>

**Onderwerp:** RE: review ontwerp N247-Onderdoorgang

[redacted]

Hierbij het gevraagde reviewoverzicht.

Met vriendelijke groet,

[redacted]  
constructeur

**Tauw bv**

Australiëlaan 5  
Postbus 3015  
3502 GA Utrecht

T +31 [redacted]

M +31 [redacted]

---

**Van:** [redacted] <[\[redacted\]@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)>

**Verzonden:** donderdag 18 januari 2018 12:43

**Aan:** [redacted] <[\[redacted\]@tauw.com](mailto:[redacted]@tauw.com)>; [redacted] <[\[redacted\]@tauw.com](mailto:[redacted]@tauw.com)>

**CC:** B [redacted] <[\[redacted\]@Noord-Holland.nl](mailto:[redacted]@Noord-Holland.nl)>; [redacted]

[redacted] <[\[redacted\]@APPM.nl](mailto:[redacted]@APPM.nl)>

**Onderwerp:** RE: review ontwerp N247-Onderdoorgang

Beste [redacted]

Kun je die nog even mailen?

Gr [redacted]

---

**Van:** [redacted]

**Verzonden:** maandag 15 januari 2018 14:12

[redacted] <[\[redacted\]@tauw.com](mailto:[redacted]@tauw.com)>; [redacted] <[\[redacted\]@tauw.com](mailto:[redacted]@tauw.com)>

**CC:** [redacted] <[\[redacted\]@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)>

[redacted] <[\[redacted\]@APPM.nl](mailto:[redacted]@APPM.nl)>

**Onderwerp:** RE: review ontwerp N247-Onderdoorgang

Mag ik het excel bestand van de review? Dan zetten we daar onze reactie in (akkoord of anders).

Gr [redacted]

---

**Van:** [redacted] [@tauw.com](mailto:[redacted]@tauw.com)  
**Verzonden:** maandag 15 januari 2018 13:28  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: review ontwerp N247-Onderdoorgang

[redacted]

Het commentaar van de drie formele reviewrondes is opgenomen in bijlage 1 van de ontwerpnota. Het commentaar uit de laatste review is te vinden vanaf pagina 67/91 van document "N247-300-V1\_Ontwerpnota".

Met vriendelijke groet,

[redacted]  
constructeur

**Tauw bv**  
Australiëlaan 5  
Postbus 3015  
3502 GA Utrecht

T +31 [redacted]  
M +31 [redacted]

---

**Van:** [redacted] [@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)  
**Verzonden:** maandag 15 januari 2018 13:18  
**Aan:** [redacted] [@tauw.com](mailto:[redacted]@tauw.com)>; Kl [redacted] [@tauw.com](mailto:[redacted]@tauw.com)>  
**CC:** B [redacted] [@Noord-Holland.nl](mailto:[redacted]@Noord-Holland.nl)>; [redacted]  
[redacted] [@APPM.nl](mailto:[redacted]@APPM.nl)>  
**Onderwerp:** FW: review ontwerp N247-Onderdoorgang  
**Urgentie:** Hoog

Beste [redacted] en [redacted],

We kunnen oa deze laatste review met reacties van jullie niet op de USB vinden. Klopt dat?

Gaarne zsm jullie reactie zodat we geen dubbel werk hoeven te doen.

Alvast bedankt!

Gr [redacted]

---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** maandag 25 september 2017 11:31  
**Aan:** [redacted] [@appm.nl](mailto:[redacted]@appm.nl)  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** review ontwerp N247-Onderdoorgang

Beste [redacted]

Bijgaand de opmerkingen ten aanzien van het ontwerp en onderzoeken als bijlage.

[REDACTED] – Directiebrede Ondersteuning

T (023) [REDACTED]

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)

[REDACTED]@noord-holland.nl



This email and any attachments are intended solely for the use of the addressee(s); disclosure or copying by others than the intended person(s) is strictly prohibited. If you have received this email in error, please treat this email as confidential, notify the sender and delete all copies of the email immediately

This email and any attachments are intended solely for the use of the addressee(s); disclosure or copying by others than the intended person(s) is strictly prohibited. If you have received this email in error, please treat this email as confidential, notify the sender and delete all copies of the email immediately

[redacted]

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** vrijdag 9 februari 2018 15:33  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: Gesprek TAUW

[top](#)

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** maandag 22 januari 2018 12:44  
**Aan:** [redacted]@noord-holland.nl>; [redacted]@Noord-Holland.nl>;  
[redacted]

**Onderwerp:** Gesprek TAUW

Beste dames en heren,

Ik heb vanochtend een prettig gesprek gehad in Utrecht met TAUW. Men gaat hun uiterste best doen om alles half februari op te leveren. Voor het overleg met de aanwonenden van de parallelweg krijg ik nog een voorstel mbt een aangepaste visualisatie.

Gr [redacted]

**Van:** [redacted]@vinu.nl>  
**Verzonden:** dinsdag 6 maart 2018 16:44  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: Concept 3 evaluatie

Hoi [redacted]

Ik heb twee reacties gezien op het door jou verstuurde stuk: van de Vervoerregio ([redacted]) en van [redacted] (gemeente Waterland). Klopt het dat jij geen punten hebt ontvangen vanuit de dorpsraad?

Het lijkt me namelijk slim om ze allemaal in één keer te verwerken, wel zo efficiënt voor ons.

Hoor het graag!

Groet, [redacted]

---

**Van** [redacted]@noord-holland.nl>  
**Verzonden:** maandag 19 februari 2018 13:24  
**Aan:** [redacted]@noord-holland.nl>; [redacted]@vinu.nl>  
**Onderwerp:** FW: Concept 3 evaluatie

#### Eerste reacties

---

**Van** [redacted]@vervoerregio.nl]  
**Verzonden:** maandag 19 februari 2018 13:22  
**Aan:** [redacted]@noord-holland.; [redacted]@waterland.; [redacted]@waterland.nl>; [redacted]@Noord-Holland.nl>; [redacted]@noord-holland.; [redacted]  
**CC:** [redacted]@vinu.nl>; [redacted]@vinu.nl>  
**Onderwerp:** RE: Concept 3 evaluatie

Hoi [redacted]

Paar opmerkingen onzerzijds:

- Pag. 2. Vervoerregio was niet een van de direct betrokken partijen, dat was een bewuste keuze
- Pag. 7. Het punt "Een sterk lokaal belang (dat afwijkt van de provinciale visie)" verdient wat toelichting, want als iets afwijkt van de provinciale visie is het de vraag waarom de provincie hier überhaupt aan zou meewerken
- Pag. 7. Bij het punt "Zorgen op het gebied van leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en veiligheid (thema's die maar matig objectief meetbaar zijn)" zou ik zeggen dat niet de meetbaarheid relevant is, maar dat dit aspecten zijn die bij uitstek voor bewoners belangrijk zijn.
- Pag. 8. Is er geen andere foto beschikbaar? Dit plaatje bevestigt onterecht toch weer het beeld van "de boze witte man".
- Pag. 11. Net als binnen GS is ook binnen een dorpsraad de besluitvorming niet per se transparant en onduidelijk hoe de verhoudingen liggen.
- Pag. 14. Ik vraag mij af of de passage "Bovendien is de samenstelling vanuit politiek oogpunt onevenwichtig: de stuurgroep Bereikbaarheid Waterland bestaat uit vier leden van de VVD en één lid van GroenLinks." in dit



verband relevant is. Bestuurders zitten er niet zozeer vanuit hun partijbelang, maar vanuit de overheid die ze vertegenwoordigen o.b.v. een collegeprogramma.

- Pag. 20: Genoemde zeven statements met samenwerkingsafspraken zeggen mij niks of is hier misschien sprake van begripsverwarring?

Verder een prima stuk.

Groet,

---

**Van:** D [redacted] [\[redacted\]@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)

**Verzonden:** maandag 19 februari 2018 8:25

**Aan:** [redacted] [\[redacted\]@vervoerregio.nl](mailto:[redacted]@vervoerregio.nl); [redacted] [\[redacted\]@waterland.nl](mailto:[redacted]@waterland.nl); [redacted] [\[redacted\]@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl); [redacted] [\[redacted\]@Noord-Holland.nl](mailto:[redacted]@Noord-Holland.nl); [redacted]

**CC:** [redacted] [\[redacted\]@vinu.nl](mailto:[redacted]@vinu.nl); [redacted] [\[redacted\]@vinu.nl](mailto:[redacted]@vinu.nl)

**Onderwerp:** RE: Concept 3 evaluatie

Excuses, de bijgaande bijlage hoort er ook nog bij.

Gr [redacted]

---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

---

**Van:** D [redacted]

**Verzonden:** maandag 19 februari 2018 08:24

**Aan:** [redacted] [\[redacted\]@vervoerregio.nl](mailto:[redacted]@vervoerregio.nl); [redacted] [\[redacted\]@waterland.nl](mailto:[redacted]@waterland.nl); [redacted] [\[redacted\]@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl); [redacted] [\[redacted\]@waterland.nl](mailto:[redacted]@waterland.nl); [redacted] [\[redacted\]@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl); [redacted]

**CC:** 'P [redacted] [\[redacted\]@vinu.nl](mailto:[redacted]@vinu.nl); [redacted] [\[redacted\]@vinu.nl](mailto:[redacted]@vinu.nl)

**Onderwerp:** Concept 3 evaluatie

Beste dames en heren,

Hierbij het laatste concept van de evaluatie. Gaarne morgen even bespreken in het reguliere overleg met de DR. Van Waterland en de VA ontvang ik graag een reactie per mail.

Gr [redacted]

---

Disclaimer:

De informatie verzonden met dit e-mailbericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde.

Gebruik (openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding of verstrekking) van deze informatie door derden en zij die niet gerechtigd zijn daarvan kennis te nemen, is verboden.

Indien u niet de geadresseerde bent, wordt u verzocht de afzender hiervan op de hoogte te brengen en het bericht te vernietigen.

Vervoerregio Amsterdam is niet aansprakelijk voor de juistheid en volledigheid van de inhoud van dit e-mailbericht, noch voor de tijdige ontvangst daarvan.

Aan de inhoud van e-mailberichten kunnen geen rechten worden ontleend.

[redacted]

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** donderdag 8 maart 2018 21:10  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: concept verslag bewonersavond 6 maart  
**Bijlagen:** 20180306 informatieavond bewoners Parallelweg\_[redacted].docx

#### Bijlage

---

**Van:** [redacted]@noord-holland.nl]  
**Verzonden:** donderdag 8 maart 2018 18:21  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** concept verslag bewonersavond 6 maart

Beste allemaal

Hierbij ontvangen jullie het concept van het verslag van de bewonersavond afgelopen dinsdag met de bewoners van de Parallelweg.

Ik stel voor de presentatie als PDF bij te voegen.

Willen jullie aanvullen/verbeteren waar nodig?

Ik moet er zelf ook nog een keer voor een spellingcheck doorheen.

Met vriendelijke groeten,

[redacted] *programma Bereikbaarheid Waterland*

M 06 [redacted]  
Houtplein 33 2012 DE Haarlem

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)  
[redacted]@noord-holland.nl



---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

**Uw contactpersoon**

[redacted] (PNH)

[redacted] (Dorpsraad BiW)

Telefoonnummer +31 [redacted] 6

[bereikbaarheidwaterland@noord-holland.nl](mailto:bereikbaarheidwaterland@noord-holland.nl)**Betreft Bewonersoverleg Parallelweg Broek in Waterland**

Bijlage: presentatie varianten mogelijke onderdoorgang

**Memo**

6 maart 2018

1|5

Op dinsdagavond 6 maart komen bewoners van de Parallelweg (Broek in Waterland) bij elkaar om zich te laten informeren over de (onder)doorgang van de N247 in Broek in Waterland. Niet alle bewoners zijn aanwezig. Er zijn geen intekenlijsten voor aanwezigheid getekend.

Namens de Provincie Noord-Holland zijn aanwezig: [redacted]

[redacted]. Namens de Dorpsraad Broek in Waterland zijn

[redacted] aanwezig. Verder is aanwezig [redacted] Tauw. [redacted]

[redacted] is onafhankelijk voorzitter om de avond te begeleiden.

**Aanleiding en doel van de avond**

Een groot deel van de bewoners van Broek in Waterland zag geen heil in de oplossing van de samenwerkende overheden om de doorstroming van de N247 te verbeteren met een aantal bovengrondse maatregelen. Met een crowdfundingactie hebben de bewoners een eigen ondergrondse variant uit laten werken. Provincie Noord-Holland heeft toegezegd om dit voorstel verder te onderzoeken en uit te werken tot hetzelfde niveau als de bovengrondse variant (schetsontwerp), zodat de politiek op basis van gelijkwaardige informatie een keuze kan maken voor de (onder)doorgang van de N247 in Broek in Waterland.

Doel van de avond is om de bewoners te informeren over de status van de planvorming: welke varianten liggen er nu? Wat betekenen de varianten van een mogelijke onderdoorgang voor de (leef)omgeving van

de bewoners aan de Parallelweg? Hoe verloopt het besluitvormingsproces?

### Welke varianten liggen er nu?

- Bovengrondse oplossing: vervangt de kruispunten van de Parallelweg en de Broekermeerdijk door ovotondes (ovale rotondes), zodat afslaand verkeer veiliger de N247 kan oprijden en verlaten. De huidige hefbrug wordt vervangen. Hieronder komt een onderdoorgang voor fietsers en voetgangers.
- Er zijn vier subvarianten voor een ondergrondse oplossing, omdat verkeers- en tunnelveiligheid en waterbeheersing een grote rol spelen bij de ruimte die nodig is voor een mogelijke onderdoorgang.

Snelheid	Rijstroken	Vluchtwegen	Waterkering
50 km/uur	2x1	Nee	Coupure
50 km/uur	2x1	Ja	Kanteldijk
80 km/uur	2x1	Ja	Coupure
80 km/uur	2x2	Ja	Kanteldijk

Alle varianten worden gepresenteerd met technische tekeningen en impressies hoe de situatie er ongeveer uit zou kunnen komen te zien vanuit de woningen van de Parallelweg of wanneer je op straat bent (maaiveld aanzicht). **De presentatie is als bijlage bij dit verslag opgenomen.**

### Vragen en antwoorden

- **Waar gaat de weg naar beneden?**  
Waar de weg een onderdoorgang wordt is afhankelijk van de subvariant. Verwezen wordt naar de technische tekeningen in de presentatie. Ook als bijlage bij dit verslag.
- **Is het mogelijk om de tunnelbak zo lang te maken dat de in- en uitgangen van de tunnelbak buiten de Parallelweg komen te liggen?**  
Technisch is er veel mogelijk. Het heeft wel invloed op de kosten. En er moet een politieke wil zijn. De voorstellen geven de wettelijke minimale maten aan. Korter kan het dus niet.
- **Waar blijft het fietspad naar Monnickendam?**  
Het huidige fietspad blijft liggen waar het ligt. Dat is een veilige situatie. Er komt mogelijk een snelfietspad tussen Amsterdam en Edam aan de andere zijde.
- **Waar kunnen we parkeren? De parkeerplaatsen staan nu al onder druk.**  
Parkeren kan tussen de groene hoven zoals ingetekend op de technische tekeningen en impressies.

- **Is het mogelijk om naast de tunnelbak een ondergrondse parkeergarage te maken?**  
Technisch is er veel mogelijk. Het heeft wel invloed op de kosten. En er moet een politieke wil zijn.
- **Waar kunnen pakketbezorgers parkeren, terwijl doorgang voor ander verkeer mogelijk blijft? Er komen gemiddeld 5 pakketbezorgers per uur over de Parallelweg.**  
Bij uitwerking in een voorlopig en definitief ontwerp kan dit in afstemming met de bewoners worden geoptimaliseerd. Er is nu geen specifieke plek voor gereserveerd.
- **De hulpdiensten hebben toch aangegeven dat de smalste variant van de onderdoorgang niet geschikt is?**  
Ook de smalste variant (50 km/uur, 2x1 rijstrook, zonder vluchtwegen met coupure) voldoet aan de wetgeving. De hulpdiensten hebben liever een vluchtweg erbij, omdat het de doorstroming bij calamiteiten minder belemmert en hun werk tegelijkertijd veiliger is. Bij bestemmingsplanwijzigingen zal het oordeel van de hulpdiensten zwaar mee tellen voor het bevoegd gezag (in dit geval de gemeente) om vergunningen te verlenen. Als de vergunning verleent wordt zonder vluchtwegen, zullen de hulpdiensten hun werk uiteraard blijven verrichten.
- **Is het echt niet mogelijk om een aparte baan te maken voor bussen en vrachtwagens? En een aparte parallelweg?**  
Provincie laat Tauw uitzoeken hoeveel vrije ruimte er wettelijk nodig is als fysieke scheiding tussen de wegen om ook uitwijkmogelijkheden. Deze slag kan als consequentie hebben dat het groen uit de plannen verdwijnt. In de voorstellen die vanavond zijn gepresenteerd is geprobeerd om het groene en dorpse karakter te behouden. Ook wordt toegezegd dat er impressies worden gemaakt hoe dat er dan uit zou kunnen komen te zien. **Komt er nog een hek op de tunnelbak?**  
Langs de tunnelbak komt een betonnen band van 1.20 meter hoog. Daar bovenop komt een hekwerk. Het is mogelijk dat eventueel te verrijken met groen.
- **Hoeveel verkeer kunnen we verwachten?**  
Er komen in de spits 8 bussen per uur. Buiten de spits 4 bussen per uur. De verwachting is dat er circa 180 per uur over de Parallelweg zullen rijden (circa 3 per minuut). **controleert dit met de verkeerstellingen: hoeveel verkeert rijdt over de N247 (doorgaand) en hoeveel zal over de Parallelweg gaan rijden (bestemmingsverkeer). En hoe zal dat zijn tijdens de bouw van de tunnel? Moet dan alles over de Parallelweg?**
- **Komt er geluidreducerend asfalt?**  
De provincie schrijft een bepaald type asfalt voor de tunnelbak dat geluid reducerend kan werken. Dit geldt niet voor de uitvoeger, omdat dit een 30 km zone betreft en niet effectief is.

- Als alles wordt berekend. Wordt dan ook berekend wat deze verandering de bewoners kost? Bijvoorbeeld waarde van de huizen en leefbaarheid?

Op dit moment wordt er een maatschappelijke kosten-baten analyse gemaakt (MKBA). Hierin worden leefbaarheidsaspecten als geluid, fijnstof etc. meegenomen. Of woningen in waarde dalen kan pas worden bepaald als de plannen definitief zijn en na het vaststellen van het bestemmingsplan. Dat kan per woning verschillen afhankelijk van de consequenties van het ontwerp. Als bewoners zich zorgen maken over planschade kunnen ze t.z.t. op kosten van de provincie Noord-Holland een adviseur inhuren die voor hen in beroep gaat en hij bij kan staan in het verhalen van de planschade.

- Hebben de bewoners nog invloed op de verdere ontwikkeling van de plannen?

De Dorpsraad Broek in Waterland en provincie Noord-Holland erkennen dat de bewoners van de Parallelweg bijzondere belangen hebben bij de planvorming. Toegezegd wordt dat de bewoners bij alle stappen in het proces betrokken blijven. Ook bij de inrichting van de openbare ruimte (verantwoordelijkheid gemeente) kunnen de bewoners betrokken worden. Dit is de uitdrukkelijke wens van de Dorpsraad.



Enkele bewoners geven aan zich grote zorgen te maken over hun veiligheid en de leefbaarheid van hun omgeving. Ze vinden de voorstellen teleurstellend. Ze willen liever geen doorgaande weg langs hun deur. Het is zeer belangrijk voor de bewoners dat zij prettig kunnen (blijven) wonen.

### Besluitvorming

Er is nog door niemand een besluit genomen welke variant (bovengronds of ondergronds) uit moet worden gevoerd. Noch de Provincie, noch de Dorpsraad heeft een standpunt ingenomen. Ook is er geen voorkeursvariant.

De huidige varianten zijn nu in onderzoek in een maatschappelijke kosten en baten analyse. Bij zo'n MKBA gaat het 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. Voor een periode van 100 jaar wordt een inschatting gemaakt van de welvaartseffecten van alle varianten voor de (onder)doorgang van de N247 in Broek in Waterland.



De verwachting is dat de MKBA dit voorjaar kan worden voltooid. Dan zal er weer een informatieavond plaatsvinden voor alle geïnteresseerden.

Vervolgens gaat het de politieke besluitvorming in bij de betrokken gemeentes en de provincie Noord-Holland. Het ziet er nu naar uit dat er eind 2018 zicht is op de keuzes van de politieke organen. Echter in het voorjaar van 2019 zijn de verkiezingen voor de provinciale staten. Er bestaat een kans dat de besluitvorming uit wordt gesteld om onderdeel te maken van de verkiezingen.

*Bij vragen of mogelijke onduidelijkheid over de toekomstige plannen en werkzaamheden, is de provincie bereikbaar op bovenstaande gegevens.*

[redacted]

---

**Van:** [redacted] >  
**Verzonden:** zaterdag 10 maart 2018 12:06  
**Aan:** [redacted]  
[redacted]  
[redacted]  
[redacted]  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: Concept 3 evaluatie  
**Bijlagen:** Reactie Dorpsraad op Evaluatie Procesaanpak N247 Broek in Waterland.docx

Beste allen

Hierbij de reactie van de Dorpsraad op het concept evaluatie rapport, ziet er goed uit in het algemeen.

Met hartelijke groet

[redacted]  
Voorzitter Dorpsraad

---

**Van:** [redacted]@noord-holland.nl]  
**Verzonden:** maandag 19 februari 2018 08:25  
**Aan:** [redacted]  
[redacted]  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: Concept 3 evaluatie

Excuses, de bijgaande bijlage hoort er ook nog bij.

Gr [redacted]

---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** maandag 19 februari 2018 08:24  
**Aan:** [redacted]@vervoerregio.nl>; [redacted]@waterland.nl>; [redacted]@waterland.nl>; [redacted]@noord-holland.nl>; [redacted]@noord-holland.nl>; [redacted]  
[redacted]  
**CC:** [redacted]@vinu.nl>; [redacted]@vinu.nl>  
**Onderwerp:** Concept 3 evaluatie

Beste dames en heren,

Hierbij het laatste concept van de evaluatie. Gaarne morgen even bespreken in het reguliere overleg met de DR. Van Waterland en de VA ontvang ik graag een reactie per mail.

Gr [redacted]

## Reactie Dorpsraad op Evaluatie Procesaanpak N247 Broek in Waterland

Versie 9 februari 2018

Blz 10:

- De uitspraak 'we gaan een historische fout herstellen' is door politieke partijen in de Provincie gedaan, toevoegen
- Andere, meer actieve, foto (en meer vrouwen)

Blz 11: 2.3 samenwerking

- Eerste vinkje, tweede zin: uitleggen wie met 'zij' bedoeld wordt.
- Bij tweede vinkje: uitleggen welke les hieruit getrokken kan worden.
- Mist nog: het is essentieel dat provincie en dorpsraad van tevoren samenwerkingsafspraken maken en zo formaliseren. Dit is gebeurd in December 2016, zie bijlage 3. Deze afspraken moeten ook in de evaluatie van het hele proces worden meegenomen. En ook in het draaiboek worden opgenomen voor toekomstige co-creatie projecten
- Toevoegen bij punt: het gezamenlijk selecteren van adviseurs en projectbegeleiders: 'door provincie en dorpsraad'.
- Nieuw punt toevoegen bij samenwerking: de samenwerking kan alleen succesvol zijn als een groep lokale burgers bereid is veel vrije tijd en energie te steken. Het blijft een ongelijkwaardige situatie tussen onbetaalde burgers en betaalde ambtenaren en adviseurs.

Blz 12: 2.4 resultaat

- Algemeen: er is nog geen resultaat, dus kan eigenlijk nog niet worden geschreven. Resultaat is een keuze door PS voor een van de varianten.
- Tweede belangrijkste les: schrap het eerste woordje 'Ook'. Verder: Volgens ons bedoelen jullie met 'de participanten' hier: de burgers.

Blz 14:

3.1 tweede aandachtspunt: de aanleiding voor de opdracht....

Zelfstandig: beter: met eigen middelen via crowdfunding.

Vervang zin: 'Deze studie betrof een eerste aanzet en is niet volledig'. door: 'Deze studie resulteerde in een voorlopig schetsontwerp met een landschappelijke impressie'.

Blz 15:

eerste punt: toevoegen bij Maaiveld variant: Bovendien zijn enkele aanpassingen in deze variant op 'traditionele wijze' - dus zonder co-creatie- doorgevoerd, wat bij enkele bewoners tot het nodige onbegrip hebben geleid. Dit staat nu in de voetnoot, maar is voor het proces belangrijk leerpunt.

Derde punt: een andere reden voor de lage opkomst was onduidelijke communicatie over de locatie.

Foto: ook hier meer diversiteit in de foto, en betere kwaliteit.

Blz 16

Eerste punt: bij wie is dat gevoel?

Vierde punt: het is onjuist wat er over het doel van de Dorpsraad geschreven staat. Beter is: het doel van de Dorpsraad was en is om optimaal draagvlak te krijgen bij alle bewoners van het dorp voor de beste oplossing voor een onderdoorgang.

Blz 19

Derde vinkje, derde regel: 'Tocht' moet zijn: 'Toch'

Vijfde vinkje: ook de bovengrondse variant heeft negatieve gevolgen, zie ook matrix

Blz 24: bewoners Jaagweg 1 moeten zitten op nivo 2, niet nivo 3.

Blz 27, bijlage 5

Graag een recentere en complete foto gebruiken van het bestuur DR

[redacted]

---

**Van:** [redacted] >  
**Verzonden:** zaterdag 10 maart 2018 11:43  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: concept verslag bewonersavond 6 maart  
**Bijlagen:** 20180306 informatieavond bewoners Parallelweg\_DR.docx

Hoi [redacted]  
Hierbij de gebundelde reactie vanuit DR, graag deze gebruiken,

Met groet  
[redacted]

---

**Van:** [redacted]@noord-holland.nl]  
**Verzonden:** donderdag 8 maart 2018 18:21  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** concept verslag bewonersavond 6 maart

Beste allemaal  
Hierbij ontvangen jullie het concept van het verslag van de bewonersavond afgelopen dinsdag met de bewoners van de Parallelweg.

Ik stel voor de presentatie als PDF bij te voegen.

Willen jullie aanvullen/verbeteren waar nodig?  
Ik moet er zelf ook nog een keer voor een spellingcheck doorheen.

Met vriendelijke groeten,

[redacted] *programma Bereikbaarheid Waterland*

M 06 [redacted]  
Houtplein 33 2012 DE Haarlem

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)  
[redacted]@noord-holland.nl



---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

6 maart 2018

1|5

Betreft Bewonersoverleg Parallelweg Broek in Waterland  
**Bijlage: presentatie varianten mogelijke  
onderdoorgang Memo**

Op dinsdagavond 6 maart komen bewoners van de Parallelweg (Broek in Waterland) bij elkaar om zich te laten informeren over de (onder)doorgang van de N247 in Broek in Waterland. Niet alle bewoners zijn aanwezig. Er zijn geen intekenlijsten voor aanwezigheid getekend.

Namens de Provincie Noord-Holland zijn aanwezig:

. Namens de Dorpsraad Broek in Waterland zijn aanwezig. Verder is aanwezig Tauw. ) is onafhankelijk voorzitter om de avond te begeleiden.

**Aanleiding en doel van de avond**

Een groot deel van de bewoners van Broek in Waterland zag geen heil in de oplossing van de samenwerkende overheden om de doorstroming van de N247 te verbeteren met een aantal bovengrondse maatregelen. Met een crowdfundingactie hebben de bewoners een eigen ondergrondse variant uit laten werken. Provincie Noord-Holland heeft toegezegd om dit voorstel verder te onderzoeken en uit te werken tot hetzelfde niveau als de bovengrondse variant (schetsontwerp), zodat de politiek op basis van gelijkwaardige informatie een keuze kan maken voor de (onder)doorgang van de N247 in Broek in Waterland.

Doel van de avond is om de bewoners te informeren over de status van de planvorming: welke varianten liggen er nu? Wat betekenen de varianten van een mogelijke onderdoorgang voor de (leef)omgeving van

de bewoners aan de Parallelweg? Hoe verloopt het besluitvormingsproces?

### Welke varianten liggen er nu?

- ☐ Bovengrondse oplossing: vervangt de kruispunten van de Parallelweg en de Broekermeerdijk door ovotondes (ovale rotondes), zodat afslaand verkeer veiliger de N247 kan oprijden en verlaten. De huidige hefbrug wordt vervangen. Hieronder komt een onderdoorgang voor fietsers en voetgangers.
- ☐ Er zijn vier subvarianten voor een ondergrondse oplossing, omdat verkeers- en tunnelveiligheid en waterbeheersing een grote rol spelen bij de ruimte die nodig is voor een mogelijke onderdoorgang.

Snelheid	Rijstroken	Vluchtwegen	Waterkering
50 km/uur	2x1	Nee	Coupure
50 km/uur	2x1	Ja	Kanteldijk
80 km/uur	2x1	Ja	Coupure
80 km/uur	2x2	Ja	Kanteldijk

Alle varianten worden gepresenteerd met technische tekeningen en impressies hoe de situatie er ongeveer uit zou kunnen komen te zien vanuit de woningen van de Parallelweg of wanneer je op straat bent (maaiveld aanzicht). **De presentatie is als bijlage bij dit verslag opgenomen.**

### Vragen en antwoorden

- ☐ **Waar gaat de weg naar beneden?**  
Waar de weg een onderdoorgang wordt is afhankelijk van de subvariant. Verwezen wordt naar de technische tekeningen in de presentatie. Ook als bijlage bij dit verslag.
- ☐ **Is het mogelijk om de tunnelbak zo lang te maken dat de in- en uitgangen van de tunnelbak buiten de Parallelweg komen te liggen?**  
Technisch is er veel mogelijk. Het heeft wel invloed op de kosten. En er moet een politieke wil zijn. De voorstellen geven de wettelijke minimale maten aan. Korter kan het dus niet.
- ☐ **Waar blijft het fietspad naar Monnickendam?**  
Het huidige fietspad blijft liggen waar het ligt. Dat is een veilige situatie. Er komt mogelijk een snelfietspad tussen Amsterdam en Edam aan de andere zijde.



- **Waar kunnen we parkeren? De parkeerplaatsen staan nu al onder druk.**

Parkeren kan tussen de groene hoven zoals ingetekend op de technische tekeningen en impressies. En er kan extra parkeermogelijkheid gecreëerd worden aan het eind van de Parallelweg. Bereikbaar vanaf Parallelweg en Oosteinde, om mee te nemen bij de inrichting, in overleg met de gemeente.

- **Is het mogelijk om naast de tunnelbak een ondergrondse parkeergarage te maken?**

Technisch is er veel mogelijk. Het heeft wel invloed op de kosten. En er moet een politieke wil zijn.

- **Waar kunnen pakketbezorgers parkeren, terwijl doorgang voor ander verkeer mogelijk blijft? Er komen gemiddeld 5 pakketbezorgers per uur over de Parallelweg.**

Bij uitwerking in een voorlopig en definitief ontwerp kan dit in afstemming met de bewoners worden geoptimaliseerd. Er is nu geen specifieke plek voor gereserveerd.

- **De hulpdiensten hebben toch aangegeven dat de smalste variant van de onderdoorgang niet geschikt is?**

Ook de smalste variant (50 km/uur, 2x1 rijstrook, zonder vluchtwegen met coupure) voldoet aan de wetgeving. De hulpdiensten hebben liever een vluchtweg erbij, omdat het de doorstroming bij calamiteiten minder belemmert en hun werk tegelijkertijd veiliger is. Bij bestemmingsplanwijzigingen zal het oordeel van de hulpdiensten zwaar mee tellen voor het bevoegd gezag (in dit geval de gemeente) om vergunningen te verlenen. Als de vergunning verleent wordt zonder vluchtwegen, zullen de hulpdiensten hun werk uiteraard blijven verrichten.

- **IVraag van enkele bewoners: is het echt niet mogelijk naast de uitvoeger een aparte toegang te maken op de huidige Parallelweg? Dit zal dan ten koste gaan van het groen.**

De provincie zegt toe Tauw te laten uitzoeken hoeveel vrije ruimte er wettelijk nodig is als fysieke scheiding tussen de wegen om ook uitwijkmogelijkheden mogelijk te maken. In de voorstellen die vanavond zijn gepresenteerd is geprobeerd om het groene en dorpse karakter te behouden. Dit wordt door andere bewoners van de Parallelweg van harte toegejuicht.

1. Ook wordt toegezegd dat er impressies worden gemaakt hoe dat er dan uit zou kunnen komen te zien. **Komt er nog een hek op de tunnelbak?**

Langs de tunnelbak komt een betonnen band van 1.20 meter hoog. Daar bovenop komt een hekwerk. Het is mogelijk dat eventueel te verrijken met groen.

- **Hoeveel verkeer kunnen we verwachten?**

De verwachting is dat in de spits circa 180 auto's per uur over de Parallelweg zullen rijden (circa 3 per minuut). In het spitsuur rijden 8 bussen. Buiten de spits 4 bussen per uur.

controleert met de verkeerstellingen: hoeveel verkeert rijdt over de N247 (doorgaand) en hoeveel over uitvoeger gaan rijden (bestemmingsverkeer). Komt er geluidreducerend asfalt?

De provincie schrijft een bepaald type asfalt voor de tunnelbak dat geluid reducerend kan werken. Dit geldt niet voor de uitvoeger, omdat dit een 30 km zone betreft en niet effectief is.

- Als alles wordt berekend. Wordt dan ook berekend wat deze verandering de bewoners kost? Bijvoorbeeld waarde van de huizen en leefbaarheid?

Op dit moment wordt er een maatschappelijke kosten-baten analyse gemaakt (MKBA). Hierin worden leefbaarheidsaspecten als geluid, fijnstof etc. meegenomen. Of woningen in waarde dalen en/of stijgen kan pas worden bepaald als de plannen definitief zijn en na het vaststellen van het bestemmingsplan.

Dat kan per woning verschillen afhankelijk van de consequenties van het ontwerp. Als bewoners zich zorgen maken over planschade kunnen ze t.z.t. op kosten van de provincie Noord-Holland een adviseur inhuren die voor hen in beroep gaat en hen bij kan staan in het verhalen van de planschade.

- Hebben de bewoners nog invloed op de verdere ontwikkeling van de plannen?

De Dorpsraad Broek in Waterland en provincie Noord-Holland erkennen dat de bewoners van de Parallelweg bijzondere belangen hebben bij de planvorming. Toegezegd wordt dat de bewoners bij alle stappen in het proces betrokken blijven. Ook bij de inrichting van de openbare ruimte (verantwoordelijkheid gemeente) kunnen de bewoners betrokken worden. Dit is de uitdrukkelijke wens van de Dorpsraad.

Enkele bewoners geven aan zich grote zorgen te maken over hun veiligheid en de leefbaarheid van hun omgeving. Ze vinden de voorstellen teleurstellend. Ze willen liever geen doorgaande weg langs hun deur. Het is zeer belangrijk voor de bewoners dat zij prettig kunnen (blijven) wonen.

## Besluitvorming

Er is nog door niemand een besluit genomen welke variant (bovengronds of ondergronds) zal worden uitgevoerd.. Noch de Provincie, noch de Dorpsraad heeft een standpunt ingenomen. Geen van deze partijen heeft een voorkeursvariant!

De huidige varianten zijn nu in onderzoek in een maatschappelijke kosten en baten analyse. Bij zo'n MKBA gaat het 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. Voor een periode van 100 jaar wordt een inschatting gemaakt van de welvaartseffecten van alle varianten voor de (onder)doorgang van de N247 in Broek in Waterland.

De verwachting is dat de MKBA dit voorjaar kan worden voltooid. Dan zal er weer een informatieavond plaatsvinden voor alle geïnteresseerden.

Vervolgens gaat het de politieke besluitvorming in bij de betrokken gemeentes en de provincie Noord-Holland. Het ziet er nu naar uit dat er eind 2018 zicht is op de keuzes van de politieke organen. Echter in het voorjaar van 2019 zijn de verkiezingen voor de provinciale staten. Er bestaat een kans dat de besluitvorming uit wordt gesteld om onderdeel te maken van de verkiezingen.

*Bij vragen of mogelijke onduidelijkheid over de toekomstige plannen en werkzaamheden, is de provincie bereikbaar op bovenstaande gegevens.*

[redacted]

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** woensdag 14 maart 2018 21:21  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: 20180306 informatieavond bewoners Parallelweg

Beste [redacted] en [redacted]  
Hierbij onze reactie, paar relevante details, verder prima verslag.  
Met hartelijke groet van [redacted] en [redacted]

---

**Van:** [redacted]@noord-holland.nl]  
**Verzonden:** dinsdag 13 maart 2018 11:55  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** 20180306 informatieavond bewoners Parallelweg

Hallo [redacted] en [redacted]  
Hierbij het gecorrigeerde verslag retour. Zijn jullie zo akkoord?  
Ik stel voor dat we ook [redacted] er nog even naar laten kijken, voordat we het onder alle bewoners verspreiden.  
@[redacted] stuur jij het dan even aan hem? Of kan je mij voorzien van zijn contactgegevens?

Met vriendelijke groeten,

[redacted] *programma Bereikbaarheid Waterland*

M 06 [redacted]  
Houtplein 33 2012 DE Haarlem

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)  
[redacted]@noord-holland.nl



---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** maandag 19 maart 2018 08:44  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: 20180306 informatieavond bewoners Parallelweg  
**Bijlagen:** 20180306 informatieavond bewoners Parallelweg\_DR.docx

Hierbij de bijlage

En ik wil zeker niet als contactpersoon vermeld worden (rechtsboven),

En niet eerst voorleggen aan [redacted] gewoon de definitieve versie,

Met groet van [redacted]

**Van:** [redacted]@noord-holland.nl]

**Verzonden:** maandag 19 maart 2018 08:19

**Aan:** [redacted]

**Onderwerp:** Re: 20180306 informatieavond bewoners Parallelweg

Hallo [redacted]

Kan het zijn dat de bijlage ontbreekt? Of kijk ik met mijn neus bij het zoeken naar de relevante details?

**Van:** [redacted]

**Verzonden:** woensdag 14 maart 2018 21:21

**Aan:** [redacted]

**Onderwerp:** RE: 20180306 informatieavond bewoners Parallelweg

Beste [redacted] en [redacted]

Hierbij onze reactie, paar relevante details, verder prima verslag.

Met hartelijke groet van [redacted] en [redacted]

**Van:** [redacted]@noord-holland.nl]

**Verzonden:** dinsdag 13 maart 2018 11:55

**Aan:** [redacted]

**Onderwerp:** 20180306 informatieavond bewoners Parallelweg

Hallo [redacted] en [redacted]

Hierbij het gecorrigeerde verslag retour. Zijn jullie zo akkoord?

Ik stel voor dat we ook [redacted] er nog even naar laten kijken, voordat we het onder alle bewoners verspreiden.

@ [redacted] stuur jij het dan even aan hem? Of kan je mij voorzien van zijn contactgegevens?

Met vriendelijke groeten,

[redacted] *programma Bereikbaarheid Waterland*

M 06 [redacted]

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)

[redacted]@noord-holland.nl



Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
 Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

Uw contactpersoon

[redacted] (PNH)

Telefoonnummer [redacted]

[bereikbaarheidwaterland@noord-holland.nl](mailto:bereikbaarheidwaterland@noord-holland.nl)**Betreft Bewonersoverleg Parallelweg Broek in Waterland**

Bijlage: presentatie varianten mogelijke onderdoorgang

**Memo**

6 maart 2018

1|5

Op dinsdagavond 6 maart komen bewoners van de Parallelweg (Broek in Waterland) bij elkaar om zich te laten informeren over de (onder)doorgang van de N247 in Broek in Waterland. Niet alle bewoners zijn aanwezig. Er zijn geen intekenlijsten voor aanwezigheid getekend.

Namens de Provincie Noord-Holland zijn aanwezig: [redacted]

[redacted] Namens de Dorpsraad Broek in Waterland zijn

[redacted] aanwezig. Verder is

aanwezig [redacted] Tauw en [redacted]

[redacted] gemeente Waterland. [redacted]

[redacted] is onafhankelijk voorzitter om de avond te begeleiden.

### **Aanleiding en doel van de avond**

Doel van de avond is om de bewoners te informeren over de status van de planvorming: welke varianten liggen er nu? Wat betekenen de varianten van een mogelijke onderdoorgang voor de (leef)omgeving van de bewoners aan de Parallelweg? Hoe verloopt het besluitvormingsproces?

### **Welke varianten liggen er nu?**

- Bovengrondse oplossing: vervangt de kruispunten van de Parallelweg en de Broekermeerdijk door ovotondes (ovale rotondes), zodat afslaand verkeer veiliger de N247 kan oprijden en verlaten. De huidige hefbrug wordt vervangen. Hieronder komt een tweede onderdoorgang voor fietsers en voetgangers.

- Er zijn vier subvarianten voor een ondergrondse oplossing, omdat verkeers- en tunnelveiligheid en waterbeheersing een grote rol spelen bij de ruimte die nodig is voor een mogelijke onderdoorgang.

Snelheid	Rijstroken	Vluchtwegen	Waterkering
50 km/uur	2x1	Nee	Coupure
50 km/uur	2x1	Ja	Kanteldijk
80 km/uur	2x1	Ja	Coupure
80 km/uur	2x2	Ja	Kanteldijk

Alle varianten worden gepresenteerd met nader uitgewerkte technische tekeningen en impressies, hoe de situatie er ongeveer uit zou kunnen komen te zien vanuit de woningen van de Parallelweg of wanneer je op straat bent (maaiveld aanzicht). **De presentatie is als bijlage bij dit verslag opgenomen.**

#### Vragen en antwoorden

- **Waar gaat de weg naar beneden?**  
Waar de weg een onderdoorgang wordt is afhankelijk van de subvariant. Verwezen wordt naar de technische tekeningen in de presentatie. Ook als bijlage bij dit verslag.
- **Is het mogelijk om de tunnelbak zo lang te maken dat de in- en uitgangen van de tunnelbak buiten de Parallelweg komen te liggen?**  
Technisch is er veel mogelijk. Het heeft wel invloed op de kosten. En er moet een politieke wil zijn. De voorstellen geven de wettelijke minimale maten aan. Korter kan in ieder geval niet.
- **Waar blijft het fietspad naar Monnickendam?**  
Het huidige fietspad blijft liggen waar het ligt. Dat is een veilige situatie. Er komt mogelijk een snelfietspad tussen Amsterdam en Edam/Volendam aan de andere zijde op de oude trambaan (oostkant N247/ zijde Eilandweg).
- **Waar kunnen we parkeren? De parkeerplaatsen staan nu al onder druk.**  
Parkeren kan tussen de groene hoven zoals ingetekend op de technische tekeningen en impressies. Aan het einde van de Parallelweg blijft een parkeerveld. Wellicht kan deze uit worden gebreed en ervoor worden gezorgd dat die gelegenheid bereikbaar is vanaf Parallelweg en Oosteinde. Dit is iets om mee te nemen bij de inrichtingsfase van de openbare ruimte in overleg met de gemeente.
- **Is het mogelijk om naast de tunnelbak een ondergrondse parkeergarage te maken?**  
Technisch is er veel mogelijk. Het heeft wel invloed op de kosten. En er moet een politieke wil zijn.



- Waar kunnen pakketbezorgers parkeren, terwijl doorgang voor ander verkeer mogelijk blijft? Er komen gemiddeld 5 pakketbezorgers per uur over de Parallelweg.

Bij uitwerking in een voorlopig en definitief ontwerp kan dit in afstemming met de bewoners worden geoptimaliseerd. Er is nu geen specifieke plek voor gereserveerd. Het betreft hier een 30 km/uur weg in twee richtingen, waarop mag worden geparkeerd, geladen en gelost.

- De hulpdiensten hebben toch aangegeven dat de smalste variant van de onderdoorgang niet geschikt is?

Ook de smalste variant (50 km/uur, 2x1 rijstrook, zonder vluchtwegen met coupure) voldoet aan de wetgeving. De hulpdiensten hebben liever een vluchtweg erbij, omdat het de doorstroming bij calamiteiten minder belemmert en hun werk tegelijkertijd veiliger is. Bij bestemmingsplanwijzigingen zal het oordeel van de hulpdiensten zwaar mee tellen voor het bevoegd gezag (in dit geval de gemeente) om vergunningen te verlenen. Als de vergunning verleend wordt zonder vluchtwegen, zullen de hulpdiensten hun werk uiteraard blijven verrichten.

- Enkele bewoners vragen zich af: is het echt niet mogelijk om een aparte baan te maken voor bussen en vrachtwagens? En een aparte parallelweg?

Provincie en Dorpsraad laten Tauw uitzoeken hoeveel ruimte nog beschikbaar is voor een aparte parallelweg. Daarbij wordt rekening gehouden worden met de minimale (wettelijke) afmetingen van de uitvoegstrook, de parallelweg en de ruimte daartussen. In de voorstellen die vanavond zijn gepresenteerd is geprobeerd om het groene en dorpse karakter te behouden. Dit wordt toegejuicht door andere bewoners van de Parallelweg. Een extra/aparte rijstrook gaat ten koste van het groen. Ook wordt toegezegd dat er impressies worden gemaakt hoe de dorpsentree er met deze optie uit zou kunnen komen te zien.

- Komt er nog een hek op de tunnelbak?

Langs de tunnelbak komt een betonnen band van 1.20 meter hoog. Voor die betonnen wand is een gemetselde muur gedacht. Daar bovenop komt een hekwerk. Het is mogelijk dat eventueel te verrijken met groen. Het hekwerk moet voertuigkerend zijn, zodat voertuigen niet in de tunnelbak kunnen belanden.

- Hoeveel verkeer kunnen we verwachten?

Er komen in de spits 8 bussen per uur. Buiten de spits 4 bussen per uur. De verwachting is dat er in de spits circa 180 auto's per uur over de Parallelweg zullen rijden (circa 3 per minuut).

controleert dit met de verkeerstellingen: hoeveel verkeer rijdt over de N247 (doorgaand) en hoeveel over de invoeger (bestemmingsverkeer). En hoe zal dat zijn tijdens de bouw van de tunnel? Moet dan alles over de Parallelweg?

- **Komt er geluidsreducerend asfalt?**

De provincie schrijft een bepaald type asfalt voor de tunnelbak dat geluid reducerend kan werken. Het grootste deel van de wegen komt bovengronds in een 30 km/uur-zone te liggen. Bij die snelheid is het motorgeluid harder dan het bandengeluid en wordt er dus geen geluid reducerend asfalt aangebracht.

- **Als alles wordt berekend. Wordt dan ook berekend wat deze verandering de bewoners kost? Bijvoorbeeld waarde van de huizen en leefbaarheid?**

Op dit moment wordt er een maatschappelijke kosten-baten analyse gemaakt (MKBA). Hierin worden leefbaarheidsaspecten als geluid, fijnstof etc. meegenomen. Op basis van kerncijfers wordt er voor de waardetoeename en -afname een totaalbedrag in de MKBA opgenomen. Of woningen in waarde dalen en/of stijgen kan pas worden bepaald als de plannen definitief zijn en de bestemmingsplannen zijn vastgesteld. Dat kan per woning verschillen afhankelijk van de consequenties van het ontwerp.

\_\_\_\_\_ geeft tijdens ons overleg aan dat er een mogelijkheid is om op kosten van de provincie Noord-Holland een adviseur in te huren die de belangen van bewoners kan vertegenwoordigen. [ Bij navraag blijkt **dit blijkt echter niet te kloppen!** Hij heeft helaas twee procedures door elkaar gehaald. Wanneer bewoners, na vaststelling van het bestemmingsplan een planschadeclaim indienen dan wordt deze door een onafhankelijke commissie beoordeeld. Over de kostenverdeling van deze eventuele schades wordt vooraf tussen het bevoegd gezag en de overheid die het gaat uitvoeren een afspraak gemaakt. De eerste 2% waardevermindering wordt volgens de wet gezien als eigen risico en wordt meestal niet vergoed.]

**Hebben de bewoners nog invloed op de verdere ontwikkeling van de plannen?**

De provincie Noord-Holland erkent dat de bewoners van de Parallelweg bijzondere belangen hebben bij de planvorming. Toegezegd wordt dat de bewoners in het proces betrokken blijven. Ook bij de inrichting van de openbare ruimte (naar verwachting de verantwoordelijkheid van de gemeente) kunnen de bewoners betrokken worden. Dit is de uitdrukkelijke wens van de Dorpsraad.



Enkele bewoners geven aan zich grote zorgen te maken over hun veiligheid en de leefbaarheid van hun omgeving. Ze vinden de voorstellen teleurstellend. Ze willen liever geen doorgaande weg langs hun deur. Het is zeer belangrijk voor de bewoners dat zij prettig kunnen (blijven) wonen.

**Besluitvorming**

Een bewoonster geeft aan dat er al een besluit is genomen dat de 2x2 variant er gaat komen, dit zou in de krant hebben gestaan. De provincie en dorpsraad spreken tegen dat zij hierover een uitspraak hebben gedaan. De bewoonster geeft aan dat zij dit zeker weet en zal het desbetreffende bericht naar de provincie en de dorpsraad sturen.

Er is nog door niemand een besluit genomen welke variant (bovengronds of ondergronds) uit zal worden gevoerd. Ook is er geen voorkeursvariant. Noch de provincie Noord-Holland, noch de Dorpsraad Broek in Waterland heeft een standpunt ingenomen.

De huidige varianten zijn nu in onderzoek in een maatschappelijke kosten en baten analyse. Bij zo'n MKBA gaat het 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. Voor een periode van 100 jaar wordt een inschatting gemaakt van de welvaartseffecten van alle varianten voor de (onder)doorgang van de N247 in Broek in Waterland.

De verwachting is dat de MKBA dit voorjaar kan worden voltooid. Dan zal er weer een informatieavond plaatsvinden voor alle belanghebbenden.

Vervolgens gaat het de politieke besluitvorming in bij de betrokken gemeentes en de provincie Noord-Holland. Het ziet er nu naar uit dat er eind 2018 zicht is op de keuzes van de politieke organen. Echter in het voorjaar van 2019 zijn de verkiezingen voor de provinciale staten. Er bestaat een kans dat de besluitvorming uit wordt gesteld om onderdeel te maken van de verkiezingen.

*Bij vragen of mogelijke onduidelijkheid over de toekomstige plannen en werkzaamheden, is de provincie bereikbaar op bovenstaande gegevens.*

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** maandag 19 maart 2018 10:14  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** Re: 20180306 informatieavond bewoners Parallelweg  
**Bijlagen:** 20180306 informatieavond bewoners Parallelweg\_DR.docx

Hallo [redacted] en [redacted]  
 Ik heb alle wijzigingen integraal verwerkt.

Al begrijp ik persoonlijk niet zo goed waarom we in een co-creatie niet namens PNH & DR gezamenlijk (kunnen) spreken. Maar dat is misschien interessant om in ons reguliere overleg met elkaar te bespreken en niet over de mail.

Hierbij het def verslag.

@ [redacted] het lijkt me het meest zorgvuldig als we het per post aan alle bewoners sturen en niet alleen aan de mensen die aanwezig waren. Volgens mij hebben we geen e-mailadressen van alle eigenaren/bewoners aan de parallelweg.

Veel groeten,

06-[redacted]

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** maandag 19 maart 2018 08:44  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: 20180306 informatieavond bewoners Parallelweg  
 Hierbij de bijlage  
 En ik wil zeker niet als contactpersoon vermeld worden (rechtsboven),  
 En niet eerst voorleggen aan [redacted] gewoon de definitieve versie,  
 Met groet van [redacted]

---

**Van:** [redacted]@noord-holland.nl]  
**Verzonden:** maandag 19 maart 2018 08:19  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** Re: 20180306 informatieavond bewoners Parallelweg  
 Hallo [redacted]  
 Kan het zijn dat de bijlage ontbreekt? Of kijk ik met mijn neus bij het zoeken naar de relevante details?  
 [redacted]

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** woensdag 14 maart 2018 21:21  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: 20180306 informatieavond bewoners Parallelweg  
 Beste [redacted] en [redacted]  
 Hierbij onze reactie, paar relevante details, verder prima verslag.  
 Met hartelijke groet van [redacted] en [redacted]

---

**Van:** [redacted]@noord-holland.nl]  
**Verzonden:** dinsdag 13 maart 2018 11:55  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** 20180306 informatieavond bewoners Parallelweg

Hallo [redacted] en [redacted]

Hierbij het gecorrigeerde verslag retour. Zijn jullie zo akkoord?

Ik stel voor dat we ook [redacted] er nog even naar laten kijken, voordat we het onder alle bewoners verspreiden.

@ [redacted] stuur jij het dan even aan hem? Of kan je mij voorzien van zijn contactgegevens?

Met vriendelijke groeten,

[redacted] *programma Bereikbaarheid Waterland*

M 06 [redacted]

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)

[redacted] [@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)



---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

Uw contactpersoon

[redacted] (PNH)

Telefoonnummer + [redacted]

[bereikbaarheidwaterland@noord-holland.nl](mailto:bereikbaarheidwaterland@noord-holland.nl)**Betreft Bewonersoverleg Parallelweg Broek in Waterland**

Bijlage: presentatie varianten mogelijke onderdoorgang

**Memo**

6 maart 2018

1|5

Op dinsdagavond 6 maart komen bewoners van de Parallelweg (Broek in Waterland) bij elkaar om zich te laten informeren over de (onder)doorgang van de N247 in Broek in Waterland. Niet alle bewoners zijn aanwezig. Er zijn geen intekenlijsten voor aanwezigheid getekend.

Namens de Provincie Noord-Holland zijn aanwezig: [redacted]

[redacted]. Namens de Dorpsraad Broek in Waterland zijn

[redacted] aanwezig. Verder is

aanwezig [redacted] Tauw en [redacted]

[redacted] gemeente Waterland. [redacted]

[redacted] is onafhankelijk voorzitter om de avond te begeleiden.

### **Aanleiding en doel van de avond**

Doel van de avond is om de bewoners te informeren over de status van de planvorming: welke varianten liggen er nu? Wat betekenen de varianten van een mogelijke onderdoorgang voor de (leef)omgeving van de bewoners aan de Parallelweg? Hoe verloopt het besluitvormingsproces?

### **Welke varianten liggen er nu?**

- Bovengrondse oplossing: vervangt de kruispunten van de Parallelweg en de Broekermeerdijk door ovotondes (ovale rotondes), zodat afslaand verkeer veiliger de N247 kan oprijden en verlaten. De huidige hefbrug wordt vervangen. Hieronder komt een tweede onderdoorgang voor fietsers en voetgangers.

- Er zijn vier subvarianten voor een ondergrondse oplossing, omdat verkeers- en tunnelveiligheid en waterbeheersing een grote rol spelen bij de ruimte die nodig is voor een mogelijke onderdoorgang.

Snelheid	Rijstroken	Vluchtwegen	Waterkering
50 km/uur	2x1	Nee	Coupure
50 km/uur	2x1	Ja	Kanteldijk
80 km/uur	2x1	Ja	Coupure
80 km/uur	2x2	Ja	Kanteldijk

Alle varianten worden gepresenteerd met nader uitgewerkte technische tekeningen en impressies, hoe de situatie er ongeveer uit zou kunnen komen te zien vanuit de woningen van de Parallelweg of wanneer je op straat bent (maaiveld aanzicht). **De presentatie is als bijlage bij dit verslag opgenomen.**

#### Vragen en antwoorden

- **Waar gaat de weg naar beneden?**  
Waar de weg een onderdoorgang wordt is afhankelijk van de subvariant. Verwezen wordt naar de technische tekeningen in de presentatie. Ook als bijlage bij dit verslag.
- **Is het mogelijk om de tunnelbak zo lang te maken dat de in- en uitgangen van de tunnelbak buiten de Parallelweg komen te liggen?**  
Technisch is er veel mogelijk. Het heeft wel invloed op de kosten. En er moet een politieke wil zijn. De voorstellen geven de wettelijke minimale maten aan. Korter kan in ieder geval niet.
- **Waar blijft het fietspad naar Monnickendam?**  
Het huidige fietspad blijft liggen waar het ligt. Dat is een veilige situatie. Er komt mogelijk een snelfietspad tussen Amsterdam en Edam/Volendam aan de andere zijde op de oude trambaan (oostkant N247/ zijde Eilandweg).
- **Waar kunnen we parkeren? De parkeerplaatsen staan nu al onder druk.**  
Parkeren kan tussen de groene hoven zoals ingetekend op de technische tekeningen en impressies. Aan het einde van de Parallelweg blijft een parkeerveld. Wellicht kan deze uit worden gebreed en ervoor worden gezorgd dat die gelegenheid bereikbaar is vanaf Parallelweg en Oosteinde. Dit is iets om mee te nemen bij de inrichtingsfase van de openbare ruimte in overleg met de gemeente.
- **Is het mogelijk om naast de tunnelbak een ondergrondse parkeergarage te maken?**  
Technisch is er veel mogelijk. Het heeft wel invloed op de kosten. En er moet een politieke wil zijn.



- Waar kunnen pakketbezorgers parkeren, terwijl doorgang voor ander verkeer mogelijk blijft? Er komen gemiddeld 5 pakketbezorgers per uur over de Parallelweg.

Bij uitwerking in een voorlopig en definitief ontwerp kan dit in afstemming met de bewoners worden geoptimaliseerd. Er is nu geen specifieke plek voor gereserveerd. Het betreft hier een 30 km/uur weg in twee richtingen, waarop mag worden geparkeerd, geladen en gelost.

- De hulpdiensten hebben toch aangegeven dat de smalste variant van de onderdoorgang niet geschikt is?

Ook de smalste variant (50 km/uur, 2x1 rijstrook, zonder vluchtwegen met coupure) voldoet aan de wetgeving. De hulpdiensten hebben liever een vluchtweg erbij, omdat het de doorstroming bij calamiteiten minder belemmert en hun werk tegelijkertijd veiliger is. Bij bestemmingsplanwijzigingen zal het oordeel van de hulpdiensten zwaar mee tellen voor het bevoegd gezag (in dit geval de gemeente) om vergunningen te verlenen. Als de vergunning verleend wordt zonder vluchtwegen, zullen de hulpdiensten hun werk uiteraard blijven verrichten.

- Enkele bewoners vragen zich af: is het echt niet mogelijk om een aparte baan te maken voor bussen en vrachtwagens? En een aparte parallelweg?

Provincie en Dorpsraad laten Tauw uitzoeken hoeveel ruimte nog beschikbaar is voor een aparte parallelweg. Daarbij wordt rekening gehouden worden met de minimale (wettelijke) afmetingen van de uitvoegstrook, de parallelweg en de ruimte daartussen. In de voorstellen die vanavond zijn gepresenteerd is geprobeerd om het groene en dorpse karakter te behouden. Dit wordt toegejuicht door andere bewoners van de Parallelweg. Een extra/aparte rijstrook gaat ten koste van het groen. Ook wordt toegezegd dat er impressies worden gemaakt hoe de dorpsentree er met deze optie uit zou kunnen komen te zien.

- Komt er nog een hek op de tunnelbak?

Langs de tunnelbak komt een betonnen band van 1.20 meter hoog. Voor die betonnen wand is een gemetselde muur gedacht. Daar bovenop komt een hekwerk. Het is mogelijk dat eventueel te verrijken met groen. Het hekwerk moet voertuigkerend zijn, zodat voertuigen niet in de tunnelbak kunnen belanden.

- Hoeveel verkeer kunnen we verwachten?

Er komen in de spits 8 bussen per uur. Buiten de spits 4 bussen per uur. De verwachting is dat er in de spits circa 180 auto's per uur over de Parallelweg zullen rijden (circa 3 per minuut).

controleert dit met de verkeerstellingen: hoeveel verkeer rijdt over de N247 (doorgaand) en hoeveel over de invoeger (bestemmingsverkeer). En hoe zal dat zijn tijdens de bouw van de tunnel? Moet dan alles over de Parallelweg?

- **Komt er geluidsreducerend asfalt?**

De provincie schrijft een bepaald type asfalt voor de tunnelbak dat geluid reducerend kan werken. Het grootste deel van de wegen komt bovengronds in een 30 km/uur-zone te liggen. Bij die snelheid is het motorgeluid harder dan het bandengeluid en wordt er dus geen geluid reducerend asfalt aangebracht.

- **Als alles wordt berekend. Wordt dan ook berekend wat deze verandering de bewoners kost? Bijvoorbeeld waarde van de huizen en leefbaarheid?**

Op dit moment wordt er een maatschappelijke kosten-baten analyse gemaakt (MKBA). Hierin worden leefbaarheidsaspecten als geluid, fijnstof etc. meegenomen. Op basis van kerncijfers wordt er voor de waardetoeename en -afname een totaalbedrag in de MKBA opgenomen. Of woningen in waarde dalen en/of stijgen kan pas worden bepaald als de plannen definitief zijn en de bestemmingsplannen zijn vastgesteld. Dat kan per woning verschillen afhankelijk van de consequenties van het ontwerp.

\_\_\_\_\_ geeft tijdens ons overleg aan dat er een mogelijkheid is om op kosten van de provincie Noord-Holland een adviseur in te huren die de belangen van bewoners kan vertegenwoordigen. [ Bij navraag blijkt **dit blijkt echter niet te kloppen!** Hij heeft helaas twee procedures door elkaar gehaald. Wanneer bewoners, na vaststelling van het bestemmingsplan een planschadeclaim indienen dan wordt deze door een onafhankelijke commissie beoordeeld. Over de kostenverdeling van deze eventuele schades wordt vooraf tussen het bevoegd gezag en de overheid die het gaat uitvoeren een afspraak gemaakt. De eerste 2% waardevermindering wordt volgens de wet gezien als eigen risico en wordt meestal niet vergoed.]

**Hebben de bewoners nog invloed op de verdere ontwikkeling van de plannen?**

De provincie Noord-Holland erkent dat de bewoners van de Parallelweg bijzondere belangen hebben bij de planvorming. Toegezegd wordt dat de bewoners in het proces betrokken blijven. Ook bij de inrichting van de openbare ruimte (naar verwachting de verantwoordelijkheid van de gemeente) kunnen de bewoners betrokken worden. Dit is de uitdrukkelijke wens van de Dorpsraad.



Enkele bewoners geven aan zich grote zorgen te maken over hun veiligheid en de leefbaarheid van hun omgeving. Ze vinden de voorstellen teleurstellend. Ze willen liever geen doorgaande weg langs hun deur. Het is zeer belangrijk voor de bewoners dat zij prettig kunnen (blijven) wonen.

**Besluitvorming**

Een bewoonster geeft aan dat er al een besluit is genomen dat de 2x2 variant er gaat komen, dit zou in de krant hebben gestaan. De provincie en dorpsraad spreken tegen dat zij hierover een uitspraak hebben gedaan. De bewoonster geeft aan dat zij dit zeker weet en zal het desbetreffende bericht naar de provincie en de dorpsraad sturen.

Er is nog door niemand een besluit genomen welke variant (bovengronds of ondergronds) uit zal worden gevoerd. Ook is er geen voorkeursvariant. Noch de provincie Noord-Holland, noch de Dorpsraad Broek in Waterland heeft een standpunt ingenomen.

De huidige varianten zijn nu in onderzoek in een maatschappelijke kosten en baten analyse. Bij zo'n MKBA gaat het 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. Voor een periode van 100 jaar wordt een inschatting gemaakt van de welvaartseffecten van alle varianten voor de (onder)doorgang van de N247 in Broek in Waterland.

De verwachting is dat de MKBA dit voorjaar kan worden voltooid. Dan zal er weer een informatieavond plaatsvinden voor alle belanghebbenden.

Vervolgens gaat het de politieke besluitvorming in bij de betrokken gemeentes en de provincie Noord-Holland. Het ziet er nu naar uit dat er eind 2018 zicht is op de keuzes van de politieke organen. Echter in het voorjaar van 2019 zijn de verkiezingen voor de provinciale staten. Er bestaat een kans dat de besluitvorming uit wordt gesteld om onderdeel te maken van de verkiezingen.

*Bij vragen of mogelijke onduidelijkheid over de toekomstige plannen en werkzaamheden, is de provincie bereikbaar op bovenstaande gegevens.*

[redacted]

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** maandag 26 maart 2018 10:55  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: 20180306 informatieavond bewoners Parallelweg

We zijn het volgens mij eens, zoals je het formuleert,  
 Groeten van [redacted]

---

**Van:** [redacted]@noord-holland.nl]  
**Verzonden:** maandag 26 maart 2018 10:48  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: 20180306 informatieavond bewoners Parallelweg

Beste [redacted]

Om nu te voorkomen dat we een lange mail wisseling gaan krijgen (anders even bellen): PNH heeft de regie (regelen etc) bij het hele project. Ik hecht eraan om te benadrukken dat deze avond door beiden is georganiseerd, het ging immers om toelichting van mn de effecten van een onderdoorgang. Jullie hebben zelf aangedrongen op dit overleg, waar wij het uiteraard wel mee eens waren. Anders moeten we bij elk volgend overleg vooraf aangeven wie welke rol heeft, lijkt mij niet handig.

Gr [redacted]

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** maandag 26 maart 2018 10:43  
**Aan:** [redacted]@noord-holland.nl>; [redacted]@noord-holland.nl>  
**Onderwerp:** RE: 20180306 informatieavond bewoners Parallelweg

Hoi [redacted]  
 De cocreatie doen we samen, maar deze bijeenkomst hebben we de regie bij jullie gelegd, dat is vooral mijn punt. Wij waren toehoorders die avond. Verder akkoord  
 Groet  
 [redacted]

---

**Van:** [redacted]@noord-holland.nl]  
**Verzonden:** maandag 26 maart 2018 10:23  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: 20180306 informatieavond bewoners Parallelweg

Ik lees het vanmiddag even door.

Bijeenkomst as ihkv de cocreatie om aanwonenden nadere toelichting te geven. Dus graag aangeven dat dit overleg door beiden, op verzoek van inwoners is geïnitieerd.

Dus verwijzen naar PNH en DR. Gegevens DR hoeven niet te worden toegevoegd, die zijn wel bekend in BiW.

Gr [redacted]

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** maandag 19 maart 2018 10:14

**Aan:** [redacted] [@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)>

**Onderwerp:** Re: 20180306 informatieavond bewoners Parallelweg

Hallo [redacted] en [redacted]

Ik heb alle wijzigingen integraal verwerkt.

Al begrijp ik persoonlijk niet zo goed waarom we in een co-creatie niet namens PNH & DR gezamenlijk (kunnen) spreken. Maar dat is misschien interessant om in ons reguliere overleg met elkaar te bespreken en niet over de mail.

Hierbij het def verslag.

@ [redacted] het lijkt me het meest zorgvuldig als we het per post aan alle bewoners sturen en niet alleen aan de mensen die aanwezig waren. Volgens mij hebben we geen e-mailadressen van alle eigenaren/bewoners aan de parallelweg.

Veel groeten,

[redacted]  
06-[redacted]

---

**Van:** [redacted]

**Verzonden:** maandag 19 maart 2018 08:44

**Aan:** [redacted]

**Onderwerp:** RE: 20180306 informatieavond bewoners Parallelweg

Hierbij de bijlage

En ik wil zeker niet als contactpersoon vermeld worden (rechtsboven),

En niet eerst voorleggen aan [redacted], gewoon de definitieve versie,

Met groet van [redacted]

---

**Van:** [redacted] [@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)

**Verzonden:** maandag 19 maart 2018 08:19

**Aan:** [redacted]

**Onderwerp:** Re: 20180306 informatieavond bewoners Parallelweg

Hallo [redacted]

Kan het zijn dat de bijlage ontbreekt? Of kijk ik met mijn neus bij het zoeken naar de relevante details?

[redacted]

---

**Van:** [redacted]

**Verzonden:** woensdag 14 maart 2018 21:21

**Aan:** [redacted]

**Onderwerp:** RE: 20180306 informatieavond bewoners Parallelweg

Beste [redacted] en [redacted]

Hierbij onze reactie, paar relevante details, verder prima verslag.

Met hartelijke groet van [redacted] en [redacted]

---

**Van:** [redacted] [@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)

**Verzonden:** dinsdag 13 maart 2018 11:55

**Aan:** [redacted]

**Onderwerp:** 20180306 informatieavond bewoners Parallelweg

Hallo [redacted] en [redacted]

Hierbij het gecorrigeerde verslag retour. Zijn jullie zo akkoord?

Ik stel voor dat we ook [redacted] er nog even naar laten kijken, voordat we het onder alle bewoners verspreiden.

@ [redacted] stuur jij het dan even aan hem? Of kan je mij voorzien van zijn contactgegevens?

Met vriendelijke groeten,

[redacted]  
[redacted] *programma Bereikbaarheid Waterland*

M 06 [redacted]  
Houtplein 33 2012 DE Haarlem

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)  
[redacted] [@noord-holland.nl](https://www.noord-holland.nl/@noord-holland.nl)



---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

**Van:** [redacted]@vervoerregio.nl>  
**Verzonden:** woensdag 2 mei 2018 17:44  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]@ecorys.com; [redacted]  
**Onderwerp:** RE: Concept rapportage MKBA N247 BiW

Hallo [redacted]

Graag maak ik van de gelegenheid gebruik een reactie te geven op de concept mkba.

**Algemene opmerking:**

Er heeft een gedegen analyse heeft plaatsgevonden op basis van de beschikbare middelen. Echter, zoals Ecorys ook zelf constateert, is het gehanteerde dynamische verkeersmodel minder betrouwbaar voor het bepalen van de reistijdeffecten en zijn daarom ook de gevoeligheidsanalyses gedaan. Dit vraagt om een genuanceerder interpretatie van de gepresenteerde cijfers en conclusies.

**Inhoudelijke opmerkingen per pagina:**

- Op pag. 7 toevoegen dat in de referentievariant de busstroken langs de N247 tussen Monnickendam en Het Schouw uitsluitend in zuidelijke richting liggen. Dit wijkt af van de huidige situatie, waarin de busstrook tussen Het Schouw en Broek in Waterland in noordelijke richting ligt. De op pagina 11 genoemde rijtijdwinsten voor de bus worden daardoor in alle varianten per saldo overschat
- Op pag. 13 staat dat de netwerkeffecten niet zijn bepaald, maar dat RHDHV heeft aangegeven dat deze netto netwerkeffecten naar verwachting minimaal zijn. Dat waag ik te betwijfelen. Zeker op de aangrenzende trajecten zal er een significant effect zijn. Op pag. 22 staat *"Deze netwerkeffecten zijn voorsnog niet in kaart gebracht."* Dit betekent dat de uitkomsten een behoorlijke mate van onzekerheid kennen. Het nuanceren van de uitkomsten is dan op zijn plaats.
- Tabel 17 op pag. 18 suggereert een absolute uitkomst. Dit wordt versterkt door de zin *"De tabel laat in de eerste plaats zien dat voor ieder alternatief de maatschappelijke baten groter zijn dan de maatschappelijke kosten."* Graag als voetnoot onder de tabel opnemen dat de resultaten moeten worden genuanceerd, mede in het licht van de uitgevoerde gevoeligheidsanalyses.
- De gevoeligheidsanalyse m.b.t. het dynamisch model (pag. 19) is uitgevoerd, omdat de tijdwinsten in een statisch verkeersmodel doorgaans meer betrouwbaar zijn, omdat het totale netwerkeffect wordt meegenomen. Alleen voor de N247 zijn de lokale kruispunten en verkeersregelingen maatgevend voor de doorstroming en zijn die in het statische model niet goed gemodelleerd, waardoor is teruggevallen op het dynamische model.
- De gevoeligheidsanalyse 2030 is alleen uitgevoerd voor variant 1 (pag. 19/20). Doordat dit de minst robuuste oplossing is, is het effect hier het grootst, maar het is ook op de andere varianten van toepassing. Is een inschatting (ordegrootte) te geven voor dit effect voor de andere varianten en voor de combinatie met de gevoeligheid van het dynamisch model?
- In de conclusies op pag. 21 staat opnieuw *"Voor alle varianten geldt dat de maatschappelijke baten zoals berekend in deze MKBA opwegen tegen de benodigde kosten."* Gezien de gehanteerde methode is de bandbreedte in figuur 6 een relevanter weergave van de conclusie.
- Op pag. 22 staat dat indien de intensiteiten op de N247 in de toekomst toenemen de reistijdwinsten blijven bestaan. Graag toevoegen dat dit geldt t.o.v. niets doen.

Met vriendelijke groet,

[redacted]  
Senior projectbegeleider

T 06 [redacted]  
 E [redacted]@vervoerregio.nl



**AANWEZIG:** [maandag, dinsdag, donderdag en vrijdag van 8.30 – 17.30 uur]  
[woensdag van 8.00 – 12.00 uur]



[www.vervoerregio.nl](http://www.vervoerregio.nl)

Jodenbreestraat 25 - 1011 NH Amsterdam  
Postbus 626 - 1000 AP Amsterdam

---

**Van:** [redacted]@Noord-Holland.nl]  
**Verzonden:** dinsdag 1 mei 2018 15:33  
**Aan:** [redacted]@vervoerregio.nl>; [redacted]@waterland.nl>  
**CC:** [redacted]@ecorys.com; [redacted]@noord-holland.nl>  
**Onderwerp:** FW: Concept rapportage MKBA N247 BiW

Dag allen,

Zoals vorige week afgesproken hierbij de aangepaste versie van de MKBA rapportage.  
We hebben afgesproken dat jullie het rapport nu beoordelen en een reactie geven aan [redacted]  
Daarna wordt het rapport door Ecorys definitief gemaakt.

Met vriendelijke groet,

[redacted]  
*omgevingsmanager*

T (023) [redacted] | (06) [redacted]  
Houtplein 33 2012 DE Haarlem

[www.bereikbaarheidwaterland.nl](http://www.bereikbaarheidwaterland.nl)

[www.infoN243.nl](http://www.infoN243.nl)

[redacted]@noord-holland.nl



---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

---

Disclaimer:

De informatie verzonden met dit e-mailbericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde.

Gebruik (openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding of verstrekking) van deze informatie door derden en zij die niet gerechtigd zijn daarvan kennis te nemen, is verboden.

Indien u niet de geadresseerde bent, wordt u verzocht de afzender hiervan op de hoogte te brengen en het bericht te vernietigen.

Vervoerregio Amsterdam is niet aansprakelijk voor de juistheid en volledigheid van de inhoud van dit e-mailbericht, noch voor de tijdige ontvangst daarvan.

Aan de inhoud van e-mailberichten kunnen geen rechten worden ontleend.

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** dinsdag 8 mei 2018 12:29  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: toegang tot definitieve stukken en filmpjes

Hi [redacted]  
 [redacted] is met vakantie.  
 Ik ben ondertussen een informatieavond op 31 mei voorzichtig aan het voorbereiden bij Van der Valk. Dat is het moment om het dorp en de regio weer helemaal bij te praten en alle stukken openbaar te maken. Laten we dat in detail bespreken tijdens een van onze komende overleggen. Uit mijn hoofd is [redacted] er inderdaad 14 mei weer.  
 Veel groeten,

Met vriendelijke groeten,

[redacted] *programma Bereikbaarheid Waterland*

M 06 [redacted]  
 Houtplein 33 2012 DE Haarlem

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)  
[\[redacted\]@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)



**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** donderdag 3 mei 2018 08:39  
**Aan:** [redacted] @Noord-Holland. [redacted]@noord-holland.nl>; [redacted]@noord-holland.nl>  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** toegang tot definitieve stukken en filmpjes

Beste [redacted] en [redacted] en [redacted]  
 Voorzover ons bekend zijn de stukken van Tauw + filmpjes nog niet publiek toegankelijk.  
 Wanneer gaat dit gebeuren?

Verder is er een informatie dip en veel mensen in het dorp leven in de veronderstelling dat deze periode het besluit over de onderdoorgang gaat vallen..

We willen ook graag op korte termijn een voortgangsoverleg plannen, [redacted] neemt op 14 mei, als [redacted] weer terug is, contact hierover op,

Tenslotte gaan we onze gezamenlijke reactie op MKBA rapport eind volgende week (11 mei) bundelen en aan jullie sturen,

Met hartelijke groet



DR Broek in Waterland

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** woensdag 9 mei 2018 15:07  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: Ter info: Co-creatie op toekomstcongres PNH?

Goed idee

Misschien is het nog beter om met de dorpsraad een duo presentatie te doen.  
 Uiteraard moet [redacted] dan bij ons het woord voeren.

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** woensdag 9 mei 2018 14:57  
**Aan:** [redacted]@noord-holland.nl>; [redacted]@Noord-Holland.nl>; [redacted]  
**Onderwerp:** Ter info: Co-creatie op toekomstcongres PNH?

Hallo allemaal,

Ik werd zojuist geattendeerd op de mogelijkheid om onze samenwerking te presenteren op het Toekomstcongres van de Provincie Noord-Holland op 5 juli 2018.

Ik ben zo vrij geweest om een plekje te reserveren. In ons overleg kunnen we wel afstemmen of we dit echt willen en hoe we ons dan willen presenteren.

Met vriendelijke groeten,

[redacted] *programma Bereikbaarheid Waterland*

M 06 [redacted]  
 Houtplein 33 2012 DE Haarlem

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)  
[\[redacted\]@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)




---

**Van:** Provincie Noord-Holland <[VGVhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com](mailto:VGVhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com)>  
**Verzonden:** woensdag 9 mei 2018 14:53  
**Aan:** [redacted]@noord-holland.nl>  
**Onderwerp:**



# Initiatief voor het SamenNH Toekomstcongres

## 5 juli 2018

\* = Invoer verplicht

Naam contactpersoon	<input type="text"/>
E-mailadres	<input type="text"/> @noord-holland.nl
Directie	<input type="text"/> B&U
Welke vorm heeft jouw bijdrage	Kraam/ stand
(Werk)titel activiteit	<input type="text"/> Bereikbaarheid Waterland
Korte omschrijving van de activiteit (waar gaat het over, hoet ziet het eruit enz.)	<input type="text"/> co-creatie met bewoners/ondernemers voor een (onder)doorgang van de N247 Broek in Waterland.  <input type="text"/> Mogelijk samen met N241 en N247 samen presenteren over PIP-procedure
Hoe gaat dit over SamenNH?	<input type="text"/> Bewoners uit Broek in Waterland hebben met een crowdfundingactie in een paar weken zelf een ontwerp te maken voor een doorgang van de N247 onder het dorp door. Inmiddels aan het co-creëren voor een oplossing. 31 mei presenteren we de resultaten aan dorpsbeveiliging. Gedetailleerde info over het participatieproces: <a href="https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Projecten_Verkeer_en_Vervoer/N235_N247_Be">https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Projecten_Verkeer_en_Vervoer/N235_N247_Be</a>
Overig betrokken collega's	<input type="text"/>
Zijn er externe partners betrokken? Wie zijn dit? (geef naam/organisatie) Wat is hun rol?	<input type="text"/> Dorpsraad Broek in Waterland co-creatiepartner
Wat heb je nodig aan materiaal?	<input type="text"/> voor dit moment alleen een marktkraam
Overige vragen en/of opmerkingen	<input type="text"/> Ik geef dit project vast op i.v.m. de vakantieperiode, maar moet nog afstemmen met projectleiders en omgevingsmanagement voor definitieve deelname.

[REDACTED]

---

**Van:** [REDACTED]  
**Verzonden:** vrijdag 18 mei 2018 08:23  
**Aan:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** RE: Naar buiten met (onder)doorgang N247

Hoi allen  
We komen dinsdag 22 mei bij elkaar bij mij thuis,  
[REDACTED]  
Van 9.30 tot 10.30

Tot dan

Groet van [REDACTED]

---

**Van:** [REDACTED]@noord-holland.nl]  
**Verzonden:** dinsdag 15 mei 2018 12:21  
**Aan:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** Naar buiten met (onder)doorgang N247

Hallo [REDACTED] en [REDACTED]

In de Whatsapp-wisseling van gisteren ben ik even het overzicht kwijt geraakt over het hervatten van ons reguliere overleg.

[REDACTED] en ik hebben een optie staan op dinsdag 22 mei van 09.30 – 11.00 uur of van 12.00 – 15.00 uur. Kunnen jullie dan ook ergens op deze momenten?

Verder had ik een optie genomen bij Van der Valk op 31 mei voor een informatieavond over de MKBA. Omdat Bram en ik dit toch graag met jullie voorbespreken, begint de tijd erg te dringen om met de “promotie” van dit evenement naar buiten te gaan. Het lijkt ons daarom verstandiger om de informatieavond uit te stellen naar 12 of 14 juni. Welke dag heeft jullie voorkeur?

Tot slot: op 5 juli houdt Provincie Noord-Holland een Toekomstcongres met het thema “Samen Noord-Holland”. De co-creatie over de (onder)doorgang Broek in Waterland lijkt ons een goed voorbeeld om in een standje daar te presenteren. Ook dit onderwerp kunnen we in ons reguliere overleg nader uitwerken.

De nieuwsredactie van PNH heeft al direct interesse en vraagt of [REDACTED] (of iemand anders van de Dorspraad) en [REDACTED] wellicht samen geïnterviewd en gefotografeerd kunnen worden. Willen jullie hier aan mee werken?

Veel groeten,

[REDACTED]  
06 [REDACTED]

---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

[redacted]

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** dinsdag 22 mei 2018 17:49  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: concept advertentietekst: 20180522 Advertentie inloopbijeenkomst MKBA

Top! Dankjewel

[redacted]

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** dinsdag 22 mei 2018 15:15  
**Aan:** [redacted]@noord-holland.nl>; [redacted]@noord-holland.nl>;  
[redacted]  
**Onderwerp:** RE: concept advertentietekst: 20180522 Advertentie inloopbijeenkomst MKBA

Hoi  
Ik verzamel de reacties van DR en stuur donderdag ochtend onze reactie  
Groet

[redacted]

---

**Van:** [redacted]@noord-holland.nl]  
**Verzonden:** dinsdag 22 mei 2018 15:12  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: concept advertentietekst: 20180522 Advertentie inloopbijeenkomst MKBA

Bedankt!  
Als de Dorpsraad wil reageren op de voorstellen van [redacted] in deze mail. Dan verwerk ik alles in 1x. Ik moet het uiterlijk donderdag aanleveren bij mediaservices voor de opmaak en inkoop van de advertentieruimte  
Veel groeten,

[redacted]

---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** dinsdag 22 mei 2018 15:06  
**Aan:** [redacted]@noord-holland.nl>; [redacted]  
[redacted]  
**Onderwerp:** RE: concept advertentietekst: 20180522 Advertentie inloopbijeenkomst MKBA

Hierbij mijn opmerkingen.

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** dinsdag 22 mei 2018 13:35  
**Aan:** [redacted]@noord-holland.nl> [redacted]  
[redacted]  
**Onderwerp:** concept advertentietekst: 20180522 Advertentie inloopbijeenkomst MKBA

Hallo [redacted] en [redacted]  
Hierbij een concept voor de advertentietekst. Zijn er nog op- of aanmerkingen van jullie zijde?  
Veel groeten,



[REDACTED]

Met vriendelijke groeten,

[REDACTED] *programma Bereikbaarheid Waterland*

M 06 [REDACTED]  
Houtplein 33 2012 DE Haarlem

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)

[REDACTED] [@noord-holland.nl](mailto:[REDACTED]@noord-holland.nl)



[REDACTED]

---

**Van:** [REDACTED]  
**Verzonden:** donderdag 24 mei 2018 10:01  
**Aan:** [REDACTED]  
**CC:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** RE: concept advertentietekst: 20180522 Advertentie inloopbijeenkomst MKBA  
**Bijlagen:** 20180524 Advertentie inloopbijeenkomst MKBA.doc

Sorry  
[REDACTED]

---

**Van:** [REDACTED]  
**Verzonden:** donderdag 24 mei 2018 09:51  
**Aan:** [REDACTED] @noord-holland.nl>  
**CC:** [REDACTED] @noord-holland.nl>; [REDACTED]  
[REDACTED]  
**Onderwerp:** Re: concept advertentietekst: 20180522 Advertentie inloopbijeenkomst MKBA

Goedemorgen [REDACTED] helaas geen def.tekst bij deze mail. Graag als nog, groet [REDACTED]

Op 24 mei 2018 om 09:38 heeft [REDACTED] [@noord-holland.nl](mailto:[REDACTED]@noord-holland.nl)> het volgende geschreven:

Hallo [REDACTED]  
Hartelijk dank voor jullie aanvullingen. Hierbij ontvang je de definitieve tekst retour.

Veel groeten,  
[REDACTED]

06 [REDACTED]

---

**Van:** [REDACTED]  
**Verzonden:** donderdag 24 mei 2018 08:24  
**Aan:** [REDACTED] [@noord-holland.nl](mailto:[REDACTED]@noord-holland.nl)>; [REDACTED]  
[REDACTED] [@noord-holland.nl](mailto:[REDACTED]@noord-holland.nl)>;  
**CC:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** RE: concept advertentietekst: 20180522 Advertentie inloopbijeenkomst MKBA

Beste [REDACTED]

Hierbij de opmerkingen namens DR,  
Met groet  
[REDACTED]

PS Als we op tijd willen zijn voor Broeker Gemeenschap, liefst morgen de definitieve tekst naar ons.  
Dan stuurt [REDACTED] of ik tekst door aan redactie.

---

**Van:** [REDACTED] [@noord-holland.nl](mailto:[REDACTED]@noord-holland.nl)]  
**Verzonden:** dinsdag 22 mei 2018 15:06

**Aan:** [redacted]

**Onderwerp:** RE: concept advertentietekst: 20180522 Advertentie inloopbijeenkomst MKBA

Hierbij mijn opmerkingen.

---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

---

**Van:** [redacted]

**Verzonden:** dinsdag 22 mei 2018 13:35

**Aan:** [redacted] [@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)>; [redacted]

**Onderwerp:** concept advertentietekst: 20180522 Advertentie inloopbijeenkomst MKBA

Hallo [redacted] en [redacted]

Hierbij een concept voor de advertentietekst. Zijn er nog op- of aanmerkingen van jullie zijde?

Veel groeten,  
[redacted]

Met vriendelijke groeten,

[redacted]

*programma Bereikbaarheid Waterland*

M 06 [redacted]

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)

[redacted] [@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)



**Advertentie inloopbijeenkomst****Plaatsen in week 23 & 24 – 2018 in:****Onderstaande advertentietekst voor**

- Nieuw Volendam
- Dagblad Waterland
- Prettig Weekend Monnickendam: heet nu Waterlands weekblad
- Broeker Gemeenschap
- Noordhollandsch Dagblad: regio Waterland

**Donderdag 14 juni inloopbijeenkomst over de (onder)doorgang Broek in Waterland (N247)**

De provincie Noord-Holland organiseert in samenwerking met Dorpsraad Broek in Waterland op donderdagavond 14 juni een afsluitende inloopbijeenkomst over de studie naar een (onder)doorgang in de N247 in Broek in Waterland. Wij presenteren u op deze avond de uitkomsten van de maatschappelijke kosten-baten-analyse. Dit geeft een beeld wat de (onder)doorgang in Broek in Waterland de maatschappij kost en wat het ons oplevert. Thema's als doorstroming, tijdwinst, veiligheid en leefbaarheid zijn hier meegenomen.

U kunt zich laten informeren over de vijf verschillende varianten van de (onder)doorgang door Broek in Waterland:

- Bovengrondse doorgang: 2 x 1 rijstrook met ovotondes, maximum snelheid 50 km/uur
- Onderdoorgang: 2 x 1 rijstrook, maximum snelheid 50 km/uur (smal)
- Onderdoorgang: 2 x 1 rijstrook, maximum snelheid 50 km/uur (breed)
- Onderdoorgang: 2 x 1 rijstrook, maximum snelheid 80 km/ uur
- Onderdoorgang: 2 x 2 of 3 x1 rijstrook, maximum snelheid 80 km/ uur

Ook presenteren we 3D animaties van de verschillende varianten.

Uiteraard kunt met uw vragen nog terecht bij de dorpsraad en de provincie Noord-Holland.

**Plaats en tijd van de inloopbijeenkomst:**

Datum: donderdag 14 juni 2018

Vrije inloop van 19.00 tot 21.30 uur

Locatie: Van der Valk Hotel Volendam, Wagenweg 1, 1145 PW Katwoude

**Meer informatie**

- Kijk voor meer informatie op [www.bereikbaarheidwaterland.nl](http://www.bereikbaarheidwaterland.nl) of [www.dorpsraadbroekinwaterland.nl](http://www.dorpsraadbroekinwaterland.nl)
- Na deze bijeenkomst start het politieke besluitvormingsproces op provinciaal en gemeentelijk niveau. Dit kan nog ruim een jaar in beslag nemen.
-

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** donderdag 24 mei 2018 08:24  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: concept advertentietekst: 20180522 Advertentie inloopbijeenkomst MKBA  
**Bijlagen:** 20180522 Advertentie inloopbijeenkomst MKBA opm BD (DR).doc

Beste [redacted]

Hierbij de opmerkingen namens DR,  
 Met groet

PS Als we op tijd willen zijn voor Broeker Gemeenschap, liefst morgen de definitieve tekst naar ons. Dan stuurt [redacted] of ik tekst door aan redactie.

[redacted]@noord-holland.nl]

**Verzonden:** dinsdag 22 mei 2018 15:06  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: concept advertentietekst: 20180522 Advertentie inloopbijeenkomst MKBA

Hierbij mijn opmerkingen.

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
 Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** dinsdag 22 mei 2018 13:35  
**Aan:** [redacted]@noord-holland.nl> [redacted]  
**Onderwerp:** concept advertentietekst: 20180522 Advertentie inloopbijeenkomst MKBA

Hallo [redacted] en [redacted]  
 Hierbij een concept voor de advertentietekst. Zijn er nog op- of aanmerkingen van jullie zijde?  
 Veel groeten,  
 [redacted]

Met vriendelijke groeten,

[redacted] *programma Bereikbaarheid Waterland*

M 06 [redacted]  
 Houtplein 33 2012 DE Haarlem

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)  
 [redacted]@noord-holland.nl



[redacted]

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** dinsdag 5 juni 2018 07:49  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: draaiboek en informatiapanelen infoavond 14 juni  
**Bijlagen:** 20180530 Informatiepanelen inloop MKBA - DR.docx

Beste [redacted]

Hierbij de opmerkingen vanuit Dorpsraad bij Draaiboek,

Met hartelijke groet, namens DR

---

**Van:** [redacted]@noord-holland.nl]  
**Verzonden:** woensdag 30 mei 2018 11:13  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** draaiboek en informatiapanelen infoavond 14 juni

Beste allemaal

Hierbij ontvangen jullie het draaiboek en de informatiepanelen voor 14 juni.

Zijn jullie hiermee akkoord?

Bij nader inzien heb ik het paneel "voorkeurspeiling" er toch in laten zitten: mensen vinden er toch wel iets van. Als ze dat aan willen geven, geeft dat ook inzicht aan de politiek die nu de keuzes moet gaan maken.

Bekijk in het draaiboek vooral ook even de personele bezetting. We hebben Tauw benaderd en Antea benaderd voor bezetting, maar nog niet alle namen zijn definitief. Kan de Dorpsraad laten weten wie er namens jullie aanwezig zijn i.v.m. maken badges?

Met vriendelijke groeten,

[redacted] *programma Bereikbaarheid Waterland*

M 06 [redacted]  
Houtplein 33 2012 DE Haarlem

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)  
[redacted]@noord-holland.nl





Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

# 1. PROCES BEREIKBAARHEID WATERLAND: [www.bereikbaarheidwaterland.nl](http://www.bereikbaarheidwaterland.nl)



stand 2



stand 3



stand 5

## 2. BOVENGRONDSE VARIANT

## 2. BOVENGRONDSE VARIANT

Bovenstaande kop afdrukken/uitsnijden: ophangen boven verlengde A0 van bovengrondse variant.

### 3. ONDERDOORGANG-VARIANTEN: hoofdkenmerken

Onderdoorgang-varianten	Rijstroken	Snelheid	Vluchtwegen en rijbaanscheiding	Breedte onderdoorgang	Lengte onderdoorgang (gesloten deel bij alle varianten ca. 200 m)	Waterkering	Aanpassing Broekervaart	Duur aanleg
<b>Variant 2a</b>	2x1	50 km/uur	nee: versmald!	ca. 13,25 meter	ca. 639 meter	coupure (schuif)	Wordt niet versmald	3,5 tot 4,5 jaar
<b>Variant 2b</b>	2x1	50 km/uur	ja	ca. 18,80 meter	ca. 696 meter	kanteldijk (vershoven dijk)	Ca 7 meter smaller	4 tot 5,5 jaar
<b>Variant 3</b>	2x1	80 km/uur	ja	ca. 18,80 meter	ca. 867 meter	coupure (schuif)	Ca 7 meter smaller	3,5 tot 4,5 jaar
<b>Variant 4</b>	2x2 (van Schouw tot Monnickendam)	80 km/uur	ja	ca. 22,30 meter	ca. 917 meter	kanteldijk (vershoven dijk)	Ca 7,5 meter smaller	4 tot 5,5 jaar

**3. ONDERDOORGANG VARIANT 2a: 50 km/uur, 2x1 rijstrook, zonder vluchtwegen**

**3. ONDERDOORGANG VARIANT 2b: 50 km/uur, 2x1 rijstrook, met vluchtwegen**

**3. ONDERDOORGANG VARIANT 3: 80 km/uur, 2x1 rijstrook, met vluchtwegen**

**3. ONDERDOORGANG VARIANT 4: 80 km/uur, 2x2 rijstroken, met vluchtwegen**

Bovenstaande koppen afdrukken/uitsnijden: ophangen boven A0-tekeningen

Deze pagina staat 2x in dit document zodat het in 1x dubbel af kan worden gedrukt

Iedere stand van een variant heeft 2 panelen

**3. ONDERDOORGANG VARIANT 2a: 50 km/uur, 2x1 rijstrook, zonder vluchtwegen**


**3. ONDERDOORGANG VARIANT 2b: 50 km/uur, 2x1 rijstrook, met vluchtwegen**


**3. ONDERDOORGANG VARIANT 3: 80 km/uur, 2x1 rijstrook, met vluchtwegen**

**3. ONDERDOORGANG VARIANT 4: 80 km/uur, 2x2 rijstroken, met vluchtwegen**

Bovenstaande koppen afdrukken/uitsnijden: ophangen boven A0-tekeningen


#### 4. VERGELIJKING BOVEN/ONDERGRONDSE VARIANTEN: bereikbaarheid

	Bovengrondse variant	Onderdoorgang variant 2a 50 km/uur, 2x1, versmald	Onderdoorgang variant 2b 50 km/uur, 2x1	Onderdoorgang variant 3 80 km/uur, 2x1	Onderdoorgang variant 4 80 km/uur, 2x2
Reistijdwinst auto <b>ochtendspits</b>	7 minuten	11 minuten	11 minuten	11 minuten	11 minuten
Reistijd auto's <b>avondspits</b>	0 minuten	4 minuten	4 minuten	5 minuten	5 minuten
Lokaal in/uitvoegen van en naar Broek	makkelijk	makkelijk	makkelijk	makkelijk	makkelijk


	Bovengrondse variant	Onderdoorgang variant 2a 50 km/uur, 2x1, versmald	Onderdoorgang variant 2b 50 km/uur, 2x1	Onderdoorgang variant 3 80 km/uur, 2x1	Onderdoorgang variant 4 80 km/uur, 2x2
Reistijdwinst bus <b>ochtendspits</b>	2 minuten	2 minuten	2 minuten	2 minuten	2 minuten
Reistijd bus <b>avondspits</b>	5 minuten	5 minuten	5 minuten	5 minuten	5 minuten



#### 4. VERGELIJKING BOVEN/ONDERGRONDSE VARIANTEN: verkeersveiligheid

	Bovengrondse variant	Onderdoorgang variant 2a 50 km/uur, 2x1, versmald	Onderdoorgang variant 2b 50 km/uur, 2x1	Onderdoorgang variant 3 80 km/uur, 2x1	Onderdoorgang variant 4 80 km/uur, 2x2
Weginrichting conform richtlijnen	geheel	vrijwel geheel  50 km/u lastig handhaven  voldoet niet aan eisen hulpdiensten	vrijwel geheel  50 km/u lastig handhaven	vrijwel geheel	vrijwel geheel
Oversteekbaarheid voor fietsers/voetgangers	verbeterde fiets-voettunnel & nieuwe fiets-voettunnel	via plein	via plein	via plein	via plein
Invoegen autoverkeer	makkelijk	makkelijk	makkelijk	makkelijk	makkelijk
Kruisingen	Overzichtelijk	overzichtelijk  doorgaand verkeer en lokaal verkeer gescheiden	overzichtelijk  doorgaand verkeer en lokaal verkeer gescheiden	overzichtelijk  doorgaand verkeer en lokaal verkeer gescheiden	overzichtelijk  doorgaand verkeer en lokaal verkeer gescheiden
Beoordeling MKBA langzaam verkeer	++  fietsers & voetgangers gescheiden van gemotoriseerd verkeer	+	+	+	+
Beoordeling MKBA gemotoriseerd verkeer	+	-	++  Intern & doorgaand gemotoriseerd verkeer van elkaar gescheiden	++  Intern & doorgaand gemotoriseerd verkeer van elkaar gescheiden	++  Intern & doorgaand gemotoriseerd verkeer van elkaar gescheiden

#### 4. VERGELIJKING BOVEN/ONDERGRONDSE VARIANTEN: milieu

	Bovengrondse variant	Onderdoorgang variant 2a	Onderdoorgang variant 2b	Onderdoorgang variant 3	Onderdoorgang variant 4
		50 km/uur, 2x1, versmald	50 km/uur, 2x1	80 km/uur, 2x1	80 km/uur, 2x2
<b>Verkeersgeluid</b>	binnen wettelijke normen  16 woningen afname: maximaal 0,5 dB(A)  41 woningen toename: maximaal 0,75 dB(A)	binnen wettelijke normen  57 woningen afname: gemiddeld 15 dB(A)  1 woning toename: 4 dB(A)	binnen wettelijke normen  50 woningen afname: gemiddeld 15 dB(A)  4 woningen toename: 1 woning 6 dB(A), rest maximaal 1 dB(A)	binnen wettelijke normen  49 woningen afname: gemiddeld 15 dB(A)  7 woningen toename: 1 woning 6 dB(A), rest maximaal 2 dB(A)	binnen wettelijke normen  50 woningen afname: gemiddeld 15 dB(A)  5 woningen toename: 1 woning 6 dB(A), rest maximaal 1,5 dB(A)
<b>Luchtkwaliteit (stikstof en fijnstof)</b>	stikstof ca. 40% onder norm fijnstof ca. 50% onder norm	stikstof ca. 25% onder norm bij tunnelmonden, elders ca. 40%  fijnstof ca. 50% onder norm	stikstof ca. 25% onder norm bij tunnelmonden, elders ca. 40%  fijnstof ca. 50% onder norm	stikstof ca. 25% onder norm bij tunnelmonden, elders ca. 40%  fijnstof ca. 50% onder norm	stikstof ca. 25% onder norm bij tunnelmonden, elders ca. 40%  fijnstof ca. 50% onder norm
<b>Effect Luchtkwaliteit ondertunneling door toename verkeer</b>	<b>0</b>	-	-	-	--
<b>Effect Luchtkwaliteit ondertunneling door tunnel</b>	<b>0</b>	<b>+</b>	<b>+</b>	<b>+</b>	<b>+</b>

Tegenover het negatieve effect van de toename van verkeer, staat, een positief effect op luchtkwaliteit bij varianten 2a, 2b, 3 en 4 vanwege de ondertunneling bij Broek in Waterland. Ook de verbeterde doorstroming en in mindere mate een eventuele snelheidsverhoging hebben een (klein) positief effect op de luchtkwaliteit. Wel zal er ter hoogte van de tunnelmonden sprake zijn van een toename van de concentraties.

#### 4. VERGELIJKING BOVEN/ONDERGRONDSE VARIANTEN: milieu


Bovenstaande kop afdrukken/uitsnijden: ophangen boven **A3's** met:

- 1 geluidkaart Antea bovengrondse variant
- 4 geluidverschilkaarten Tauw ondergrondse varianten
- 1 luchtverschilkaart Tauw ondergrondse varianten


#### 4. VERGELIJKING BOVEN/ONDERGRONDSE VARIANTEN: ruimtelijke kwaliteit

	Bovengrondse variant	Onderdoorgang variant 2a	Onderdoorgang variant 2b	Onderdoorgang variant 3	Onderdoorgang variant 4
		50 km/uur, 2x1, versmald	50 km/uur, 2x1	80 km/uur, 2x1	80 km/uur, 2x2
<b>Groen in dorpshart</b>	bestaand groen verdwijnt grotendeels  beperkt ruimte voor nieuw groen	bestaand groen verdwijnt  volop ruimte voor nieuw groen	bestaand groen verdwijnt  volop ruimte voor nieuw groen	bestaand groen verdwijnt  volop ruimte voor nieuw groen	bestaand groen verdwijnt  volop ruimte voor nieuw groen
<b>Groen aan flanken dorp</b>	bestaand groen blijft behouden	bestaand groen verdwijnt  ruimte voor nieuw groen	bestaand groen verdwijnt  beperkt ruimte voor nieuw groen	bestaand groen verdwijnt  beperkt ruimte voor nieuw groen	bestaand groen verdwijnt  nauwelijks ruimte voor nieuw groen
<b>Broekervaart</b>	ongewijzigd	ca. 5 meter verschoven	ca. 12 meter verschoven  ca. 7 meter versmald	ca. 12 meter verschoven  ca. 7 meter versmald	ca. 12,5 meter verschoven  ca. 7,5 meter versmald
<b>Groene oevers t.h.v. Motorrijtuigstraat</b>	ongewijzigd	verdwijnt aan woning-zijde	verdwijnen aan beide zijden  indien mogelijk 'groenbak' aan N247-zijde	verdwijnen aan beide zijden  indien mogelijk 'groenbak' aan N247-zijde	verdwijnen aan beide zijden  indien mogelijk 'groenbak' aan N247-zijde
<b>Verbinding dorpsdelen</b>	vele asfalt doorsnijdt dorp	één maken dorp mogelijk met dorpsplein	één maken dorp mogelijk met dorpsplein	één maken dorp mogelijk met dorpsplein	één maken dorp mogelijk met dorpsplein
<b>Cultuurhistorie en behoud panden</b>	geen aansluiting beschermd dorpsgezicht  Jaagweg 1, Eilandweg 33 en brandweerkazerne blijven behouden	goede aansluiting op beschermd dorpsgezicht  Jaagweg 1 en Eilandweg 33 kunnen niet behouden blijven	goede aansluiting op beschermd dorpsgezicht  Jaagweg 1, Eilandweg 33 en brandweerkazerne kunnen niet behouden blijven	goede aansluiting op beschermd dorpsgezicht  Jaagweg 1, Eilandweg 33 en brandweerkazerne kunnen niet behouden blijven	goede aansluiting op beschermd dorpsgezicht  Jaagweg 1, Eilandweg 33 en brandweerkazerne kunnen niet behouden blijven

#### 4. VERGELIJKING BOVEN/ONDERGRONDSE VARIANTEN: bouw hinder

	Bovengrondse variant	Onderdoorgang variant 2a	Onderdoorgang variant 2b	Onderdoorgang variant 3	Onderdoorgang variant 4
		50 km/uur, 2x1, versmald	50 km/uur, 2x1	80 km/uur, 2x1	80 km/uur, 2x2
<b>Duur bouw hinder</b>	ca. 1 jaar	ca. 3¼ tot 4¼ jaar	ca. 4 tot 5¼ jaar	ca. 3½ tot 4 ¾ jaar	ca. 4 tot 5¼ jaar
<b>Hinder wegverkeer</b> (woningen altijd bereikbaar en géén langdurige stremmingen)	vertragingen door o.a. versmalde rijstroken  ca. 1 jaar omleiding doorgaand verkeer  ca. 3 dagen stremming bij aanleg noodbrug	vertragingen door o.a. versmalde rijstroken  ca. 1 jaar omleiding doorgaand verkeer	vertragingen door o.a. versmalde rijstroken  ca. 1 jaar omleiding doorgaand verkeer	vertragingen door o.a. versmalde rijstroken  ca. 1 jaar omleiding doorgaand verkeer	vertragingen door o.a. versmalde rijstroken  ca. 1 jaar omleiding doorgaand verkeer
<b>Hinder vaarverkeer</b>	stremming vaart ca. 1 jaar	stremmingen vaart ca. 75% van bouw tijd	stremmingen vaart ca. 75% van bouw tijd	stremmingen vaart ca. 75% van bouw tijd	stremmingen vaart ca. 75% van bouw tijd
<b>Overige hinder</b>	trillingen bouwverkeer, geluid, stof	trillingen bouwverkeer, geluid, stof	trillingen bouwverkeer, geluid, stof	trillingen bouwverkeer, geluid, stof	trillingen bouwverkeer, geluid, stof (dichtbij woningen)
<b>Score MKBA</b>	-	--	--	--	--

#### 4. VERGELIJKING BOVEN/ONDERGRONDSE VARIANTEN: kosten

	Bovengrondse variant	Onderdoorgang variant 2a 50 km/uur, 2x1, versmald	Onderdoorgang variant 2b 50 km/uur, 2x1	Onderdoorgang variant 3 80 km/uur, 2x1	Onderdoorgang variant 4 80 km/uur, 2x2
Investeringskosten Excl. BTW	26	65	82	89	115
Investeringskosten incl. BTW	31	78	97	105	137
Contante waarde investeringskosten	24	56	70	76	96
Beheer- en onderhoudskosten	0,1	1,4	1,6	1,7	2
Contante waarde onderhoudskosten	0,6	20,5	23	24,5	27,8

**Investerings-, beheer- en onderhoudskosten per variant in miljoen euro**



## 5. BESLUITVORMING



Besluitvorming in 2018/ 2019  
Provinciale Verkiezingen maart 2019

Exacte planning nog te bepalen. Zie hiervoor [www.bereikbaarheidwaterland.nl](http://www.bereikbaarheidwaterland.nl)

## 6. VOORKEUREN-PEILING

Instructie:

1. Noteer s.v.p. op uw post-it wat de belangrijkste reden is van uw voorkeur voor een variant.
2. Plak uw post-it bij de variant van uw voorkeur.

Bovengrondse variant variant 1	Onderdoorgang variant 2a 50 km/uur, 2x1, versmald	Onderdoorgang variant 2b 50 km/uur, 2x1	Onderdoorgang variant 3 80 km/uur, 2x1	Onderdoorgang variant 4 80 km/uur, 2x2

[REDACTED]

---

**Van:** [REDACTED]  
**Verzonden:** zaterdag 9 juni 2018 11:59  
**Aan:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** RE: presentatie informatieavond.pptx

Hoi  
Wat is het plan van deze ppt, het is immers een inloopavond?  
Twee kanttekeningen bij dia 10, die in de linkerkolom een beetje een hutsekluts is. Zo staat er niet bij dat variant 1 de goedkoopste is.  
Verder:

1  
Nuanceer de uitspraak: 'alle varianten positieve uitkomst door hoge reistijdwinsten.' Toelichting: Variant 1 in ochtend 7 min, de onderdoorgang varianten 11 min. Dat scheelt nogal, meer dan 60% langzamer dan de onderdoorgangvarianten.  
Voorstel: 'De onderdoorgangvarianten scoren het meest positief door hoge reistijdwinsten', of iets in die trant.

2  
Bij dia 10: 'maar ook enkele nadelen' is een understatement. Zeker als je de zin daarboven stelt: 'Variant 1 heeft de hoogste uitkomst en laagste investeringskosten.'  
Voorstel: 'Maar drie belangrijke nadelen'

Met groet

[REDACTED]

---

**Van:** [REDACTED]@noord-holland.nl]  
**Verzonden:** vrijdag 8 juni 2018 09:38  
**Aan:** [REDACTED]  
[REDACTED])  
**Onderwerp:** FW: presentatie informatieavond.pptx

---


Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

---

**Van:** [REDACTED]@ecorys.com>  
**Verzonden:** donderdag 7 juni 2018 16:26  
**Aan:** [REDACTED]@noord-holland.nl>  
**Onderwerp:** presentatie informatieavond.pptx

Beste [REDACTED]

Hierbij zoals besproken de opzet voor de presentative volgende week.

Groeten 

**Please consider the environment before printing this e-mail**

This message and any associated attachments cannot be deemed as legally binding. For more information, please click [here](#).

**Van:** [redacted] >  
**Verzonden:** woensdag 20 juni 2018 11:39  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** Re: concept verhaal voor wr

Ha [redacted]

Vroeg ik me inderdaad ook af! Ben benieuwd

Mvg

Verstuurd vanaf mijn iPhone

> Op 20 jun. 2018 om 11:09 heeft [redacted] @noord-holland.nl> het volgende geschreven:

>

> Beste [redacted]

>

> Kun jij nog een reactie geven op onderstaande vraag? De studie is inmiddels afgerond en na de zomervakantie gaat de besluitvorming starten.

>

> Groeten [redacted]

>

> -----Oorspronkelijk bericht-----

> Van: [redacted]

> Verzonden: maandag 28 mei 2018 11:35

> Aan: [redacted] @socialevraagstukken.nl'

> <[redacted]@socialevraagstukken.nl>

> Onderwerp: RE: concept verhaal voor wr

>

> Beste [redacted]

>

> Inmiddels is wel wat meer bekend en is de tekst wel al wat gedateerd. Wil je nog een update?

>

> Gr [redacted]

>

> -----Oorspronkelijk bericht-----

> Van: [redacted] @socialevraagstukken.nl>

> Verzonden: maandag 28 mei 2018 11:24

> Aan: [redacted] @noord-holland.nl>

> Onderwerp: Re: concept verhaal voor wr

>

> Hi [redacted] is voor mij ook een verrassing. Vorige week heb ik van de WRR begrepen dat het iig nog vóór de zomer zal zijn. Maar precies wanneer kan ik je niet vertellen, helaas. Hoe ook, zal ik ervoor zorgen dat je tzt een exemplaar krijgt gestuurd of anders een link naar de verkenning zodat je het kunt downloaden.

>

>

> Groet,

>

>

> [redacted]

>  
>  
>> On 2018-05-28 10:35, [redacted] ) wrote:  
>> Beste [redacted]  
>>  
>> Al enig idee wanneer het rapport uit zal komen?  
>>  
>> Groeten [redacted]  
>>  
>> -----Oorspronkelijk bericht-----  
>> Van: [redacted]@socialevraagstukken.nl  
>> [redacted]@socialevraagstukken.nl>  
>> Verzonden: zondag 12 november 2017 11:49  
>> Aan: [redacted]@noord-holland.nl>  
>> Onderwerp: Re: concept verhaal voor wrr  
>>  
>> [redacted] dank. Heb het aangepast.  
>>  
>>  
>> Groet,  
>>  
>> [redacted]  
>>  
>>  
>> [redacted] schreef op 2017-11-12 10:53:  
>>> Beste [redacted]  
>>>  
>>> Er mist een streepje in het webadres. Tussen noord en holland. Het  
>>> moet dus zijn:  
>>>  
>>> [https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer\\_vervoer/Projecten\\_v](https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Projecten_v)  
>>> e  
>>> r  
>>> keer\_en\_vervoer/N235\_N247\_Bereikbaarheid\_Waterland/Broek\_in\_Waterlan  
>>> d  
>>>  
>>> Gr [redacted]  
>>>  
>>>  
>>>  
>>> -----  
>>> -  
>>> - Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden  
>>> ontleend.  
>>>  
>>> Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.  
>>>  
>>>  
>>>  
>>> -----Oorspronkelijk bericht-----  
>>> Van: j [redacted]@socialevraagstukken.nl  
>>> [redacted]@socialevraagstukken.nl]  
>>> Verzonden: vrijdag 10 november 2017 11:50  
>>> Aan: [redacted]  
>>> CC: [redacted]  
>>> Onderwerp: concept verhaal voor wrr

>>>  
>>> Dag [ ] [ ] en [ ]  
>>>  
>>>  
>>> In de bijlage treffen jullie mijn concept-verhaal aan. Het heeft  
>>> even geduurd omdat het stuk eerst langs de WRR moest. Daar is men  
>>> blij met het verhaal. Aan jullie de vraag of jullie de tekst willen  
>>> nalezen en mij willen doorgeven of er eventueel feitelijke  
>>> onjuistheden in staan, zodat ik ze onverwijld kan corrigeren. Graag  
>>> zou ik jullie reactie uiterlijk maandag willen hebben, is dat mogelijk?  
>>>  
>>> Ik hoor het graag, nu al: veel dank.  
>>>  
>>>  
>>> groet,  
>>>  
>>> [ ]



**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** woensdag 13 juni 2018 10:04  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** Re: presentatie informatieavond.pptx

Mag ik jullie verzoeken dit e-mailadres uit de mailwisselingen te verwijderen en alleen [redacted]@noord-holland te gebruiken? Dan blijven alle zaken voor Provincie Noord-Holland lekker bij elkaar. Ik merk nu dat ik zaken over het hoofd zie, omdat informatie in verschillende mailboxen staat.

Dankjewel.

Op 11-06-18 om 09:33 schreef [redacted]

Beste [redacted] e.a.,

Er zijn twee zalen. Een waar alle panelen te zien zijn en een andere waar Ecorys elk half uur een toelichting geeft op de MKBA. Dit is de presentatie.

Gr [redacted]

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** zaterdag 9 juni 2018 11:59  
**Aan:** [redacted]

[\[redacted\]@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)

[\[redacted\]@Noord-Holland.nl](mailto:[redacted]@Noord-Holland.nl)

**Onderwerp:** RE: presentatie informatieavond.pptx

Hoi

Wat is het plan van deze ppt, het is immers een inloopavond?

Twee kanttekeningen bij dia 10, die in de linkerkolom een beetje een hutsekluts is. Zo staat er niet bij dat variant 1 de goedkoopste is.

Verder:

1

Nuanceer de uitspraak: 'alle varianten positieve uitkomst door hoge reistijdwinsten'. 'Toelichting: Variant 1 in ochtend 7 min, de onderdoorgang varianten 11 min. Dat scheelt nogal, meer dan 60% langzamer dan de onderdoorgangvarianten.

Voorstel: 'De onderdoorgangvarianten scoren het meest positief door hoge reistijdwinsten', of iets in die trant.

2

Bij dia 10: 'maar ook enkele nadelen' is een understatement. Zeker als je de zin daarboven stelt: 'Variant 1 heeft de hoogste uitkomst en laagste investeringskosten.

Voorstel: 'Maar drie belangrijke nadelen'

Met groet

**Van:** [redacted] [\[redacted\]@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)

**Verzonden:** vrijdag 8 juni 2018 09:38

**Aan:** [redacted];

**Onderwerp:** FW: presentatie informatieavond.pptx

---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

---

**Van:** [redacted] <[\[redacted\]@ecorys.com](mailto:[redacted]@ecorys.com)>

**Verzonden:** donderdag 7 juni 2018 16:26

**Aan:** [redacted] <[\[redacted\]@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)>

**Onderwerp:** presentatie informatieavond.pptx

Beste [redacted]

Hierbij zoals besproken de opzet voor de presentatie volgende week.

Groeten [redacted]

**Please consider the environment before printing this e-mail**

This message and any associated attachments cannot be deemed as legally binding. For more information, please click [here](#).

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** woensdag 16 mei 2018 16:12  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** Re: Naar buiten met (onder)doorgang N247

Hallo allemaal

Dan zijn we dinsdag 22 mei rond 09.30 in Broek in Waterland. Laat maar weten waar jullie ons wensen te ontvangen.

Bij Van der Valk zijn er op 14 juni ook meer mogelijkheden met de zalen dan op 12 juni. Dus ik houd de optie voorlopig op 14 juni.

Voor het Toekomstcongres wil onze nieuwsredacteur alvast een (telefonisch) interview met [redacted] en [redacted] doen, ik zal hem erop attenderen om hierover vast contact op te nemen. Over de (fysieke) invulling van het Toekomstcongres hebben we het dan dinsdag wel.

Veel groeten,

06-[redacted]

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** woensdag 16 mei 2018 00:51  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** Re: Naar buiten met (onder)doorgang N247

Verstuurd vanaf mijn iPhone

Beste 3, de 22ste niet bij mij, want ik zit 3 dagen in het buitenland. Volgens mij kan [redacted] ook, dus wellicht bij [redacted] 14 juni oké en 5 juli Ip ook maar hoe laat en waar is dat? Groet J

Op 15 mei 2018 om 22:03 heeft [redacted] het volgende geschreven:

Hoi  
 Ik kan dinsdag aanstaande 09.30-10.30 uur.  
 Bij [redacted] ?!

Mijn voorkeur voor info avond is 14 juni, 12 juni nog in buitenland.  
 Op 5 juli zeker leuk, ik werk hier graag aan mee. Al weet ik niet of ik fysiek op 5 juli beschikbaar ben, vakantietijd dan, maar nog geen concreet plan voor die week,  
 Met groet  
 [redacted]

---

**Van:** [redacted] [\[redacted\]@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)  
**Verzonden:** dinsdag 15 mei 2018 12:21  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** Naar buiten met (onder)doorgang N247  
 Hallo [redacted] en [redacted]

In de Whatsapp-wisseling van gisteren ben ik even het overzicht kwijt geraakt over het hervatten van ons reguliere overleg.

■ en ik hebben een optie staan op dinsdag 22 mei van 09.30 – 11.00 uur of van 12.00 – 15.00 uur. Kunnen jullie dan ook ergens op deze momenten?

Verder had ik een optie genomen bij Van der Valk op 31 mei voor een informatieavond over de MKBA. Omdat ■ en ik dit toch graag met jullie voorbespreken, begint de tijd erg te dringen om met de “promotie” van dit evenement naar buiten te gaan. Het lijkt ons daarom verstandiger om de informatieavond uit te stellen naar 12 of 14 juni. Welke dag heeft jullie voorkeur?

Tot slot: op 5 juli houdt Provincie Noord-Holland een Toekomstcongres met het thema “Samen Noord-Holland”. De co-creatie over de (onder)doorgang Broek in Waterland lijkt ons een goed voorbeeld om in een standje daar te presenteren. Ook dit onderwerp kunnen we in ons reguliere overleg nader uitwerken.

De nieuwsredactie van PNH heeft al direct interesse en vraagt of ■ (of iemand anders van de Dorspraak) en ■ wellicht samen geïnterviewd en gefotografeerd kunnen worden. Willen jullie hier aan mee werken?

Veel groeten,

■  
06-■

---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

[redacted]

---

**Van:** [redacted] >  
**Verzonden:** zaterdag 8 september 2018 11:15  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]  
 bestuur@dorpsraadbroekinwaterland.nl  
**Onderwerp:** RE: Onderzoeksrapport [redacted]

Kan ook ja!

In ieder geval de moeite om contact met haar te leggen. Kan vast via [redacted] LVKK  
 groet  
 [redacted]

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** zaterdag 8 september 2018 09:12  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted] bestuur@dorpsraadbroekinwaterland.nl  
**Onderwerp:** Re: Onderzoeksrapport [redacted]

Zeker interessant!

We kunnen ook een werkbezoek aan haar brengen in Gent ☺

Verstuurd vanaf mijn iPhone

Op 8 sep. 2018 om 09:01 heeft [redacted] > het volgende geschreven:

Lijkt me interessant om eens met haar te praten inderdaad.

Hartelijke groet,

[redacted]

On 7 Sep 2018 9:40 p.m., [redacted] > wrode:  
 Ja goed plan!! Interessante materie en het zou leuk zijn daar over te horen!! J

Op 7 sep. 2018 om 18:16 heeft [redacted] het volgende geschreven:

Dag [redacted] en DR bestuur

Hierbij het rapport van [redacted] over de functies van bewonersoverleg in veranderende samenleving.

Ook voor ons relevante kost.

Zouden we [redacted] niet een keer kunnen uitnodigen op een of andere activiteit, bv jaarvergadering volgend jaar? Ze is hoogleraar in Gent, ik zag haar met een goed verhaal in Tegenlicht begin dit jaar.

groet

[redacted]

**Van:** Vereniging LVKK [<mailto:vereniginglvkk@gmail.com>]

**Verzonden:** dinsdag 31 juli 2018 16:17

**Aan:** [redacted]

**Onderwerp:** Onderzoeksrapport [redacted]

Dag [redacted]

Ik heb er alle vertrouwen in dat de 4e september een mooie middag wordt!

Zoals vanmorgen afgesproken bijgevoegd de digitale versie van het rapport van [redacted] over veranderende rol en functie van dorpsorganisaties.

Vriendelijke groet,

[redacted]

**Landelijke Vereniging voor Kleine Kernen LVKK**

[redacted]

[redacted] **Projectleider**

[redacted]

[redacted]

06 - [redacted]

[www.lvkk.nl](http://www.lvkk.nl)

**Afwezig :**

**2 /3 augustus.**

<UvU.Eindrapport.definitief.april.docx>

**Van:** [redacted] NHPP2018 <nhpp2018@dorpswerknh.nl>  
**Verzonden:** maandag 10 september 2018 10:24  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** bestuur@dorpsraadbroekinwaterland [redacted]

**Onderwerp:** Re: verslag afgelopen dinsdag

Beste [redacted] en relaties van Dorpsraad Broek in Waterland.

Gefeliciteerd met het geslaagde bezoek (via [redacted] over gehoord en zag het op twitter voorbij komen).

Vereniging Dorpswerk zal inderdaad melding van maken via verschillende kanalen.

Het onderwerp cocreatie en het voorbeeld Broek/ondertunneling is een van de workshops tijdens het Noord-Hollands Plattelands Parlement op 23 november in Hoogkarspel. Bekijk hier alvast [het programma NHPP2018](#).

ps. @ [redacted]: ik had het verslag plus foto's ook rechtstreeks van [redacted] ontvangen.

---

Met vriendelijke groet,

[redacted] NHPP2018  
donderdag, vrijdag  
M: 06 [redacted]  
I: [www.dorpswerknh.nl](http://www.dorpswerknh.nl)  
E [nhpp2018@dorpswerknh.nl](mailto:nhpp2018@dorpswerknh.nl)

Twitter: [@NHPP2018](https://twitter.com/NHPP2018)  
Facebook: [@DorpswerkNH](https://www.facebook.com/DorpswerkNH)



[redacted] schreef op 2018-09-07 17:49:

Beste allen

Hierbij het verslag dat [redacted] heeft gemaakt van de bijeenkomst met BZK op dinsdag 4 september jl.

Voor jullie communicatie kanalen ter verspreiding,

Met hartelijke groet

[redacted]

DR Broek in Waterland



**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** zondag 9 september 2018 10:57  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: verslag afgelopen dinsdag

Mooi verslag over jouw "missie om samen met de dorpsvereniging tot dit plan te komen en vooral de wijze waarop. Met [redacted] en [redacted] is besproken op welke wijze nu naar de staf te gaan en vervolgens GS/Ps. Lijkt me inderdaad dat het een verkiezingsitem en dan Coalitieakkoord item gaat oden.

Heb je dit verslag inmiddels gedeeld met de provinciale werkgroep voor burgerparticipatie?

Groet,

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** vrijdag 7 september 2018 18:42  
**Aan:** [redacted]@Noord-Holland.nl>; [redacted]  
 [redacted]@noord-holland.nl>  
**Onderwerp:** FW: verslag afgelopen dinsdag

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** vrijdag 7 september 2018 17:49  
**Aan:** [bestuur@dorpsraadbroekinwaterland.nl](mailto:bestuur@dorpsraadbroekinwaterland.nl); [redacted]@noord-holland.nl>  
 [redacted]@waterland.nl>; [redacted]@noord-holland.nl>; [redacted]@lvkk.nl>; [redacted] NHPP2018'  
 <[nhpp2018@dorpswerkn.nl](mailto:nhpp2018@dorpswerkn.nl)>  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** verslag afgelopen dinsdag

Beste allen

Hierbij het verslag dat [redacted] heeft gemaakt van de bijeenkomst met BZK op dinsdag 4 september jl.  
 Voor jullie communicatie kanalen ter verspreiding,

Met hartelijke groet

[redacted]  
 DR Broek in Waterland

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** maandag 10 september 2018 11:33  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: verslag afgelopen dinsdag

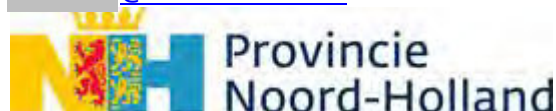
Leuk verslag. [redacted] noemde het ook nog even in het koffieverleg vanochtend.

Met vriendelijke groeten,

[redacted]  
 Senior beleidsadviseur – Mobiliteit

T 06 - [redacted]  
 Houtplein 33 2012 DE Haarlem

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)  
[\[redacted\]@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)



**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** vrijdag 7 september 2018 18:42  
**Aan:** [redacted]@Noord-Holland.nl>; [redacted]  
 [redacted]@noord-holland.nl>  
**Onderwerp:** FW: verslag afgelopen dinsdag

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** vrijdag 7 september 2018 17:49  
**Aan:** [bestuur@dorpsraadbroekinwaterland.nl](mailto:bestuur@dorpsraadbroekinwaterland.nl); [redacted]@noord-holland.nl>; [redacted]  
 [redacted]@planet.nl>; [redacted]@waterland.nl>; [redacted]  
 [redacted]@noord-holland.nl>; [redacted]@lvkk.nl>; [redacted] NHPP2018'  
 <[nhpp2018@dorpswerknh.nl](mailto:nhpp2018@dorpswerknh.nl)>  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** verslag afgelopen dinsdag

Beste allen

Hierbij het verslag dat [redacted] heeft gemaakt van de bijeenkomst met BZK op dinsdag 4 september jl.  
 Voor jullie communicatie kanalen ter verspreiding,

Met hartelijke groet

[redacted]  
 DR Broek in Waterland

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** donderdag 15 november 2018 18:48  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** Fwd: schoolbezoek bij commissievergadering 26 november

Zojuist [redacted] telefonisch nog gesproken: ze zien er vanaf nav onderstaande mail

Verstuurd vanaf mijn iPhone

Begin doorgestuurd bericht:

**Van:** [redacted] <[\[redacted\]@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)>  
**Datum:** 15 november 2018 om 15:19:48 CET  
**Aan:** [redacted]  
**Kopie:** " [redacted] <[\[redacted\]@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)>, " [redacted]

**Onderwerp: schoolbezoek bij commissievergadering 26 november**

Hallo [redacted]

Ik heb geprobeerd je te bellen, maar ontving je voicemail. Die heb ik wel ingesproken, maar voor het gemak (en om de anderen ook direct te informeren) ontvang je ook nog deze mail.

Van [redacted] heb ik vernomen dat het idee leeft om met groep 8 naar de commissievergadering van 26 november te komen. Ik heb contact gehad met de communicatiecollega van de Statengriffie om te kijken of we een programma voor deze kinderen kunnen faciliteren.

De statengriffie adviseert om **niet** met groep 8 naar deze vergadering te komen, omdat het een zeer volle agenda is met meerdere insprekers. En het is een van de laatste bijeenkomsten voor de verkiezingen. Dat betekent dat het moeilijk is om een strak draaiboek te volgen wat de tijdsplanning betreft. De ervaring leert dat dit soort vergaderingen best wel eens uit kunnen lopen tot een uur of 20.00 uur 's avonds. Daarbij komt dat kinderen in deze leefstijdsgroep zich best wel eens kunnen gaan vervelen. Feit is natuurlijk wel dat er (soms zware) discussies door volwassenen worden gevoerd en dat er geen "Jeugdjournaal"-vertaling beschikbaar is om alles begrijpelijk te maken. Er is op dit moment niet een alternatief programma voor deze specifieke doelgroep beschikbaar om dan ter plekke uit te rollen.

Als de basisschool groep 8 graag kennis wil laten maken met de provincie Noord-Holland, dan adviseer ik dat zij contact opnemen met de Statengriffie wanneer er een geschikter moment is om dat te doen (misschien inauguratie van de commissaris van de Koning? Of rond de uitreiking van de Ribbius Peletier penning?). Ik heb begrepen dat er op dit moment ook een programma voor schoolbezoeken wordt ontwikkeld, maar dat is pas in het nieuwe jaar beschikbaar.

Voor contact met Statengriffie kan school contact opnemen met [redacted], [statengriffie@noord-holland.nl](mailto:statengriffie@noord-holland.nl) of telefoonnummer 023 - [redacted]

Ik vertrouw erop je hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Als er nog vragen zijn, aarzel niet om contact op te nemen.

Met vriendelijke groeten,

[redacted] *programma Bereikbaarheid Waterland*

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)

[info@noord-holland.nl](mailto:info@noord-holland.nl)



**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** dinsdag 29 januari 2019 09:09  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: check artikel voor Dorpsraadkrant  
**Bijlagen:** 20190120 Kopij Dorspraad - De onderdoorgang door Broek - opmerking SH.docx

Hallo [redacted]

Mooi overzichtelijk verhaal. Ik heb wat suggesties gedaan om de leesbaarheid te verbeteren en wat tikfoutjes eruit gehaald.

Er is echter 1 opmerking/zin die echt moet worden veranderd (naar mijn mening): er lag geen opdracht om een historische fout te herstellen ☺ Er lag een opdracht om de ondergrondse variant zo ver uit te werken, zodat deze op gelijkwaardig niveau te beoordelen zou zijn met de bovengrondse variant. Ik heb dit in de tekst gemarkeerd en een suggestie voor verbetering gedaan.

Ik vertrouw erop je hiermee van dienst te zijn geweest. Wil je zo vriendelijk zijn om ons de definitieve versie (pdf van de Dorspraadkrant) toe te sturen?

Veel groeten

Met vriendelijke groeten,

[redacted] *programma Bereikbaarheid Waterland*

M 06 [redacted]  
 Houtplein 33 2012 DE Haarlem

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)

[redacted] [@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)



**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** maandag 28 januari 2019 19:51  
**Aan:** [redacted]@noord-holland.nl; [redacted]@noord-holland.nl;  
 [redacted]@noord-holland.nl  
**CC:** [redacted]@Noord-Holland.nl  
**Onderwerp:** check artikel voor Dorpsraadkrant

Beste [redacted] en [redacted] en [redacted]

Hierbij een artikel voor onze Dorpsraadkrant over de Onderdoorgang. In het kader van onze co-creatie leg ik het ook aan jullie voor voor akkoord,

Met dank voor jullie reactie,

Groet



Dorpsraad Broek

## De onderdoorgang door Broek: helderheid in 2019?!

In 2018 heeft de provincie Noord-Holland nog geen besluit genomen over een onderdoorgang van de N247 door Broek in Waterland. Het leek erop dat eind november van afgelopen jaar eindelijk een keuze gemaakt zou worden voor de bovengrondse variant van de Provincie of een van de onderdoorgang varianten die de afgelopen twee jaar zijn uitgewerkt. Op de vergadering van de Commissie Mobiliteit en Financien in Haarlem kon echter nog geen voorkeur worden uitgesproken. Het gaat om de centen: een onderdoorgang kost nu eenmaal meer dan het oorspronkelijke plan van de Provincie. Hopelijk hakt de Provincie in 2019 wel de knoop door. Hieronder een overzicht van de co-creatie tussen Provincie en Dorpsraad van het afgelopen jaar.

### Waar gaat het over?

In 2014 kwam de Provincie met haar plan voor de N247, die Broek in Waterland doorsnijdt en een van de drukste wegen in onze provincie is. De weg is in de jaren 40 van de vorige eeuw geopend en is dwars door het historisch centrum van Broek aangelegd. Dat kon in die tijd nog. Met als gevolg dat het dorp in tweeën is gesplitst door een weg die in de loop der jaren steeds drukker werd. Nu gaan er op een doordeweekse dag 23.000 auto's door het dorp, waarvan 4.000 vrachtwagens. Door de dagelijkse files, de regelmatige ongelukken en de overlast van de weg moet er iets gebeuren. Daarom nam de provincie Noord-Holland samen met de Vervoerregio Amsterdam (de vroegere Stadsregio Amsterdam) de N247 door Broek op in het programma 'Bereikbaarheid Waterland': een pakket aan maatregelen voor een betere doorstroming van het verkeer in heel Waterland. Voor de N247 door Broek is het plan om hier de weg te verbreden met een busbaan en de aanleg van een bredere brug.

Dat leek de Dorpsraad niet de beste oplossing. Al snel kwam het idee om de weg ondergronds door het dorp te laten gaan. Binnen een half jaar haalden we meer dan 2.300 handtekeningen op van inwoners van de gemeente Waterland en omliggende gemeenten. Zij tekenden om juist níet de weg te verbreden, maar een alternatieve oplossing te zoeken via een onderdoorgang. De gemeente Waterland steunde vanaf het begin af aan het idee van een onderdoorgang. Na de geslaagde crowdfundingactie in 2015 had de Dorpsraad voldoende geld om zelf een onderzoek te laten doen naar een onderdoorgang. De uitkomsten hiervan waren voor de Provincie aanleiding om vanaf voorjaar 2016 in een proces van 'co-creatie' met de Dorpsraad deze oplossing serieus te onderzoeken en tot 'schetsontwerp' uit te werken. Met als opdracht om een historische fout uit het verleden te corrigeren.

### Wat is er gebeurd sinds 2016?

Vanaf 2016 zijn vier varianten voor een onderdoorgang verder uitgewerkt. Naast de 'smalle' variant van de Dorpsraad wilde de provincie Noord-Holland nog 3 andere varianten onderzoeken. Bij de uitwerking zijn steeds zoveel mogelijk inwoners van Broek, de gemeente, de regio, de ondernemers van Waterland, de lokale en regionale en provinciale politiek en alle andere stakeholders betrokken geweest. In april 2018 is op verzoek van de Gedeputeerde Elisabeth Post een maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) gemaakt van de ondergrondse varianten en van de bovengrondse variant. Een MKBA geeft inzicht in wat we enerzijds als maatschappij moeten investeren en wat anderzijds investering op de korte en lange termijn oplevert. Zowel de investering, de onderhoudskosten, de bouwtijd, de doorstroming en reistijdwinst als milieu-aspecten zijn daarbij onder de loep genomen.



Dit alles heeft geleid tot een advies van Gedeputeerde Staten van de Provincie aan Provinciale Staten, in november 2018. Het besluit voor een van de varianten wordt uitgesteld, mogelijk tot na de Statenverkiezingen in maart 2019. In dat advies staat in feite dat een van de ondergrondse varianten beter is dan de bovengrondse variant, maar dat er geen extra geld beschikbaar is om die duurdere onderdoorgang te realiseren.

Cocreatie: een voorbeeld van democratische vernieuwing

De Dorpsraad werkt met de provincie Noord-Holland samen in een co-creatie. Dit is voor beide partijen nieuw en past binnen een landelijke trend waar burgers en overheden samen optrekken bij het vinden van een oplossing voor ingewikkelde maatschappelijke vraagstukken. Een onderdoorgang door Broek is daar een goed voorbeeld van. Op 4 september 2018 bracht het Ministerie van Binnenlandse Zaken een werkbezoek aan Broek. Het Ministerie zoekt naar nieuwe vormen van bewonersparticipatie en van democratische vernieuwing. [REDACTED] van het ministerie vatte het aan het einde van de bijeenkomst samen: "Dit samenwerkingsproces is zeer bijzonder. Daarom zijn we hier naartoe gekomen. Wij zijn erg geïnteresseerd naar nieuwe vormen van coalities en samenwerkingsverbanden tussen burgers en overheden. Noem het democratische vernieuwing. Net als bij The Voice moeten ambtenaren hun stoel omkeren om zich richting de burgers te wenden. Hun kennis en betrokkenheid moet meer gebruikt gaan worden. Inwoners moeten weer eigenaar worden van hun eigen leefomgeving. Dat werkt efficiënt, scheelt geld en zij hebben de kennis en de betrokkenheid om aan oplossingen van lokale problemen te werken. De tijd dat inwoners reageren op plannen van de overheid is voorbij. Ze nemen zelf initiatieven en wachten niet op de overheid. De overheid moet nagaan hoe ze kan helpen. Overigens ook erop toezien dat niet de meeste gebekte mensen alle aandacht krijgen. De minder gebekte mensen moeten ook hun stem kunnen laten horen. Dat zal overal wel iets anders ingevuld moeten worden, maar we kunnen veel van elkaar leren. Veel gemeenten vinden het wiel nu weer uit. Daarom is deze bijeenkomst voor ons belangrijk."

Wat kunnen we in 2019 verwachten?

Het plan voor een onderdoorgang blijkt een realistisch alternatief voor de bovengrondse oplossing die de provincie Noord-Holland voorstaat. Gedeputeerde Staten heeft nu haar advies gegeven: namelijk geen besluit nemen, omdat de realisering van een ondergrondse variant meer kost dan de geplande en voorziene bovengrondse variant. Daar wil de Dorpsraad graag iets duidelijker over zijn. Gezien de onderzoeken naar de verschillende varianten en het MKBA-rapport is er wel degelijk een besluit mogelijk: de bovengrondse variant blijkt een onverantwoorde investering te zijn, de verkeersmodellen lopen vast tegen 2030. Met andere woorden: de provincie moet geen publieke middelen investeren -een slordige 26 miljoen euro- in iets wat niet werkt.

Er is inmiddels genoeg onderzocht, er ligt een mooi rapport over de kosten en baten, het MKBA. Genoeg om een maatschappelijk verantwoorde keuze te maken voor een onderdoorgang. De Dorpsraad vraagt de Provincie en de Vervoerregio Amsterdam om hiervoor de extra middelen vrij te maken en een besluit te nemen. De weg is vrij voor een onderdoorgang. Het wordt een interessant thema voor de Statenverkiezingen in maart 2019. Het is een kwestie van lange adem, maar dat is een duurzame oplossing, die honderd jaar mee moet gaan, zeker waard.

Meer informatie:

Website Dorpsraad: <https://www.dorpsraadbroekinwaterland.nl/Dossiers/Bereikbaarheid-Waterland>

Website Provincie: [https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer vervoer/Projecten verkeer en vervoer/N235 N247 Bereikbaarheid Waterland/Broek in Waterland](https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Projecten_verkeer_en_vervoer/N235_N247_Bereikbaarheid_Waterland/Broek_in_Waterland)

[redacted]  
**Van:** [redacted] >  
**Verzonden:** woensdag 30 januari 2019 18:32  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: check artikel voor Dorpsraadkrant

Dag [redacted] en [redacted]

Bedankt, is overgenomen,  
 Met groet  
 [redacted]

---

**Van:** [redacted]@noord-holland.nl]  
**Verzonden:** dinsdag 29 januari 2019 14:07  
**Aan:** [redacted])  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: check artikel voor Dorpsraadkrant

En hierbij mij aanvullingen daar op.

Er rijden dagelijks circa 1.300 vrachtwagens door BiW (dus geen 4.000) waarvan 750 grote (incl bussen) en de rest bestelbusjes etc.

Gr [redacted]

---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
 Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

---

**Van:** [redacted]@noord-holland.nl>  
**Verzonden:** dinsdag 29 januari 2019 09:09  
**Aan:** [redacted]@noord-holland.nl>; [redacted]  
 [redacted]@noord-holland.nl>  
**CC:** [redacted]@Noord-Holland.nl>  
**Onderwerp:** RE: check artikel voor Dorpsraadkrant

Hallo [redacted]  
 Mooi overzichtelijk verhaal. Ik heb wat suggesties gedaan om de leesbaarheid te verbeteren en wat tikfoutjes eruit gehaald.

Er is echter 1 opmerking/zin die echt moet worden veranderd (naar mijn mening): er lag geen opdracht om een historische fout te herstellen ☺ Er lag een opdracht om de ondergrondse variant zo ver uit te werken, zodat deze op gelijkwaardig niveau te beoordelen zou zijn met de bovengrondse variant. Ik heb dit in de tekst gemarkeerd en een suggestie voor verbetering gedaan.

Ik vertrouw erop je hiermee van dienst te zijn geweest. Wil je zo vriendelijk zijn om ons de definitieve versie (pdf van de Dorpsraadkrant) toe te sturen?

Veel groeten

[redacted]

Met vriendelijke groeten,

[redacted] *programma Bereikbaarheid Waterland*

M 06 [redacted]  
Houtplein 33 2012 DE Haarlem

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)

[redacted] [@noord-holland.nl](https://twitter.com/noord-holland.nl)



---

**Van:** [redacted]

**Verzonden:** maandag 28 januari 2019 19:51

**Aan:** Derix, [redacted] [@noord-holland.nl](https://twitter.com/noord-holland.nl)>; [redacted] [@noord-holland.nl](https://twitter.com/noord-holland.nl)>;  
[redacted] [@noord-holland.nl](https://twitter.com/noord-holland.nl)>

**CC:** Bakker, [redacted] [@Noord-Holland.nl](https://twitter.com/Noord-Holland.nl)>

**Onderwerp:** check artikel voor Dorpsraadkrant

Beste [redacted] [redacted] en [redacted] en [redacted]

Hierbij een artikel voor onze Dorpsraadkrant over de Onderdoorgang. In het kader van onze co-creatie leg ik het ook aan jullie voor voor akkoord,

Met dank voor jullie reactie,

Groet

[redacted]  
Dorpsraad Broek

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** woensdag 30 januari 2019 18:10  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: check artikel voor Dorpsraadkrant

Bedankt!

---

**Van:** [redacted]@noord-holland.nl]  
**Verzonden:** dinsdag 29 januari 2019 15:22  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: check artikel voor Dorpsraadkrant

Kleinigheidje: als url voor de website van de provincie kan de kortere versie: [www.bereikbaarheidwaterland.nl](http://www.bereikbaarheidwaterland.nl) worden gebruikt. Dat communiceert makkelijker en wordt automatisch doorgestuurd naar de url in het artikel.

---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
 Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

**Van:** [redacted]@noord-holland.nl>  
**Verzonden:** dinsdag 29 januari 2019 14:07  
**Aan:** [redacted]@noord-holland.nl>; [redacted]  
 [redacted]@noord-holland.nl>  
**CC:** [redacted]@Noord-Holland.nl>  
**Onderwerp:** RE: check artikel voor Dorpsraadkrant

En hierbij mij aanvullingen daar op.

Er rijden dagelijks circa 1.300 vrachtwagens door BiW (dus geen 4.000) waarvan 750 grote (incl bussen) en de rest bestelbusjes etc.

Gr [redacted]

---

**Van:** [redacted]@noord-holland.nl>  
**Verzonden:** dinsdag 29 januari 2019 09:09  
**Aan:** [redacted]@noord-holland.nl>; [redacted]  
 [redacted]@noord-holland.nl>  
**CC:** [redacted]@Noord-Holland.nl>  
**Onderwerp:** RE: check artikel voor Dorpsraadkrant

Hallo [redacted]

Mooi overzichtelijk verhaal. Ik heb wat suggesties gedaan om de leesbaarheid te verbeteren en wat tikfoutjes eruit gehaald.

Er is echter 1 opmerking/zin die echt moet worden veranderd (naar mijn mening): er lag geen opdracht om een historische fout te herstellen ☺ Er lag een opdracht om de ondergrondse variant zo ver uit te werken, zodat deze op gelijkwaardig niveau te beoordelen zou zijn met de bovengrondse variant. Ik heb dit in de tekst gemarkeerd en een suggestie voor verbetering gedaan.

Ik vertrouw erop je hiermee van dienst te zijn geweest. Wil je zo vriendelijk zijn om ons de definitieve versie (pdf van de Dorspraadkrant) toe te sturen?

Veel groeten

[Redacted]

Met vriendelijke groeten,

[Redacted]

*programma Bereikbaarheid Waterland*

M 06 [Redacted]  
Houtplein 33 2012 DE Haarlem

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)

[Redacted] [@noord-holland.nl](mailto:[Redacted]@noord-holland.nl)



---

**Van:** [Redacted]

**Verzonden:** maandag 28 januari 2019 19:51

**Aan:** [Redacted] [@noord-holland.nl](mailto:[Redacted]@noord-holland.nl); [Redacted] [@noord-holland.nl](mailto:[Redacted]@noord-holland.nl);  
[Redacted] [@noord-holland.nl](mailto:[Redacted]@noord-holland.nl)>

**CC:** [Redacted] [@Noord-Holland.nl](mailto:[Redacted]@Noord-Holland.nl)>

**Onderwerp:** check artikel voor Dorpsraadkrant

Beste [Redacted] [Redacted] en [Redacted] en [Redacted]

Hierbij een artikel voor onze Dorpsraadkrant over de Onderdoorgang. In het kader van onze co-creatie leg ik het ook aan jullie voor voor akkoord,

Met dank voor jullie reactie,

Groet

[Redacted]

Dorpsraad Broek

[redacted]  
**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** woensdag 30 januari 2019 18:33  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: check artikel voor Dorpsraadkrant

Hoi [redacted]  
Ook jouw nuancering is meegenomen,  
Je krijgt tzt de def versie,  
Groet  
[redacted]

---

**Van:** [redacted]@noord-holland.nl]  
**Verzonden:** dinsdag 29 januari 2019 09:09  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: check artikel voor Dorpsraadkrant

Hallo [redacted]  
Mooi overzichtelijk verhaal. Ik heb wat suggesties gedaan om de leesbaarheid te verbeteren en wat tikfoutjes eruit gehaald.

Er is echter 1 opmerking/zin die echt moet worden veranderd (naar mijn mening): er lag geen opdracht om een historische fout te herstellen ☺ Er lag een opdracht om de ondergrondse variant zo ver uit te werken, zodat deze op gelijkwaardig niveau te beoordelen zou zijn met de bovengrondse variant. Ik heb dit in de tekst gemarkeerd en een suggestie voor verbetering gedaan.

Ik vertrouw erop je hiermee van dienst te zijn geweest. Wil je zo vriendelijk zijn om ons de definitieve versie (pdf van de Dorpsraadkrant) toe te sturen?

Veel groeten

[redacted]  
Met vriendelijke groeten,

[redacted] *programma Bereikbaarheid Waterland*

M 06 [redacted]  
Houtplein 33 2012 DE Haarlem

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)  
[redacted]@noord-holland.nl





---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

---

**Van:** [redacted]

**Verzonden:** maandag 28 januari 2019 19:51

**Aan:** [redacted]@noord-holland.nl>; [redacted]@noord-holland.nl>;  
[redacted]@noord-holland.nl>

**CC:** [redacted]@Noord-Holland.nl>

**Onderwerp:** check artikel voor Dorpsraadkrant

Beste [redacted] [redacted] en [redacted] en [redacted]

Hierbij een artikel voor onze Dorpsraadkrant over de Onderdoorgang. In het kader van onze co-creatie leg ik het ook aan jullie voor voor akkoord,

Met dank voor jullie reactie,

Groet

[redacted]

Dorpsraad Broek

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** maandag 4 februari 2019 15:59  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: foto 26 november

Hoi  
 Bedankt, zeker mooie plaatjes.  
 Maar ik zoek een foto van 26 november van de Cie MF...  
 Groet van [redacted]

---

**Van:** [redacted]@noord-holland.nl]  
**Verzonden:** maandag 4 februari 2019 15:40  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: foto 26 november

[Ik stuur wel een aantal foto's met WeTransfer](#)

[redacted]

---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
 Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

---

**Van:** [redacted]@noord-holland.nl>  
**Verzonden:** maandag 4 februari 2019 15:39  
**Aan:** [redacted]@noord-holland.nl>; [redacted]  
 [redacted]@noord-holland.nl>  
**Onderwerp:** RE: foto 26 november

Hoi [redacted]

[Het bovenaanzicht heb je eerder al ontvangen. Of wil je nu iets anders?](#)

Gr [redacted]

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** maandag 4 februari 2019 15:25  
**Aan:** [redacted]@noord-holland.nl>; [redacted]@noord-holland.nl>; [redacted]@noord-holland.nl>  
**Onderwerp:** foto 26 november

Beste [redacted] en [redacted] en [redacted]

We zoeken nog een geschikte foto van 26 november, voor plaatsing bij het overzichtsartikel over de Onderdoorgang in de Dorpsraadkrant.

Hebben jullie iets geschikts?!

Groet

[redacted]

[REDACTED]

---

**Van:** [REDACTED]  
**Verzonden:** maandag 3 februari 2020 13:47  
**Aan:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** RE: Concept PVA Broek in Waterland V 24-1-2020  
**Bijlagen:** Concept PVA Broek in Waterland V 24-1-2020\_DR.docx

Dag [REDACTED]  
Hierbij namens de Dorpsraad onze reactie op het concept PVA.  
Goede basis voor de komende periode...  
We zien graag je definitieve versie tegemoet  
Groeten van [REDACTED]

---

**Van:** [REDACTED]@noord-holland.nl]  
**Verzonden:** vrijdag 24 januari 2020 11:26  
**Aan:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** Concept PVA Broek in Waterland V 24-1-2020

Hoi [REDACTED]

Hierbij de nieuwe versie. Alle opmerkingen die ik heb gekregen zijn verwerkt.

Prettig weekend!

[REDACTED]

---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

## Plan van Aanpak onderdoorgang Broek in Waterland, N247 (concept 24-1-2020)

### 1. Inleiding

In de regio Waterland zijn een aantal knelpunten op het gebied van de doorstroming, bereikbaarheid en de verkeersveiligheid. Om die knelpunten op te lossen, werken de provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam met de gemeenten Waterland, Purmerend, Edam-Volendam en Amsterdam nauw samen om deze op te lossen. Bestuurders van deze organisaties hebben in 2011 een Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland opgericht en deze stuurgroep adviseert de Gedeputeerde Staten van Noord Holland.

Eén van de knelpunten in het gebied is de doorgang in Broek in Waterland van de N247. De N247 is hier opgebouwd uit één + één-rijstroken voor het gemotoriseerd verkeer en 1 aanliggende bus-strook richting Amsterdam. Met meer dan 21.000 motorvoertuigen per werkdag is de weg met name tijdens de spitsperioden zwaar belast.

In de kern van Broek in Waterland heeft de N247 enkele gelijkvloerse kruispunten en een bushalte. Omdat al het OV bij het dorp met prioriteit invoegt op de rijbaan voor het overige verkeer is dit het grootste knelpunt op de N247. De N247 is rond 1940 dwars door het dorp aangelegd waarbij de woningen op het nieuwe tracé zijn geamoveerd. In 1939 is de huidige brug aangelegd. De verkeerssituatie bij Broek in Waterland verergert de congestie en de doorsnijding van het dorp heeft een effect op de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in de kern. Er zijn al geruime tijd plannen om de verkeerssituatie in Broek in Waterland te verbeteren.

### ***AFBEELDING KAARTJE***

## 2. Voorgeschiedenis

- 1980-2010 Al vanaf de jaren tachtig en negentig signaleren bewoners van Broek in Waterland de toenemende drukte op de N247 en pleiten ze voor een ondergrondse oplossing.
- 2011 De provincie laat een adviesbureau verschillende alternatieven onderzoeken voor de passage van de N247 door Broek in Waterland. Eén daarvan is een variant met een tunnel. Vanwege de eisen die aan tunnels langer dan 250 meter worden gesteld, zouden hiervoor 2 buizen met 1 rijstrook en een vluchtstrook benodigd zijn. Deze uitvoeringswijze in combinatie met de ontwerpsnelheid van 80 km/h leidde tot een kostenraming van circa 125-150 miljoen euro. De variant met een tunnel is toen als niet haalbaar aangemerkt en er is voorgesteld om een bovengrondse variant verder uit te werken en voor te dragen voor realisatie.
- 2011-2014/2015 De Provincie heeft vervolgens debovengrondse variant uitgewerkt met een verbreding van de N247 en het optimaliseren van bestaande kruispunten. Er worden meer opstelstroken aangebracht bij de verkeerslichten op het kruispunt met de Eilandweg en een bypass toegevoegd voor het verkeer in zuidelijke richting. Ook wordt de smalle hefbrug in het traject vervangen door een bredere versie, waardoor groot verkeer elkaar gemakkelijker kan passeren. Omwille van de verkeersveiligheid worden verkeerseilanden op kruispunten gerealiseerd. Zo kan verkeer vanaf de zijwegen beter en gefaseerd afslaan. Voor het langzame verkeer wordt een bredere tunnel onder de N247 door worden aangelegd. De besluitvorming over deze variant was in de loop van 2015 voorzien.
- 2014 - maart 2015 Burgeractiviteiten in Broek in Waterland voor een alternatieve oplossing voor de in hun ogen omstreden wegverbreding van de N247 door het dorp. Door brieven aan politieke partijen, inloopbijeenkomsten en een bijeenkomst met de Provinciale Commissie Mobiliteit en Wonen besluit Provinciale Staten van Noord-Holland om de Dorpsraad gelegenheid te geven tot het uitwerken van een volwaardig alternatief en om het geplande besluit uit stellen. Als voorwaarde stelt de Provincie dat de Dorpsraad een plan uitwerkt
- Juli 2015 Presentatie van het plan van aanpak van de dorpsraad en na een succesvolle crowdfunding geeft de Dorpsraad aan een gerenommeerd bureau opdracht een schetsontwerp en bijbehorende kostenraming te maken. .
- Januari 2016-voorjaar 2016 Oplevering van het Dorpsraad-alternatief: een onderdoorgang met een rijnsnelheid van 50 km/h en sober uitgevoerd, waardoor de kosten tussen de 30 en 50 miljoen euro uitkomen. Provincie Noord-Holland laat de uitkomsten van deze studie door meerdere bureaus beoordelen. Deze concludeerden dat er nog veel haken en ogen aan het ontwerp zaten en bovendien een aantal essentiële zaken zoals de bodemgesteldheid, tunnelveiligheid en bouwfaserings niet waren

meegenomen. Het verder uitwerken ervan kon echter niet gevraagd en verwacht worden van de Dorpsraad gezien het beperkte budget en benodigde expertise.

De provincie Noord Holland besluit om het alternatief van de dorpsraad mee te nemen in de verdere studies naar meerdere alternatieven door de Provincie. Het vervolg vindt plaats in een unieke co-creatie met de Dorpsraad.

2016-2018 Verdere uitwerking van alternatieven. Gedurende deze uitwerking participeert de Dorpsraad in de vorm van een co-creatie-proces. Aan het einde van dit ontwerpproces worden vijf uitgewerkte alternatieven gepresenteerd:

1. een bovengrondse doorgang,
2. een onderdoorgang 2x1 rijstrook met een maximum snelheid van 50 km/uur, uitgevoerd d.m.v. één 'buis',
3. een onderdoorgang van 2x1 rijstrook met een maximum snelheid van 50 km/uur, uitgevoerd d.m.v. twee "buizen",
4. een onderdoorgang 2x1 rijstroken met een maximum snelheid van 80 km/uur, uitgevoerd d.m.v. twee "buizen",
5. een onderdoorgang 2x2 rijstroken met een maximum snelheid van 80 km/uur, uitgevoerd d.m.v. twee "buizen",

Bij varianten 3,4 en 5 zijn vluchtwegen aanwezig in aparte buizen. Tevens is een MKBA-analyse uitgevoerd op verzoek van de Gedeputeerde. Uit de verkeersberekeningen van deze alternatieven blijkt, dat bij gelijkblijvende autonome groei van het verkeer, de bovengrondse oplossing na 2030 weer knelpunten zal opleveren.

November 2018 Gedeputeerde Staten van Noord Holland besluit om vooralsnog geen besluit te nemen over de doorgang van de N247 in Broek in Waterland. Men wil besluitvorming over de verkiezingen heen tillen en samen met de partners een voorkeursoplossing (met bijbehorende financiële dekking) kiezen alvorens dit voor te leggen aan Provinciale Staten.

Juli 2019 Over de verkeerssituatie in Broek in Waterland is in het nieuwe collegeakkoord van de Gedeputeerde Staten van Noord-Holland de volgende tekst opgenomen:

“

Om het leefbaarheidsprobleem in Broek in Waterland op te lossen zal, in lijn met het proces van co-creatie dat is doorlopen, een tweebaans-onderdoorgang van de N247 worden aangelegd. Zo worden de twee delen van het dorp weer met elkaar verbonden en ontstaat meer ruimte voor fietsers en voetgangers. We leveren een bijdrage aan de realisatie van de onderdoorgang”.

Najaar 2019 Start van het bepalen van een breed gedragen voorkeursalternatief met zicht op financiering op basis van de vier hoofdalternatieven van

de onderdoorgangen.

December 2019: de gedeputeerde zegt toe aan de Statenfractie van de VVD dat ook de haalbaarheid variant met 2x2 rijstroken verder zal worden onderzocht.

### ***AFBEELDING TIJDLIJN***



### 3. Nadere beschrijving van de vier uitgangsalternatieven

Tijdens het co-creatieproces zijn 4 ondergrondse varianten nader uitgewerkt. Hieronder worden de belangrijkste kenmerken beschreven.

#### 3.1) Ondergrondse variant, 50km/uur (één “buis”)

Deze variant komt overeen met de door de dorpsraad van Broek in Waterland uitgewerkte variant. De oorspronkelijke schatting van Witteveen en Bos was € 37 miljoen met een onnauwkeurigheid van +/-30% waarbij de kosten dus uit zouden komen op € 29,3 miljoen tot € 54,5 miljoen. De uiteindelijke kosten zijn in 2018 geraamd op € 64 miljoen (marge ook 30%). Het verschil komt grotendeels doordat pas later is gebleken dat de onderdoorgang door een waterkering gaat (Broekermeerdijk) waardoor de constructie aanzienlijk langer moet worden.

Een van de nadelen van deze variant is dat er slechts één “buis” is voor beide richtingen en daarmee het gevaar bestaat voor frontale aanrijdingen. De hulpdiensten en de provincie staan vanuit een hoog risicoprofiel niet positief tegenover deze variant. Daarnaast moet bij onderhoud en/of calamiteiten al het verkeer bovenlangs door het dorp gaan rijden terwijl de nieuwe inrichting daarop niet zal zijn ingesteld (dorps karakter, voorrang van rechts, etc.). Ook zijn er geen vluchtwegen en moeten personen tussen voertuigen door een uitgang zoeken. Deze variant voldoet wel aan alle wettelijke eisen en deze indeling is op meerdere locaties in de provincie Noord-Holland en Nederland gerealiseerd. Wat deze onderdoorgang anders maakt dan bestaande kunstwerken van de provincie is de lengte van de totale bak, deze bedraagt circa 900 meter waarmee de vluchtwegen ook langer zijn dan bij andere kunstwerken die wij in beheer hebben.

Nadeel van deze variant is tevens dat er maximaal 50km/h in de onderdoorgang mag worden gereden terwijl de N247 een doorgaande weg is waar buiten de onderdoorgang 80km/h mag worden gereden. Het afdwingen van een lagere rijsnelheid in de onderdoorgang kan alleen fysiek (bv drempels) aangezien de politie alleen zal gaan handhaven wanneer de provincie als wegbeheerder de weg fysiek zo zal inrichten dat niet harder dan 50km/h kan worden gereden.

Tevens zou het onnodig afremmen en optrekken voor een toename van geluid en uitstoot zorgen wat strijdig is met één van de doelen van een mogelijke onderdoorgang.

#### **AFBEELDING VARIANT**

#### 3.2) Ondergrondse varianten 50km/h en 80km/uur (twee “buizen”)

Het verschil tussen deze beide varianten is alleen de snelheid in de onderdoorgang, qua breedte is er geen noemenswaardig verschil. De lengte verschilt wel omdat bij een hogere snelheid grotere boogstralen nodig zijn waardoor de totale lengte van de bak toeneemt. Daardoor is de 80km/uur-variant iets duurder dan de 50km/uur variant. Bij beide varianten zijn er afgesloten vluchtwegen aanwezig en kan er bij

onderhoud in principe één buis worden gebruikt om de N247 beschikbaar te houden.

Bij beide varianten is een vluchtstrook aanwezig zodat bij een lichte calamiteit het verkeer door kan rijden.

Voor de 50km/h variant geldt uiteraard hetzelfde als bij de vorige variant is aangegeven m.b.t de handhaafbaarheid en doorstroming.

## **AFBEELDINGEN VARIANTEN**

### **3.3) Ondergrondse variant 80km/uur 2x2 rijstroken**

Deze variant gaat uit van 2x2 rijstroken tussen Het Schouw en Monnickendam. Uit de modelberekeningen blijkt dat, vanwege de grotere verwerkingscapaciteit die door de extra rijstrook ontstaat de N247 een gering deel van het verkeer dat nu via de N235 en A7 richting het noorden rijdt gaat aantrekken. Reden dat het bij Monnickendam niet meteen vastloopt is dat de verkeersstroom daar splitst; circa 70% rijdt verder richting het noorden en 30% slaat af richting Monnickendam en Marken. Er dient wel nader onderzoek te worden uitgevoerd voor de gevolgen van het extra verkeer voor de aansluitingen op de A10 aan de zuidzijde van de N247.

Uitgangspunt van Bereikbaarheid Waterland is dat er gebruik wordt gemaakt van bestaande infrastructuur (m.u.v. relatief kleine optimalisaties) en natuurwaarden zo min mogelijk worden aangetast. Het is hierbij de vraag of of het aanleggen van 2 extra rijstroken tussen Het Schouw en Monnickendam met een verkeer aantrekkende werking daarmee niet strijdig is.

Wel is het zo dat een onderdoorgang voor 100jaar wordt aangelegd en dat deze variant de meest robuuste is. In eerste instantie zou er immers ook voor kunnen worden gekozen om de twee buitenste rijstroken niet te benutten of in te zetten als busstroken. Naast de twee rijstroken is er ook een vluchtstrook meegenomen voor beide richtingen.

Belangrijke noot bij deze variant is dat het nog maar de vraag is of deze brede bak aan de noordzijde van Broek in Waterland inpasbaar is. Daarvoor is een verdere uitwerking noodzakelijk om definitief uitsluitsel te kunnen geven. De Broekervaart dient aanzienlijk versmald te worden en de gevolgen daarvan zijn niet berekend. Ook komen de woningen aan de oostzijde van de Broekervaart dicht bij het water te staan.

## **AFBEELDINGEN VARIANTEN**

## 4. Doelstelling Plan van Aanpak

Het doel van de eerste fase van het Plan van Aanpak is een overzicht op hoofdlijnen van randvoorwaarden, wat leidt tot een breed gedragen voorkeursvariant. In de tweede fase wordt deze voorkeursvariant verder uitgewerkt zodat in 2021 een besluit kan worden genomen over de wijze waarop de N247 in Broek in Waterland vorm wordt gegeven.

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

- Op basis van de huidige vier uitgangsalternatieven en de te formuleren randvoorwaarden komen tot één realiseerbaar voorkeursalternatief op basis van de reeds uitgewerkte onderzoeken en ontwerpen.
- De keuze van dit voorkeursalternatief dient draagvlak te hebben van de Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland, de Dorpsraad Broek in Waterland en andere bewoners en belanghebbenden in de regio Waterland.
- Zicht op financiering van de voorkeursvariant 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 voorbereid worden. Hieronder valt het voorbereiden van marktbenadering en aanbesteding, het maken van detailontwerpen en bouwfaseringen, de ruimtelijke inpassingsprocedures en noodzakelijk vergunningenprocedures en dergelijke.

### 4.1 Uitgangspunten voor deze projectfase

- De in de vorige fase uitgewerkte vier varianten voor een onderdoorgang vormen het uitgangspunt voor deze projectfase. Er wordt geen nieuwe studie gedaan naar een mogelijke vijfde variant. De voorkeursvariant zal een subvariant zijn van datgene wat eerder is uitgewerkt en uitgezocht.
- We passen voor deze projectfase een projectmatige aanpak toe. Dat betekent dat we in deze fase doelgericht toewerken naar het doel van deze fase, namelijk een breed gedragen keuze van een voorkeursalternatief voor de onderdoorgang bij Broek in Waterland met zicht op financiering ervan en bestuurlijke besluitvorming daarover. Dit gebeurt op basis van een planning en een begroting voor deze projectfase.
- We zetten ons in om draagvlak te bereiken bij de partners in de regio Waterland over de te kiezen voorkeursvariant. De Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland geldt als 'opdrachtgever' voor deze projectfase. Het plan van aanpak, de tussentijdse resultaten en het eindresultaat leveren we op aan de Stuurgroep. Tijdens de uitvoering rapporteren we aan deze stuurgroep over de voortgang en noodzakelijke aanpassingen in de planning of het budget.

- Samenwerking met de omgeving en gelegenheid tot participatie door de omgevingspartijen is essentieel. De aanpak van co-creatie met Dorpsraad Broek in Waterland, die in de periode 2016-2018 is toegepast, wordt in deze projectfase gecontinueerd. De aanpak in de periode 2016-2018 is geëvalueerd (zie Evaluatie Procesaanpak N247 Broek in Waterland, Lessen voor co-creatie, NIVU, versie 4 d.d. 21-6-2019). In overleg met de Dorpsraad verwerken we deze opgedane lessen in de participatie-aanpak in deze projectfase.
- Uit de resultaten van de vorige projectfase is duidelijk, dat een onderdoorgang bij Broek in Waterland een kostbare oplossing is. Aangezien er bij de bestuurlijke besluitvorming over een voorkeursalternatief zicht moet zijn op financiering, zal – naast het uitwerken en afwegen van de alternatieven, ook onderzocht moeten worden op welke wijze de bekostiging kan gebeuren.
- Als eindproduct van de vorige fase is een uitgebreide vergelijkingstabel opgeleverd. Op basis hiervan maar ook andere opgeleverde stukken kan een gedegen onderbouwde keuze worden gemaakt. De afweging en keuze voor het voorkeursalternatief gebeurt op basis van een integrale beoordeling vanuit verschillende expertises en gezichtspunten.

Het doel is om binnen korte termijn te komen tot een gedragen voorkeursalternatief om te voorkomen dat zaken die in de vorige fase reeds zijn uitgezocht opnieuw worden gedaan.

#### 4.2 Procesbegeleiding en besluitvorming

Voor de uitvoering van deze projectfase wordt een projectorganisatie samengesteld. Deze bestaat uit een **kernteam**, samengesteld uit specialisten van de provincie Noord Holland, dat:

- Zorgt voor de technische uitwerkingen van de alternatieven en daarvoor een ingenieursbureau in de arm neemt en deze begeleidt.
- Op basis van de reeds beschikbare producten een gedragen afwegingsmodel samenstelt om de alternatieven af te wegen en zorgt voor integrale afwegingsmomenten (met partners en andere betrokkenen, waaronder de dorpsraad Broek in Waterland).
- Een proces van co-creatie en participatie doorloopt met de dorpsraad Broek in Waterland, onder andere bij de technische uitwerkingen van de alternatieven en de afweging ervan.
- Gedurende deze projectfase de kwaliteit van de deelresultaten en de samenwerking met stakeholders borgt door middel van kwaliteitstoetsen, de voortgang bewaakt en het beschikbare budget voor deze projectfase beheerst
- De mogelijkheden om de alternatieven te bekostigen onderzoekt en bestuurlijke afspraken voorbereidt en maakt over deze financieringsmogelijkheden. Dit biedt bij de besluitvorming over het voorkeursalternatief zicht op financiering.
- De bestuurlijke besluitvorming over tussentijdse resultaten en het eindresultaat voorbereidt en faciliteert.

De samenstelling van de kerngroep en de rolverdeling binnen de kerngroep is nader beschreven in bijlage 1.

Daarnaast is er de ambtelijke **projectgroep**, met vertegenwoordigers van de deelnemers in het samenwerkingsverband van de regio Waterland, namelijk van de provincie Noord-Holland, de Vervoerregio Amsterdam, de gemeenten Waterland, Purmerend, Edam-Volendam en Amsterdam. Deze projectgroep:

- Levert een grote inhoudelijke bijdrage aan dit Plan van Aanpak en conformeert zich aan het uiteindelijke product dat ter besluitvorming en vaststelling aan de Stuurgroep wordt voorgelegd. Dat is noodzakelijk omdat zonder instemming bestuurlijk draagvlak lastig wordt.
- Levert inbreng bij het komen tot een voorkeursvariant en conformeert zich aan de uiteindelijk voor de leggen voorkeursvariant.
- Breng bij de start van de uitwerking van de voorkeursvariant randvoorwaarden in voor zowel de inhoudelijke als beleidsmatige eisen.
- Onderzoekt actief mee naar financieringsmogelijkheden om te komen tot zicht op financiering van het voorkeursalternatief.
- Beoordeelt (deel)resultaten ter voorbereiding op bestuurlijke behandeling in de Stuurgroep Bereikbaar Waterland en bereidt vergaderingen van de Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland voor.
- Onderhoudt contacten en informeert bestuurders van de eigen organisaties over de voortgang van dit project.

De samenstelling van de projectorganisatie is nader beschreven in bijlage 1.

De **managementgroep**, met vertegenwoordigers van de deelnemende organisaties in het samenwerkingsverband van de regio Waterland, namelijk van de provincie Noord-Holland, de Vervoerregio Amsterdam, de gemeenten Waterland, Purmerend, Edam-Volendam en de gemeente Amsterdam. De managementgroep:

- Komt bijeen ter bespreking van essentiële inhoudelijke vraagstukken, waarover de projectgroep geen gezamenlijke standpunten heeft kunnen bereiken
- Beoordeelt (deel)resultaten ter voorbereiding op bestuurlijke behandeling in de Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland, bereidt vergaderingen van de Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland voor.

De managementgroep wordt vooral gezien als escalatiemogelijkheid. Wanneer de projectgroep tot een gedragen stuk komt voor de Stuurgroep dan is bespreking hiervan in de managementgroep, in principe, niet nodig.

De samenstelling van de projectorganisatie is nader beschreven in bijlage 1.

De **Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland** is samengesteld uit bestuurders van de provincie Noord-Holland, de Vervoerregio Amsterdam, de gemeenten Waterland, Purmerend, Edam-Volendam en de gemeente Amsterdam. De Stuurgroep:

- stuurt de uitvoering van dit project en deze projectfase aan en stelt onder andere dit plan van aanpak vast als uitgangspunt voor deze projectfase, besluit tijdens de uitvoering over eventuele aanpassingen van de planning en het budget voor deze projectfase en stelt tussenproducten en het eindresultaat van deze projectfase, het gedragen voorkeursalternatief met zicht op financiering, vast.
- adviseert op basis van tussenproducten en het eindresultaat aan Gedeputeerde Staten over de verdere aanpak van dit project en de realisatie van de doorgang bij Broek in Waterland.

- De stuurgroep neemt dus geen besluiten over de uitvoering van (project-)onderdelen maar heeft vooral een adviserende functie richting de colleges en raden/Staten

De samenstelling van de projectorganisatie is nader beschreven in bijlage 1.

Binnen de provincie Noord Holland is een **strategisch Zaanstreek-Waterland overleg**. In dit overleg nemen (beleids-)ambtenaren van verschillende beleidsterreinen deel. Dit interne overleg vervult een rol voor de interne integrale kwaliteitsborging. Deze interne klankbordgroep wordt ingeschakeld door de kerngroep en heeft een adviserende rol.

De **Dorpsraad Broek in Waterland** is nauw betrokken in het voorgaande proces en participeert ook in deze projectfase. De Dorpsraad is er voor alle inwoners van de kern Broek in Waterland in de gemeente Waterland en spant zich in om de stem van alle inwoners van Broek in Waterland in te brengen in dit project. . Uitgangspunt zijn de samenwerkingsafspraken tussen Provincie en de Dorpsraad van december 2016. De Dorpsraad:

- Geeft gevraagd en ongevraagd advies.
- Levert standpunten en doet voorstellen, met in het achterhoofd de wensen en zorgen van alle inwoners van Broek in Waterland. De dorpsraad spant zich in om verschillende belangen en of standpunten over de onderdoorgang van verschillende inwoners van Broek in Waterland te bespreken en deze in te brengen.
- Zorgt voor een “antenne” functie binnen Broek in Waterland. Signalen over zorgen en draagvlak worden op tijd aan de projectleider doorgegeven zodat hij daarop actie kan ondernemen.
- Draagt en levert inbreng bij de start van de uitwerking van de alternatieven door het formuleren van eisen en wensen en beoordeelt de technische uitwerking van deze alternatieven.
- Dient in te stemmen met de voorkeursvariant die aan de Stuurgroep wordt voorgelegd.

## **AFBEELDING ORGANOGRAM**

## 5. Aanpak

Het doel voor de komende fase is te komen tot een pakket van randvoorwaarden wat uiteindelijk leidt tot een breed gedragen voorkeursvariant. Om dit te bereiken, worden de volgende hoofdactiviteiten ondernomen:

### 5.1 Technisch spoor, c.q. onderzoeken

Een **technisch spoor**, bestaande uit een aantal activiteiten, namelijk:

- Bij aanvang inventariseren en beschrijven we de wensen en eisen van alle betrokkenen voor het voorkeursalternatief. Dit gebeurt in groepsbijeenkomsten (in projectgroep, participatiebijeenkomsten met de Dorpsraad) en in één-op-één gesprekken met betrokkenen. Deze inventarisatie van eisen en wensen vormt de basis voor de “zoektocht” naar de breed gedragen voorkeursvariant;

In het voorgaande proces is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Bereikbaarheid Waterland. De afgelopen jaren is gebleken dat dit model niet meer actueel is, er zijn teveel aanpassingen doorgevoerd die lastig te herleiden zijn en tevens is het toekomstjaar van 2020 al bereikt. Onderzocht zal worden of er een nieuw model kan worden opgezet waarbij zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van bestaande verkeersmodellen in de directe omgeving. Het uitbreiden van het verkeersmodel van de gemeente Amsterdam zou daarbij een goede optie zijn. Andere optie is VENOM, waarvoor wij aan het ingenieursbureau zullen vragen wat de beste optie is voor onze onderzoeksvraag.

- Het technische spoor en in het bijzonder de uitwerking van de alternatieven inclusief de bijbehorende onderzoeken en kostenramingen en het selectieproces om tot één voorkeursvariant te komen, wordt ondersteund door een gerenommeerd ingenieursbureau. Dit bureau zal direct na het vaststellen van dit plan van aanpak door de Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland worden gecontracteerd. Eventuele eisen, die worden gesteld aan dit bureau bepalen we in co-creatie met betrokkenen;
- Als één van de eerste acties stellen we een afwegingsmodel t.b.v. de multi-criteria-analyse (MCA). Hierin nemen we alle relevante onderscheidingscriteria op voor het maken van de keuze voor het voorkeursalternatief, eventueel voorzien van wegingsfactoren. Dit doen in nauw samenspel met regiopartners en andere betrokkenen (waaronder dorpsraad Broek in Waterland).
- De provincie Noord-Holland heeft een aantal onderdoorgangen, c.q. tunnels in haar beheer.
  - Het aquaduct onder de Amstel (inclusief tunneltechnische installaties);
  - 2 onderdoorgangen in de Westfrisiaweg (zonder deze installaties);
  - De Waterwolftunnel en de Abdijtunnel die voldoen aan alle wettelijke eisen.
- Hoewel de provincie Noord-Holland enkele onderdoorgangen in haar beheer heeft zijn deze minder lang en diep dan de varianten die in Broek in Waterland op tafel liggen. Wij zullen een sessie organiseren waarbij wij interne kennis en kennis vanuit externe projecten zullen opvragen waarbij er actief kennis kan worden gedeeld. Hierbij wordt gedacht aan de onlangs aangelegde



onderdoorgang in Dieren, de Koning Willem-Alexandertunnel in Maastricht en een recente onderdoorgang in Nijverdal. Doel is om zoveel mogelijk gebruik te maken van ervaringen en toegepaste randvoorwaarden.

- Er zullen risicosessies worden georganiseerd waarbij grote stelposten en risico's in de eerdere ramingen kunnen worden gekwantificeerd waardoor deze in deze fase beter kunnen worden onderzocht en hopelijk naar beneden kunnen worden bijgesteld.
- Er wordt een kansensessie georganiseerd waarbij kansen, zoals bijvoorbeeld benutting van de ruimte tussen het nieuwe plein en de bovenzijde van de onderdoorgang worden besproken.
- Tevens start het doornemen van de matrix waarin de gevolgen en voor- en nadelen van de 4 ondergrondse varianten zijn uitgewerkt, waardoor een zorgvuldige eerste afweging mogelijk is.
- De afwegingen zijn essentiële momenten in deze projectfase. We bereiden daarom deze afweging zorgvuldig voor en doen deze afwegingsmomenten gezamenlijk met regiopartners (in het projectteam) en in participatiebijeenkomsten met de Dorpsraad (zie verder spoor omgevingsmanagement).
- Vervolgens gaan we, op basis van alle input één voorkeursvariant formuleren en deze wordt, na formele instemming van alle betrokken partijen, verder uitgewerkt tot een definitief 'Voorlopig Ontwerp'. Hierbij hoort naast de technische uitwerkingen op het niveau van voorontwerp, ook kostenramingen volgens landelijk geldende systematiek (SSK), analyses van ruimtelijke inpassings- en vergunningsprocedures, analyses van noodzakelijke conditionerende maatregelen (kabels en leidingen, grondonderzoeken en andere risico's). Dit om er voor te zorgen, dat er na besluitvorming over de voorkeursvariant geen wezenlijke nieuwe obstakels voor realisatie optreden.
- Ook nu bereiden we de tweede en laatste afweging zorgvuldig voor en doen deze tweede ronde van afweging opnieuw gezamenlijk met regiopartners en betrokkenen in de projectgroep en participatiebijeenkomsten met de Dorpsraad (zie verder spoor omgevingsmanagement).
- Tussenproducten van het technische spoor worden besproken met betrokkenen, waarbij wordt beoordeeld of de bij de start van dit technische spoor verzamelde eisen en wensen in de uitwerkingen van de alternatieven voldoende zijn verwerkt.
- Zoals hierboven beschreven hebben we afwegingsmomenten in de verschillende groepen gedaan op basis van voorstellen van het ingenieursbureau. Indien wegingen door verschillende groepen en of individuen – ook na zorgvuldig overleg - van elkaar verschillen, worden deze verschillen in het besluitvormingsproces transparant gemaakt;
- Er wordt reeds gedacht over de mogelijke wijze van aanbesteding zodat de onderzoeken die worden gedaan ook bij eventuele realisatie kunnen worden gebruikt;
- In het kader van Samen Infra wordt B&U nauw betrokken bij deze uitwerking en is hun advies over op te leveren onderzoeken en beoordelingen van deze onderzoeken en rapporten maatgevend.

- Als toekomstig beheerder van een mogelijke onderdoorgang zal de afdeling BSP nauw betrokken worden bij het verdere proces.
- De eindproducten dienen te worden opgenomen in een BIM-viewer zodat alle achterliggende data eenvoudig voor iedereen zichtbaar zal zijn.

## 5.2 Beleidsmatig spoor, c.q. verkenning financiële bijdragen

Naast het technische spoor onderscheiden we een **beleidsmatig spoor**. Om een gedragen voorkeursvariant te selecteren met zicht op financiering, is een serie van 'beleidsmatige' activiteiten noodzakelijk. Deze activiteiten zijn erop gericht om gezamenlijkheid en draagvlak te bereiken bij de partners in de regio Waterland over de te kiezen voorkeursvariant. Tevens is een nadere analyse van de effecten van een onderdoorgang op de wegen elders in de regio wenselijk. Daarbij draagt de projectgroep in operationele zin bij aan diverse deelproducten en vervult de management- en stuurgroep met name strategisch en bestuurlijke rol. De activiteiten zijn:

- We maken een planning van bijeenkomsten met projectgroep, de management- en stuurgroep. Deze leiden we af van de planning van het technische spoor. De bijeenkomsten van de projectgroep worden zo gepland dat deze groep op verschillende momenten in het creatieve proces input kan leveren, actief kan bijdragen bij bijvoorbeeld afwegingen en/of in ontwerpatelier en dat ze feedback kan leveren op geproduceerde deelproducten. Op basis van deze planning bepalen we vervolgens wanneer er beslismomenten zijn en deze plannen we in in de agenda van de Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland. De managementgroep plannen wij daartussen in, in ieder geval voorafgaand aan beslismomenten voor de Stuurgroep.
- Vervolgens ondersteunen we tijdens de uitvoering van deze projectfase alle groepen en voorzien wij ze tijdig van alle relevante informatie om inbreng te leveren, inzicht te bieden en om steun te bereiken voor het uiteindelijke voorkeursvariant. Dit beleidsmatige proces verloopt hand-in-hand met het technische spoor.
- Naast de serie van geplande bijeenkomsten zullen er diverse afstemmingen met ambtenaren en bestuurders noodzakelijk zijn om inzichten te vergroten, belangen te verkennen en draagvlak voor keuzes te bereiken. Van dit proces bestaat niet een 'spoorboekje' en dit is ook op voorhand niet in detail te beschrijven, maar vereist van het kernteam beleidsmatige expertise en creativiteit en bestuurlijke sensitiviteit.
- Naast alle inspanningen om tot een gedragen keuze te komen, is duidelijk dat er een financieringsopgave ligt. In dit spoor zullen vanaf het begin van deze projectfase mogelijkheden voor financiering worden verkend. Van de mogelijkheden, die zich hiervoor voordoen, zullen wij kansen vastleggen, afspraken maken en in voorkomende gevallen bestuurlijke afspraken voorbereiden.

### 5.3 Omgevingsspoor

We onderscheiden een **omgevingsspoor**, waarin we de samenwerking met omwonenden, openbaar vervoer, hoogheemraadschap en dergelijke behartigen. Voor de omwonenden in Broek in Waterland is de Dorpsraad onze samenwerkingspartner. De Dorpsraad Broek in Waterland is nauw betrokken in het voorgaande processen en participeert op vergelijkbare wijze als voorheen in deze projectfase. In dit omgevingsspoor:

- bepalen we op basis van een zorgvuldige stakeholderanalyse alle externe belanghebbenden en hun belangen. Wij doen dat met zorg, zodat we geen organisaties of bewoners ‘vergeten’.
- Afhankelijk van de betrokkenheid van de stakeholders en hun ‘afstand’ tot dit project, bepalen wij hoe zij in deze projectfase betrokken worden. Dat doen we uiteraard in afstemming met deze stakeholders zelf. We zullen in het omgevingsmanagement onderscheid maken tussen stakeholders, die intensief ‘meedenken’ en ‘meedoen’ en stakeholders, die met name goed op de hoogte zullen worden gehouden (‘mee weten’).
- Bij alle geïdentificeerde betrokkenen inventariseren wij eisen en wensen, zoals beschreven bij het technische spoor. Met de dorpsraad Broek in Waterland plannen wij een serie van bijeenkomsten. Daarmee kan deze groep in het creatieve proces input leveren, actief bijdragen bij bijvoorbeeld afwegingen en/of in ontwerpateliers en feedback leveren op geproduceerde deelproducten.
- Ten behoeve van alle stakeholders zorgen we voor goede externe communicatie. Na vaststelling van dit plan van aanpak stellen we daarvoor een communicatieplan op, waarbij de communicatiemomenten afhangen van de planning van het technische spoor. Op basis van dit plan geven we vervolgens invullen aan de externe communicatie, d.m.v. persberichten, websiteberichten, informatieavonden en dergelijke.
- We leggen contacten met eigenaren van gronden en objecten, die mogelijk noodzakelijk zijn voor de realisatie van de onderdoorgang of waarmee we rekening moeten houden.
- De rol van de gemeente Waterland zal naar verwachting groter zijn dan die van de andere gemeenten. De gemeente Waterland dient zelf input te leveren voor de inrichting van de bovengrondse infrastructuur. De uitwerking van de inrichting zal deel uit maken van deze fasering maar de gemeente wordt geacht het voorstel (inclusief de daarmee gemoeide kosten) zelf bestuurlijk af te hechten. De provincie zal hiervoor uiteraard ondersteuning aanleveren, maar verwacht wordt dat de gemeente het initiatief hiervoor neemt.
- Extra aandacht zal worden gegeven aan het betrekken van inwoners, lokale ondernemers en raadsleden uit Edam-Volendam. Samen met de gemeente zullen wij zorgen dat er voldoende gelegenheid wordt gegeven om inspraak te hebben en wensen aan te leveren. De avonden kunnen eventueel door de gemeente zelf worden georganiseerd waarbij de provincie de invulling van deze avonden zal verzorgen.

#### 5.4) Contractenspoor

Ter ondersteuning van het technische spoor zullen wij een samenwerking aangaan met één (of meer) ingenieurbureau(s). Dit regelen we in het **contractenspoor**. Eerst wordt een keuze gemaakt voor de scope van het werk van het ingenieurbureau in de een inkoopstrategie. Bijvoorbeeld of we alle werkzaamheden bij één bureau leggen of dat verdelen over meerdere bureaus. En hoe de verantwoordelijkheden precies liggen. Op basis van een programma van eisen en volgens aanbestedingsregels en aanbestedingsbeleid van de provincie Noord-Holland zal een aanbesteding worden doorlopen. Dat programma van eisen stellen we samen met regiopartners en betrokkenen op. Ook tijdens de uitvoering van het werk door het ingenieurbureau zullen we hen begeleiden en toetsen.

#### 5.5) Projectsecretaris en projectbeheersing

Onder de projectbeheersing vallen de budgetbewaking, de planning, de kwaliteitsborging, het risicomanagement en documentmanagement.

Bij aanvang van het project is er een initiële planning, waarin rekening is gehouden met de onzekerheden in dit traject. Het doel is om te borgen, dat het eindresultaat volgens deze planning wordt gerealiseerd. Periodiek zal de planning worden aangepast en aangevuld naar aanleiding van ontwikkelingen in het project. Als er uitloop dreigt, dan verlangt dit bijsturing.

#### ***AFBEELDING MET SPOREN***

## 5.6 Kosten

Aan het verder uitwerken van een voorkeursvariant en het opzetten van een nieuw verkeersmodel zitten uiteraard kosten. Op basis van de vorige fase schatten wij de kosten voor 2020 en 2021 als volgt in:

- |  |             |
|--|-------------|
| - Opzetten en implementeren nieuw verkeersmodel: | € 150.000,- |
| - Technisch uitwerken van één voorkeursvariant:  | € 300.000,- |
| - Totaal:  | € 450.000,- |

Uitgangspunt bij bovenstaande inschattingen is dat alle betrokken partners de inzet van eigen medewerkers voor eigen rekening nemen. Alleen wanneer er iemand dient te worden ingehuurd vanwege intern capaciteitsgebrek kan hiervoor een apart verzoek worden gedaan bij de Stuurgroep. De kosten die daar eventueel mee gemoeid zijn komen echter niet ten laste van de aangegeven € 450.000,- (excl BTW).

### 1) Taakverdeling binnen kernteam

Het kernteam werkt volgens de principes van Integraal projectmanagement (IPM). Deze projectmanagement methode wordt binnen de overheid breed toegepast voor projectmatige aanpak van planstudies en realisatie van werken. Binnen het kernteam is een medewerker verantwoordelijk voor het uitvoeren van de activiteiten van één spoor. Maar omdat er in veel gevallen de verschillende sporen en activiteiten elkaar nodig hebben, is samenwerking essentieel. Iemand die verantwoordelijk is, neemt niet zelfstandig keuzes, die effecten hebben op anderen. Dat samenspel wordt geleid door een projectmanager. Deze zorgt voor een integrale en onderling afgestemde werkwijze.

We onderscheiden in het kernteam:

- een teamlid, dat de activiteiten van het omgevingsspoor doet (omgevingsmanager). Dit teamlid onderhoudt met name de contacten met de dorpsraad Broek in Waterland.
- een teamlid, dat de activiteiten van het technisch spoor doet (technisch manager). Dit teamlid begeleidt het ingenieursbureau inhoudelijk.
- een teamlid, die de activiteiten van het beleidsmatige spoor doet (beleidsmedewerker). Dit teamlid onderhoudt met name de contacten met de projectgroep.
- een teamlid, dat de activiteiten van het contractenspoor doet (contractmanager). Dit teamlid onderhoudt contacten met het ingenieursbureau ten aanzien van contractuele zaken.
- Een teamlid, dat het projectsecretariaat en de projectbeheersing doet. Dit teamlid onderhoudt contacten met de interne klankbordgroep, die tussenresultaten beoordeelt en inhoudelijke adviezen geeft.
- Een teamlid, dat leiding geeft aan dit team. Deze projectmanager zorgt voor samenwerking in het team, zorgt voor integrale besluiten. Dit teamlid onderhoudt contacten met managementgroep- en de stuurgroep.

### AFBEELDING TEAM

## 5.7 Planning

In het coalitieakkoord 2019-2023 van de provincie Noord-Holland is het volgende opgenomen over de N247 door Broek in Waterland:

*“Om het leefbaarheidsprobleem in Broek in Waterland op te lossen zal, in lijn met het proces van co-creatie dat is doorlopen, een tweebaans-onderdoorgang van de N247 worden aangelegd. Zo worden de twee delen van het dorp weer met elkaar verbonden en ontstaat meer ruimte voor fietsers en voetgangers. We leveren een bijdrage aan de realisatie van de onderdoorgang.”*

Omdat er in de vorige fase al heel veel werk is verricht en alle bouwstenen voor het komen tot een voorkeursvariant aanwezig zijn schatten wij in om voor de zomer van 2020 met een gedragen voorkeursvariant te komen.

In dit geval zal het bestuurlijke proces, bestaande uit een besluit door Gedeputeerde Staten en het eventueel bespreken hiervan in Provinciale Staten voor eind 2020 plaats kunnen vinden. Als die planning wordt gehaald en er ligt eind 2020 een vastgestelde voorkeursvariant met het bijbehorende streefbedrag dan zal 2021 nodig zijn om dit verder uit te werken tot een product op basis waarvan een definitief besluit kan worden genomen of een onderdoorgang in de N247 haalbaar blijkt te zijn.

## 6. Samenvatting

De afgelopen 3 jaar heeft een intensief co-creatieproces plaatsgevonden met de Dorpsraad van Broek in Waterland, betrokken overheden en inwoners c.q. belanghebbenden uit de regio Waterland. De kennis en onderzoeken die zijn opgedaan en uitgevoerd zijn voldoende om een keuze te kunnen maken voor een voorkeursvariant.

In de eerste fase tot aan de zomer van 2020 zullen, op basis van de uitgewerkte varianten, eisen en wensen op hoofdlijnen worden opgehaald. Dit zal gebeuren bij alle partijen die eerder een bijdrage hebben geleverd of welke bij de verdere uitwerking alsnog betrokken moeten worden.

Rond de zomer van 2020 kan dan een bestuurlijk besluit worden genomen over het verder uit te werken voorkeursalternatief met bijbehorend streefbedrag zodat in de tweede fase een voorlopig ontwerp kan worden gemaakt met bijbehorende geactualiseerde kostenraming. De kosten van eventuele aanvullende wensen c.q. verantwoordelijkheden boven het streefbedrag zullen apart in beeld worden gebracht.

Eind 2021 moet er een eindproduct liggen dat gereed is voor definitieve besluitvorming. Hierbij zal aandacht zijn voor een robuuste, duurzame, innovatieve oplossing voor de N247 door Broek in Waterland. Er zal nog wel ruimte zijn voor een politieke afweging van de exacte indeling van de onderdoorgang (2x1, 2x2 of 2x1+bus) en voldoende ontwerpvrijheid voor een eventuele later te selecteren aannemer.



## Bijlage 1. Samenstelling projectorganisatie

Voor de uitvoering van deze projectfase zijn verschillende groepen samengesteld. Alle groepen tezamen vormen de projectorganisatie. Hieronder is de personele samenstelling van deze groepen beschreven.

### Kerngroep

	projectmanagement	Provincie Noord Holland
n.t.b.	Projectsecretaris en projectbeheersing	Provincie Noord Holland
	Beleidsprocessen	Provincie Noord Holland
	Technisch management	Provincie Noord Holland
	Omgevingsmanagement	Provincie Noord Holland
	Beheerder	Provincie Noord-Holland
	Beleidsadviseur beheerstrategie en programmering	Provincie Noord-Holland
n.t.b.	Contractmanagement	Provincie Noord Holland

### Projectgroep

(voorzitter)	Projectmanager N247 (aansluitend op de onderdoorgang)	Provincie Noord Holland
	Projectmanager onderdoorgang N247 BiW	Provincie Noord-Holland
	Projectmedewerker N247	Provincie Noord Holland
	Beleidsprocessen	Provincie Noord Holland
	Vakspecialist Verkeer en vervoer	Gemeente Waterland
	Beleidsadviseur	Gemeente Amsterdam
	Verkeerskundige	Gemeente Purmerend
	Beleidsadviseur Verkeer en vervoer	Gemeente Edam- Volendam
	Senior projectmentor	Vervoersregio Amsterdam

### Managementgroep

	Sectormanager Bodem en Groen	Provincie Noord Holland
	Senior beleidsadviseur	Provincie Noord Holland
	Senior beleidsadviseur	Provincie Noord Holland
	Beleidsmedewerker	Gemeente Waterland
	Teamleider Verkeer en Openbare Ruimte	Gemeente Amsterdam
	Strategisch adviseur mobiliteit	Gemeente Purmerend
	Afdelingshoofd Openbare	Gemeente Edam-

	werken	Volendam
	Teamleider Infrastructuur	Vervoersregio Amsterdam

### **Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland**

n.t.b.	gedeputeerde	Provincie Noord Holland
Saskia Groenwoud	Bestuurder stadsdeel Noord	Gemeente Amsterdam
Astrid van de Weijenberg	Wethouder	Gemeente Waterland
Eveline Tijmstra	Wethouder	Gemeente Purmerend
Wim Runderkamp	Wethouder	Gemeente Edam-volendam
Gerard Slegers	Wethouder	Vervoersregio Amsterdam

### **Interne klantbordgroep (strategisch overleg Zaanstreek Waterland)**

	Technisch adviseur Beheer en onderhoud	Provincie Noord Holland (B&U/BSP)
	Beleidsadviseur GIS	Provincie Noord Holland (BEL/O&I)
	Technisch adviseur Ingenieursdiensten, Geodata en Innovatie (IGI)	Provincie Noord Holland (B&U/IGI)
	Adviseur gebied en regio Beheer en Onderhoud	Provincie Noord Holland (B&U/KBI)
	Projectmanager/gebieds-beheerder Zuid-Kennemerland en IJmond	Provincie Noord Holland (B&U/BSP)
	Adviseur netwerkmanagement	Provincie Noord Holland (B&U/NWM)
	Beleidsadviseur beheerstrategie en programmering	Provincie Noord Holland (B&U/BSP)
	Adviseur Beheersing en informatievoorziening	Provincie Noord Holland (B&U/KBI)
	Adviseur mobiliteit	Provincie Noord Holland (BEL/MOB)
	Beleidsadviseur mobiliteit	Provincie Noord Holland (BEL/MOB)
	Beleidsadviseur en kernteamlid	Provincie Noord Holland (BEL/MOB)
	Strategisch beleidsadviseur/regiomanager	Provincie Noord Holland (Bel/B&S)
	Beleidsadviseur en kernteamlid	Provincie Noord Holland (BEL/MOB)



**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** maandag 3 februari 2020 14:19  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: Concept PVA Broek in Waterland V 24-1-2020

Ja dat is goede tekst.

Al roept het woord “besloten” wel flink wat vraagtekens op. Is dit minder suggestief weer te geven ?

---

**Van:** [redacted]@noord-holland.nl]  
**Verzonden:** maandag 3 februari 2020 14:16  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: Concept PVA Broek in Waterland V 24-1-2020

Hoi [redacted]

Dankjewel. Ik ga het verwerken.

Ik heb een bestuurlijke samenvatting toegevoegd, deze luidt nu in concept als volgt:

### **Bestuurlijke samenvatting**

In het kader van Bereikbaarheid Waterland heeft de provincie, op basis van het advies van de Stuurgroep van het samenwerkingsverband, in 2014 besloten een bovengrondse oplossing te realiseren voor het knelpunt op de N247 in Broek in Waterland. De Dorpsraad van Broek in Waterland heeft vervolgens in 2015 zelf een plan voor een mogelijke onderdoorgang uit laten werken welke door de provincie is opgepakt. In een co-creatie proces is vervolgens binnen 2 jaar een vijftal varianten verder uitgewerkt en zijn deze met elkaar vergeleken. In het coalitieakkoord van de provincie (2019-2022) is de onderdoorgang als inspanningsverplichting opgenomen. De Stuurgroep van Bereikbaarheid Waterland heeft begin 2019 “besloten” een onderdoorgang op te nemen in het programma van Bereikbaarheid Waterland.

Bijgevoegd is een voorstel voor een Plan van Aanpak voor de volgende twee fasen. Fase één bestaat uit het ophalen van harde randvoorwaarden en eisen en tevens wensen. In fase twee zal de opgehaalde informatie worden verwerkt in de ontwerpen en zal er verdere (technische) uitwerking gaan plaatsvinden. Het doel is uiteindelijk te komen tot de (verkeers-)technische uitwerking van twee “bakconstructies”. In de vorige fasen is gebleken dat een bak voor één rijstrook met vluchtstrook realiseerbaar is, maar dat er nog onduidelijkheid bestaat over de haalbaarheid van een robuuste bak waarin (op termijn) een extra busstrook of rijstrook past. Om de bestuurlijke c.q. politieke afweging te kunnen maken tussen de diverse inrichtingsvarianten en daarbij ook de vragen en wensen van de samenwerkingspartners te kunnen beantwoorden wordt nu gekozen voor het nader uitwerken van deze twee varianten. Ook zal er een analyse worden gemaakt van de effecten van beide varianten op het verkeersnetwerk. Parallel aan deze uitwerking zal er worden gezocht naar mogelijke financieringsbijdragen c.q. bronnen voor een mogelijke onderdoorgang. Het eerder ingezette co-creatie proces zal worden voortgezet. Streven is voor de zomer van 2021 het eindproduct op te leveren.

De kosten van de volgende twee fasen zijn geschat op in totaal € 550.000,-. Voorstel is dat VRA en PNH hiervan beiden 50% voor hun rekening nemen. Van de partners wordt verwacht dat inzet van de projectgroepleden en eventueel minimale inzet van andere interne ambtelijke ondersteuning kosteloos zal zijn.

Gr [redacted]

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** maandag 3 februari 2020 13:47  
**Aan:** [redacted]@noord-holland.nl>  
**Onderwerp:** RE: Concept PVA Broek in Waterland V 24-1-2020

Dag [redacted]  
Hierbij namens de Dorpsraad onze reactie op het concept PVA.  
Goede basis voor de komende periode...  
We zien graag je definitieve versie tegemoet  
Groeten van [redacted]

---

**Van:** [redacted]@noord-holland.nl]  
**Verzonden:** vrijdag 24 januari 2020 11:26  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** Concept PVA Broek in Waterland V 24-1-2020

Hoi [redacted]  
  
Hierbij de nieuwe versie. Alle opmerkingen die ik heb gekregen zijn verwerkt.  
  
Prettig weekend!

[redacted]

---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

[REDACTED]

---

**Van:** [REDACTED]  
**Verzonden:** donderdag 6 februari 2020 11:43  
**Aan:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** Fwd: check artikel  
**Bijlagen:** De onderdoorgang door Broek\_DR krant 2020 opm bd.docx; ATT00001.htm

Verstuurd vanaf mijn iPhone

Begin doorgestuurd bericht:

**Van:** [REDACTED]@noord-holland.nl>  
**Datum:** 3 februari 2020 om 08:24:00 CET  
**Aan:** [REDACTED]>  
**Onderwerp:** RE: check artikel

Hoi [REDACTED]

Zie bijlage. Vandaag even bellen?

Gr [REDACTED]

---

**Van:** [REDACTED]  
**Verzonden:** zondag 2 februari 2020 21:02  
**Aan:** [REDACTED]@noord-holland.nl>  
**Onderwerp:** check artikel

Dag [REDACTED]  
Bijgaand artikel willen we graag plaatsen in Dorpsraad krant.  
Is dit akkoord deze tekst?  
groeten  
[REDACTED]

## De onderdoorgang door Broek: wat u kunt verwachten in 2020

Het goede nieuws uit 2019 is dat de Onderdoorgang in het nieuwe coalitie akkoord staat van de Provincie. De Provincie gaat de onderdoorgang van de N247 door Broek in Waterland helpen realiseren. Er is meer dan ooit kans dat er daadwerkelijk een oplossing gaat komen voor dé verkeersopstopping van de N247 in Broek. Op dit moment wordt het Plan van Aanpak opgesteld waarbij de Dorpsraad actief betrokken blijft. Het streven is om voor de zomer de verdere uitwerking te starten van meerdere varianten waarover Provinciale Staten zich dan in de loop van 2021 uitspreekt. Vanaf medio april 2020 wordt het plan uitgewerkt, inclusief de aanvullende financiering. Want een onderdoorgang kost nu eenmaal meer dan de oorspronkelijke bovengrondse oplossing van de Provincie, die nu echt van de baan lijkt.

### Waar gaat het over?

In 2014 kwam de Provincie met haar plan voor de N247, die Broek in Waterland doorsnijdt en één van de drukste wegen in onze provincie is. Onze weg staat in 2019 op de derde plaats van de landelijke file toptien op provinciale wegen, gestegen van plek 5 in 2018, met een file toename van 28%. De nood is dus hoog. De weg is eind jaren 30 van de vorige eeuw aangelegd dwars door het historisch centrum van Broek. Het dorp is in twee delen gesplitst door een weg die in de loop der jaren steeds drukker is geworden. Nu gaan er op een doordeweekse dag 21.000 auto's door het dorp, waarvan 1.300 vrachtwagens. Door de dagelijkse files, de regelmatige ongelukken en de overlast van de weg moet er iets gebeuren. Daarom staat de N247 door Broek in het programma 'Bereikbaarheid Waterland': een pakket aan maatregelen voor een betere doorstroming van het verkeer in de hele regio Waterland.

In 2014 toen de plannen van de Provincie duidelijk werden, kwam de Dorpsraad met het voorstel om de weg ondergronds door het dorp te laten gaan. Ruim 2.300 inwoners van Broek, de gemeente Waterland en omliggende gemeenten ondersteunden deze wens. Met het geld van een geslaagde crowdfunding-actie in 2015 heeft de Dorpsraad zelf onderzoek laten doen naar een Onderdoorgang. Dit was voor de Provincie genoeg om vanaf voorjaar 2016 in een proces van 'co-creatie' met de Dorpsraad deze oplossing tot 'schetsontwerp' uit te laten werken.

Vanaf 2016 zijn er vier varianten voor een Onderdoorgang verder uitgewerkt. Naast de 'smalle' variant van de Dorpsraad wilde de Provincie Noord-Holland nog 3 andere varianten onderzoeken. Bij de uitwerking zijn steeds zoveel mogelijk inwoners van Broek, de gemeente, de regio, de ondernemers van Waterland, de lokale en regionale en provinciale politiek en alle andere stakeholders betrokken geweest. In 2018 is een maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) gemaakt van de ondergrondse varianten en van de bovengrondse variant. Een MKBA geeft inzicht in wat we enerzijds als maatschappij moeten investeren en wat anderzijds investering op de korte en lange termijn oplevert. Zowel de investering, de onderhoudskosten, de bouwtijd, de doorstroming en reistijdwinst als milieu-aspecten zijn daarbij onder de loep genomen. De ondergrondse varianten scoren goed, maar de bovengrondse variant levert in 2030 problemen op met de doorstroming van het verkeer.

Eind 2018 besloot de provincie het besluit over de keuze van de variant uit te stellen tot na de verkiezingen. In het coalitie akkoord 'Duurzaam Doorpakken' staat dat de Provincie een ondergrondse variant van de N247 gaat helpen realiseren. Daarvoor wordt nu een Plan van Aanpak opgesteld door Provincie, de omliggende gemeenten, de Vervoersregio en de Dorpsraad. Streven is om halverwege 2021 een definitief besluit door Provinciale Staten te nemen. Wanneer de eerste



spade de grond in gaat, is op dit moment niet duidelijk. Dat er een onderdoorgang gaat komen, wordt wel steeds concreter.



Meer informatie:

Website Dorpsraad: [www.dorpsraadbroekinwaterland.nl](http://www.dorpsraadbroekinwaterland.nl)

Website Provincie: [www.bereikbaarheidwaterland.nl](http://www.bereikbaarheidwaterland.nl)

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** maandag 29 oktober 2018 10:17  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** Re: Bezoek Traverse Dieren

Dank voor Uw snelle reactie, wij horen graag van U, met vriendelijke groet, [redacted] (DRBiW)

> Op 29 okt. 2018 om 09:59 heeft [redacted]@ gelderland.nl> het volgende geschreven:

>

> Dag Mevrouw [redacted]

>

> In de onderlinge afstemming (zowel intern bij ons als met u) is kennelijk iets niet goed gegaan. Gezien de achtergrond van uw verzoek (kortgezegd mogelijke veiligheids- en leefbaarheidsissues) merk ik op dat wij als project niet in een inhoudelijke discussie met een andere provincie willen treden. Dat neemt niet weg dat wij u graag in algemene zin van informatie voorzien over de in dit project gekozen oplossingen. Uit uw bericht begrijp ik echter dat een regulier bezoek aan ons informatiecentrum niet zou volstaan. Ik bespreek vanmiddag in Dieren wat de mogelijkheden zijn en laat u die vandaag weten.

>

>

>

> Met vriendelijke groet,

>

>

> [redacted] | Omgevingsmanager Traverse Dieren | Omgevingsmanager Railterminal Gelderland & Gebiedsmaatregelen Overbetuwe | 06-[redacted] | aanwezig op: ma-di-wo(vm)-do | www.gelderland.nl

>

>

> PS: De provincie Gelderland ontvangt uw post graag digitaal via post@gelderland.nl

>

> 🖨️Denk aan het milieu, alvorens te besluiten deze mail te printen

>

>

> -----Oorspronkelijk bericht-----

> Van: [redacted]

> Verzonden: maandag 29 oktober 2018 09:43

> Aan: dieren@besix.com

> CC: bestuur@dorpsraadbroekinwaterland.nl; [redacted]@ gelderland.nl>; [redacted]@noord-holland.nl

> Onderwerp: Bezoek Traverse Dieren

>

>

> Drie weken geleden verstuurde ik namens de Dorpsraad Broek in Waterland deze mail aan Uw organisatie, op verzoek van [redacted]. Kunt U ons laten weten wat de mogelijkheden zijn voor een bezoek op de voorgestelde dagen?

> Met vriendelijke groet, [redacted] (secretariaat DRBiW)

>

> Geachte [redacted]

> De Dorpsraad Broek in Waterland is al sinds 2015 in een co-creatie proces met de Provincie Noord Holland. Wij, de Dorpsraad zouden graag een bezoek willen brengen aan de Traverse met uitleg van U, omdat wij veel vragen hebben over de totstandkoming van deze constructie. Ons eerste ontwerp van de Fa Witteveen&Bosch is exact

hetzelfde als nu in Dieren is aangelegd, alleen op kleinere schaal. Van de 4 ondergrondse varianten die nu berekend zijn, is deze versie eigenlijk al afgewezen als onvoldoende, vanwege veiligheid, leefbaarheid, etc etc.

> Wij zouden graag op een woensdag of vrijdagmiddag een bezoek willen brengen, ergens in de komende weken. De voorkeur gaat uit naar een vrijdagmiddag.

> Graag horen we van U wat Uw mogelijkheden zijn. Onze groep bestaat uit 8 personen.

> Met vriendelijke groet, [REDACTED] (secretariaat DRBiW)

> \*\*\*\* Disclaimer \*\*\*\*<<https://www.gelderland.nl/Disclaimer-e-mailbericht>>

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** donderdag 8 november 2018 15:32  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** Re: Bezoek Traverse Dieren

Geachte meneer [redacted] beste [redacted]

Gisteravond zijn de data besproken, die U heeft voorgesteld, (t.w.: 12 of 14 november a.s.) voor een bezoek aan de Traverse te Dieren.

Helaas is het slechts één persoon gelukt om dat vrij te plannen. Ivm werk en verblijf in het buitenland moet ik constateren, dat het voor ons, als Dorpsraad Broek in Waterland, op dit moment niet mogelijk is om naar de Traverse in Dieren te komen.

Momenteel wordt er veel tijd en inzet van ons gevraagd voor de komende Statencommissie vergadering waarin een mogelijke Onderdoorgang van de N247 door Broek in Waterland besproken wordt, voordat het na de Provinciale Staten gaat.

Tot onze spijt moeten wij dan ook ons plan om de Traverse in Dieren te bezoeken opgeven.

Mocht het in een later stadium mogelijk en/of nodig zijn U te bevragen, dan hopen wij dat dat als nog mogelijk zal zijn!

Met dank voor de door U genomen moeite,  
 met vriendelijke groet, [redacted] (secretariaat DRBiW)

> Op 31 okt. 2018 om 12:22 heeft [redacted] @ gelderland.nl > het volgende geschreven:

>  
 > Dag mevrouw [redacted] en andere belangstellenden,  
 >

> Graag ontvangen u bij project Traverse Dieren voor een korte presentatie, een aansluitende wandeling buiten en de bijbehorende gedachtewisseling. Mijn collega-teamlid [redacted] en ik zullen provincie en gemeente vertegenwoordigen. Eventuele vragen die wij dan niet kunnen beantwoorden zetten we door in de organisatie(s). Ik tracht nog mensen te benaderen die betrokken zijn bij de beoordeling van het referentie-ontwerp voorafgaand aan de aanbesteding.

>  
 > Helaas zijn wij in verband met werkzaamheden voor andere projecten niet beschikbaar op vrijdagen. Wel kunnen wij op maandag 12 of woensdag 14 november, tussen 15.00 en 17.30 uur. Het adres is Spoorstraat 50 6953BZ in Dieren. Onze locatie is uitstekend bereikbaar per trein en u kunt in de Spoorstraat parkeren. Wij horen graag van u naar welke datum uw voorkeur uitgaat en hoe groot het gezelschap zal zijn.

>  
 >  
 > Met vriendelijke groet,  
 >

> [redacted] | Omgevingsmanager Traverse Dieren | Omgevingsmanager Railterminal Gelderland & Gebiedsmaatregelen Overbetuwe | 06 [redacted] | aanwezig op: ma-di-wo(vm)-do | www.gelderland.nl  
 >  
 >

> PS: De provincie Gelderland ontvangt uw post graag digitaal via post@gelderland.nl  
 >

> 🌱 Denk aan het milieu, alvorens te besluiten deze mail te printen  
 >  
 >



>> Met vriendelijke groet, [REDACTED] (secretariaat DRBiW)

>>

>> Geachte meneer [REDACTED]

>> De Dorpsraad Broek in Waterland is al sinds 2015 in een co-creatie proces met de Provincie Noord Holland. Wij, de Dorpsraad zouden graag een bezoek willen brengen aan de Traverse met uitleg van U, omdat wij veel vragen hebben over de totstandkoming van deze constructie. Ons eerste ontwerp van de Fa Witteveen&Bosch is exact hetzelfde als nu in Dieren is aangelegd, alleen op kleinere schaal. Van de 4 ondergrondse varianten die nu berekend zijn, is deze versie eigenlijk al afgewezen als onvoldoende, vanwege veiligheid, leefbaarheid, etc etc.

>> Wij zouden graag op een woensdag of vrijdagmiddag een bezoek willen brengen, ergens in de komende weken. De voorkeur gaat uit naar een vrijdagmiddag.

>> Graag horen we van U wat Uw mogelijkheden zijn. Onze groep bestaat uit 8 personen.

>> Met vriendelijke groet, [REDACTED] (secretariaat DRBiW)

>> \*\*\*\* Disclaimer \*\*\*\*<<https://www.gelderland.nl/Disclaimer-e-mailbericht>>

> \*\*\*\* Disclaimer \*\*\*\*<<https://www.gelderland.nl/Disclaimer-e-mailbericht>>

**Van:** [redacted]@ gelderland.nl>  
**Verzonden:** donderdag 8 november 2018 17:14  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]@ rheden.nl);  
 bestuur@dorpsraadbroekinwaterland.nl; [redacted]  
**Onderwerp:** RE: Bezoek Traverse Dieren

Dank voor uw bericht. Succes met uw inbreng. De Traverse/N348 blijft de komende jaren nog wel liggen, dus u kunt altijd nog op een nader moment zich op de hoogte te stellen van kenmerken en ontwerp-oplossingen. Wellicht ben ik dan niet meer betrokken wegens de afronding van werkzaamheden, maar de provincie is benaderbaar (soms na enige aandrang).

Met vriendelijke groet,

[redacted] | Omgevingsmanager Traverse Dieren | Omgevingsmanager Railterminal Gelderland & Gebiedsmaatregelen Overbetuwe | 06-[redacted] | aanwezig op: ma-di-wo(vm)-do | [www.gelderland.nl](http://www.gelderland.nl)

PS: De provincie Gelderland ontvangt uw post graag digitaal via [post@gelderland.nl](mailto:post@gelderland.nl)

??Denk aan het milieu, alvorens te besluiten deze mail te printen

-----Oorspronkelijk bericht-----

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** donderdag 8 november 2018 15:32  
**Aan:** [redacted]@ gelderland.nl>  
**CC:** [redacted]@ rheden.nl)  
 [redacted]>; bestuur@dorpsraadbroekinwaterland.nl; [redacted]@ noord-holland.nl; Schurink, [redacted]  
 [redacted]@ gelderland.nl>  
**Onderwerp:** Re: Bezoek Traverse Dieren

Geachte meneer [redacted],  
 Gisteravond zijn de data besproken, die U heeft voorgesteld, (t.w.: 12 of 14 november a.s.) voor een bezoek aan de Traverse te Dieren.  
 Helaas is het slechts één persoon gelukt om dat vrij te plannen. Ivm werk en verblijf in het buitenland moet ik constateren, dat het voor ons, als Dorpsraad Broek in Waterland, op dit moment niet mogelijk is om naar de Traverse in Dieren te komen.  
 Momenteel wordt er veel tijd en inzet van ons gevraagd voor de komende Statencommissie vergadering waarin een mogelijke Onderdoorgang van de N247 door Broek in Waterland besproken wordt, voordat het na de Provinciale Staten gaat.  
 Tot onze spijt moeten wij dan ook ons plan om de Traverse in Dieren te bezoeken opgeven.  
 Mocht het in een later stadium mogelijk en/of nodig zijn U te bevragen, dan hopen wij dat dat als nog mogelijk zal zijn!  
 Met dank voor de door U genomen moeite,  
 met vriendelijke groet, [redacted] (secretariaat DRBiW)



>

>

>

 $\succ$ 

>

>

>

>

>

>

 $\succ$ 

>

>

 $\succ$  $\sim$ 

✓

✓

1

1

1

/

7

>

> Van:

> Aan: [REDACTED]@ gelderland.nl>

> Onderwerp: Re: Bezoek Traverse Dieren

 $\succ$  $\succ$ 

>>

>>

2

algemene zin van informatie voorzien over de in dit project gekozen oplossingen. Uit uw bericht begrijp ik echter dat een regulier bezoek aan ons informatiecentrum niet zou volstaan. Ik bespreek vanmiddag in Dieren wat de mogelijkheden zijn en laat u die vandaag weten.

>>

>>

>>

>> Met vriendelijke groet,

>>

>>

>> [REDACTED] | Omgevingsmanager Traverse Dieren | Omgevingsmanager Railterminal Gelderland & Gebiedsmaatregelen Overbetuwe | 06 [REDACTED] | aanwezig op: ma-di-wo(vm)-do | [www.gelderland.nl](http://www.gelderland.nl)

>>

>>

>> PS: De provincie Gelderland ontvangt uw post graag digitaal via [post@gelderland.nl](mailto:post@gelderland.nl)

>>

>> ☞Denk aan het milieu, alvorens te besluiten deze mail te printen

>>

>>

>> -----Oorspronkelijk bericht-----

>> Van: [REDACTED]

>> Verzonden: maandag 29 oktober 2018 09:43

>> Aan: [REDACTED]

>> CC: [bestuur@dorpsraadbroekinwaterland.nl](mailto:bestuur@dorpsraadbroekinwaterland.nl); [REDACTED]@[gelderland.nl](mailto:gelderland.nl); [REDACTED]@noord-holland.nl

>> Onderwerp: Bezoek Traverse Dieren

>>

>>

>> Drie weken geleden verstuurde ik namens de Dorpsraad Broek in Waterland deze mail aan Uw organisatie, op verzoek van [REDACTED]. Kunt U ons laten weten wat de mogelijkheden zijn voor een bezoek op de voorgestelde dagen?

>> Met vriendelijke groet, [REDACTED] (secretariaat DRBiW)

>>

>> Geachte [REDACTED],

>> De Dorpsraad Broek in Waterland is al sinds 2015 in een co-creatie proces met de Provincie Noord Holland. Wij, de Dorpsraad zouden graag een bezoek willen brengen aan de Traverse met uitleg van U, omdat wij veel vragen hebben over de totstandkoming van deze constructie. Ons eerste ontwerp van de Fa Witteveen&Bosch is exact hetzelfde als nu in Dieren is aangelegd, alleen op kleinere schaal. Van de 4 ondergrondse varianten die nu berekend zijn, is deze versie eigenlijk al afgewezen als onvoldoende, vanwege veiligheid, leefbaarheid, etc etc.

>> Wij zouden graag op een woensdag of vrijdagmiddag een bezoek willen brengen, ergens in de komende weken. De voorkeur gaat uit naar een vrijdagmiddag.

>> Graag horen we van U wat Uw mogelijkheden zijn. Onze groep bestaat uit 8 personen.

>> Met vriendelijke groet, [REDACTED] (secretariaat DRBiW)

>> \*\*\*\* Disclaimer \*\*\*\*<<https://www.gelderland.nl/Disclaimer-e-mailbericht>>

> \*\*\*\* Disclaimer \*\*\*\*<<https://www.gelderland.nl/Disclaimer-e-mailbericht>>

\*\*\*\* Disclaimer \*\*\*\*<<https://www.gelderland.nl/Disclaimer-e-mailbericht>>

**Van:** [redacted] >  
**Verzonden:** woensdag 4 november 2020 19:57  
**Aan:** [redacted]; 'Dorpsraad bestuur bestuur'  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: Agenda Dorpsraadvergadering d.d 4 november 2020

Volgens mij gaan we gewoon verder met de werkgroep die we al hadden, met [redacted] en ons bestuur en verder ieder die hier bij wil aansluiten.

Op de reguliere DR vergaderingen praten we iedereen bij.

Veel transparanter kan het niet naar mijn idee,

Tot zo

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** woensdag 4 november 2020 17:57  
**Aan:** [redacted] 'Dorpsraad bestuur bestuur'  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: Agenda Dorpsraadvergadering d.d 4 november 2020

Goedemiddag,

Omdat ik zo niet bij de 'voor'vergadering met [redacted] en [redacted] ben, wil ik even per mail mijn mening hierover geven:

Ik ben zeer voor een werkgroep. Zoals wij in het overleg met de nieuwe bewoners van de Paralelweg hebben gesuggereerd, lijkt het me echter verstandiger dat het een werkgroep van de Dorpsraad is en geen werkgroep van de Paralelwegbewoners met een paar leden van ons erbij.

Er is dan ook ruimte om vertegenwoordigers van andere omwonenden bij de werkgroep te voegen. Zij hebben tenslotte net zoveel recht van spreken. Tevens is het dan niet nodig om over alle dossiers mee te praten.

Mochten jullie wel voor deze vorm zijn, dan wil ik er wel voor pleiten dat wij als DR niet twee vaste mensen toewijzen, maar dat we op basis van beschikbaarheid 2 mensen zullen afvaardigen. Ik vind het zeer van belang, omdat [redacted] [redacted] [redacted] en ik graag regelmatig aanwezig zijn bij overleggen aangaande de onderdoorgang. [redacted] en [redacted] sluiten ook af en toe aan. We houden dan allemaal goed overzicht.

Daarnaast vraag ik me af namens wie [redacted] nu praat. Op de vraag van [redacted] of alle 20 huishoudens zijn benaderd is vooralsnog niet beantwoord. Ik denk dat we daar ook inzicht in moeten krijgen alvorens we iets besluiten over de werkgroep.

Tot slot wil ik zeggen dat het me goed lijkt om in de werkgroep goed de verwachtingen te bespreken aan het begin. Het zou niet fijn zijn als er later verwijten komen dat wij als Dorpsraad onze taak niet zouden hebben gedaan, mochten zaken (iets) anders uitpakken dan gewenst door de Paralelbewoners.

Tot iets na achten  
 Met vriendelijke groet

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** woensdag 4 november 2020 08:38  
**Aan:** Dorpsraad bestuur bestuur <bestuur@dorpsraadbroekinwaterland.nl>  
**Onderwerp:** Fwd: Agenda Dorpsraadvergadering d.d 4 november 2020

Zo beter?? Tot vanavond!!  
Verstuurd vanaf mijn iPhone

Begin doorgestuurd bericht:

**Van:** [REDACTED]  
**Datum:** 3 november 2020 om 21:34:53 CET  
**Aan:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** Antw: Agenda Dorpsraadvergadering d.d 4 november 2020

Beste [REDACTED]

Nav het laatste overleg van de bewoners van de Parallelweg deel ik je graag mee hoe wij onze inspraak voor ons zien.

Wij zien niets in een lidmaatschap van het bestuur, aangezien we dan ook over andere zaken die de dorpsraad aangaan zullen moeten meebeslissen.

Wel lijkt het ons een goed idee om een werkgroep te vormen waarin 2 leden van de dorpsraad en een aantal bewoners van de Parallelweg plaatsnemen. Die werkgroep zal zich dan exclusief over de onderdoorgang buigen, en een aantal standpunten formuleren die de dorpsraad vervolgens zal communiceren naar de Provincie en andere belanghebbenden.

Kunnen we dat afspreken? Zo ja, dan zullen wij zsm laten wie van ons in de werkgroep zitting zal nemen.

Groet!

[REDACTED]

Op do 29 okt. 2020 om 22:27 schreef [REDACTED]

Hallo [REDACTED] hierbij de agenda voor de komende ZOOM-vergadering van de Dorpsraad. Graag hoor ik wie er aanwezig zal zijn van jullie, groet [REDACTED]

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** donderdag 4 mei 2017 07:56  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]@waterland.nl  
 [redacted]  
 [redacted]  
 [redacted]@stadsregioamsterdam.nl;  
**Onderwerp:** Re: Afstemmen Atelier bijeenkomst 2 & Presentatie ontwerp project N247  
 Onderdoorgang Broek in Waterland

Beste [redacted]

Van de dorpsraad kunnen [redacted] en ik aanschuiven. We hebben nog geen locatie doorgekregen, toch?

Is het dan mogelijk om in de buurt ( in Broek of Monnickendam) af te spreken? (Haarlem lukt bijv. niet ivm werkafspraken voor en na.)

Groet  
 [redacted]

Op 28 apr. 2017 11:39 schreef [redacted] [@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)>:

Beste allen bij dezen een gewijzigde uitnodiging,

Namens [redacted] ontvangen jullie deze uitnodiging voor deelname aan een voorbereidingsoverleg mbt het tweede atelier "Onderdoorgang Broek in Waterland" en presentatie van het ontwerp

Gezien het grote aantal deelnemers en de strakke planning hopen wij dat iedereen dit in haar/zijn agenda kan passen. Indien de voorgestelde datum echt niet kan dan zal in overleg met [redacted] een oplossing worden gezocht.

Het overleg vindt plaats op 11 mei van 14:00 tot 17:00

Voor de genodigden die niet met outlook werken gelieve per mail te reageren!

Graag verneem ik of deelname mogelijk is.

Alvast bedankt en vriendelijke groet,

[redacted]  
 Projectmedewerker



Sector: Directie Brede Ondersteuning

Tel: 06 [redacted]

E-mail: [redacted] [@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)

Adres: Postbus 3007, 2001DA Haarlem

**Onderwerp:** Voortgangsoverleg BIW  
**Locatie:** Bij [redacted] thuis  
**Begin:** do 6-4-2017 13:15  
**Einde:** do 6-4-2017 14:45  
**Terugkeerpatroon:** (geen)  
**Vergaderingsstatus:** Organisator van vergadering  
**Organisator:** [redacted]  
**Verplichte deelnemers:** [redacted]  
**Optionele deelnemers:** [redacted]

**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted] [@ziggo.nl](mailto:[redacted]@ziggo.nl); [redacted] [@gmail.com](mailto:[redacted]@gmail.com); [redacted] [@gmail.com](mailto:[redacted]@gmail.com); [redacted] [@gmail.com](mailto:[redacted]@gmail.com)  
**Onderwerp:** Fwd: Oplevering producten atelier 3  
**Datum:** vrijdag 14 juli 2017 19:47:14  
**Bijlagen:** [image001.jpg](#)  
[image001.jpg](#)

---

Ter info,

Prettig weekend!

Gr [redacted]

Verstuurd vanaf mijn iPhone

Begin doorgestuurd bericht:

**Van:** [redacted] [@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)>  
**Datum:** 14 juli 2017 19:18:33 CEST  
**Aan:** [redacted] [@APPM.nl](mailto:[redacted]@APPM.nl)>, [redacted] "  
 <[redacted] [@tauw.com](mailto:[redacted]@tauw.com)>  
**Kopie:** [redacted] [@APPM.nl](mailto:[redacted]@APPM.nl)>, "[redacted]  
 [redacted] [@Noord-Holland.nl](mailto:[redacted]@Noord-Holland.nl)>, "[redacted]"  
 <[redacted] [@tauw.com](mailto:[redacted]@tauw.com)>, Broek in Waterland N247  
 <[biwN247@tauw.com](mailto:biwN247@tauw.com)>

**Onderwerp: FW: Oplevering producten atelier 3**

Beste [redacted] en [redacted],

Om misverstanden te voorkomen met betrekking tot het nog te maken beeldkwaliteitsplan (BKP) en het overleg van volgende week donderdag hierbij het volgende. Onderstaande mail heb ik op 30 mei gestuurd. Daarin was een laatste termijn aangegeven mbt het op te leveren concept BKP. Door APPM/TAUW is binnen de aangegeven termijn geen nieuw of aangepast BKP aangeleverd. Besloten is vervolgens ons te focussen op de beide bewonersavonden (omdat de stukken daarvoor ook waren afgekeurd) en daarna zo spoedig mogelijk de gevolgen/aanpak te bespreken voor het BKP.

Op 20 juni heb ik de aangepaste planning ontvangen waarin staat aangegeven dat de start voor een nieuw BKP woensdag 7 juni zou zijn en het concept BKP op 15 augustus wordt aangeleverd. Tot op heden (dus ruim 1 maand later) is er echter geen PvA of iets anders aangeleverd, sterker nog er moet nog een start worden gemaakt met het nieuwe BKP.

Op 20 juli a.s. hebben we een overleg over het BKP. Ik ga ervan uit dat er dan een helder Plan van Aanpak op tafel ligt en duidelijk wordt op welke wijze er alsnog, op 15 augustus, een breed gedragen BKP wordt opgeleverd. Ik ga ervan uit dat ik uiterlijk dinsdag 18 juli stukken ontvang als voorbereiding op ons overleg.

Mocht dit naar mijn mening onvoldoende zijn dan zal ik dit tijdens het overleg direct aangeven en zal de provincie zelf een andere bureau in gaan huren. De kosten daarvan zullen in mindering worden gebracht op de laatste factuur van APPM/TAUW. Zoals afgesproken met [redacted] heb ik, om de einddatum van het project niet verder in gevaar te laten komen, reeds contact gehad met Bosch



Slabbers en van hen een plan van aanpak ontvangen. Mocht het proces hierdoor toch uitlopen dan zijn de (financiële en overige) gevolgen daarvan ook voor APPM/TAUW. De eigen opgegeven planning loopt immers nu alweer een maand uit door een onderdeel waar de OG geen invloed op heeft.

Onder voorbehoud van alle rechten en weren.

Prettig weekend en tot donderdag.

dhr. ing. [REDACTED]

T [REDACTED]

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)

[REDACTED]@noord-holland.nl



---

**Van:** [REDACTED]

**Verzonden:** dinsdag 30 mei 2017 13:19

**Aan:** [REDACTED]

**Onderwerp:** Oplevering producten atelier 3

Beste [REDACTED],

Gisterenavond en vanochtend is er overleg geweest met de gemeente Waterland en de dorpsraad. Kort gezegd hebben alle drie de partijen er weinig vertrouwen in dat het Beeldkwaliteitsplan zal voldoen aan datgene dat deze partijen hiervan hadden verwacht. Er zijn nav eerdere kritische opmerkingen van deze partijen aanpassingen gedaan, welke nog steeds niet het gevoel geven dat het goed gaat komen. Afgezien van de inhoud wordt er van alle partijen veel meer tijd gevraagd om aangepaste concepten te beoordelen, het in het weekend moeten lezen/beoordelen van stukken is voor vrijwilligers, Waterland en PNH in onze ogen niet redelijk.

In grote lijnen zijn dit onze zorgen:

- Er ligt te veel focus op plein terwijl het BKP over de hele kern moet gaan
- Visie is te mager, de historische context is niet of zeer beperkt terug te vinden in de uiteindelijke visie voor herinrichting van de nieuwe openbare ruimte
- Geen goede beelden van mogelijk tunnelmonden
- Geen overtuigend positief verhaal te vertellen (naast negatieve effecten), terwijl juist de kracht van de nieuwe situatie uit het BKP moet volgen (wat zijn de kansen?)
- Partijen willen worden verrast door “out of de box” denken van de landschapsarchitect. Nu is het vooral acteren nav informatie van stakeholders, er wordt voornamelijk geleund op input van anderen.
- Geen review mogelijk vanwege aanleveren beelden op de ochtend van het 2<sup>e</sup> atelier. Dan is het te laat om bij te sturen.

De samen overeengekomen planning is zeer strak. Deze geeft weinig tot geen mogelijkheid tot bijsturing. Het proces voorafgaand aan het 2<sup>e</sup> atelier van komende dinsdag is, zonder dat PNH daar invloed op had, geheel niet gehaald. Alleen door het accepteren van het loslaten van deze planning kan er aanstaande dinsdag nog een zinvolle inhoud worden gegeven aan de bijeenkomst.

Gezien het bovenstaande willen wij APPM/TAUW een laatste mogelijkheid geven

om uiterlijk aanstaande vrijdag 2 juni om 14:00uur een aangepast BKP ontvangen waarin de eerder aangegeven zaken zijn verwerkt. Daarbij dienen dan ook alle beelden die op het atelier van 6 juni worden getoond worden aangeleverd. Wij zullen dan samen met de dorpsraad besluiten of dit voldoende is om onze zorgen weg te nemen.

De technische/verkeerskundige ontwerpen zijn eerder ook afgekeurd maar dat lijkt wel de goede kant op te gaan. Er zijn nog wel veel aanpassingen noodzakelijk zodat deze aankomende dinsdag kunnen worden getoond. Ik reken erop dat ik ook deze uiterlijk aanstaande vrijdag (2 juni) om 14:00 krijg toegezonden. Het gaat daarbij om de definitieve aangepaste ontwerpen en ingekleurde versies.

Om de rollen zuiver te houden stuur ik deze mail naar jou omdat APPM ons officiële aanspreekpunt is voor de verstrekte opdracht. Uitstel van de aangegeven deadlines zal/kan niet worden gegeven.

Gaarne zo spoedig mogelijk jouw reactie.

**dhr. ing.** [redacted]  
[redacted]

T [redacted]

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)

[redacted] [@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)



**Van:**

**Aan:**

@gmail.com";

@gmail.com";

**Cc:**

**Onderwerp:**

N247-200-C1-Afspraken afronding tussenstap.docx

**Datum:**

dinsdag 31 januari 2017 18:25:51

**Bijlagen:**

[N247-200-C1-Afspraken afronding tussenstap.docx](#)

---

Beste allemaal,

Zoals vanochtend afgesproken vinden jullie hierbij de vastlegging van de besproken uitgangspunten mbt de onderdoorgang Broek voor de vervolfasen. Op basis hiervan zullen wij (APPM en Tauw) onze planning en offerte gaan bijstellen.

Willen jullie de notitie kritisch lezen en zo snel mogelijk, in elk geval deze week jullie eventuele opmerkingen aan ons doorgeven? Dan kunnen we de uitgangspuntennotitie definitief maken en weten we zeker dat we de juiste uitgangspunten te pakken hebben voor het bijgestelde plan.

Dank voor jullie goede inbreng tijdens de overleggen!

@ : Tauw is nog bezig met het door jou gevraagde 'lego-plaatje' dus dat heb ik nog niet in deze notitie opgenomen. En zo heb je in elk geval de notitie vandaag al in je mail, zoals je graag wilde.






Groet



APPM **Nederland mooier maken**

+31 6 | [appm.nl](#) | [twitter.com/APPMnl](#)

## Notitie

DATUM : 31 januari 2017

AAN :  (Provincie NH)  
  
 (Dorpsraad BiW)  
 (Gemeente Waterland)  
 (Vervoerregio Amsterdam)

VAN :  (APPM)  
 (Tauw)

BETREFT : Afspraken afronding tussenstap bij project '(Onder)doorgang Broek in Waterland'

In deze notitie zijn de afspraken vastgelegd die wij met elkaar hebben gemaakt bij de afronding van de zgn. tussenstap bij het project '(Onder)doorgang Broek in Waterland'. De afspraken in deze notitie zijn gebaseerd op de besprekingen op:

- 24 januari 2017: met Gemeente Waterland, Provincie, Dorpsraad en APPM/Tauw;
- 26 januari 2017: met Vervoerregio Amsterdam, Provincie en APPM/Tauw;
- 31 januari 2017: met Gemeente Waterland, Vervoerregio Amsterdam, Provincie, Dorpsraad en APPM/Tauw.

Op basis van deze uitgangspunten zullen APPM/Tauw het plan van aanpak en de planning bijstellen en de impact daarvan op onze advieskosten in beeld brengen (aanpassing offerte). Wanneer hierover overeenstemming is kunnen we de werkzaamheden per direct voortzetten.

Voor de Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland zullen we een beknopte notitie opstellen om ze te informeren over de gemaakte afspraken en de herziene planning.

### 1. AANLEIDING TUSSENSTAP

In oktober 2016 is de combinatie APPM/Tauw in opdracht van de Provincie Noord-Holland en in nauwe samenwerking met de Dorpsraad Broek in Waterland gestart met de uitwerking van een onderdoorgang van de N247 door Broek in Waterland. De beoogde aanpak omvatte drie fasen:

1. Kennismaken en verkennen: het ophalen van wensen en eisen bij de uiteenlopende stakeholders;
2. Onderzoeken en ontwerpen: het uitwerken van het ontwerp op basis van de opgehaalde wensen en eisen en het verrichten van diverse onderzoeken;
3. Toetsen en vergelijken: het laten toetsen/accorderen van de ontwerpen door de bevoegde gezagen en het opstellen van een vergelijking van de drie onderdoorgang-varianten en de bovengrondse variant.

Tijdens de stakeholder-gesprekken van fase 1 bleek het volgende:

- De impact van met name de eisen van de (veiligheids- en kunstwerken-)specialisten van de provincie, het hoogheemraadschap en de hulpdiensten was dermate groot voor het oorspronkelijke ontwerp van de Dorpsraad, dat het zinvol was om te gaan kijken naar alternatieve oplossingen;
- Er werden sub-varianten geopperd die meerwaarde zou kunnen bieden (verlegging Broekervaart, grote verlegging Broekervaart, minimale verlegging Broekervaart, kanteldijk of coupure), maar

waarvan het niet bij voorbaat duidelijk was of die haalbaar was en daadwerkelijk toegevoegde waarde kon bieden. Deze sub-varianten zijn op 8 december 2016 verder toegelicht;

- Er ontstond tijdens het overleg met de (veiligheids- en kunstwerken-)specialisten van de provincie veel discussie of de tunnelwet al dan niet van toepassing was. De wens was daarom Nedmobiel al in een vroeg stadium van het project advies te laten geven vóórdat de uitgangspunten omtrent lengte/breedte van de onderdoorgang vaststonden. De (aangepaste) adviesnotitie van Nedmobiel is op 21 december 2016 opgeleverd;
- Door de (veiligheids- en kunstwerken-)specialisten van de provincie werd de eis gesteld dat 'onmogelijk' gemaakt moet worden dat mensen bij de onderdoorgang-randen kunnen komen (voorkomen stenengooien etc). Vraag was of deze eis echt zo hard was: echt onmogelijk maken kan immers -buiten dichtmaken- alleen met muren/hekwerken wat vanuit landschappelijke inpassing niet aantrekkelijk zou zijn.
- Qua meerstrookse oplossing zou de (verschillende) impact van de 2x2 en 3x1 varianten aanleiding kunnen zijn om allebei de varianten te willen uitwerken en vergelijken op hun voors/tegens.

Bovenstaande punten vormden de aanleiding om een 'tussenstap' in te lassen:

- Eerst bestuderen hoe haalbaar de alternatieve oplossingen en subvarianten zijn en de vragen te beantwoorden omtrent o.a. tunnelwet, onmogelijk maken benaderen tunnelwand, en verschil meerstrookse varianten.
- En op basis daarvan gezamenlijk te beslissen (met opdrachtgever en Dorpsraad) welke (sub)varianten we in de vervolgfases verder gaan uitwerken. Immers: het uitwerken van alle varianten en subvarianten zou leiden tot onnodig veel ontwerpvarianties en daarmee onnodig veel kosten met zich meebrengen.

Begin december 2016 is in overleg met de Provincie Noord-Holland (opdrachtgever) en de Dorpsraad Broek in Waterland tot deze tussenstap besloten, op basis van het memo van 3 december 2016 waarin ook de aanpak van die tussenstap beschreven is.

## **2. RESULTATEN TUSSENSTAP**

Hieronder worden de belangrijkste klanteisen, overwegingen en ontwerpkeuzes uit de tussenstap toegelicht. Allereerst worden de belangrijkste te maken ontwerpkeuzes besproken. Dit zijn:

- a. Minimale breedte vanuit veiligheid;
- b. Toepassen kanteldijk of coupure vanuit waterveiligheid;
- c. Verlegging Broekervaart;
- d. Uit te werken meerstrookse variant(en).

Daarnaast worden er nog enkele punten besproken die invloed hebben op het ontwerp en nader uitgezocht moeten worden. Deze punten staan los van de te maken keuzes voor de varianten. Dit zijn:

- e. Waterhuishouding;
- f. Randen onderdoorgang;
- g. Verblijfskarakter dorpskern;
- h. Tunnelwet.

## **Ad a: Veiligheid**

Topeis (hulpdiensten en PNH):

Voor de onderdoorgang moet met betrekking tot verkeersveiligheid worden voldaan aan de tunnelwet\*.

Toelichting:

De onderdoorgang is feitelijk geen tunnel (conclusie Nedmobiel), maar als het gaat om de veiligheid mag er geen onderscheid worden gemaakt tussen een onderdoorgang en tunnel. Voor de veiligheid moet daarom de tunnelwet worden aangehouden. Er is een fysieke rijbaanscheiding nodig en het moet altijd mogelijk zijn veilig te kunnen vluchten.

Belangrijkste eisen\* (van hulpdiensten en PNH):

- Er is een fysieke rijbaanscheiding noodzakelijk tussen de rijrichtingen om het risico op frontale botsingen te minimaliseren.
- In de onderdoorgang dient voldoende breedte zijn om een gestrand voertuig te kunnen passeren.
- De tunnelwet geeft aan dat de breedte tussen de barriers minimaal 7 meter dient te bedragen. De tunnelwet is formeel niet van toepassing maar de breedte uit de tunnelwet is vanuit de hulpdiensten wel nodig voor bovengenoemde passeerruimte.
- Er dient een horizontale vluchtroute aanwezig te zijn in de onderdoorgang. Minimaal gescheiden door een barrier. Vanuit hulpdiensten voorkeur voor een vluchtgang (gescheiden met een muur), vanuit beheer voorkeur voor een vluchtpad (gescheiden met een barrier).
- Bij stilstaand verkeer moet de constructie automatisch worden afgesloten met matrixborden en slagbomen en verkeer omleiden (door andere tunnelbuis niet meer mogelijk).
- Bij storing aan camera's, aansturing of stroomstoring moet de constructie automatisch worden afgesloten.

\* Overweging:

Door de bovengenoemde eisen van de hulpdiensten en PNH wordt de constructie dermate breed dat dit knelpunten geeft in het ontwerp. Zo kan de onderdoorgang niet worden uitgevoerd als open U-bak tussen de bestaande brug en het dorpsplein maar zijn er ook inpassingsproblemen zoals een mogelijke verlegging van de Broekervaart. Om die reden is een mogelijke versmalling van de constructie voorgelegd aan de hulpdiensten en de veiligheidsspecialisten van de provincie. Temeer omdat recentelijk bij het Amstel-aquaduct is afgeweken van bovenstaande eisen en er dus vragen te verwachten zijn of dat hier ook mogelijk is.

In overleg met de hulpdiensten en de opdrachtgever is daarom besproken om (ten behoeve van een volledige vergelijking) naast een ontwerpvariant die aan bovenstaande eisen voldoet óók een versmalde variant uit te werken conform de ontwerp-uitgangspunten van het Amstel-aquaduct. Zodat dus zowel de 'brede' als de 'versmalde' varianten op hun voors en tegens kunnen worden beoordeeld. De hulpdiensten hebben aangegeven akkoord te gaan met een uitwerking van een dergelijke smalle variant, mits het ontwerp (uiteraard) aan de wettelijke eisen voldoet. Desalniettemin heeft een versmalling nadrukkelijk niet de voorkeur van hulpdiensten en de provinciale veiligheidsspecialisten, omdat dan dus niet aan bovengenoemde eisen kan worden voldaan, waarbij met name het ontbreken van een fysieke rijbaanscheiding zwaar weegt.

Raakvlak met aanpassing invoeger aan noord-oostzijde:

Als uitvalmogelijkheid moet het verkeer Broek in Waterland bovenlangs kunnen passeren.

Raakvlak met coupure:

Zowel de oplossing met coupure als een versmalde constructie hebben aanvullende veiligheidsmaatregelen nodig. Toepassen van een coupure maakt een smallere constructie eenvoudiger en andersom.

Stakeholders: Provincie als objectbeheerder  
 Hulpdiensten ivm veiligheid  
 Gemeente vanuit inpassing  
 HHNK als beheerder watergang  
 Bewoners Eilandweg  
 Bewoners Jaagweg

### AFSPRAKEN:

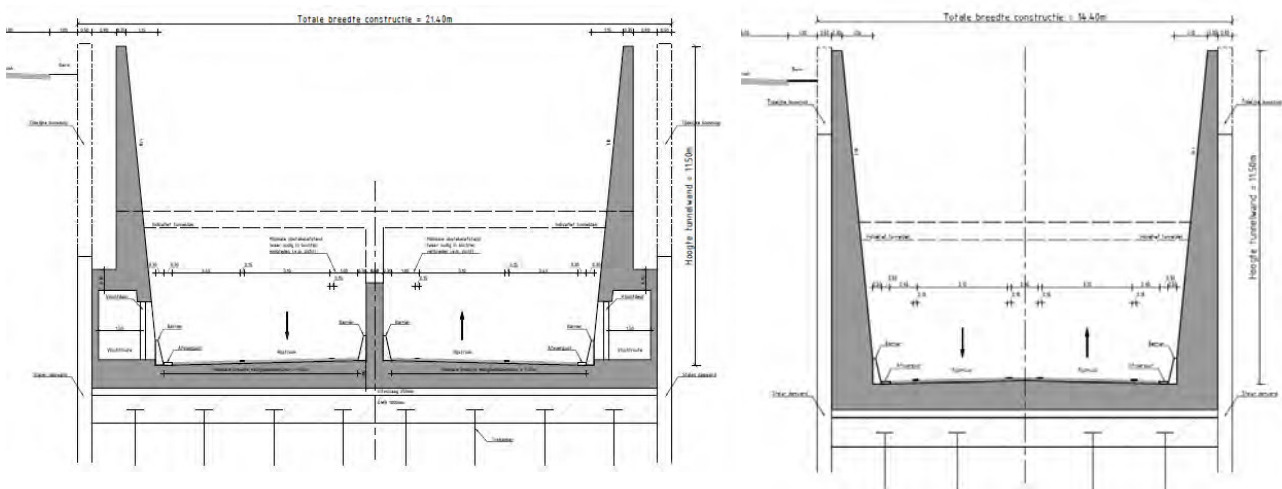
Voor de 2x1 varianten zowel een 'brede' als een versmalde variant uitwerken (zie tabel pagina 11).  
 Daarmee kan het verschil in ruimtebeslag (en kosten) worden beoordeeld.

Voor de brede variant is het uitgangspunt:

- fysieke rijbaanscheiding middels muur;
- aparte passeerstroken voor hulpdiensten (7 meter tussen barriers);
- horizontale vluchtroutes aan de zijkanten (als onderdeel van de constructie).

Voor de versmalde variant hanteren we de ontwerpuitgangspunten van het Amstel-aquaduct:

- geen fysieke rijbaanscheiding;
- geen aparte passeerstroken voor hulpdiensten;
- geen aparte vluchtweg (bij een incident wordt onderdoorgang afgesloten voor het verkeer en loopt men de onderdoorgang uit).



Overige uitgangspunten:

- APPM/Tauw zoeken naar optimalisaties om de constructie te versmallen, zoals (suggestie opdrachtgever) een eventuele integratie van damwand en constructie of (suggestie Dorpsraad) het (lokaal) laten vervallen van de horizontale vluchtweg in het open deel van de constructie. Optimalisaties nemen we echter alleen mee als deze een significante versmalling opleveren. Om de kans op latere tegenslagen bij de ontwerpdetaillering te beperken gaan we in dit stadium niet op zoek naar de minimale grenzen (centimeters sparen).
- APPM/Tauw gaan na of Rijkswaterstaat al kan aangeven wat de nieuwe tunnelrichtlijnen zullen worden, zodat we hiermee eventueel rekening kunnen houden.



## **Ad b: Waterveiligheid**

Topeis Hoogheemraadschap:

Er dient een vervangende kering aanwezig te zijn.

Toelichting:

Vanuit waterveiligheid moet de constructie tot kerende hoogte van de waterkering worden uitgevoerd (NAP -1,00m) om overstroming in de polder te voorkomen.

Overweging:

Broek in Waterland Noord is aangewezen als beschermd dorpsgezicht. Het aanbrengen van de onderdoorgang moet ingepast worden in de omgeving zonder het dorpsgezicht te wijzigen. Een kanteldijk heeft landschappelijke impact. Eerder heeft de gemeente Waterland hierover haar zorgen uitgesproken. Alternatief voor een kanteldijk is een coupure. Dit is echter tegen het beleid van het hoogheemraadschap en vergt dan ook een bestuurlijke beslissing. Het hoogheemraadschap heeft op 25 januari 2017 per e-mail aangegeven dat een coupure niet wenselijk wordt geacht maar wel bestuurlijk bespreekbaar is ("ja mits" is van toepassing). Ze geven aan dat het waarschijnlijk lastig is om de eventuele coupure technisch te laten voldoen aan alle veiligheidseisen zoals de faalkanseis (o.a. betrouwbaarheid sluiten). APPM en Tauw zullen bij het hoogheemraadschap nagaan of in deze fase al zo concreet mogelijk kan worden gemaakt wat de veiligheidseisen betekenen voor het ontwerp, de ruimtelijke impact en de kosten. Het hoogheemraadschap heeft aangegeven dat een eventuele coupure, mits aantoonbaar wordt voldaan aan alle randvoorwaarden en eisen, kan worden meegenomen in de reguliere procedure van een watervergunning.

Tevens zal bij het hoogheemraadschap worden nagegaan in welke situaties een eventuele coupure zal worden gesloten, omdat dit van invloed is op de beschikbaarheid van de onderdoorgang voor het verkeer.

Belangrijkste eisen:

- [HHNK] Constructie dient voldoende betrouwbaar en veilig te zijn. Sterke voorkeur om dit uit te voeren middels een kanteldijk. Het toepassen van een coupure in nieuwe constructies is tegen het beleid van het waterschap, afwijking van het beleid vergt een bestuurlijk besluit.
- [HHNK] In geval van een coupure dient deze automatisch te sluiten en in beheer komen van de provincie.
- [Gemeente Waterland en landschappers Provincie] De constructie moet ingepast worden in de omgeving. De impact van een kanteldijk is aanzienlijk en zal beoordeeld moeten worden. Kan aanleiding zijn een kanteldijk niet wenselijk te achten.
- [PNH + hulpdiensten] Geen automatisch sluitende objecten in constructie. Indien noodzakelijk dient de constructie te worden voorzien van veiligheidsvoorzieningen (camerabewaking, slagbomen en matrixborden) om gecontroleerd sluiten mogelijk te maken.
- [PNH + hulpdiensten] Bij storing aan camera's, aansturing of stroomstoring wordt de constructie automatisch afgesloten.
- [PNH] Bij calamiteit en afsluiting tunnel het verkeer gecontroleerd (d.m.v. verkeersvoorzieningen) door andere tunnelbuis laten rijden. Gebruik van de parallelweg als back-up is niet gewenst.
- [PNH] Bij analyse rekening houden met beheer en onderhoudskosten over de levensduur van de constructie.

Stakeholders:     HHNK als beheerder waterkering  
                         Provincie als objectbeheerder  
                         Gemeente ivm aanpassing dorpsgezicht en vergunningverlener  
                         Hulpdiensten ivm automatisch sluitend object in onderdoorgang

**AFSPRAAK:** Zowel kanteldijk als coupure uitwerken in de vervolgfase (zie tabel pagina 11) om het verschil in ruimtebeslag te kunnen beoordelen.

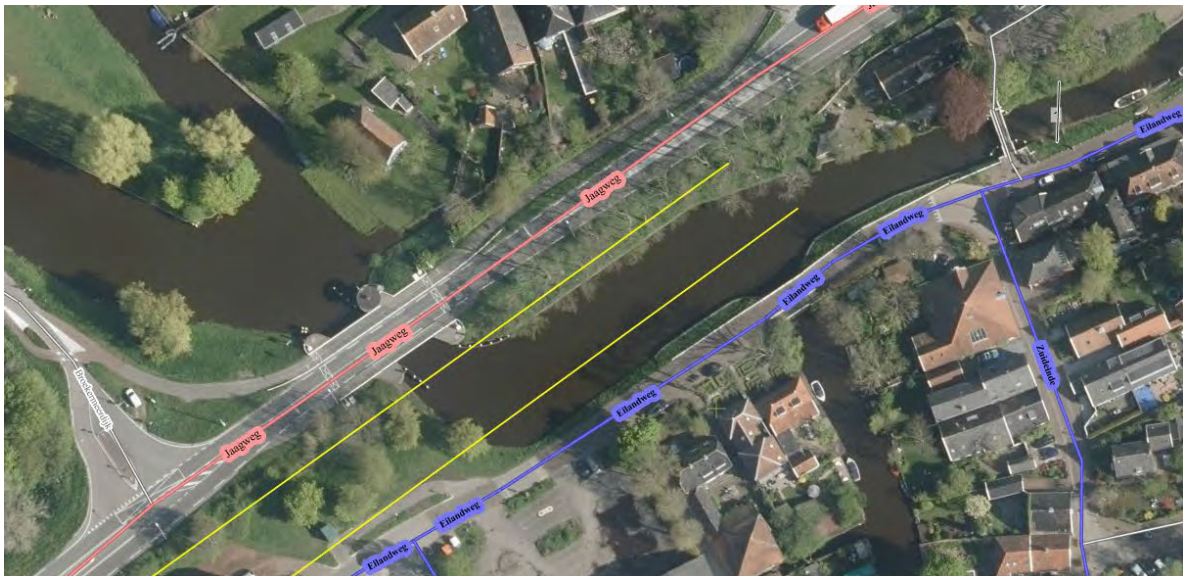
### **Ad c: Verlegging Broekervaart**

Als oplossing voor een kanteldijk of coupure is door specialisten van de provincie een variant voorgesteld waarbij de onderdoorgang alleen onder het dorpsplein door gaat en niet onder de Broekervaart door. Dit voorkomt dat de constructie onder de waterkering door gaat en er een kanteldijk of coupure nodig is.

In de huidige situatie is de afstand tussen het dorpsplein en de bestaande brug te kort om de weg vanuit de onderdoorgang vloeiend aan te sluiten op de brug. Het is bij deze oplossing noodzakelijk de kruising van de N247 en de Broekervaart naar het zuiden te verplaatsen.

Bij de geëiste constructiebreedte vanuit veiligheid (brede variant) is de constructie dermate breed dat het niet mogelijk is de onderdoorgang langs de Broekervaart als open U-bak uit te voeren. Aangezien de onderdoorgang als gesloten constructie onder de Broekervaart door gaat heeft een verlegging geen meerwaarde.

Bij de minimale constructiebreedte vanuit veiligheid (versmalde variant) geeft een aanzienlijke versmalling van de huidige broekervaart. Het watersysteem van de Broekermeerpolder zal doorgerekend moeten worden op afvoercapaciteit en de watergang moet worden getoetst op doorvaarbaarheid (zie principeschets waarbij de gele lijnen de contour van de onderdoorgang weergeven).



HHNK heeft aangegeven dat een verlegging van de Broekervaart inclusief waterkering een project op zich is. In de laag liggende polder moet aan beide zijde van de watergang een waterkering worden aangebracht. Hiervoor is grootschalige grondverwerving nodig met aanzienlijke ophogingen op maaiveld (op slechte ondergrond). Door deze wijziging komen diverse woningen buitendijks te wonen in plaats van binnendijks. Dit is een zeer ingrijpend dijkverleggingsplan waarbij de veiligheid voor alle bewoners moet worden aangetoond. De gemeente Waterland heeft ambtelijk aangegeven geen voorstander te zijn van een dijkverlegging wegens de aanzienlijke landschappelijke impact.

Stakeholders:     HHNK als beheerder waterkering  
                      Provincie als objectbeheerder  
                      Gemeente ivm aanpassing dorpsgezicht en vergunningverlener

**AFSPRAAK:** Verlegging Broekervaart niet uitwerken wegens ingrijpendheid van een dijkverlegging. Haalbaarheid daarvan is namelijk zeer de vraag.

#### Ad d: Meerstrookse variant

Voor de meerstrookse variant dient besloten te worden of hier een 2x2 of 3x1 variant uitgewerkt moet worden. In het huidige ontwerp is uitgegaan van een 2x2 oplossing om de benodigde breedte in te kunnen schatten. Of dit ingericht wordt als 2x1 met aan beide zijden een busbaan of als volwaardige 2x2 oplossing maakt voor de constructieberekening niet uit.

##### Breedte 2x2:

Voor de 2x2 variant moet tussen de barriers een breedte worden aangehouden van 8,55 meter.  
*1,00 meter vrije zone + 3,10 meter rijstrook + 0,10m markering + 3,10m rijstrook + 1,25m vrije zone*  
Dit is 1,55 meter per richting extra ten opzichte van de 2x1 variant met 7 meter tussen de barriers. Voor de brede variant geeft dit een breedte tussen de wanden van 21,70 meter (tussen de wanden op rijbaanniveau) en voor de versmalde variant 18,30 meter.

##### Breedte 3x1:

Voor de 3x1 variant moet de wisselstrook aan beide zijden voorzien zijn van barriers. Om passeren van de hulpdiensten mogelijk te houden geldt voor de hoofdrijbaan een minimale breedte tussen de barriers van 7 meter en voor de wisselstrook een minimale breedte van 5,35 meter (rijstrook + obstakelafstand). Voor de voorkeursvariant geeft dit een breedte tussen de wanden van 23,75 meter.  
 $2 \times (1,00 \text{ vluchtpad} + 0,60 \text{ barrier} + 7,00 \text{ meter} + 0,60 \text{ barrier}) + 5,35 \text{m wisselstrook} = 23,75 \text{ meter.}$   
De minimale oplossing bestaat uit 3 rijbanen van 5,35m met barriers. Dit is in totaal 17,85 meter.

	2x2	3x1
Brede variant	21,70	23,75
Versmalde variant	18,30	17,85 *

\* De minimumvariant bij 3x1 zal bij een gestrand voertuig geheel afgesloten moeten worden in de betreffende rijrichting. Bij de 2x2 variant is er meer ruimte tussen de barriers om elkaar te passeren en kan worden volstaan met een gedeeltelijke afsluiting. Deze afsluiting mag niet tot gevolg hebben dat het verkeer in de onderdoorgang tot stilstand komt.

##### Overweging:

De hulpdiensten (vooral Politie) zijn geen voorstander van een 3x1 oplossing. Voornamelijk omdat de veiligheid van de gebruikers in de middenbaan gewaarborgd moet zijn. Het moet niet nodig zijn bij een ongeval vanuit de wisselstrook de overige rijbanen te moeten oversteken om de vluchten.

De 3x1 variant heeft niet alleen invloed op de weginrichting in de onderdoorgang maar ook de aansluitingen vragen hierbij de nodige aandacht. Hierbij moet voorkomen worden dat het verkeer vanuit de verkeerde richting de wisselstrook op gaat (veiligheidsvoorziening). Het uitvoeren in tidal flow busbaan geeft extra kruisingen van de bussen vanaf de haltes naar de tidal-busbaan in het midden van de onderdoorgang.

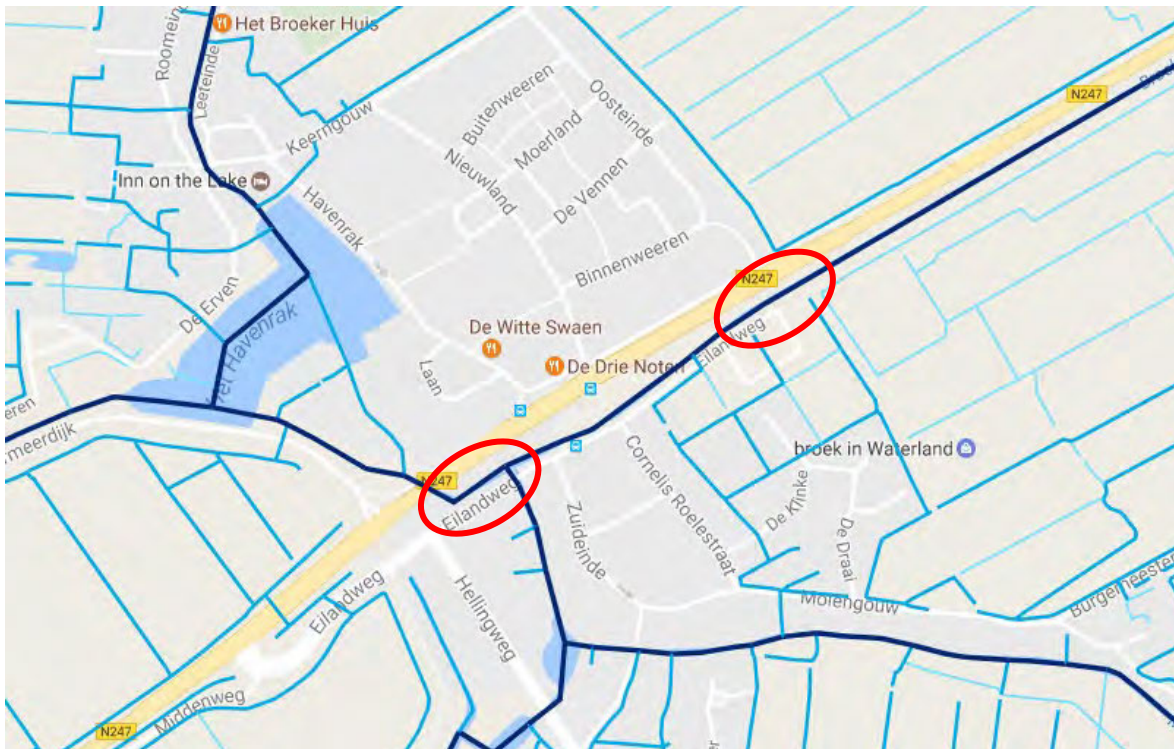
Voordeel van een 3x1 oplossing is echter dat deze op maaiveldniveau eenvoudig doorgezet kan worden omdat daar al drie rijstroken aanwezig zijn; een 2x2 oplossing heeft op maaiveldniveau meer impact omdat daarbij extra asfalt nodig is, hetgeen gevoelig kan liggen.

Stakeholders: Provincie als objectbeheerder  
Gemeente Waterland  
Gemeente Edam-Volendam

**AFSPRAAK:** Zowel 2x2 als 3x1 uitwerken in de vervolgfases (zie tabel pagina 11) om een goed onderbouwde afweging te kunnen maken tussen de voors en tegens van de varianten.

### Ad e: Waterhuishouding

Een aandachtspunt in het ontwerp is dat de Broekervaart een belangrijke watergang is in de waterhuishouding van de polder. In onderstaande figuur zijn in donkerblauw de primaire watergangen weergegeven binnen het watersysteem. De Broekervaart is één van de primaire watergangen.



Het ontwerp van de onderdoorgang kan invloed hebben op de breedte van de Broekervaart. Hierbij moet het deel tussen het Havenrak en Molengouw worden beoordeeld en het deel van de Broekervaart ter hoogte van de Motorrijtuigstraat.

Het versmallen van de watergang kan opstuwing geven op een andere locatie in het systeem. Berekening van het gehele watersysteem zal moeten uitwijzen of een versmalling mogelijk is. Daarbij dient rekening te worden gehouden met locaties van de huidige gemalen in Monnickendam en Amsterdam Noord. Versmalling van een watergang zal zoveel mogelijk beperkt moeten worden.

Ook de landschappelijke en cultuurhistorische impact van het omleggen van een watergang moet worden meegenomen. Langs de bestaande Broekervaart ligt de oude trambaan die een cultuurhistorische waarde heeft en waarop de gemeente Waterland een snelfietspad beoogt te realiseren.

Naast de doorstroom van het watersysteem zal ook beoordeeld moeten worden of de watergang voldoende breedte heeft voor de scheepvaartklasse. Momenteel is de vaarweg geschikt voor recreatievaart klasse DM, maar er zijn plannen om de vaarweg op te waarderen.

**AFSPRAAK:** De provincie heeft aangegeven vaarklasse BM12 voor het project als uitgangspunt te willen nemen.

Als versmallen van de vaart ter hoogte van de Motorrijtuigstraat niet haalbaar blijkt, zullen alternatieve oplossingen moeten worden gezocht zoals bijvoorbeeld het verlengen van de onderdoorgang (open bak) tot buiten het dorp. Dat zal voor de meerstrookse variant vermoedelijk sowieso nodig zijn.

Stakeholders: HHNK, Provincie als vaarwegbeheerder, Gemeente Waterland

**Ad f: Randen onderdoorgang**

Vanuit de provincie is aangegeven dat het onmogelijk moet zijn om bij de randen van de onderdoorgang te kunnen komen. Dit vanuit de vrees dat moedwillig objecten in de onderdoorgang worden gooiën of mensen er in klimmen/vallen. Echter het echt onmogelijk maken dat mensen bij de randen kunnen komen heeft ingrijpende gevolgen: dan moeten er muren omheen of alsnog een dak op. Veiligheidsspecialisten John van Everdingen en Rita Puggioni van de provincie waren het er daarom mee eens de eis te herformuleren: het gaat er niet zozeer om dat mensen er niet kunnen kómen, maar dat de kans op vandalisme (dingen erin gooiën) of ongevallen (erin springen of vallen) wordt geminimaliseerd. Daarvoor zijn andersoortige oplossingen mogelijk, zoals het plaatsen van hekken of roosters.

Overweging:

De maatregelen moeten voldoende oplossen, maar hebben daarnaast bij voorkeur ook zo min mogelijk invloed op het dorpsgezicht en de omgeving. Het voorstel is om dergelijke maatregelen vooral te zoeken in de inrichting van het dorpsplein (minder bereikbaar maken met begroeiing of watergang).

Bij het uitwerken van de oplossing (in samenspraak met de stakeholders) wordt niet alleen naar veiligheid gekeken, maar ook naar ruimtelijke kwaliteit. De exacte inpassing van deze eis(en) is voor alle varianten gelijk. Hier hoeft op dit moment geen keuze te worden gemaakt.

Stakeholders: Provincie als wegbeheerder, Gemeente Waterland

**Ad g: Verblijfskarakter dorpskern**

In de huidige situatie rijden er erg veel bussen door Broek in Waterland. Als al deze bussen ook in de nieuwe situatie bovenlangs zouden blijven rijden heeft dat grote (negatieve) invloed op het verblijfskarakter van de dorpskern. Dit terwijl juist het verbeteren van de leefbaarheid aanleiding is geweest voor het initiëren van een plan voor een onderdoorgang. De dorpsraad is uit oogpunt van leefbaarheid voorstander van een 30 km-zone door de dorpskern en dorpsplein. Het beleid van de Vervoerregio Amsterdam is echter dat bussen niet door 30km/u-zones rijden in verband met rijtijdverlies, aanwezigheid van drempels en voorrang van rechts.

Een en ander is besproken met de vervoerregio Amsterdam. De vervoerregio heeft aangegeven bereid te zijn een significant deel van de bussen via de onderdoorgang te laten rijden. Daarmee wordt het mogelijk om bovengronds daadwerkelijk een verblijfsklimaat te creëren én wordt het rijtijdverlies bovengronds (door het 30 km/uur rijden i.p.v. 50 km/uur) gecompenseerd door de versnelling van de bussen ondergronds. Eis van de vervoerregio blijft dat er géén drempels worden aangelegd.

De gemeente Waterland en de provinciale veiligheidsspecialisten hebben aangegeven dat het laten vervallen van drempels en voorrang (dus een compromisoplossing tussen 30 en 50-ontwerp) bespreekbaar is.

Tijdens de vervolgfase zullen APPM/Tauw voor de inrichting van het verblijfsgebied een ontwerpvoorstel doen, uiteraard in afstemming met de diverse stakeholders. Aandachtspunt hierbij is ook de hoeveelheid (lokaal) verkeer. Uitgangspunt is dat de dorpskern dusdanig wordt vormgegeven dat gebruik, weginrichting en rijsnelheid op elkaar zijn afgestemd.

Stakeholders:

- Dorpsraad namens bewoners, willen een rustig dorp
- Gemeente Waterland i.v.m. aanzicht dorp en als toekomstig beheerder
- Vervoerregio Amsterdam en EBS wegens het OV
- Hulpdiensten vanwege doorgang



#### **AFSPRAAK:**

Voor de inrichting van het verblijfsgebied bovengronds uitgaan van:

- Reductie van het aantal bussen bovengronds: tijdens spits 8 R-netbussen per richting per uur, buiten spits en in avonden 4 bussen per uur. Dit is toereikend om de reizigers vanuit Broek te bedienen (huidig gebruik: ca. 1500 in- en uitstappers (samen) op gemiddelde werkdag 120 instappers in drukste uur. Een en ander te regelen via nieuwe concessie. Reductie van het aantal bussen ligt vanzelfsprekend gevoelig bij de gebruikers: hieraan zullen we uiteraard de nodige aandacht besteden bij de ateliers en inloopbijeenkomsten.
- Bushaltes behouden op huidige plek (niet verplaatsen naar buiten kern).
- Inrichting haltes: geschikt voor 1 bus (niet 2), conform standardeisen R-net. Fietsvoorzieningen minimaal zoals huidig.
- Bussen moeten in geval van gesloten onderdoorgang wel bovenlangs kunnen.

#### **Ad h: Tunnelwet**

Op basis van de eerste ontwerpen heeft Nedmobiel een advies opgesteld over de tunnelwet en tunnelveiligheid. De conclusie van dit advies is dat de constructie zich niet gedraagt als tunnel en daarom ook niet als tunnel hoeft te worden uitgewerkt.

Door gewijzigde uitgangspunten met betrekking tot veiligheid (zie eerder deze memo) is de constructie aangepast en is het gesloten deel aanzienlijk langer geworden. De verwachting is dat de conclusie van Nedmobiel niet wijzigt.

Kanttekening: Er is een (klein) risico dat minister de constructie zal aanwijzen als tunnel. Als je hierop zou willen anticiperen betekent dat je ruimte in de hoogte moet reserveren voor o.a. ventilatievoorzieningen. Daarmee zou de constructie dieper en dus ook langer worden.

#### **AFSPRAAK:**

APPM/Tauw zullen het ministerie benaderen om de ontwerpvarianten voor te leggen en met het verzoek om schriftelijk te bevestigen dat het ministerie de onderdoorgang (binnen de huidige wetgeving) niet als tunnel zal aanwijzen.

### **3. OVERIGE UITGANGSPUNTEN VOOR HET ONTWERP**

#### **Brug Cornelis Roelestraat**

Om de verkeersafwikkeling in het dorp (mogelijk) te verbeteren zodat er minder verkeer via de dorpskern hoeft, is de mogelijkheid van een nieuwe brug in het verlengde van de Cornelis Roelestraat besproken. Hiermee wordt ook in landschappelijk opzicht de verbinding tussen Noord en Zuid Broek benadrukt.

#### **AFSPRAAK:**

- Brug niet meenemen in het technisch ontwerp, wel indicatief meenemen in de begroting (als optie).
- In het inrichtingsplan voor de dorpskern uitgaan van een variant mét brug (en dus minder verkeer door de kern) en een variant zónder brug (en dus meer lokaal verkeer).

#### **Landbouwverkeer**

Voor het verblijfsklimaat en de veiligheid in de dorpskern is het relevant of het landbouwverkeer bovenlangs rijdt of onderlangs via de onderdoorgang.

**AFSPRAAK:** Uitgangspunt voor de enkelstrookse varianten en de 2x2 variant is dat het landbouwverkeer via de onderdoorgang rijdt (uitgezonderd landbouwverkeer met lokale bestemming). Voor de 3x1 variant is het uitgangspunt voornamelijk dat het landbouwverkeer bovenlangs rijdt, om te voorkomen dat

oponthoudt plaatsvindt van het doorgaand verkeer (doordat auto's de landbouwvoertuigen niet kunnen passeren). Uiteraard zal dit nog met LTO en Cumela worden besproken.

#### Gevaarlijke stoffen

Voor het verblijfsklimaat en de veiligheid in de dorpskern is het relevant of de voertuigen met gevaarlijke stoffen bovenlangs rijden of onderlangs via de onderdoorgang.

**AFSPRAAK:** Uitgangspunt is dat deze voertuigen via de onderdoorgang rijden. De veiligheidsspecialisten van de provincie hebben inmiddels aangegeven dat dit ook geldt ook voor voertuigen die gassen vervoeren die zwaarder zijn dan lucht.

#### Ruimtelijke inpassing

**AFSPRAAK:** De provinciale landschapsvisie als uitgangspunt nemen voor het beeldkwaliteitplan en de inrichtingsplannen (ongeacht of deze visie inmiddels ook formeel door GS is vastgesteld). Bij het BKP en de inrichtingsschetsen ook de tunnelmonden beschouwen.

## 4. RESUMÉ VARIANTEN

Op basis van het voorgaande is afgesproken in de vervolgfases de volgende varianten uit te werken:

	Subvariant kanteldijk	Subvariant coupure	Subvariant verlegging Broekervaart
50 km/uur 'breed'	Ja: Grootste ruimtebeslag bij 50 km/uur	Nee: Desgewenst af te leiden uit overige varianten	Nee (haalbaarheid onzeker en daarmee grote impact op planning)
50 km/uur 'versmald'	Nee: Desgewenst af te leiden uit overige varianten	Ja: Kleinste ruimtebeslag bij 50 km/uur	
80 km/uur 'breed'	Nee: Desgewenst af te leiden uit overige varianten	Ja: Kleinste ruimtebeslag bij 80 km/uur	
80 km/uur 'versmald'	Ja: Grootste ruimtebeslag bij 80 km/uur (langer dan 50)	Nee: Desgewenst af te leiden uit overige varianten	
Meerstrooks 2x2	Ja: Is de meest robuuste variant vanuit waterveiligheid en verkeersdoorstroming.	Nee: Desgewenst af te leiden uit overige varianten.	
Meerstrooks 3x1	Nee: Desgewenst af te leiden uit overige varianten	Ja: Hierbij uitgaan van scheiding d.m.v. barriers.	

Dit resulteert dus in totaal 6 varianten (i.p.v. het oorspronkelijke aantal van 3 varianten).



## 5. UITGANGSPUNTEN VOOR PLANNING EN KOSTEN

Zoals aangegeven zullen APPM/Tauw op basis van de overeengekomen uitgangspunten de planning en offerte bijstellen. Hieronder zijn de overige afspraken beschreven die we gemaakt hebben voor zover ze relevant zijn voor de planning en/of de kosten:

- a. Extra opnemen in de planning: een ontwerpreview, afstemming hierover met de belangrijkste stakeholders (i.i.g. dorpsraad, gemeente Waterland, specialisten van de provincie, hulpdiensten) en ontwerpaanpassing naar aanleiding van de review, vóór het tweede atelier. Hier was in oorspronkelijke planning geen tijd voor. Nemen we nu wel op, om het risico te voorkomen dat we een ontwerp communiceren waarop we later worden teruggefloten.
- b. Waar mogelijk meer ruimte in de planning nemen (iets minder strak plannen). Hier was in de oorspronkelijke planning geen tijd voor. Is wel wenselijk wegens de lastig te plannen afspraken, de tijd die nodig is voor de beoordeling van documenten door de dorpsraad, et cetera.
- c. Voor de zomervakantie van 2017 opleveren.
- d. De ruimtelijke inpassing en de technische uitwerking parallel uitwerken. Er is gezien de bovengenoemde deadline geen tijd om eerst een ruimtelijk plan te maken en pas daarna de technische uitwerking te maken. Dit moet tegelijkertijd, waarbij uiteraard onderling afstemming-uitwisseling plaatsvindt.
- e. Afstemming met de gemeentelijke welstandcommissie en de provinciale ARO-commissie opnemen in de planning: het concept-BKP voor de onderdoorgangvarianten aan de commissies presenteren. Hierbij gelijktijdig het BKP voor de bovengrondse variant presenteren (door de provincie). Dit mogelijk voorafgaand aan het tweede atelier doen; qua planning linken aan punt a. Commissies vergaderen tweewekelijks, wel vroegtijdig aankondigen.
- f. Voorafgaand aan fase 3 (definitieve schetsontwerpen en vergelijking) een ambtelijk beslismoment inbouwen om vast te stellen welke varianten het meest wenselijk en haalbaar worden geacht (vanuit klanteisen én kosten). Mogelijk heeft dan immers met de inzichten van dat moment een 50-variant met kanteldijk een grotere kans van slagen dan de 50-variant met een coupure, en is het dus wenselijk voor de definitieve schetsontwerpen en de variantenvergelijking uit te gaan van andere varianten dan nu afgesproken onder 4. Voor de offerte uitgaan van het ontwerpen en meenemen van 6 varianten in de vergelijking (ongeacht welke van de 12).
- g. Nog geen bestuurlijk besluit van het hoogheemraadschap vragen omtrent een coupure. Ambtelijke afstemming over de inhoudelijke voorwaarden volstaat; het hoogheemraadschap heeft aangegeven dat een coupure bestuurlijk bespreekbaar is.
- h. Een formeel besluit van het ministerie omtrent het (niet) aanwijzen als tunnel in principe niet bepalend laten zijn voor de planning en de te maken keuzes: uitgaan van géén tunnel. Mocht uit het ambtelijke overleg met het ministerie blijken dat de kans reeel is dat de onderdoorgang wél als tunnel wordt aangemerkt, dan tussentijds bepalen hoe hiermee om te gaan.
- i. Nedmobiel een bijgesteld advies laten geven voor alle (twaalf) varianten. Zodat hiermee een advies ligt o.b.v. de definitieve lengtes/breedtes van alle onderdoorgang-varianten, wat het meest helder is voor de vervolcommunicatie. Verwachting is overigens niet dat de inhoudelijke conclusie ('geen tunnel') verandert.
- j. Er zijn SOBEK-berekeningen nodig (eis HHNK) voor de waterdoorstroming/opstuwing. Met de opdrachtgever was besproken dat APPM/Tauw die in principe zouden gaan maken om zo sturing hebben op de planning en ook meer flexibiliteit (kunnen dan desgewenst ook ontwerpvarianties doorrekenen). Het hoogheemraadschap geeft nu aan dat het model verouderd is en vraagt ons het model te updaten. Dit achten we niet reëel qua kosten en niet wenselijk qua doorlooptijd. Afspraak: z.s.m. afstemmen met HHNK of berekeningen met het oude model kunnen worden gemaakt. Zoja: deze berekeningen opnemen in planning en offerte. Anders gezien de deadline de huidige breedte van de watergang in deze fase als uitgangspunt nemen en dus elders ontwerp-aanpassingen zoeken.

**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted] [@ziggo.nl](mailto:[redacted]@ziggo.nl); [redacted] [@gmail.com](mailto:[redacted]@gmail.com); [redacted] [@gmail.com](mailto:[redacted]@gmail.com); [redacted] [@gmail.com](mailto:[redacted]@gmail.com);  
**Onderwerp:** Fwd: Oplevering producten atelier 3  
**Datum:** vrijdag 14 juli 2017 19:47:14  
**Bijlagen:** [image001.jpg](#)  
[image001.jpg](#)

---

Ter info,

Prettig weekend!

Gr [redacted]

Verstuurd vanaf mijn iPhone

Begin doorgestuurd bericht:

**Van:** "[redacted] [@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)>  
**Datum:** 14 juli 2017 19:18:33 CEST  
**Aan:** [redacted] [@APPM.nl](mailto:[redacted]@APPM.nl)>, "[redacted]"  
[@tauw.com](mailto:[redacted]@tauw.com)>  
**Kopie:** [redacted] [@APPM.nl](mailto:[redacted]@APPM.nl)>, "[redacted]"  
[@Noord-Holland.nl](mailto:[redacted]@Noord-Holland.nl)>, [redacted]  
[@tauw.com](mailto:[redacted]@tauw.com)>, Broek in Waterland N247  
[@tauw.com](mailto:[redacted]@tauw.com)>

**Onderwerp: FW: Oplevering producten atelier 3**

Beste [redacted] en [redacted],

Om misverstanden te voorkomen met betrekking tot het nog te maken beeldkwaliteitsplan (BKP) en het overleg van volgende week donderdag hierbij het volgende. Onderstaande mail heb ik op 30 mei gestuurd. Daarin was een laatste termijn aangegeven mbt het op te leveren concept BKP. Door APPM/TAUW is binnen de aangegeven termijn geen nieuw of aangepast BKP aangeleverd. Besloten is vervolgens ons te focussen op de beide bewonersavonden (omdat de stukken daarvoor ook waren afgekeurd) en daarna zo spoedig mogelijk de gevolgen/aanpak te bespreken voor het BKP.

Op 20 juni heb ik de aangepaste planning ontvangen waarin staat aangegeven dat de start voor een nieuw BKP woensdag 7 juni zou zijn en het concept BKP op 15 augustus wordt aangeleverd. Tot op heden (dus ruim 1 maand later) is er echter geen PvA of iets anders aangeleverd, sterker nog er moet nog een start worden gemaakt met het nieuwe BKP.

Op 20 juli a.s. hebben we een overleg over het BKP. Ik ga ervan uit dat er dan een helder Plan van Aanpak op tafel ligt en duidelijk wordt op welke wijze er alsnog, op 15 augustus, een breed gedragen BKP wordt opgeleverd. Ik ga ervan uit dat ik uiterlijk dinsdag 18 juli stukken ontvang als voorbereiding op ons overleg. Mocht dit naar mijn mening onvoldoende zijn dan zal ik dit tijdens het overleg direct aangeven en zal de provincie zelf een andere bureau in gaan huren. De kosten daarvan zullen in mindering worden gebracht op de laatste factuur van APPM/TAUW. Zoals afgesproken met [redacted] heb ik, om de einddatum van het project niet verder in gevaar te laten komen, reeds contact gehad met Bosch

Slabbers en van hen een plan van aanpak ontvangen. Mocht het proces hierdoor toch uitlopen dan zijn de (financiële en overige) gevolgen daarvan ook voor APPM/TAUW. De eigen opgegeven planning loopt immers nu alweer een maand uit door een onderdeel waar de OG geen invloed op heeft.

Onder voorbehoud van alle rechten en weren.

Prettig weekend en tot donderdag.

dhr. [REDACTED]

– Mobiliteit

T [REDACTED]

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)

[REDACTED]@noord-holland.nl



---

**Van:** [REDACTED]

**Verzonden:** dinsdag 30 mei 2017 13:19

**Aan:** [REDACTED]

**Onderwerp:** Oplevering producten atelier 3

Beste [REDACTED],

Gisterenavond en vanochtend is er overleg geweest met de gemeente Waterland en de dorpsraad. Kort gezegd hebben alle drie de partijen er weinig vertrouwen in dat het Beeldkwaliteitsplan zal voldoen aan datgene dat deze partijen hiervan hadden verwacht. Er zijn nav eerdere kritische opmerkingen van deze partijen aanpassingen gedaan, welke nog steeds niet het gevoel geven dat het goed gaat komen. Afgezien van de inhoud wordt er van alle partijen veel meer tijd gevraagd om aangepaste concepten te beoordelen, het in het weekend moeten lezen/beoordelen van stukken is voor vrijwilligers, Waterland en PNH in onze ogen niet redelijk.

In grote lijnen zijn dit onze zorgen:

- Er ligt te veel focus op plein terwijl het BKP over de hele kern moet gaan
- Visie is te mager, de historische context is niet of zeer beperkt terug te vinden in de uiteindelijke visie voor herinrichting van de nieuwe openbare ruimte
- Geen goede beelden van mogelijk tunnelmonden
- Geen overtuigend positief verhaal te vertellen (naast negatieve effecten), terwijl juist de kracht van de nieuwe situatie uit het BKP moet volgen (wat zijn de kansen?)
- Partijen willen worden verrast door “out of de box” denken van de landschapsarchitect. Nu is het vooral acteren nav informatie van stakeholders, er wordt voornamelijk geleund op input van anderen.
- Geen review mogelijk vanwege aanleveren beelden op de ochtend van het 2<sup>e</sup> atelier. Dan is het te laat om bij te sturen.

De samen overeengekomen planning is zeer strak. Deze geeft weinig tot geen mogelijkheid tot bijsturing. Het proces voorafgaand aan het 2<sup>e</sup> atelier van komende dinsdag is, zonder dat PNH daar invloed op had, geheel niet gehaald. Alleen door het accepteren van het loslaten van deze planning kan er aanstaande dinsdag nog een zinvolle inhoud worden gegeven aan de bijeenkomst.

Gezien het bovenstaande willen wij APPM/TAUW een laatste mogelijkheid geven

om uiterlijk aanstaande vrijdag 2 juni om 14:00uur een aangepast BKP ontvangen waarin de eerder aangegeven zaken zijn verwerkt. Daarbij dienen dan ook alle beelden die op het atelier van 6 juni worden getoond worden aangeleverd. Wij zullen dan samen met de dorpsraad besluiten of dit voldoende is om onze zorgen weg te nemen.

De technische/verkeerskundige ontwerpen zijn eerder ook afgekeurd maar dat lijkt wel de goede kant op te gaan. Er zijn nog wel veel aanpassingen noodzakelijk zodat deze aankomende dinsdag kunnen worden getoond. Ik reken erop dat ik ook deze uiterlijk aanstaande vrijdag (2 juni) om 14:00 krijg toegezonden. Het gaat daarbij om de definitieve aangepaste ontwerpen en ingekleurde versies.

Om de rollen zuiver te houden stuur ik deze mail naar jou omdat APPM ons officiële aanspreekpunt is voor de verstrekte opdracht. Uitstel van de aangegeven deadlines zal/kan niet worden gegeven.

Gaarne zo spoedig mogelijk jouw reactie.

**dhr.** [redacted]

– Mobiliteit

T [redacted]

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)

[redacted] [@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)



**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted]  
**Cc:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: Minibieb BiW  
**Datum:** woensdag 6 september 2017 11:39:40  
**Bijlagen:** [image001.jpg](#)

---

Hallo [redacted]  
Helaas.....  
Vriendelijke groet  
[redacted]

---

**Van:** [redacted] [mailto:[redacted]@noord-holland.nl]  
**Verzonden:** woensdag 6 september 2017 11:38  
**Aan:** [redacted]@[redacted].nl  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** Minibieb BiW

Hoi [redacted],

Ik heb intern navraag gedaan. De provincie kent geen gedoogbeleid, dat houdt in dat er een vergunning dient te worden aangevraagd voor het plaatsen van een minibieb. Eenmalige legeskosten bedragen € 164,-. Ivm precedentwerking kunnen/willen wij geen uitzondering maken.

**dhr.** [redacted]  
[redacted] – Mobiliteit

T [redacted]  
Houtplein 33 2012 DE Haarlem  
[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)  
[redacted]@noord-holland.nl



---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

Van: [redacted]  
 Aan: [redacted] [@gmail.com](mailto:[redacted]@gmail.com); [redacted] [@gmail.com](mailto:[redacted]@gmail.com); [redacted] [@gmail.com](mailto:[redacted]@gmail.com); [redacted] [.nl](mailto:[redacted].nl); [redacted] [@gmail.com](mailto:[redacted]@gmail.com)  
 Cc: [redacted]  
 Onderwerp: Reactie gemeente Waterland op Concept 3 evaluatie  
 Datum: maandag 19 februari 2018 16:58:50  
 Bijlagen: [image003.png](#)  
[image004.jpg](#)

Beste [redacted]

Vanuit de gemeente Waterland hebben we de volgende opmerkingen:

- Blz 8: het woord 'participatief' graag veranderen (en daarmee deze zin).
- Blz. 8: Citaat: "We gaan een historische fout herstellen" komt volgens mij van de dorpsraad BiW en niet vanuit de provincie/overheid. Deze zin suggereert dat wel.
- Blz. 8, graag een andere foto. De uitstraling van deze foto sluit niet aan op de constructieve manier van werken dat heeft plaatsgevonden.
- blz. 14, 3e aandachtsstreepje, 2e zin: er moeten nog afspraken gemaakt worden over de financiering?? Vanuit de gemeente Waterland gezien bestaat hier geen discussie over.
- blz. 14, 2e aandachtsstreepje, laatste zin toevoegen: doorstroming en verkeersveiligheid.
- Blz. 20, de context: Niet de Provincie Noord-Holland, maar de projectgroep Bereikbaarheid Waterland in opdracht van de Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland heeft aanvankelijk een oplossing op maaiveldniveau uitgewerkt.
- Citaat: "Na eerdere voorstellen voor verdiepte ligging" is wel erg kort beschreven. Het zijn twee keer voorstellen vanuit de projectgroep geweest en voorgelegd aan de Stuurgroep en 2 keer heeft de Stuurgroep het afgewezen.
- Opdracht van PS aan GS, hier graag toevoegen dat PS dus in afwijking van project Bereikbaarheid Waterland (en daarmee de Stuurgroep) zelfstandig gaat handelen.
- Gemeente Broek in Waterland staat 2 keer in deze tekst genoemd. Deze gemeente bestaat niet en dat is de gemeente Waterland!!!!!!
- In deze tekst wordt het participatieniveau voor enkele stakeholders op 'raadplegen' gezet, dat is niet in de lijn elders in deze tekst, namelijk het niveau van 'adviseren'.
- Blz. 21 wordt gesproken over 'omgevingspartijen', wellicht is het handig ook hier te spreken over 'stakeholders'.
- Blz. 22, dit schema bevestigt het participatieniveau van 'Adviseren' voor de gemeente Waterland.

Met vriendelijke groet,

dhr. [redacted]

ruimtelijke ordening

Werkdagen: maandag t/m donderdag



Bezoekadres: Pierebaan 3, 1141 GV Monnickendam

Postadres: Postbus 1000, 1140 BA Monnickendam

Telefoon: [redacted]



Email printen? Denk aan het milieu!

Van: [redacted] [mailto:[redacted]@vervoerregio.nl]

Verzonden: maandag 19 februari 2018 13:22

Aan: [redacted]

[redacted] [@gmail.com](mailto:[redacted]@gmail.com); [redacted] [@gmail.com](mailto:[redacted]@gmail.com); [redacted] [@gmail.com](mailto:[redacted]@gmail.com); [redacted] [.nl](mailto:[redacted].nl); [redacted] [@gmail.com](mailto:[redacted]@gmail.com)

CC: [redacted]

Onderwerp: RE: Concept 3 evaluatie

Hoi [redacted],

Paar opmerkingen onzerzijds:

- Pag. 2. Vervoerregio was niet een van de direct betrokken partijen, dat was een bewuste keuze
- Pag. 7. Het punt "Een sterk lokaal belang (dat afwijkt van de provinciale visie)" verdient wat toelichting, want als iets afwijkt van de provinciale visie is het de vraag waarom de provincie hier überhaupt aan zou meewerken
- Pag. 7. Bij het punt "Zorgen op het gebied van leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en veiligheid (thema's die maar matig objectief meetbaar zijn)" zou ik zeggen dat niet de meetbaarheid relevant is, maar dat dit aspecten zijn die bij uitstek voor bewoners belangrijk zijn.
- Pag. 8. Is er geen andere foto beschikbaar? Dit plaatje bevestigt onterecht toch weer het beeld van "de boze witte man".
- Pag. 11. Net als binnen GS is ook binnen een dorpsraad de besluitvorming niet per se transparant en onduidelijk hoe de verhoudingen liggen.
- Pag. 14. Ik vraag mij af of de passage "Bovendien is de samenstelling vanuit politiek oogpunt onevenwichtig: de stuurgroep Bereikbaarheid Waterland bestaat uit vier leden van de VVD en één lid van GroenLinks." in dit verband relevant is. Bestuurders zitten er niet zozeer vanuit hun partijbelang, maar vanuit de overheid die ze vertegenwoordigen o.b.v. een collegeprogramma.
- Pag. 20: Genoemde zeven statements met samenwerkingsafspraken zeggen mij niks of is hier misschien sprake van begripsverwarring?

Verder een prima stuk.

Groet,

---

**Van:** [redacted] [@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)]

**Verzonden:** maandag 19 februari 2018 8:25

**Aan:** [redacted] [@vervoerregio.nl](mailto:[redacted]@vervoerregio.nl)>; [redacted] [@waterland.nl](mailto:[redacted]@waterland.nl)>; [redacted] [@waterland.nl](mailto:[redacted]@waterland.nl)>; [redacted] [@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)>; [redacted] [@Noord-Holland.nl](mailto:[redacted]@Noord-Holland.nl)>; [redacted] [@gmail.com](mailto:[redacted]@gmail.com)) [redacted] [@gmail.com](mailto:[redacted]@gmail.com)>; [redacted] [@gmail.com](mailto:[redacted]@gmail.com); [redacted] [@](mailto:[redacted]@) [redacted] [.nl](mailto:[redacted].nl); [redacted] [@ziggo.nl](mailto:[redacted]@ziggo.nl)>; [redacted] [@gmail.com](mailto:[redacted]@gmail.com)>; [redacted] [@gmail.com](mailto:[redacted]@gmail.com)) <[redacted] [@gmail.com](mailto:[redacted]@gmail.com)>; [redacted] [@gmail.com](mailto:[redacted]@gmail.com)) [redacted] [@gmail.com](mailto:[redacted]@gmail.com)>

**CC:** [redacted] [@vinu.nl](mailto:[redacted]@vinu.nl)>; [redacted] [@vinu.nl](mailto:[redacted]@vinu.nl)>

**Onderwerp:** RE: Concept 3 evaluatie

Excuses, de bijgaande bijlage hoort er ook nog bij.

Gr [redacted]

---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

---

**Van:** [redacted] )

**Verzonden:** maandag 19 februari 2018 08:24

**Aan:** [redacted] [@vervoerregio.nl](mailto:[redacted]@vervoerregio.nl)>; [redacted] [@waterland.nl](mailto:[redacted]@waterland.nl)>; [redacted] [@waterland.nl](mailto:[redacted]@waterland.nl)>; [redacted] [@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)>; [redacted] [@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)>; [redacted] [@gmail.com](mailto:[redacted]@gmail.com)) [redacted] [@gmail.com](mailto:[redacted]@gmail.com)>; [redacted] [@gmail.com](mailto:[redacted]@gmail.com); [redacted] [@](mailto:[redacted]@) [redacted] [.nl](mailto:[redacted].nl); [redacted] [@ziggo.nl](mailto:[redacted]@ziggo.nl)>; [redacted] [@gmail.com](mailto:[redacted]@gmail.com)>; [redacted] [@gmail.com](mailto:[redacted]@gmail.com)) [redacted] [@gmail.com](mailto:[redacted]@gmail.com)>; [redacted] [@gmail.com](mailto:[redacted]@gmail.com)) [redacted] [@gmail.com](mailto:[redacted]@gmail.com)>



**CC:** [redacted]@vinu.nl>; [redacted]@vinu.nl>

**Onderwerp:** Concept 3 evaluatie

Beste dames en heren,

Hierbij het laatste concept van de evaluatie. Gaarne morgen even bespreken in het reguliere overleg met de DR. Van Waterland en de VA ontvang ik graag een reactie per mail.

Gr [redacted]

---

Disclaimer:

De informatie verzonden met dit e-mailbericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde.

Gebruik (openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding of verstrekking) van deze informatie door derden en zij die niet gerechtigd zijn daarvan kennis te nemen, is verboden.

Indien u niet de geadresseerde bent, wordt u verzocht de afzender hiervan op de hoogte te brengen en het bericht te vernietigen.

Vervoerregio Amsterdam is niet aansprakelijk voor de juistheid en volledigheid van de inhoud van dit e-mailbericht, noch voor de tijdige ontvangst daarvan.

Aan de inhoud van e-mailberichten kunnen geen rechten worden ontleend.

Aan de inhoud van dit e-mailbericht kunnen geen rechten worden ontleend, tenzij dit expliciet in dit bericht is verwoord.

Klik [hier](#) voor informatie over onze digitale dienstverlening en voor onze proclaimer.

Van: [redacted]  
Aan: [redacted]  
Cc: [redacted]  
Onderwerp: Re: Artikel RODI  
Datum: donderdag 29 november 2018 21:34:46

---

Goed stuk!

Op do 29 nov. 2018 om 16:03 schreef [redacted] [@gmail.com](#)>:  
TOP, moeten jullie vaker doen :-) :-)

Op 29 nov. 2018 om 14:27 heeft [redacted] [@ziggo.nl](#)> het volgende geschreven:

Met [redacted], [redacted] en ik actief aan herschreven!!

Verstuurd vanaf mijn iPhone

Op 29 nov. 2018 om 13:43 heeft [redacted]  
<[j\[redacted\]@gmail.com](#)> het volgende geschreven:

Dank [redacted] voor het doorsturen!! TOP!! Groet [redacted]

Op 29 nov. 2018 om 10:30 heeft [redacted]  
[redacted] [@noord-holland.nl](#)> het volgende geschreven:

Beste allemaal,

Een van de meest gedetailleerde verslagen van het commissievergadering:

<http://www.rodinl/nieuws/1486293-oorspronkelijk-plan-onderdoorgang-broek-in-waterland-lijkt-haalbaar-tevreden-gezichten-na-commissievergadering-ps-mobiliteit-en-financi-euml-n>

Ik denk dat jullie het met veel plezier teruglezen

Veel groeten

[redacted]

Met vriendelijke groeten,

[redacted]

[redacted] *programma Bereikbaarheid  
Waterland*

M [redacted]

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)  
[redacted]@noord-holland.nl

<image001.jpg>

---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

---

**Van:** [redacted]@ziggo.nl>  
**Verzonden:** dinsdag 27 november 2018 18:59  
**Aan:** [redacted]@noord-holland.nl>;  
[redacted]@Noord-Holland.nl>;  
[redacted]@noord-holland.nl>;  
[redacted]@noord-holland.nl>;  
[redacted]@gmail.com>;  
[redacted]@gmail.com;  
[redacted]@.nl;  
[redacted]@gmail.com>;  
[redacted]@gmail.com>; [redacted]@gmail.com  
**Onderwerp:** FW: Artikel

Hier het artikel in NH dagblad van [redacted] van gisteren

---

**Van:** [redacted]  
[mailto:[redacted]@hollandmediacombinatie.nl]  
**Verzonden:** dinsdag 27 november 2018 11:22  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** Artikel

Hierbij.

Groet, [redacted].

**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** FW: Onderdoorgang Broek in coalitie akkoord  
**Datum:** vrijdag 5 april 2019 12:08:58  
**Bijlagen:** [Onderdoorgang in verkiezingsprogramma's provincie 2019.pdf](#)

---

Hoi [redacted]

The lobby continues...

Hier ter info, mailtje net verstuurd aan Zita Pels en Cees Loggen

Groet

---

**Van:** [redacted] [mailto:[redacted]@ziggo.nl]

**Verzonden:** vrijdag 5 april 2019 12:06

**Aan:** Zita Pels (pelsz@noord-holland.nl); Cees Loggen (loggenc@noord-holland.nl)

**Onderwerp:** Onderdoorgang Broek in coalitie akkoord

Beste Zita Pels en Cees Loggen

Vanuit de Dorpsraad Broek in Waterland wensen we jullie veel succes toe bij de coalitie besprekingen tussen Groen Links en de VVD voor onze provincie.

We maken graag van de gelegenheid gebruik om ervoor te pleiten de Onderdoorgang van de N247 door Broek in Waterland in het coalitie akkoord op te nemen.

Er is blijkens bijgaand overzicht van de standpunten van de partijen zeer brede steun voor een onderdoorgang.

Dit gekoppeld met het overdrachtsdocument aan PS van de Provincie, *in hoofdstuk 2.2 Verbeteren en aanleggen infrastructuur*:

‘Uit deze studie en bijbehorende MKBA is gebleken dat een bovengrondse oplossing het verkeersprobleem niet zal oplossen. De ondergrondse oplossingen zijn wel robuust maar daarvoor is nu niet voldoende budget’.

Uiteraard ben ik bereid een en ander nader toe te lichten,



Met hartelijke groet


[redacted]  
Voorzitter Dorpsraad Broek in Waterland

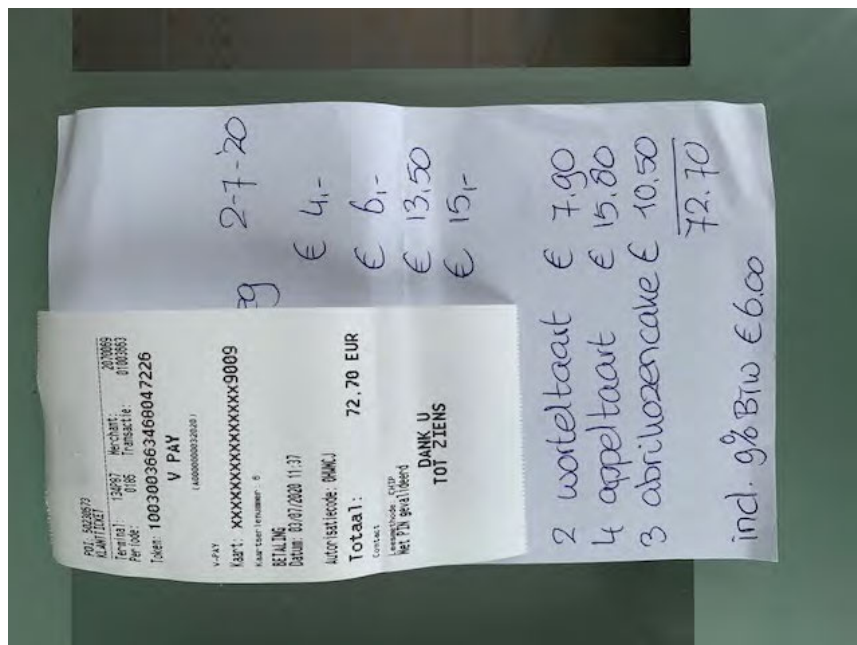
## De onderdoorgang door Broek van de N247 in de provinciale verkiezingsprogramma's 2019

<b>CDA</b>	is voorstander van een onderdoorgang in Broek in Waterland, mits de financiering mede door andere partijen wordt opgepakt. Ook moet het fileprobleem op deze weg hiermee worden opgelost.
<b>Christen Unie</b>	De Christen Unie wil een onderdoorgang in de N247 bij Broek in Waterland
<b>D66</b>	D66 wil dat voor de N247 door Broek een passende oplossing gevonden wordt die de doorstroming en leefbaarheid in Broek in Waterland verbeteren. De natuur mag er niet op achteruit gaan.
<b>Forum voor Democratie</b>	niet opgenomen in verkiezingsprogramma
<b>Groen Links</b>	ondersteunt het plan voor onderdoorgang vanaf 2015, niet opgenomen in verkiezingsprogramma
<b>Partij voor de Dieren</b>	De N247 door Broek in Waterland wordt een onderdoorgang, zodat het dorp weer één wordt en er ruimte komt voor een groen dorpsplein
<b>PvdA</b>	ondersteunt het plan voor onderdoorgang vanaf 2015, niet opgenomen in verkiezingsprogramma
<b>PVV</b>	heeft nog geen verkiezingsprogramma
<b>SP</b>	niet opgenomen in verkiezingsprogramma
<b>VVD</b>	De VVD wil een duurzame en veilige oplossing van de fileproblematiek op de N247. De VVD staat voor toekomstbestendige investeringen in de bereikbaarheid van de regio. Voor Broek in Waterland is het van belang dat er een dubbele ondergrondse tunnel komt die de doorstroming en verkeersveiligheid bevordert

**Van:**   
**Aan:**   
**Onderwerp:** Rekening overleg Gedeputeerde Olthof  
**Datum:** zaterdag 4 juli 2020 13:22:59  
**Bijlagen:** [IMG\\_3461.jpg](#)  
[ATT00001.txt](#)

Hi , bijgaand de rekening van ons overleg gisteren. Heb deze papieren versie, waar moet die naar toe? Het bedrag graag op de rekening van St. Dorpsraad Broek in Waterland . Vast dank voor de moeite!!

Goed weekend!! Groet, 



**Van:** [REDACTED]  
**Aan:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** Standpunt dorpsraad BiW  
**Datum:** maandag 6 juli 2020 09:15:00

---

Beste [REDACTED],

Afgelopen vrijdag heb ik nog even nagepraat met de Dorpsraad en [REDACTED]. De dorpsraad voelde zich een beetje overvallen door de vraag om hun standpunt toe te lichten. Vandaar dat we hierover nog even hebben gesproken. Om discussie te voorkomen wil ik dit nog even aangeven:

*De dorpsraad is van mening dat het ingeslagen proces van co-creatie niet nu al dient te worden afgebroken. Juist in dat proces worden alle inwoners van Broek in Waterland en bewoners en belanghebbende uit de regio betrokken en kan iedereen zijn/haar wensen en voorkeur uitspreken. Door nu al een richting te kiezen c.q. een keuze te maken vóórdat alle voors- en tegens zijn uitgezocht wordt dat proces onderbroken. Daarmee lijkt de Dorpsraad ook een stem te krijgen in dat besluit, wat men niet wil. De dorpsraad wil echter benadrukken dat zij groot voorstander is van het voortzetten van het lopende proces en wanneer aan het eind van de studie mocht blijken dat een 2x2 variant (in alle opzichten) beter is dan zullen zij zich conformeren aan de uitkomst van de studie. Mocht de provincie uiteindelijk besluiten dat de 2x2 variant niet verder wordt uitgezocht dan is dan niet met instemming van de Dorpsraad. De Dorpsraad wil voorkomen dat zij wordt gezien als (gekozen) vertegenwoordiger van alle inwoners van het dorp en de regio en wordt aangesproken op het feit dat de overheden een ander besluit heeft genomen dan het standpunt van de Dorpsraad..*



**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted]  
**Cc:** [redacted]  
**Onderwerp:** FW: Reactie op je vraag nav Agenda Dorpsraadvergadering d.d 4 november 2020  
**Datum:** donderdag 5 november 2020 12:47:32

---

Beste [redacted] en [redacted]

Hier ter kennisgeving onze reactie vanuit Dorpsraad aan [redacted],

Met groet

[redacted]

---

**Van:** [redacted] [mailto:[redacted]@ziggo.nl]  
**Verzonden:** donderdag 5 november 2020 12:47  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted] ([redacted]@[redacted].nl); [redacted]; [redacted]@gmail.com;  
**Onderwerp:** Reactie op je vraag nav Agenda Dorpsraadvergadering d.d 4 november 2020

Beste [redacted]

We hebben gisteravond onze dorpsraadsvergadering gehad.

Nu het groene licht is gegeven voor het nader onderzoek naar de 2 varianten, hebben we besloten om verder te gaan met de bestaande werkgroep Onderdoorgang van de Dorpsraad, waarin eerder ook bewoners van de Parallelweg zaten. De werkgroep was slapend vanwege het wachten op het politieke besluit, maar nu gaan we weer aan de slag.

In de werkgroep is iedere Broeker die graag actief wil meedenken en meewerken in de co-creatie met de provincie van harte welkom. We stellen het zeer op prijs als een of meerdere bewoners van de Parallelweg aansluiten. Dit wordt door de Provincie van harte ondersteund. We zorgen ervoor dat bij iedere afspraak in het kader van de nadere studie steeds minimaal 2 vertegenwoordigers namens de werkgroep van de Dorpsraad aanwezig zijn. Zo zorgen we voor continuïteit en verdelen we het werk.

Maandelijks komt in de Dorpsraadvergadering de voortgang aan de orde.

Ik zie je reactie graag tegemoet,

Met hartelijke groet

[redacted]

[redacted] Dorpsraad Broek in Waterland

[www.dorpsraadbroekinwaterland.nl](http://www.dorpsraadbroekinwaterland.nl)

[info@dorpsraadbroekinwaterland.nl](mailto:info@dorpsraadbroekinwaterland.nl)

**Van:** [redacted]@gmail.com>

**Datum:** 3 november 2020 om 21:34:53 CET

**Aan:** [redacted]@gmail.com>

**Onderwerp: Antw: Agenda Dorpsraadvergadering d.d 4 november 2020**

Beste [redacted],

Nav het laatste overleg van de bewoners van de Parallelweg deel ik je graag mee hoe wij onze inspraak voor ons zien.

Wij zien niets in een lidmaatschap van het bestuur, aangezien we dan ook over andere zaken die de dorpsraad aangaan zullen moeten meebeslissen.

Wel lijkt het ons een goed idee om een werkgroep te vormen waarin 2 leden van de dorpsraad en een aantal bewoners van de Parallelweg plaatsnemen. Die werkgroep zal zich dan exclusief over de onderdoorgang buigen, en een aantal standpunten formuleren die de dorpsraad vervolgens zal communiceren naar de Provincie en andere belanghebbenden.

Kunnen we dat afspreken? Zo ja, dan zullen wij zsm laten wie van ons in de werkgroep zitting zal nemen.

Groet!

[redacted]

Op do 29 okt. 2020 om 22:27 schreef [redacted]

<[redacted]@gmail.com>:

Hallo [redacted], hierbij de agenda voor de komende ZOOM-vergadering van de Dorpsraad. Graag hoor ik wie er aanwezig zal zijn van jullie, groet

[redacted]

**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted] <[\[redacted\]@gmail.com](mailto:[redacted]@gmail.com)>;  
**Onderwerp:** FW: Reactie op je vraag nav Agenda Dorpsraadvergadering d.d 4 november 2020  
**Datum:** donderdag 5 november 2020 17:47:02

---

Ter info

**Van:** [redacted] [mailto:[redacted]@gmail.com]  
**Verzonden:** donderdag 5 november 2020 17:45  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** Re: Reactie op je vraag nav Agenda Dorpsraadvergadering d.d 4 november 2020

Dag [redacted],

Dank voor je reactie. Wij gaan ons beraden.

Verder leek het me netjes om te laten weten dat er morgen een interview met Marc en mij in het Noord-Hollands Dagblad staat. De dag nadat ik had ingesproken bij de commissievergadering van de Provincie werd ik gebeld door een verslaggever die graag ons verhaal wilde optekenen. De strekking is vergelijkbaar met wat wij eerder met de dorpsraad hebben gedeeld.

Je hoort van ons.

Groet!

[redacted]

Op do 5 nov. 2020 om 12:46 schreef [redacted] <[\[redacted\]@ziggo.nl](mailto:[redacted]@ziggo.nl)>:

Beste [redacted]

We hebben gisteravond onze dorpsraadsvergadering gehad.

Nu het groene licht is gegeven voor het nader onderzoek naar de 2 varianten, hebben we besloten om verder te gaan met de bestaande werkgroep Onderdoorgang van de Dorpsraad, waarin eerder ook bewoners van de Parallelweg zaten. De werkgroep was slapend vanwege het wachten op het politieke besluit, maar nu gaan we weer aan de slag.

In de werkgroep is iedere Broeker die graag actief wil meedenken en meewerken in de co-creatie met de provincie van harte welkom. We stellen het zeer op prijs als een of meerdere bewoners van de Parallelweg aansluiten. Dit wordt door de Provincie van harte ondersteund. We zorgen ervoor dat bij iedere afspraak in het kader van de nadere studie steeds minimaal 2 vertegenwoordigers namens de werkgroep van de Dorpsraad aanwezig zijn. Zo zorgen we voor continuïteit en verdelen we het werk.

Maandelijks komt in de Dorpsraadvergadering de voortgang aan de orde.

Ik zie je reactie graag tegemoet,

Met hartelijke groet

[redacted]

Voorzitter Dorpsraad Broek in Waterland  
[www.dorpsraadbroekinwaterland.nl](http://www.dorpsraadbroekinwaterland.nl)

[info@dorpsraadbroekinwaterland.nl](mailto:info@dorpsraadbroekinwaterland.nl)

**Van:** [redacted] [@gmail.com](mailto:[redacted]@gmail.com)>

**Datum:** 3 november 2020 om 21:34:53 CET

**Aan:** [redacted] [@gmail.com](mailto:[redacted]@gmail.com)>

**Onderwerp:** Antw: Agenda Dorpsraadvergadering d.d 4 november 2020

Beste [redacted],

Nav het laatste overleg van de bewoners van de Parallelweg deel ik je graag mee hoe wij onze inspraak voor ons zien.

Wij zien niets in een lidmaatschap van het bestuur, aangezien we dan ook over andere zaken die de dorpsraad aangaan zullen moeten meebeslissen.

Wel lijkt het ons een goed idee om een werkgroep te vormen waarin 2 leden van de dorpsraad en een aantal bewoners van de Parallelweg plaatsnemen.

Die werkgroep zal zich dan exclusief over de onderdoorgang buigen, en een aantal standpunten formuleren die de dorpsraad vervolgens zal communiceren naar de Provincie en andere belanghebbenden.

Kunnen we dat afspreken? Zo ja, dan zullen wij zsm laten wie van ons in de werkgroep zitting zal nemen.

Groet!

[redacted]

Op do 29 okt. 2020 om 22:27 schreef [redacted]

[@gmail.com](mailto:[redacted]@gmail.com)>:

Hallo [redacted], hierbij de agenda voor de komende ZOOM-vergadering van de Dorpsraad. Graag hoor ik wie er aanwezig zal zijn van jullie, groet

[redacted]

**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted]  
**Cc:** [redacted]  
**Onderwerp:** FW: Reactie op je vraag nav Agenda Dorpsraadvergadering d.d 4 november 2020  
**Datum:** donderdag 5 november 2020 12:47:32

---

Beste [redacted] en [redacted]

Hier ter kennisgeving onze reactie vanuit Dorpsraad aan [redacted],

Met groet

[redacted]

---

**Van:** [redacted] [mailto:[redacted]@ziggo.nl]  
**Verzonden:** donderdag 5 november 2020 12:47  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted] ([redacted]@[redacted].nl); [redacted]; [redacted]@gmail.com;  
**Onderwerp:** Reactie op je vraag nav Agenda Dorpsraadvergadering d.d 4 november 2020

Beste [redacted]

We hebben gisteravond onze dorpsraadsvergadering gehad.

Nu het groene licht is gegeven voor het nader onderzoek naar de 2 varianten, hebben we besloten om verder te gaan met de bestaande werkgroep Onderdoorgang van de Dorpsraad, waarin eerder ook bewoners van de Parallelweg zaten. De werkgroep was slapend vanwege het wachten op het politieke besluit, maar nu gaan we weer aan de slag.

In de werkgroep is iedere Broeker die graag actief wil meedenken en meewerken in de co-creatie met de provincie van harte welkom. We stellen het zeer op prijs als een of meerdere bewoners van de Parallelweg aansluiten. Dit wordt door de Provincie van harte ondersteund. We zorgen ervoor dat bij iedere afspraak in het kader van de nadere studie steeds minimaal 2 vertegenwoordigers namens de werkgroep van de Dorpsraad aanwezig zijn. Zo zorgen we voor continuïteit en verdelen we het werk.

Maandelijks komt in de Dorpsraadvergadering de voortgang aan de orde.

Ik zie je reactie graag tegemoet,

Met hartelijke groet

[redacted]

[redacted] Dorpsraad Broek in Waterland

[www.dorpsraadbroekinwaterland.nl](http://www.dorpsraadbroekinwaterland.nl)

[info@dorpsraadbroekinwaterland.nl](mailto:info@dorpsraadbroekinwaterland.nl)

**Van:** [redacted]@gmail.com>

**Datum:** 3 november 2020 om 21:34:53 CET

**Aan:** [redacted]@gmail.com>

**Onderwerp: Antw: Agenda Dorpsraadvergadering d.d 4 november 2020**

Beste [redacted],

Nav het laatste overleg van de bewoners van de Parallelweg deel ik je graag mee hoe wij onze inspraak voor ons zien.

Wij zien niets in een lidmaatschap van het bestuur, aangezien we dan ook over andere zaken die de dorpsraad aangaan zullen moeten meebeslissen.

Wel lijkt het ons een goed idee om een werkgroep te vormen waarin 2 leden van de dorpsraad en een aantal bewoners van de Parallelweg plaatsnemen. Die werkgroep zal zich dan exclusief over de onderdoorgang buigen, en een aantal standpunten formuleren die de dorpsraad vervolgens zal communiceren naar de Provincie en andere belanghebbenden.

Kunnen we dat afspreken? Zo ja, dan zullen wij zsm laten wie van ons in de werkgroep zitting zal nemen.

Groet!

[redacted]

Op do 29 okt. 2020 om 22:27 schreef [redacted]

<[redacted]@gmail.com>:

Hallo [redacted], hierbij de agenda voor de komende ZOOM-vergadering van de Dorpsraad. Graag hoor ik wie er aanwezig zal zijn van jullie, groet

[redacted]

**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted]  
**Cc:** [redacted] [@gmail.com](#); [redacted] [@gmail.com](#) [.nl](#); [redacted]  
**Onderwerp:** Re: FW: N247 Broek in Waterland - overleg BKP 20 juli  
**Datum:** donderdag 13 juli 2017 00:02:54

---

enorm spijtig maar ik moet naar Engeland voor een begrafenis

Op 12 jul. 2017 08:55 schreef "[redacted] [@noord-holland.nl](mailto:[redacted]@noord-holland.nl)>:

Zie onder. Het is van zeer groot belang dat jullie hier bij zijn. Tevens het laatst mogelijke moment voor mijn vakantie. Hopelijk gaat jullie dit dus lukken.

Tijdens dit overleg wordt de werkwijze bepaald voor het nieuwe BKP. [redacted] zit gelukkig ook aan tafel namens Bosch Slabbers.

Gr [redacted]

---

Hoe wil jij leven, wonen, werken en spelen? Nu, en in de toekomst? Praat mee op [www.jouwnoord-holland.nl](http://www.jouwnoord-holland.nl)

.....

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

---

**Van:** [redacted] [mailto:[redacted] [@tauw.com](mailto:[redacted]@tauw.com)]

**Verzonden:** dinsdag 11 juli 2017 15:52

**Aan:** [redacted]

[redacted] [@](#) [redacted] [.nl](#); [redacted] [@waterland.nl](#); [redacted] [@bosch-slabbers.nl](#)

**CC:** Broek in Waterland N247; [redacted]

**Onderwerp:** N247 Broek in Waterland - overleg BKP 20 juli

Goedemiddag allemaal,

Graag wil ik jullie uitnodigen voor een overleg om het proces rondom het beeldkwaliteitsplan (BKP) te bespreken.

Dit overleg zal plaatsvinden op 20 juli tussen 15.00u en 17.00u. De locatie zal nog bekend worden gemaakt.

Vanuit het participatietraject dienen hier minstens twee personen van de Dorpsraad bij aanwezig te zijn.

Mijn vraag daarom aan mevr. [redacted], dhr. [redacted] en mevr. [redacted] om uiterlijk donderdag 13 juli te reageren, ivm het regelen van vervangers vanuit de Dorpsraad.

Wij hopen jullie allen de 20<sup>e</sup> te zien. De uitnodiging zal na deze mail volgen.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Tauw bv



Rhijnspoor 209  
Postbus 6  
2900 AA Capelle a/d IJssel

M +31 

**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted]  
**Cc:** [redacted]  
**Onderwerp:** FW: Verslag eerste workshop BKP onderdoorgang Broek  
**Datum:** donderdag 31 augustus 2017 22:27:22  
**Bijlagen:** [image003.png](#)  
[image004.jpg](#)  
[N247 - 203 - Verslag BKP sessie 23 augustus reactie gemeente Waterland.docx](#)

---

Beste [redacted],

Verwerk je de vragen/opmerkingen nog in het verslag? (die ene omgevingsmanager waarover [redacted] het had: die was er voor zover ik weet niet bij)

Eén puntje van aandacht (goed om daar volgende keer nog even over te hebben):

[redacted] heeft toegevoegd:

Aangegeven is dat het BKP voorlag gebruikt zal worden door de aannemer ter voorbereiding van de totale uitwerking van het ontwerp.

Ik zou dat in het kader van verwachtingenmanagement liever iets anders formuleren. "Bij de verdere uitwerking van het ontwerp van de onderdoorgang (dat nu pas de status van schetsontwerp heeft) zal het BKP voor de provincie en later de aannemer als leidraad dienen. Uitwerking zal dus moeten plaatsvinden in de geest van het BKP en hierover zullen eisen in het contract worden gesteld. " Het kan immers gezien de status van het technische ontwerp én dat van het BKP niet gegarandeerd worden dat de plaatjes uit het BKP 100% ongewijzigd blijven. Er zal echter door het stellen van de juiste contracteisen wel alles aan gedaan (moeten) worden om de geest van het BKP overeind te houden.

Gr [redacted]

---

**Van:** [redacted] [mailto:[redacted]@waterland.nl]

**Verzonden:** woensdag 30 augustus 2017 09:12

**Aan:** [redacted]@APPM.nl>; [redacted]@ziggo.nl>;  
[redacted]@gmail.com' [redacted]@gmail.com>; [redacted]@gmail.com>;  
[redacted]@waterland.nl>; [redacted]@waterland.nl>; [redacted]  
[redacted]@noord-holland.nl>; [redacted]@tauw.com>;  
[redacted]@Noord-Holland.nl>; [redacted]  
[redacted]@noord-holland.nl>  
**CC:** [redacted]@bosch-slabbers.nl>; [redacted]@appm.nl>;  
[redacted]@APPM.nl>; [redacted]@noord-holland.nl>; [redacted]@noord-holland.nl>; [redacted]  
[redacted]@.nl>; [redacted]@gmail.com>;  
[redacted]@gmail.com>; [redacted]@gmail.com' [redacted]@gmail.com>;  
[redacted]@bosch-slabbers.nl>

**Onderwerp:** RE: Verslag eerste workshop BKP onderdoorgang Broek

Beste [redacted] en anderen,

In de bijlage de reactie van de gemeente Waterland op het verslag ([redacted]).

We kijken uit naar hetgeen de 13<sup>de</sup> zal worden gepresenteerd.

Met vriendelijke groet,

dhr. drs. [redacted]

*Werkdagen: maandag t/m donderdag*



Bezoekadres: Pierebaan 3, 1141 GV Monnickendam

Postadres: Postbus 1000, 1140 BA Monnickendam

Telefoon: [redacted]



Email printen? Denk aan het milieu!

**Van:** [redacted] [mailto:[redacted]@APPM.nl]

**Verzonden:** maandag 28 augustus 2017 15:07

**Aan:** [redacted]@gmail.com'; [redacted]@gmail.com'; [redacted]

**CC:** [redacted]@noord-holland.nl; [redacted]@noord-holland.nl; [redacted]@gmail.com'; [redacted]

**Onderwerp:** Verslag eerste workshop BKP onderdoorgang Broek

Hallo allemaal,

Bijgaand stuur ik jullie het verslag dat [redacted] van Bosch Slabbers gemaakt heeft van de plezierige workshop van vorige week over het BKP voor de onderdoorgang.

Mochten jullie dingen missen, graag dan zsm even bericht zodat [redacted] daarmee rekening kan houden.

Hartelijke groet,

[redacted]

-----Oorspronkelijke afspraak-----

**Van:** [redacted]

**Verzonden:** woensdag 26 juli 2017 10:27

**Aan:** [redacted]@gmail.com; [redacted]

[redacted]@waterland.nl'; [redacted]

[redacted]@ [redacted]

[redacted]@noord-holland.nl; [redacted]

**Onderwerp:** N247 - Eerste workshop BKP

**Tijd:** woensdag 23 augustus 2017 13:30-15:30 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.

**Locatie:** Gemeentehuis Waterland, Pierebaan 3, Monnickendam

Beste allemaal,

Namens [redacted] stuur ik jullie hierbij het vergaderverzoek voor de eerste workshop met betrekking tot het BKP voor de Onderdoorgang N247 te Broek in Waterland.

De workshop staat gepland op 23 augustus van 13:30 uur tot 15:30 uur. De locatie betreft het gemeentehuis van Waterland aan de Pierebaan 3 te Monnickendam.

Zoals ook in het PvA van Bosch Slabbers beschreven staat, willen ze graag in samenwerking met PNH (ruimtelijk specialisten), DR en Gemeente (en APPM/Tauw) tot het BKP komen. In de eerste workshop gaan we trechteren naar een aantal hoofdprincipes voor herinrichting van de ontstane ruimte op de verdiepte ligging, met een mogelijke verbeelding van hoe het kan worden (de potenties in beeld brengen).

Ik hoop jullie zo voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijk groet,

[redacted]

APPM **Nederland mooier maken**

[redacted] | [appm.nl](http://appm.nl) | [twitter.com/APPMnl](https://twitter.com/APPMnl)

Op zoek naar de beste contractvorm voor uw projecten? De APPM methodiek helpt u daarbij.

[Contractkeuze.nl](http://Contractkeuze.nl)

Aan de inhoud van dit e-mailbericht kunnen geen rechten worden ontleend, tenzij dit expliciet in dit bericht is verwoord.

Klik [hier](#) voor informatie over onze digitale dienstverlening en voor onze proclamer.

## Verslag 1<sup>e</sup> werksessie BKP

23 augustus 2017

### Gemeentehuis Waterland

Aanwezig:

- [redacted] - dorpsraad
- [redacted] - dorpsraad
- [redacted] - dorpsraad
- [redacted] – gemeente Waterland
- [redacted] – gemeente Waterland
- [redacted] – gemeente Waterland
- [redacted] – provincie Noord-Holland
- [redacted] – provincie Noord-Holland
- [redacted] – provincie Noord-Holland
- [redacted] - Tauw
- [redacted] - APPM
- [redacted] – Bosch Slabbers

**Verslag/ conclusies van de workshop die de basis vormen voor verdere uitwerking in het BKP.**

#### Wat is het BKP ?

De definitie van het BKP zal bij deze opgave breder zijn dan normaal gebruikelijk. Het inpassingsvraagstuk zal nadrukkelijk een rol spelen en bouwstenen voor bewijslast leveren om de maatschappelijke investering te legitimeren.

De huidige (evt met kleine aanpassingen, bv rotonde) technische ontwerpen vormen de onderlegger voor het BKP. Deze ontwerpen worden ingepast en in onderdelen beschreven in een BKP.

Aangegeven is dat het BKP voorlag gebruikt zal worden door de aannemer ter voorbereiding van de totale uitwerking van het ontwerp.

**Niet:** het BKP gaat geen oordeel geven over de wenselijkheid van een verdiepte ligging.

**Niet:** een DO inrichtingsplan, het zal een richtinggevend document zijn, dat in de volgende fase in de aanbesteding meegaat als vormgevingsdocument of wat dies meer zij. Het geeft daarbij wel een beeld van de mogelijke en gewenste inrichting van het maaiveld.

#### Identiteit Broek in Waterland

Vooraf beelden van oud-broek, historische beelden. Klopt, maar in het gesprek is dat ook logisch. De nieuwe wijken zijn obligaat van karakter, weinig specifiek en bieden daarmee weinig aanleiding voor vormgeving.

Herkenning in de voorgestelde bouwstenen, zeker het groene karakter wordt veel genoemd.

De brug zou theoretisch versmald kunnen worden, bv door de fietsers op suggestiestroken op de weg te zetten. Maar wat doe je dan met de overmaat?

De impact van de groene bomen en het groen wordt nog eens benadrukt.

Behoud/ herbouw van het Stöwehuis (ik zou dit benoemde als het pand met adres Jaagweg 1), met bv horeca erin.

### Inhoud de weg zelf

Horende de discussie lijkt de meerderheid voor een tunnel die iets van het dorp laat zien (iets lokaals), niet te overdadig maar wel verzorgd. Voorbeeld van Hilversum wordt daarmee veel aangehaald. Let hierbij erg op de functionaliteit => verkeersveiligheid, geluid, etc mag er niet minder van worden.

**Monden:** de tunnelmonden moeten een zo geleidelijk mogelijke overgang van landschap het dorp in maken, met zicht op het groen. Bomen op de mond, landschap en groen dat zichtbaar is, wordt sterk gewaardeerd. Over rond of recht is geen specifieke uitspraak gedaan, de ronden voorbeelden werden wel vaker aangehaald. Verschil in beide zijden is heel wel denkbaar.

**Randen:** hier ook goed nadenken vanuit geluid en fijnstof, en uiteraard verkeersveiligheid en voertuigkerendheid. Dus liever een gedeeltelijke muur als rand om meer geluid te weren en geen zicht te bieden in de tunnel. Wel nadenken over het zicht vanuit de woningen aan de parallelweg. Materiaal “zachtere” materialen, baksteen, groen, hout? Geen RVS bv dat is te trendy (is dat als conclusie naar voren gekomen?). In het BKP inzichtelijk maken waar de wanden hoger moeten zijn en waar niet, ivm ingooigevaar. Bij het ontwerp van de randen, zeker de monumenten- en welstandscommissie betrekken. In de welstandsnota staat “De historische kern van Broek in Waterland heeft over het algemeen een open karakter. Het is van belang dat broek haar doorzichten behoudt. Het moet daarom voorkomen worden dat (erf)afscheidings een te grote scheiding vormen tussen prive en openbaar. **Binnenkant:** iets laten zien van het dorp op een abstracte manier heeft de voorkeur. Horizontale belijning maakt de tunnel minder hoog. Wellicht t.h.v. de historische route “iets” in de wand/ plafond. Suggestie om met een horizontale gelaagdheid te werken, met horizontale lijnen onderin en verticale lijnen bovenin, als knipoog naar het houtwerk van typisch Broekse architectuur. Specifiek aandachtspunt is het licht, zie het voorbeeld van Hilversum, verlichting in de zijkant => geeft een bijna interieur kwaliteit.

### Inhoud de omgeving van de ingreep

Het **plein** ligt behoorlijk centraal in het dorp, laten zien op een kaartje. Het is een schakel in het dorp en mag als zodanig functioneren. Nu worden er veel events op het parkeerterrein gehouden, misschien is dit een betere plek, horeca en water zijn echt kansen. Het is een nieuwe plek die er vanuit de historie niet lag, dat besef biedt ook kansen. Herbouw wordt wel aanbevolen, bv Stöwehuis (huis met adres Jaagweg 1).

Wat zijn belangrijke uitgangspunten voor het plein:

- De historische route herkenbaar doortrekken/ herstellen; (verbinding tussen noord en zuid)
- Groen voor de weg, maw geen zicht vanaf plein over de provinciale weg/ verdiepte ligging;
- Geen verbinding tussen Nieuwland en Cornelis Roelestraat middels een nieuwe brug/weg;

- Groen en rood gemengd, sowieso een groene uitstraling, maar vooral rood op plek te maken en functies te faciliteren;
- Continuïteit van bebouwing;
- Nadenken over de plek van de “doorgaande” weg bovenlangs (met bus), 4 opties: huidige locatie, langs de 3 noten(?), langs het water of opsplitsen in twee rijbanen in éénrichtingsverkeer (soort hele grote rotonde);
- De functies zoals genoemd in atelier 2, zijn een prima basis om de plek verder in te richten.

De **randen**: de profielen laten zien hoe krap het is...delen van een probleem.... De ambitie is een groen en waterrijk profiel en hoe kan je dat hier behouden? De voorstellen zullen altijd een zekere mate van “cosmetische” ingreep hebben. Op systeemniveau is hier weinig ruimte, zeker bij de 80 km variant. In de verdere uitwerking zullen we een aantal voorstellen doen en deze verbeelden, en hiermee het eerlijk in beeld brengen. De cultuurhistorische waarde van de Broekervaart (en met name ook de oude trambaan) staat onder grote spanning bij de inpassing. Op bepaalde plekken staat de cultuurhistorie enorm onder druk, op deze plekken moeten goede overwegingen/keuzes gemaakt worden tussen; cultuurhistorie, leefbaarheid, groen en veiligheid.

Het doorstroomprofiel moet gelijk blijven, dat is voorlopig uitgangspunt voor het ontwerp.

#### **Gemist/ nog aanvullen:**

- De impact van met en zonder kanteldijk;
- Het beeld komende vanuit het zuiden, inclusief het “gat” thv de Hellingweg.

#### **Proces**

- Volgende workshop: 13 september.
  - >> [redacted] afwezig maar de 16e terug en zal die week reviewen
  - >> [redacted] ook 13e afwezig maar zal voorbespreken met [redacted]
- Concept BKP: afronding door BS obv 2e workshop, oplevering ma 18/9. Gaat dan alsnog mee in lopende review die op 22 september eindigt. Hier is dus minder tijd voor, maar omdat eenieder al nauw betrokken is geweest via de workshops van Bosch Slabbers wordt dat niet als probleem ervaren. Afgesproken dat iedereen in de betreffende periode tijd reserveert.
- Toelichting concept-BKP in Welstand ook 18 sep: (ca kwartier presentatie en aansluitend vragen), bij voorkeur voorafgaand aan het laatste atelier.
  - Vergelijkbaar met de workshop van 13 september, iets gefinetuned nav de resultaten daarvan. Welstand keuzemogelijkheden laten zien, geen 'voldongen feiten'.
  - Reacties Welstand kunnen dan nog verwerkt worden in de animaties en de producten voor het atelier van 16 oktober)

**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: Onderdoorgang Broek in coalitie akkoord  
**Datum:** vrijdag 5 april 2019 13:50:26

---

Al contact gehad met [redacted] ?

---

**Van:** [redacted]@noord-holland.nl>

**Verzonden:** vrijdag 5 april 2019 13:26

**Aan:** [redacted]@Noord-Holland.nl>; [redacted]

[redacted]@noord-holland.nl>

**Onderwerp:** FW: Onderdoorgang Broek in coalitie akkoord

Ter info. De dorpsraad pakt het slim aan.

---

**Van:** [redacted]@ziggo.nl>

**Verzonden:** vrijdag 5 april 2019 12:09

**Aan:** [redacted]@noord-holland.nl>

**Onderwerp:** FW: Onderdoorgang Broek in coalitie akkoord

Hoi [redacted]

The lobby continues...

Hier ter info, mailtje net verstuurd aan Zita Pels en Cees Loggen

Groet

---

**Van:** [redacted]@ziggo.nl]

**Verzonden:** vrijdag 5 april 2019 12:06

**Aan:** Zita Pels ([pelsz@noord-holland.nl](mailto:pelsz@noord-holland.nl)); Cees Loggen ([loggenc@noord-holland.nl](mailto:loggenc@noord-holland.nl))

**Onderwerp:** Onderdoorgang Broek in coalitie akkoord

Beste Zita Pels en Cees Loggen

Vanuit de Dorpsraad Broek in Waterland wensen we jullie veel succes toe bij de coalitie besprekingen tussen Groen Links en de VVD voor onze provincie.

We maken graag van de gelegenheid gebruik om ervoor te pleiten de Onderdoorgang van de N247 door Broek in Waterland in het coalitie akkoord op te nemen.

Er is blijkens bijgaand overzicht van de standpunten van de partijen zeer brede steun voor een onderdoorgang.

Dit gekoppeld met het overdrachtsdocument aan PS van de Provincie, *in hoofdstuk 2.2*

*Verbeteren en aanleggen infrastructuur:*

‘Uit deze studie en bijbehorende MKBA is gebleken dat een bovengrondse oplossing het verkeersprobleem niet zal oplossen. De ondergrondse oplossingen zijn wel robuust maar daarvoor is nu niet voldoende budget’.

Uiteraard ben ik bereid een en ander nader toe te lichten,

Met hartelijke groet

[redacted]  
[redacted]

Dorpsraad Broek in Waterland



**Van:** [REDACTED]  
**Aan:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** Re: Artikel  
**Datum:** vrijdag 24 november 2017 11:03:59

---

Dat is snel

Verstuurd vanaf mijn iPhone

Op 24 nov. 2017 om 11:02 heeft [REDACTED] [@noord-holland.nl](mailto:[REDACTED]@noord-holland.nl)> het volgende geschreven:

Klopt dus helemaal niets van. Voor alle varianten is een BP wijziging nodig en dit heeft niets te maken met besluitvorming. Ook onderzoeken zijn al gedaan..hij snapt het blijkbaar echt niet:

[Provincie besluit pas in zomer over N247 bij Broek](#) - Noordhollands Dagblad

24-11-2017 | Pagina: WAT002

Broek in Waterland De provincie neemt waarschijnlijk pas in de zomer van 2018 een besluit over hoe de N247 bij Broek in Waterland wordt aangepast: bovengronds of ondergronds. Volgens gedeputeerde Elisabeth Post, verantwoordelijk voor het project Bereikbaarheid Waterland, zijn er nog veel zaken die nader uitgewerkt of uitgezocht moeten worden en dat vergt tijd.

Het was eigenlijk de bedoeling dat de provincie nog dit jaar een definitief besluit zou nemen over maatregelen om de doorstroming op de N247 bij Broek te verbeteren. „Dat had ik zelf ook het liefst gezien, net als veel andere mensen”, aldus Post. „Ik heb er begrip voor dat dat tot teleurstelling leidt.” Volgens Post moet over een aantal zaken meer duidelijkheid komen voordat Provinciale Staten een keus kunnen maken uit de verschillende varianten. Zo is mogelijk voor een onderdoorgang van de N247 nader onderzoek nodig waaruit moet blijken wat de gevolgen zijn voor het milieu en de omgeving. „Daarnaast weet ik op dit moment ook niet of er voor bepaalde varianten een wijziging van het bestemmingsplan nodig is.” Er liggen vijf varianten op tafel voor een betere verkeersdoorstroming op de N247. Eén variant bestaat uit bovengrondse aanpassingen en er zijn vier varianten van een onderdoorgang.

**dhr.** [REDACTED]  
*Beleidsadviseur – Mobiliteit*

T [REDACTED]  
Houtplein 33 2012 DE Haarlem  
[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)  
[REDACTED] [@noord-holland.nl](mailto:[REDACTED]@noord-holland.nl)  
<image001.jpg>

---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.

**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** overleg maandag  
**Datum:** donderdag 11 januari 2018 08:28:25

---

Hoi [redacted]

Aanstaande maandag hebben we ons overleg. We stellen voor dat er toch op korte termijn overleg met de direct aanwonenden van Parallelweg plaatsvindt. En niet te wachten tot er duidelijkheid is met de bureaus.

Gisteravond was er opnieuw een vertegenwoordiging op de Dorpsraad vergadering, en ik moet dan uitleggen waarom dit gewenste overleg nog niet plaats heeft kunnen vinden.

We hebben als DR duidelijk gemaakt dat hun punten moeten en zullen worden meegenomen..

Met groet van [redacted]

**Van:** [REDACTED]  
**Aan:** [Dorpsraad bestuur bestuur](#); [REDACTED]  
**Onderwerp:** Onderdoorgang in Dieren net geopend  
**Datum:** vrijdag 24 augustus 2018 13:14:09  
**Bijlagen:**

[IMG\\_9309.jpg](#)  
[ATT00001.txt](#)  
[IMG\\_9312.jpg](#)  
[ATT00002.txt](#)  
[IMG\\_9317.jpg](#)  
[ATT00003.txt](#)  
[IMG\\_9318.jpg](#)  
[ATT00004.txt](#)  
[IMG\\_9321.jpg](#)  
[ATT00005.txt](#)  
[IMG\\_9322.jpg](#)  
[ATT00006.txt](#)  
[IMG\\_9326.jpg](#)  
[ATT00007.txt](#)  
[IMG\\_9329.jpg](#)  
[ATT00008.txt](#)  
[IMG\\_9333.jpg](#)  
[ATT00009.txt](#)  
[IMG\\_9336.jpg](#)  
[ATT00010.txt](#)  
[IMG\\_9337.jpg](#)  
[ATT00011.txt](#)  
[IMG\\_9338.jpg](#)  
[ATT00012.txt](#)  
[IMG\\_9341.jpg](#)  
[ATT00013.txt](#)  
[IMG\\_9346.jpg](#)  
[ATT00014.txt](#)

---

Beste allen, gisteren was ik bij [REDACTED] in Dieren waar sinds kort de Onderdoorgang in gebruik is genomen na 2 1/2 jaar bouw!! Wie schets mijn verbazing dat dit precies de onderdoorgang is geworden, zoals door ons(DR) als eerste ingediend. Zie bijgaande foto's!! 2 baans weg, geen afscheiding, beide kanten 1 vluchtrap ( geen lift), en geen bijzondere afscheiding tussen trottoir en bak!! Geen extra vluchtcorridor. Meest opvallend is het geluid. Al 2 a 3 meter van de rand van de bak hoor je geen verkeersgeluid meer. ( 23.000 verkeers-bewegingen per etmaal gemeten 5 jaar geleden) Omwonenden klagen nu over de treingeluiden sinds ze de weg niet meer horen. Ontwerp gemaakt door een Japans bureau, uitvoerder een Belgisch aannemers bedrijf. Hoorde dit laatste, heb ik niet kunnen verifiëren. De informatie desk was helaas gesloten. Al met al een bijzondere ervaring wat er nu dus wel gebouwd wordt zonder "toeters en bellen". Doorgangs snelheid 50km per uur!! Weet helaas niet wat dit totaal kost. Is wel groter en langer dan (met open ruimtes) dan in Broek. Er zijn 3 onderdoorgangen in het totaal. Groet [REDACTED]

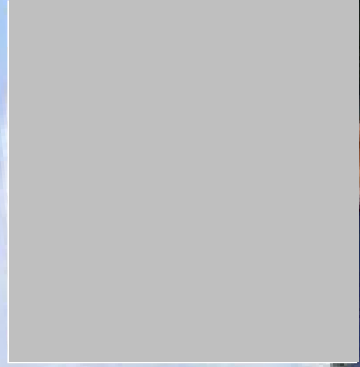




314b



314c





314d

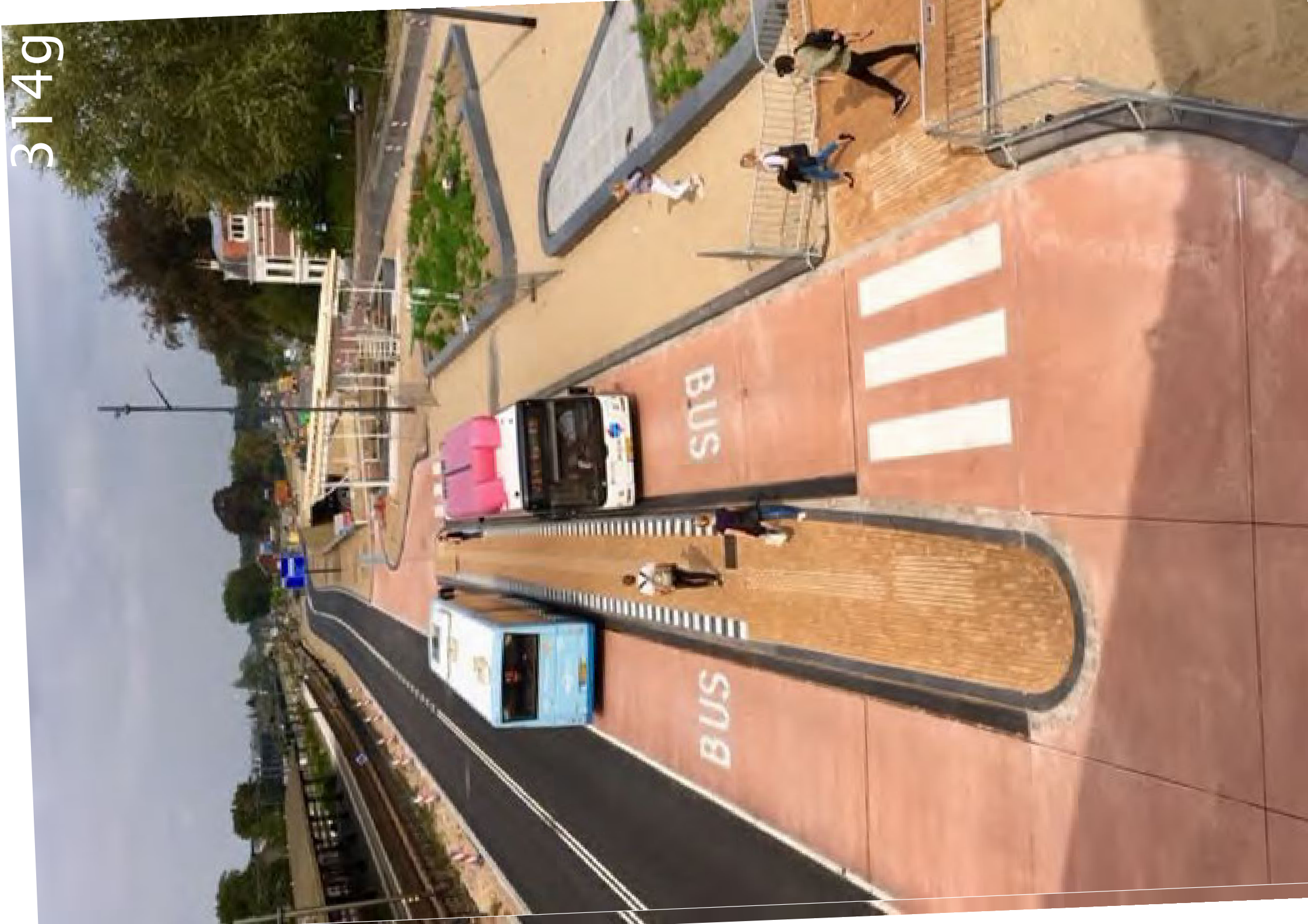








314f







314h



314i

314j



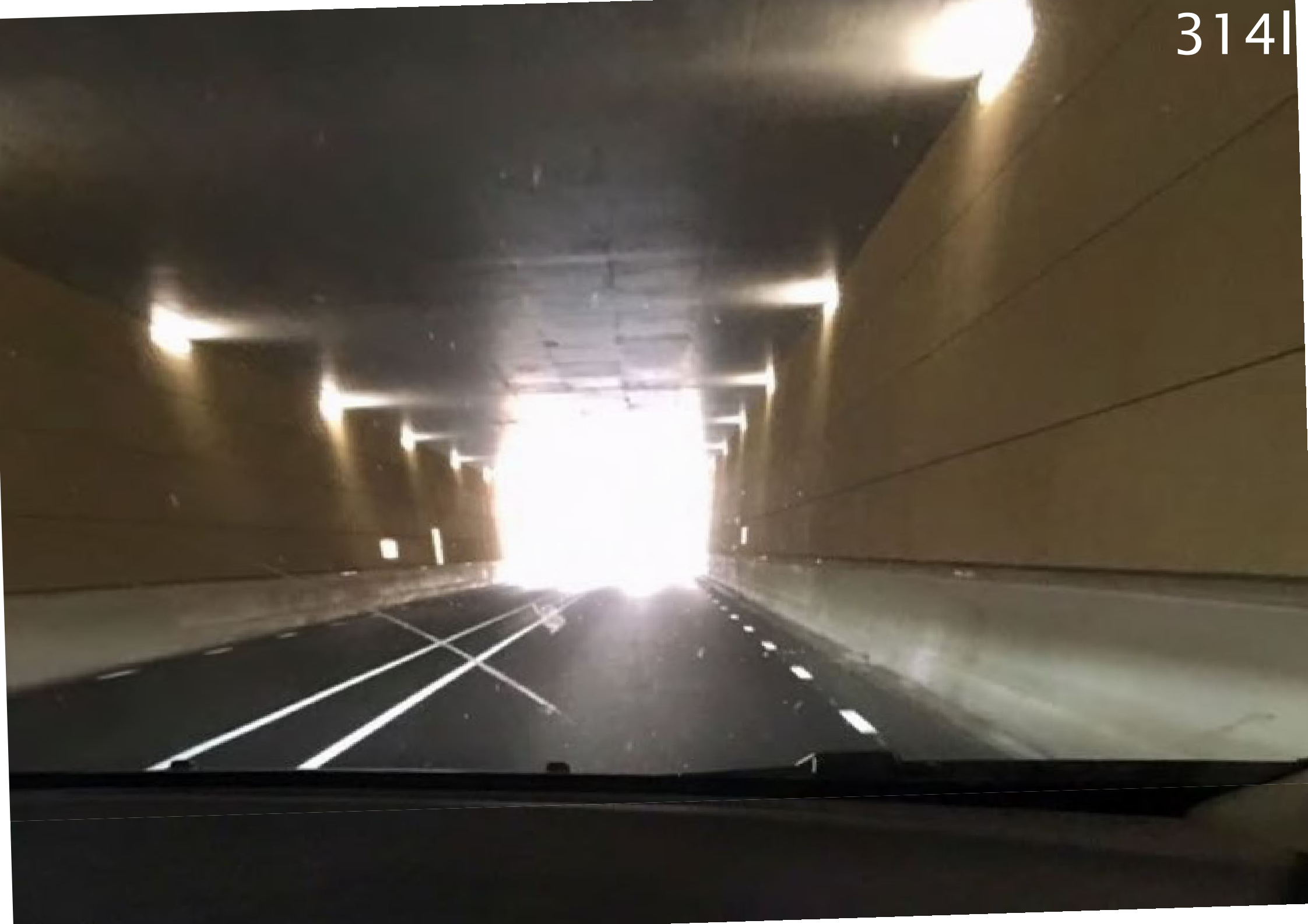


314k





3141



314m





314n

**Van:** [redacted]  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** overleg 4 oktober  
**Datum:** zaterdag 29 september 2018 08:09:38

---

Beste allen,

Ik stel voor om ons overleg op 4 oktober 9.30-10.30 te verplaatsen naar 5 oktober voorafgaand aan ons etentje. [redacted] is verhinderd, en ik ben mijn agenda aan het schoonmaken vanwege een groot evenement dat ik de week erna in Parijs met mijn nieuwe UNESCO chair project heb.

Bv 17.00 - 18.00 in de Zeilhoek?

Ik weet even niet of er nog anderen vanuit DR zouden komen op 4 oktober, dat check ik straks,

Ik hoor graag,

met hartelijke groet

[redacted]

[REDACTED]

---

**Van:** [REDACTED]@[REDACTED]  
**Verzonden:** woensdag 12 juli 2017 20:08  
**Aan:** [REDACTED]  
**CC:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** zoals beloofd

Hallo [REDACTED] en [REDACTED],

Hierbij de links naar de info over de nieuwe tunnel in Soesterberg waar ik vanmiddag naar verwees:

<http://oogopnederland.nl/zeist/2016/07/09/laatste-loodjes-voor-de-soesterberg-tunnel-van-de-n237/>

<http://www.ad.nl/amersfoort/soesterberg-krijgt-park-op-tunnel-en-pleisterplaats~a10411c5/>

<http://m.vialis.nl/m/nl/nieuws/p/detail/5067>

met vriendelijke groet

[REDACTED]