

Aan
Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten

Referentienummer
2034253/2211102

Uw contactpersoon
B.J.R. Snoeker
BEL/MOB

Telefoonnummer 0653885985
bas.snoeker@noord-holland.nl

Betreft:
Toelichting variantenafweging

Memo

21 februari 2024

1|5

Hieronder vindt u voor project Het Schouw (N247-N235) uit Programma Bereikbaarheid Waterland een toelichting op de aanpak van de variantenstudie (fase 1), de onderzochte varianten en de afweging tot de gekozen voorkeursvariant.

1. Aanpak studie Het Schouw (fase 1)

In fase 1(A) zijn vanuit een brede variantenstudie drie varianten geselecteerd, die in fase 1(B) zijn uitgewerkt tot schetsontwerpen. De drie varianten zijn afgewogen op basis van de criteria verkeersveiligheid, doorstroming, toekomstvastheid, bouwhinder, planologie en investeringskosten.

De resultaten in de variantenstudie zijn tot stand gekomen door middel van bureauonderzoek, een sessie met lokale bewoners en ondernemers en expertsessies met de ambtelijke projectgroep van het programma, Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier en diverse specialisten. Aan het einde van elke fase adviseert de Stuurgroep van Programma Bereikbaarheid Waterland met daarin de bestuurders van de zes samenwerkende overheden, over de te kiezen richting.

Bij de uitwerking van de varianten is nadrukkelijk rekening gehouden met de inzichten over de grondwaterstanden in het projectgebied. In voorbereiding op de variantenstudie is een grondwatermodel opgesteld en vindt continue monitoring van het grondwater plaats met peilbuizen. Het nieuwe ontwerp houdt rekening met de werkelijke grondwaterstanden en voldoet aan de watercriteria.

2. Gemeenschappelijke eigenschappen

De drie onderzochte varianten in fase 1(B) kennen een aantal gemeenschappelijke elementen:

1. Bushaltes op één plek gecentreerd in plaats van verspreid.
2. Alleen ongelijkvloerse oversteken voor voetgangers en fietsers.
3. Een onderdoorgang aan de westzijde voor voetgangers, fietsers, lokaal autoverkeer en landbouwverkeer.
4. De filekiem in de avondspits (samenvoeging auto en bus op één rijstrook) op de Broekervaartbrug / N235 is weggenomen.
5. Geen verwachte aanzuigende werking van autoverkeer in de toekomst op het netwerk, omdat de verbeterde autodoorstroming bij Het Schouw wordt getemperd door filekiemen elders op het netwerk (N235 IJpendam en N247 Broek in Waterland).

3. De drie onderzochte varianten (I, IV en V)

Hieronder wordt elke variant toegelicht met de belangrijkste overwegingen.

Variant I. Voetganger, fiets, bus en auto onderdoor

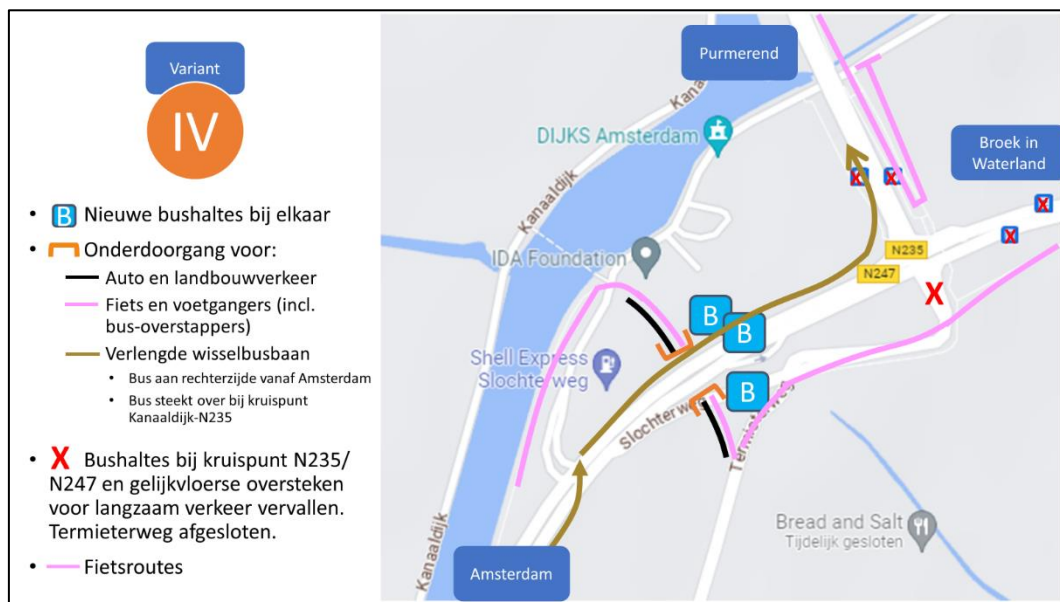


In variant I komen onder de N247 twee onderdoorgangen. De onderdoorgang Slochterweg aan de westzijde en een onderdoorgang voor busverkeer in de avondspits van Amsterdam (N247) richting Purmerend (N235) die aansluit op de wisselbusbaan langs de N235.

Overwegingen bij Variant I:

- Verkeersstromen voetganger, fiets, bus en auto ontvlecht.
- De meest toekomstvaste oplossing dankzij ongelijkvloerse ontvlechting van de bus in de avondspits richting Purmerend.
- Scoort het beste op aspect verkeersveiligheid dankzij de bus-onderdoorgang.
- Busreizigers in de avondspits kunnen voor de overstap tussen N247- en N235-buslijnen altijd dezelfde halte gebruiken.
- Passend binnen het in 2019 vastgestelde PIP.
- Het is de duurste variant. Kostenraming van het schetsontwerp bedraagt €40 miljoen (bandbreedte 35%).
- De variant lijkt het grootste draagvlak bij stakeholders te hebben.

Variante IV: Bus gelijkvloers naar verlengde wisselbusbaan



In plaats van een onderdoorgang voor bussen (zoals variant I) heeft de variant een verlengde wisselbusbaan tot kruispunt N247-Kanaaldijk. In de avondspits steken bussen vanuit Amsterdam (N247) gelijkvloers bij VRI-kruispunt N247-Kanaaldijk over naar de verlengde wisselbusbaan richting Purmerend (N235). Autoverkeer richting Purmerend en Broek in Waterland moet wachten wanneer een bus voor Purmerend oversteekt. Daarnaast is de onderdoorgang Slochterweg langer dan in de andere varianten, omdat de busbaan ook over de onderdoorgang loopt.

Overwegingen bij Variante IV:

- Verkeersstromen voetganger, fiets en auto ontvlecht.
- Geen (ongelijkvloerse) ontvlechting van busverkeer in de avondspits richting Purmerend.
- Kostenraming van het schetsontwerp bedraagt €29 miljoen (bandbreedte 35%). De kosten zijn lager dan variant I, maar de effectscores ook:
 - Verkeersveiligheid: in de avondspits steken 60 bussen per uur ca. 8 rijstroken in 2-richtingen over. In de toekomst neemt het aantal overstekende bussen mogelijk toe tot ca. 90 bussen per uur. Daarnaast is deze overstek een onverwachte beweging voor het overige verkeer op de N247.
 - Comfort busoverstap: Busreizigers in de avondspits kunnen voor de overstap tussen N247- en N235-buslijnen niet altijd dezelfde halte gebruiken en moeten gebruikmaken van de onderdoorgang. Doordat het geen standaard situatie is, kan het zijn dat reizigers hun weg lastig vinden. Daarnaast moeten busreizigers in sommige gevallen te voet de busstrook oversteken.
 - Toekomstvastheid: tot 2040 functioneert het adequaat, maar bij verdere groei van het aantal auto's en bussen loopt deze variant tegen grenzen aan en kunnen knelpunten ontstaan bij kruispunt N247-Kanaaldijk.
 - Sociale veiligheid: is een aandachtspunt in de extra lange onderdoorgang Slochterweg.

- De variant past niet binnen het vastgestelde PIP. De verwachting is dat dit met een zogenoemde provinciale BOPA te vergunnen is (Buitenplanse OmgevingsPlanActiviteit). Als een BOPA niet mogelijk blijkt, is een nieuw Projectbesluit nodig, met risico op lange procedures.
- Grondaankoop is nodig van een particuliere partij, waarvan al eerder grond is gekocht om het voormalig ontwerp mogelijk te maken (inclusief transformatie van hun panden destijds).
- Het bouwen van deze variant veroorzaakt minder bouwhinder dan varianten I en IV.
- De variant lijkt weinig draagvlak bij de stakeholders te hebben.

Variant V. extra brug over Broekervaart



Deze variant verbetert de doorstroming voor bussen met een eigen busbaan richting Purmerend vanaf kruispunt Het Schouw tot aan kruispunt N235-Kanaaldijk (Dollard), waar de bus in de avondspits oversteekt naar de bestaande wisselbusbaan. Er komt een nieuwe brug aan de oostzijde over de Broekervaart voor fietsers. Het huidige fietspad op de bestaande brug wordt benut voor het doortrekken van de busbaan naar kruispunt N235-Kanaaldijk (De Dollard). Om constructieve redenen moet bij het realiseren van de busbaan een deel van de bestaande brug worden vernieuwd.

Overwegingen bij Variant V:

- Verkeersstromen voetganger, fiets en auto ontvlecht.
- Geen (ongelijkvloerse) ontvlechting van busverkeer in de avondspits richting Purmerend. Tussen kruispunt Het Schouw en N247-Kanaaldijk (De Dollard) conflicteren de bus en de auto niet meer, maar nog wel bij kruispunt N235-Kanaaldijk (De Dollard) door de oversteek van de bus naar de wisselbusbaan.
- De variant past niet binnen het vastgestelde PIP. De verwachting is dat dit met een zogenoemde provinciale BOPA te vergunnen is (Buitenplanse OmgevingsPlanActiviteit). Als een BOPA niet mogelijk blijkt, is een nieuw Projectbesluit nodig, met risico op lange procedures.

- Vermoedelijk is grondaankoop van een particulier nodig.
- Kostenraming van het schetsontwerp bedraagt €37 miljoen (bandbreedte 35%). De kosten zijn vergelijkbaar met Variant I, maar de scores zijn lager.
- Deze variant lijkt weinig draagvlak bij stakeholders te hebben.

4. Afweging varianten richting keuze variant I

Op basis van de studieresultaten hebben wij besloten om Variant I te kiezen als voorkeursvariant. Deze variant levert de meeste winst voor de projectdoelen 'verkeersveiligheid' en 'doorstroming', met prioriteit voor fiets en bus. Daarnaast is deze variant het meest toekomstvast, wat vooral wil zeggen dat het op de lange termijn de groei van busverkeer mogelijk maakt. De variant sluit het beste aan bij diverse regionale beleidsdoelen, zoals de woningbouwambitie, het mogelijk maken van verstedelijking en het stapsgewijs ontvlechten van het openbaar vervoer.

Dit zijn de achterliggende afwegingen:

- Variant I: Voetganger, fiets, bus en auto onderdoor: Deze variant scoort het best op de aspecten verkeersveiligheid en toekomstvastheid. De onderdoorgang voor bussen maakt dat deze variant groei van bussen (na 2040) beter aan kan dan de andere twee varianten. Deze variant past binnen het PIP, waardoor een risicovolle planologische procedure wordt vermeden. Nadeel van deze variant is dat het de duurste investering is.
- Variant IV: Bus gelijkvloers naar verlengde wisselbusbaan: Deze variant scoort minder goed op de aspecten verkeersveiligheid (voor OV en voetgangers) en toekomstvastheid. De variant verbetert de verkeersveiligheid en doorstroming ten opzichte van de huidige situatie, maar kan niet dezelfde groei van bussen aan als Variant I (na 2040). Deze variant past niet in het PIP en er is grondaankoop nodig. Deze variant is wel goedkoper dan Variant I.
- Variant V: Extra brug over Broekervaart: Deze variant scoort minder dan Variant I op verkeersveiligheid, doorstroming, en toekomstvastheid. Net als Variant IV verbetert deze variant de verkeersveiligheid en doorstroming (van OV en langzaam verkeer) ten opzichte van de huidige situatie, maar kan het de toekomstige groei van bussen (na 2040) niet aan. Daarnaast past deze variant niet in het PIP, is mogelijk grondaankoop nodig en zijn de kosten vergelijkbaar met Variant I.

5. Meekoppelkansen uit fase 1

In aanvulling op de hierboven beschreven varianten, worden in fase 2 van de studie de volgende meekoppelkansen onderzocht:

- Faunavoorzieningen. Bij de voorkeursvariant wordt een subvariant uitgewerkt met faunavoorzieningen.
- Fietsvriendelijke boog van de Broekervaartbrug naar de Broekermeerdijk in plaats van een scherpe bocht.
- Multimodale ketenmobiliteit:
 - Park+Ride. Nu is de voorziening summier. Kans op eventueel aantrekkelijkere P+R nabij nieuwe bushaltes.
 - Park+Bike. Goede stallingsmogelijkheden voor eventueel aantrekkelijkere ketenreis fiets-bus en fiets-auto.