

Reactie op de bijgevoegde verkeersbijlage vanuit mijn collega mobiliteit is als volgt:

De N247 is in de ochtend- en avondspits een drukke weg. Er ontstaat regelmatig file en er is tijdens deze momenten weinig tot geen capaciteit aanwezig om het aanbod van verkeer te verwerken. Relatief ondergeschikte aansluitingen, zoals bijvoorbeeld bij Katwoude, hebben daardoor een groot effect op de doorstroming van de N247. Door ruimtelijke beperkingen ligt de stopstreep op de Lageweg ruim 50 meter van het kruispunt met als gevolg dat deze richting extra lang groen nodig heeft voor verkeer vanuit het westen.

De Hoogedijk is een smalle weg met een steile helling naar de N247. De weg is circa 3,20 meter breed tussen de strepen, wanneer twee voertuigen elkaar moeten passeren wordt de ruimte voor fietsers gebruikt. De opstellengte voor de stopstreep van het kruispunt met de N247 is circa 25 meter (3 voertuigen). Bij meer voertuigen wordt de uitweg naar het bedrijf aan de Hoogedijk 1 geblokkeerd. Tevens wordt het afrijden van de N247 naar de Hoogedijk bij een langere wachtrij lastiger of onmogelijk in geval van oprijdend vrachtverkeer of auto's met aanhangers. Ook zal deze situatie volgens ons, gevaar opleveren voor fietsers van en naar de Hoogedijk.

Op de N247-noord is een linksafstrook aanwezig welke beperkt van omvang is. De bruikbare lengte bedraagt circa 30 meter, dat wil zeggen dat er ruimte is voor 2 auto's met aanhanger, een 3^e zal de doorgaande richting op de N247 blokkeren. In het onderzoek is geen aandacht gegeven aan deze beperking. Aan de zuidzijde is op dit moment geen aparte rechtsafstrook richting de Hoogedijk aanwezig. Het toenemen van afslaand verkeer op een gemengde strook vergroot de kans op kop-staartbotsingen op de N247 en heeft een negatief effect op de doorstroming.

- 1) *In het bestemmingsplan geen beschouwing opgenomen van de ruimtelijke (on-)mogelijkheden in relatie tot de toename en verandering van het verkeer van en naar de N247. Tevens is ons inziens onterecht niets opgenomen over de effecten voor de verkeersveiligheid op het kruispunt met de N247. Toename van verkeer naar en vanaf de Hoogedijk zocht voor een toename van de verkeersonveiligheid en verslechtering van de doorstroming op de provinciale weg.*

In het kader van Bereikbaarheid Waterland, waarbij de gemeente Waterland direct betrokken is, zal op korte termijn een reconstructie van het kruispunt N247-Hoogedijk/Lagedijk gaan plaatsvinden. Onduidelijk is waarom de gemeente als uitgangspunt de huidige situatie heeft genomen.

- 2) *In het bestemmingsplan is onterecht uitgegaan van de huidige situatie op het kruispunt N247-Hoogedijk/Lagedijk. Dit is niet correct en dient te worden aangepast*

Aan de westzijde van de N247 ligt een busbaan. Het OV heeft hier absolute prioriteit ten opzichte van andere richtingen. Het in het rapport opgenomen schema lijkt niet te kloppen. De bus rijdt alleen rechtdoor over de N247 en slaat niet af richting de zijwegen. Ook overige richtingen lijken niet correct te zijn opgenomen. Vanwege de aanwezigheid van OV met prioriteit leent COCON zich niet voor een betrouwbare berekening, immers dit programma gaat uit van een starre regeling zonder onregelmatige ingrepen (iedereen heeft een keertje groen binnen een cyclustijd). Omdat geen verkeerscijfers zijn opgenomen is onze conclusie dat geen rekening is gehouden met de groei van het verkeer op de N247 als gevolg van woningbouwplannen en autonome groei. Vanuit Bereikbaarheid Waterland is een recent dynamisch verkeersmodel beschikbaar waarmee de effecten van een nieuwe ontwikkeling dienen te worden berekend.

- 3) *Er is onterecht geen rekening gehouden met de prioriteit van het OV, verkeersgroei op de N247 en effecten van omliggende kruispunten op dit kruispunt. De gebruikte rekenmethode en de daarbij gebruikte input is niet correct.*

Het bestemmingsplan spreekt zichzelf op een aantal locaties tegen. In het onderzoek voor luchtkwaliteit wordt uitgegaan van een groei van gebruikers en vrachtverkeer in de komende jaren. Dat is niet verwerkt in de verkeersanalyse. Ook wordt als uitgangspunt genomen dat de milieustraat alleen in de ochtend open is. In de tabel staat echter dat deze tot 13uur open is en elders in het BP staat 15:15u. Tevens vragen wij ons af of het correct is dat de milieustraat niet in het weekend is geopend. Kortom, waarom is er sprake van een afwijking tov bijvoorbeeld de milieustraat in Purmerend?

4) Onduidelijk is welke openingstijden er gelden. Het rapport is hierover niet eenduidig

In het rapport wordt verwezen naar een onderbouwing welke niet bij het rapport zit: Monitoring bezoek Milieustraat Waterland, paragraaf 5.3 (Antea Group, 2016). Hierin staat een onderbouwing van het verkeer naar en vanaf de milieustraat naar de N247. Zonder dit rapport kunnen wij de gebruikte uitgangspunten niet toetsen. Afgezien daarvan lijkt een aanname/berekening uit 2016 niet meer actueel.

5) Het is voor ons niet mogelijk een deel van de uitgangspunten te toetsen omdat deze ontbreken. Tevens lijken deze uitgangspunten gedateerd aangezien deze in 2016 zijn berekend. Ons verzoek is om dit toe te lichten en het rapport beschikbaar te stellen.

Overigens is bij het vorige voornemen om de milieustraat van het Galgeriet naar Katwoude te verplaatsen ook ambtelijk overleg geweest met de gemeente Waterland. Destijds was ambtelijk kwam zowel de gemeente als provincie verkeerskundig tot de conclusie dat de verwachte toename niet zou kunnen worden verwerkt op de N247. Gezien het bovenstaande lijkt die conclusie nog steeds van toepassing te zijn.

Gezien het bovenstaande acht de provincie het voorliggend voornemen voor het vestigen van een milieustraat strijdig met het provinciaal beleid vanuit mobiliteit. Het plan is daarmee niet uitvoerbaar zo lijkt het momenteel. Daarnaast is ook de vraag of het niet conflicteert met de afspraken die zijn gemaakt in het kader van Bereikbaarheid Waterland.

Met vriendelijke groet,

*Planadviseur regio's ZKIJ & ZW
Programmabureau Hollandse Waterlinies
Provincie Noord-Holland
Houtplein 33, 2012 DE Haarlem*

