Gemeente Amsterdam

Nota van Beantwoording concept Nota van Uitgangspunten

Integrale aanpak infrastructuur en openbare ruimte Landelijk Noord



Auteur(s)
Projectteam Landelijk Noord – Ingenieursbureau

Opdrachtgever
Anniek de Milliano – Verkeer & Openbare Ruimte

Contactpersoon
Frank Ebbink

Inhoud

1	**Inleiding**	**3**
1.1	Algemene samenvatting	3
1.2	Participatieproces	5
2	**Beantwoording ontvangen reacties**	**6**
3	**Bijlagen**	**70**

1 Inleiding

Voor u ligt de Nota van Beantwoording (NvB) van het project *Integrale aanpak infrastructuur en openbare ruimte Landelijk Noord*. Deze NvB hoort bij de concept Nota van Uitgangspunten (NvU). In de concept NvU staan de voorstellen voor extra maatregelen op het gebied van verkeer, recreatie, landschap en ecologie in Landelijk Noord. Met deze voorgestelde extra maatregelen willen we Landelijk Noord verkeersveiliger maken met meer mogelijkheden voor recreatie en spelen. En de natuur versterken. Daarnaast willen we ervoor zorgen dat de bewoners en ondernemers van Landelijk Noord ook in de toekomst goed bereikbaar blijven en hier plezierig kunnen blijven wonen en werken.

De concept NvU is op 18 juni 2024 vastgesteld door het Dagelijks Bestuur van Stadsdeel Noord en hiermee vrijgegeven voor inspraak. Iedereen die dat wilde kon van 1 juli tot en met 11 augustus reageren op de concept NvU. In totaal ontvingen we 60 reacties van met name bewoners, ondernemers en belangengroepen.

In deze Nota van Beantwoording zijn alle ontvangen reacties op de concept NvU anoniem opgenomen. Per reactie keken we of de opmerking aanleiding was voor een aanpassing in de concept Nota van Uitgangspunten. Soms ontvingen we tegenstrijdige wensen. Of wensen die niet binnen het beleid of wetten passen. Hierdoor kon niet alles een plek krijgen in de definitieve Nota van Uitgangspunten. We probeerden zoveel als mogelijk wensen/ideeën in de definitieve Nota van Uitgangspunten te verwerken. We onderbouwen per reactie waarom een wens/idee wel of niet heeft geleid tot een aanpassing van de concept NvU.

1.1 Algemene samenvatting

Uit de reacties blijkt een grote betrokkenheid bij het gebied. De reacties gaan overwegend over verkeersveiligheid, staat van onderhoud, zwaar verkeer, sluipverkeer en ruimte voor fiets en voetganger. Zoals in de NvU staat is het hoofddoel van het project Integrale aanpak infrastructuur en openbare ruimte Landelijk Noord om te komen tot een toekomstbestendig, integraal en duurzaam netwerk van infrastructuur en openbare ruimte in Landelijk Noord. Dit doel hebben we mede op basis van de opgehaalde wensen en knelpunten uit de participatie bepaald, en uitgesplitst in de volgende subdoelen:

Subdoelen
1. **Vergroten verkeersveiligheid en bereikbaarheid**
2. **Bevorderen van recreatief medegebruik**
3. **Vergroten leefbaarheid en woonklimaat**
4. **Behouden en versterken landschappelijke en ecologische waarden**

Landelijk Noord is een gebied met als belangrijke kenmerken:
- het is een uniek en kwetsbaar landschap in een stiltegebied;
- er is -met name in de dorpskernen- overlast van zwaar verkeer;
- er is regelmatig overlast van sluipverkeer;
- ondernemingen, met name agrarisch, zijn en blijven afhankelijk van (zwaar) verkeer;
- er is geen openbaar vervoer (met uitzondering van Mokumflex en langs de N247), dus de auto blijft belangrijk;
- De veelal smalle wegen in combinatie met de zachte bermen in dit veenweidegebied leiden ertoe dat de bermen regelmatig worden stuk gereden.
- er is een toenemende behoefte aan ruimte voor recreatie en spelen;
- er is een afhankelijkheid tussen het Amsterdamse en het Waterlandse deel van Waterland-Oost.

Deze kenmerken leiden soms tot tegenstrijdige wensen en belangen ten aanzien van het gebruik van de wegen, fietspaden en het landschap. Om een integrale afweging hierin te maken worden -kort samengevat- de volgende uitgangspunten voorgesteld:
- De afsluiting van wegen in de spits voor niet-bestemmingsverkeer, zoals nu al in de gemeente Waterland het geval is bij Dijkeinde en Gouw, consequent toe te passen bij alle invalswegen van het gebied Waterland-oost (tussen A10, N247, N518 en het Markermeer/IJmeer). Waar het Amsterdams Landelijk Noord betreft kunnen we dat zelf instellen. Het uitgangspunt is om dit ook in afstemming te doen met de wegbeheerder (HHNK en/of gemeente Waterland) voor het deel buiten onze gemeentegrens (bijv. Zeedijk en wegen bij Broek. Het effect van een verbod van sluipverkeer in de spits voor het hele gebied is het grootst als we het consequent aangeven bij alle invalswegen.
- Een betere routering van (zwaar) autoverkeer, wat er is/moet zijn, door Landelijk Noord door het openstellen van Poppendammergouw, Bleijkmeer en Termieterweg voor (zwaar) autoverkeer. En het afsluiten van niet bestemmingsverkeer in de dorpskernen van Ransdorp, Zunderdorp en Durgerdam. Dat zorgt voor minder overlast in de dorpskernen. Het openstellen van Bleijkmeer, Poppendammergouw en Termieterweg leidt niet tot meer verkeer, maar tot een logischer routering i.p.v. onnodig omrijden (met name door Ransdorp). In de volgende fase kwantificeren en analyseren we het effect van deze maatregelen door middel van ons verkeersmodel.

- Het eenduidig aanpassen van uiterlijk en inrichting van wegen naar landelijke richtlijnen. Waar mogelijk verbreden van wegen en fietspaden.
- Het beter faciliteren van veilig recreëren en spelen door speelaanleidingen, veiliger routering van fietsers, aanvullende wandelroutes, en het onderzoeken van de mogelijkheid van een recreatiehub.

In de volgende fase worden de maatregelen verder uitgewerkt, en wordt waar nodig eerst aanvullende informatie verzameld. Zie voor het vervolgproces ook H5.1 van de NvU.

1.2 Participatieproces

Zoals in de Nota van Uitgangspunten is omgeschreven (hoofdstuk 2.3) is een compleet participatieproces doorlopen. Aanvullend zijn alle stakeholders geïnformeerd toen de concept NvU door de bestuurder was vrijgegeven voor inspraak. Belanghebbenden hadden 6 weken de tijd om op de NvU te reageren. De inwoners uit Landelijk Noord en rond het Waterlandplein zijn per post geïnformeerd. Daarnaast zijn stakeholders geïnformeerd via de verschillende kanalen van de gemeente en de Centrale Dorpenraad, zoals per WhatsApp-groep van de dorpen in Landelijk Noord en de CDR-website. Alle overige stakeholders zijn per mail uitgenodigd te reageren op de NvU.

2 Beantwoording ontvangen reacties

Volgnr.	Code indiener en ingediende reactie	Antwoord
1.	**A_001**	
Mail, 30 juni 2024	Graag uw aandacht voor de Liergouw e/o. a. Gaten in de berm dichtmaken. b. Berm verharding aanbrengen (zoals bij de Zunderdorpergouw) c. Uitwijkhavens aanpassen en daarbij ook de gaten dichtmaken. d. Wij hopen opeen zodanige verbetering ter vermijding van de legio lekke autobanden.	a. In augustus 2024 zijn de bermen langs de Liergouw gevuld met grind zodat de berm weer gelijkligt met de wegverharding. Het blijft echter lastig om een stevige berm te realiseren gezien de zwakke ondergrond in dit veenweidegebied. Dit blijft de aandacht houden van de afdeling Stedelijk Beheer die verantwoordelijk is voor het onderhoud. b. We hebben uw opmerking doorgegeven aan de afdeling Stedelijk Beheer die verantwoordelijk is voor het onderhoud van de bermen. Bij het groot onderhoud van wegen wordt het versterken van de bermen waar mogelijk gelijk meegenomen. c. De uitwijkhavens zullen in het gehele gebied opnieuw worden bekeken. Het is op de smalle wegen wenselijk elke circa 150 meter een goede passeergelegenheid te hebben. Het dichtmaken van gaten wordt door Stedelijk beheer continu meegenomen met de reguliere onderhoudswerkzaamheden. d. Er gaat veel aandacht naar het verstevigen en repareren van de bermen.
2	**A_002**	
Mail, 3 juli 2024	Heel erg bedankt voor de info. a. In de nota staat, dat de Uitdammerdijk is uitgesloten van verkeersmaatregelen, omdat deze wordt aangepast door de Alliantie. Dit staat haaks op de wens van	a. De inrichting van de Uitdammerdijk ligt inderdaad buiten scope van dit project omdat de weg nog niet in eigendom is van de gemeente. De gemeente is echter, in het kader van overname van de weg, in gesprek met HHNK om

	bewoners om ook hier bermverbredingen aan te brengen. b. Verder is in de nota vermeld, dat de aansluitingen van fietspaden op de rijbaan zoveel mogelijk middels plateau's van rood asfalt zal worden uitgevoerd. De Alliantie voert op de Uitdammerdijk en de Zeedijk de plateau's in zwart asfalt uit. Mogelijk zaken die in het kader van de overname nog kunnen worden besproken.	bermverharding toe te passen over de gehele lengte van de weg. b. Het is inderdaad de bedoeling de aansluitingen van fietspaden op de rijbaan zo veel mogelijk uit te voeren met plateau's van rood asfalt. Dit is meegegeven als input voor de gesprekken in het kader van de overname van de Uitdammerdijk.
3	**A_003**	
Online, 4 juli 2024	Bij de informatie staat dat er geen aanvragen zijn om de Aandammerbrug te openen. Dit hoeft ook niet. De Aandammerbrug is namelijk een brug die door bootbestuurders zelfstandig kan worden opgehaald. Dit gebeurt door het wegschuiven van grendels en daarna aan het touw te trekken om te openen. De sloot waarover de brug ligt heet 'Angenie'. Het Angenie is een doorvaarroute van Holysloter Die naar Bozemeer en vice versa. Als de brug niet meer geopend kan worden kunnen boten met mast niet meer onder de brug door. In de zomermaanden is er veel 'bootverkeer'. Dus graag de mogelijkheid van openen van de brug behouden!	De komende jaren wordt onderhoud uitgevoerd aan 9 bruggen in Landelijk Noord. Ook de Aandammerbrug valt hieronder. Dit valt echter buiten de scope van het project *Integrale aanpak infrastructuur en openbare ruimte Landelijk Noord*. Zie voor meer informatie over het onderhoud aan deze bruggen: Amsterdam.nl/projecten/landelijknoord/. Zie voor meer informatie over de Aandammerbrug: Aandammerbrug: vernieuwing - Gemeente Amsterdam Navraag leert ons dat de Aandammerbrug nog geopend kan worden voor boten maar omdat de brug op veel punten niet voldoet aan de minimale veiligheidseisen die gelden voor een handbediende brug, zijn de grendels van de brug voorzien van hangsloten. Omdat de gemeente geen vragen meer krijgt om de brug te openen voor het doorlaten van boten, én na zorgvuldige afstemming in het voortraject, is het besluit genomen om van de brug een vaste brug te maken. Na afstemming met het sloepennetwerk is ervoor gekozen de brug een vrije doorvaarthoogte te geven van 1.10 boven normaal peil. Daarmee sluit de brug aan bij andere vaste bruggen in de sloepenroutes in dat gebied. Voor hogere scheepvaart is er

		geen verdere doorvaart mogelijk. Dit valt buiten de scope van deze NvU.
4	**A_004**	
Mail, 8 juli 2024	Graag zie ik als bewoner van Zunderdorp dat de mileuzone van de Zuiderzeeweg, vanaf de A10 richting rotonde naar Ransdorp/Dugerdam/Schellingwoude komt te vervallen. Er rijden nu met grote regelmaat Campers door de dorpen omdat de beperkte milieuzone van ca 200 meter Zuiderzeeweg dat eist. Deze campers gaan naar camping De Badhoeve Uitdammerdijk 10Veel overlast in de dorpen hierdoor, denk aan spelende kinderen, fietsers, algemene veiligheid en dan de wegen (klinkers op de Middenlaan) die hier zwaar onder leiden. Er gaat al veel sluipverkeer door Zunderdorp heen, en dat is algemeen bekend. Wat mij dan ook verbaast dat er voor Camping Zeeburg en uw eigen camping Vliegenbos er een milieu ontheffing is aan te vragen, echter voor camping De Badhoeve Uitdammerdijk 10 niet. Deze ligt in uw zienswijze buiten de ring. Concreet, graag het volgende: 1. milieu ontheffing activeren voor camping De Badhoeve. 2. of de 200 meter mileuzone Zuiderzeeweg verwijderen.	In juni 2024 is door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam besloten dat de begrenzing van de milieuzone niet wordt aangepast. Het is dus niet gelukt de grens van de milieuzone ter hoogte van de Zuiderzeeweg te wijzigingen. Zie voor meer informatie het onlangs gepubliceerde verkeersbesluit: https://zoek.officielebekendmakingen.nl/gmb-2024-282973.html Ook een milieuontheffing voor de camping De Badhoeve is niet mogelijk aangezien er een alternatieve route mogelijk is. Zie de passage uit de NvB: *"Ten aanzien van de zienswijze waarin wordt gewezen op de ontheffing voor camping Zeeburg merkt het college op dat deze voorlopig niet binnen de uitstootvrije zone ligt. Hetzelfde geldt voor camping Vliegenbos en de Jachthavens op de Diemerzeedijk en de Buitenkerkerweg. De omvang van de uitstootvrije zone is, in tegenstelling tot wat in het ontwerpverkeersbesluit stond, het gebied binnen de S100 tot aan in ieder geval 2028. De omvang van de uitstootvrije zone is dus tijdelijk verkleind. Wel benadrukt het college dat er een milieuzone geldt voor dieselbedrijfs- en vrachtauto's in het gebied tussen de Ring A10 en de S100.* *Verder merkt het college op dat de campingontheffing destijds in het leven is geroepen omdat door campingeigenaren aannemelijk is gemaakt dat zij voor wat betreft hun omzet voor*

		een aanzienlijk deel afhankelijk zijn van (oudere) voertuigen die geen toegang hebben. Daar komt bij dat men de campings incidenteel bezoekt en voor het verblijf op de camping afhankelijk is van het voertuig. Deze situatie is niet veranderd." *Zie voor een verdere toelichting ook de Nota van Beantwoording: https://assets.amsterdam.nl/publish/pages/1040670/nota_van_beantwoording_stadslogistiek.pdf*
5	**A_005**	
Mail, 8 juli 2024	Nav het concept landelijk noord heb ik een paar vragen: 1. Waar komt wel en niet straatverlichting. Het gebied is juist mooi door het ontbreken van straatverlichting. Ik kan hier niet iets over terugvinden. Mogelijk heb ik er overheen gelezen. 2. Hoe wordt het vuil langs de weg opgeruimd. Nu is bv. de uitdammerdijk officieel afgesloten wegens de werkzaamheden aan de dijk. Toch vind ik veel blikjes, milkshake bakers en waterflesjes in de onderdijk. 3. In het verleden toen er wel prullenbakken stonden haalde ik ook vuilnis, zakken vol gewoon uit het riet en de onderdijk. Achtergelaten door dagjesmensen. Met meer wandelpaden en meer aanvoer vanuit Amsterdam zal de vervuiling alleen maar nog meer toenemen. 4. Wat wordt er gedaan aan geluid. In de zomer varen er nu steeds meer disco/feestboten rond met harde muziek, ver te horen over het water. Ook de toeristen met muziek op hun fatbike komen langs. En dan de motoren waar jullie in het concept grip op proberen te krijgen. En dan de jachtvergunningen die afgegeven worden. Voor de weidevogels	1. Zie H4.3 van de NvU voor de passage over Openbare verlichting (OVL). Er komen in Amsterdam veel soorten (vrijlevende) dieren en planten voor. Kunstlicht kan het dag/- en nachtritme verstoren. Om die reden moet vooral in de Ecologische structuur en de Hoofdgroenstructuur terughoudend met verlichting worden omgegaan. Daarnaast is het vanuit het energieverbruik ook wenselijk om zo min mogelijk verlichting toe te passen. Daar waar het vanuit bv. verkeersveiligheid of sociale veiligheid toch wenselijk is om verlichting toe te passen zal een integrale afweging gemaakt moeten worden. Het wel of niet toepassen van Openbare verlichting op individuele wegen en fietspaden zal verder uitgewerkt worden in de volgende fase. 2/3. Indien er veel zwerfaval wordt geconstateerd wordt geadviseerd hiervan online een melding te maken via Melding openbare ruimte en overlast - Gemeente Amsterdam. Ook telefonisch kan een melding gemaakt worden via het algemene meldingsnummer: 14020.

	verre van een stilte/natuurgebied. voor de geschoten vogels naast geluid een pijnlijke dood.	4. Landelijk Noord betreft een stiltegebied. Bij geluidsoverlast wordt geadviseerd hiervan online een melding te maken via Melding openbare ruimte en overlast - Gemeente Amsterdam. Ook telefonisch kan een melding gemaakt worden via het algemene meldingsnummer: 14020. Jachtvergunningen worden verleend door de politie.
6	**A_006**	
Online, 9 juli 2024	Gevaarlijk om deze weg een ETW-2 (max 60 km/h) te maken want wordt door veel fietsers gebruikt	Erftoegangswegen (ETW) buiten de bebouwde kom kennen in lijn met de geldende normen en richtlijnen een maximumsnelheid van 60 km/u. Deze wegen zijn ook geschikt om te delen met andere weggebruikers zoals fietsers. Wel zal de weg Bleijkmeer nog aangepast moeten worden om hiervoor geschikt te zijn. Zo zal de weg verbreed moeten worden, zullen er voldoende uitwijkmogelijkheden moeten zijn, en zal goed gekeken moeten worden naar de bochtstralen en zichtbaarheid in de bochten.
7	**A_007**	
Online, 5 juli 2024	Drempel biedt geen toegevoegde waarde. Goed om uitwijkhavens te voorzien van bebording.	We streven in het gebied naar uniformiteit. Dit geldt ook voor de vormgeving van de zogenaamde kom-overgangen (bij de overgang tussen de 60 en 30 km/h zone) met drempel, en voor de uitwijkhavens. De exacte vormgeving hiervan, en de toepassing van bebording, wordt in de volgende fase verder uitgewerkt.
8	**A_008**	
Online, 5 juli 2024	Verbod voor zwaar verkeer wordt enkel toegepast bij 'doorgaand verkeer'. Dat is hier niet aanwezig.	Het verbod voor zwaar verkeer zal gaan gelden in de dorpskernen, zie ook de figuur 'voorgestelde routes voor zwaar verkeer' in paragraaf 4.3.1 van de Nota van Uitgangspunten. Voor bestemmingsverkeer zal het wel mogelijk moeten blijven deze locaties te bereiken. De exacte invulling zal in de volgende fase verder uitgewerkt worden.

9	**A_009**	
Online, 5 juli 2024	Fietssuggestiestroken alleen toepassen als rijbaan wordt verbreed. Anders onnodige hinder voor auto	De fiets(suggestie)stroken zullen bij de Liergouw alleen toegepast worden op het zuidelijke gedeelte van de weg, tussen de rotonde en de Zwarte Gouw. De fiets(suggestie)stroken hebben als doel de verkeersveiligheid te vergroten. De weg is op dit gedeelte 5,5 tot 6,0 meter breed en daarmee breed genoeg om voldoende ruimte voor auto's over te laten.
10	**A_010**	
Telefoon, 12 juli 2024	1. De wegen in het gebied zijn in het verleden aangepast naar gebruik, dat zou nu ook moeten gebeuren. De Liergouw zou daarom hetzelfde profiel moeten krijgen als de Nieuwe Gouw. Door het nu ineens over "historische sloten" te hebben wordt dit tegengehouden, met het gebruik van die term ben ik het dan ook niet eens. 2. Overslagpunt zwaar verkeer is nog niet gerealiseerd, svp invulling aan geven. 3. Fietspad vanaf viaduct Durgerdammerdrijk richting Durgerdam verbreden (net zo maken als Zwarte Gouw)	1. Zoals de NvU aangeeft is Landelijk Noord een onderdeel van het Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL). Het valt onder provinciaal beleid en kent het regime voor bescherming en waar mogelijk versterking en ontwikkeling van gebieden in Noord-Holland die landschappelijk, aardkundig, ecologisch of cultuurhistorisch van bijzondere waarde zijn. Daaronder vallen de ruimtelijke dragers: de structuren en lijnen die in het (vlakke) landschap het beeld bepalen en begrenzen. Het historische slotenpatroon valt hieronder. Bij aanpassing van bijvoorbeeld wegen wordt ook gekeken naar de cultuurhistorische verkaveling en het slotenpatroon. Daarom staat in de NvU "Demp geen historische sloten voor wegen. De enkele ruime sloten langs wegen zijn cultuurhistorisch waardevol en bieden een unieke ruimtelijke ervaring." De Liergouw heeft aan vooral aan de westzijde een unieke brede cultuurhistorische sloot. Indien de Liergouw ooit verbreed wordt dan is het voorstel dit aan de zijde te doen waar de historische sloot niet gelegen is. Op korte termijn is een verbreding, of de aanleg van een vrijliggend fietspad langs de gehele Liergouw, echter niet realistisch vanwege het moeten aankopen van de vele particuliere percelen langs het tracé, inclusief de lange procedures en hoge kosten die hiermee gepaard gaan. 2. Een van de uitgangspunten in de NvU is om te bepalen of het

		aanleggen van strategisch gelegen overslagpunten van zwaar verkeer naar lichter materieel kan helpen om de hoeveelheid zwaar verkeer te verlagen in het gebied. In de volgende fase bespreken we dit intern met onze afdeling Logistiek (die hier een stadsbreed beeld bij heeft) of dit haalbaar is en wat de mogelijke effecten hiervan zijn. 3. In hoofdstuk 4.3 van de NvU is te lezen dat het inderdaad wenselijk is om dit fietspad te verbreden tot 2,5 á 3,5 meter breed. Ter vergelijking, de Zwarte Gouw is nu 3,5 meter breed. Na vaststellen van deze NvU zal de haalbaarheid van dit voorstel worden getoetst en zo mogelijk meegenomen met de reguliere onderhoudswerkzaamheden door Stedelijk Beheer.
11	**A_011**	
Online, 13 juli 2024	Snelheid naar 30 km, weg belijnen, 'auto te gast' van maken en voor gestelde drempels aanbrengen.	In landelijk gebied houden we een eenduidig geheel aan met erftoegangswegen (ETW) die voldoen aan de geldende normen en richtlijnen. Een fietsstraat wordt in de stad, binnen de bebouwde kom, alleen gebruikt bij zeer hoge intensiteiten aan fietsverkeer, waarbij het aandeel fietsverkeer tevens minstens dubbel zo groot is als het aandeel van autoverkeer. Hier is in Landelijk Noord geen sprake van.
12	**A_012**	
Online, 16 juli 2024	Gevaarlijk om op de dijk 60km/h toe te staan want veel groepen van tourfietsers naast veel auto's	Er komt een separaat fietspad op de dijk voor fietsers. Verder zullen fietspaden zo veel mogelijk ingericht worden als zogenaamde "onverplichte fietspaden". Brom- en snorfietsen worden daarmee verplicht de rijweg te nemen en ook (sneller) fietsverkeer (bv. peloton wielrenners) kan ervoor kiezen de rijweg te nemen. Op deze manier wordt voorkomen dat sneller verkeer zich moet mengen met wandelaars en relatief langzaam/ recreatief fietsverkeer. Hiermee proberen we de verkeersveiligheid juist te vergroten.

13	**A_013**	
Online, 16 juli 2024	De openstelling van de Blijkmeer voor gemotoriseerd, zwaar verkeer is funest voor Uitdam.	Het openstellen van de Bleijkmeer voor gemotoriseerd en zwaar verkeer is een oplossing om (zwaar) verkeer zo veel mogelijk uit Ransdorp te kunnen weren. Voor Uitdam zal dit naar verwachting geen effect hebben. Immers, als de Uitdammerdijk weer open is kan verkeer ook van en naar Ransdorp / Durgerdam rijden via de Uitdammerdijk. Dit verkeer komt dan ook door Uitdam. De gemeente maakt in de volgende fase via een verkeersmodel inzichtelijk wat de effecten van deze maatregelen op verkeersstromen zijn.
14	**A_014**	
Online, 18 juli 2024	Geen enkele rem meer voor (zwaar) verkeer naar Landelijk Noord om NIET door Uitdam te rijden.	Het openstellen van de Bleijkmeer voor gemotoriseerd en zwaar verkeer is een oplossing om (zwaar) verkeer zo veel mogelijk uit Ransdorp te kunnen weren. Voor Uitdam zal dit naar verwachting geen effect hebben. Immers, als de Uitdammerdijk weer open is kan verkeer ook van en naar Ransdorp / Durgerdam rijden via de Uitdammerdijk. Dit verkeer komt dan ook door Uitdam. De gemeente maakt in de volgende fase via een verkeersmodel inzichtelijk wat de effecten van deze maatregelen op verkeersstromen zijn.
15	**A_015**	
Mail, 18 juli 2024	Wij willen als werkgroep verkeer van de dorpsraad Uitdam (namens het dorp Uitdam) graag gebruik maken van de mogelijkheid tot inspraak op de uitgangspunten. Omdat de meeste vragen over het thema verkeer gaan en niet alleen over maatregelen maar juist ook over de uitgangspunten, willen wij dit thema via deze email adresseren. (Op de andere thema's zal	Fijn dat u zich kan vinden in de benoemde uitgangspunten, en daar ook aan wilt meewerken. Helaas moeten wij melden dat het aanpassen van de milieuzonegrens bij de Zuiderzeeweg tot op heden niet gelukt is, zie ook de toelichting bij punt (4). 1. De aslastbeperking is als tijdelijke maatregel ingesteld omdat

	Uitdam via de kaart reageren op maatregelen). Onze vragen/aandachtspunten over het thema verkeer gaan dus niet alleen over specifieke maatregelen maar ook over enkele uitgangspunten namelijk: De meeste uitgangspunten verdienen lof en Uitdam wil daar graag aan meewerken, ondersteunen indien mogelijk/gewenst. Dit geldt met name om de volgende uitgangspunten: ▪ Snelverkeer en fietsverkeer waar mogelijk scheiden van elkaar. (genoemd bij onderdeel 1) ▪ De mate van sluipverkeer verder onderzoeken en analyseren van mogelijke maatregelen tegen dit sluipverkeer. ▪ De uitgangspunten genoemd bij 3: De leefbaarheid en het woonklimaat in de dorpen vergroten door het zwaar (agrarisch) verkeer zoveel mogelijk te weren uit deze dorpskernen. En: Onderzoeken of het aanleggen van strategisch gelegen overslagpunten kan helpen om de hoeveelheid zwaar verkeer te verlagen in het gebied) ▪ Het punt "Onderzoeken of de begrenzing van de milieuzone kan worden aangepast met als doel een het aantal verkeersbewegingen door de historische dorpskernen te beperken." is voor ons het uitgangspunt dat het meeste lof krijgt ▪ En uiteraard ook het uitgangspunt genoemd bij 8 "Nader onderzoek doen naar de mate van geluidsoverlast door motoren en onderzoeken van mogelijke maatregelen hiertegen." Daarnaast wat vragen over een paar maatregelen gerelateerd aan uitgangspunten: Blijkmeer polder (o.a. maatregel 15 in de nota): 1. De geplande opheffing van de aslastbeperking voor zwaar verkeer en de openstelling van de Blijkmeer voor gemotoriseerd en zwaar verkeer is funest voor de dorpskern	een aantal bruggen niet geschikt meer bleek voor zwaar verkeer. De bruggen worden de komende jaren versterkt waarna er geen juridische basis meer is om de aslastbeperking in stand te houden. Om sluipverkeer te voorkomen stellen we voor een spits-inrijverbod tijdens bepaalde uren in te stellen. Dit is lijn met het spits-inrijverbod dat de gemeente Waterland heef toegepast bij de invalswegen naar Zuiderwoude vanaf de weg Monnickendam-Marken. Als de gemeente Waterland aanvullende maatregelen neemt op de invalswegen vanuit N518 en bij Broek in Waterland kan daarmee heel Waterland Oost (Waterlands en Amsterdams deel) in de spits voor doorgaand verkeer worden dichtgezet. In de volgende fase van het project wordt de mate van sluipverkeer verder onderzocht en wordt de exacte invulling hiervan bepaald. 2. Het openstellen van de Bleijkmeer voor gemotoriseerd en zwaar verkeer is een oplossing om (zwaar) verkeer zo veel mogelijk uit Ransdorp te kunnen weren. Voor Uitdam zal dit naar verwachting geen effect hebben. Immers, als de Uitdammerdijk weer open is kan verkeer ook van en naar Ransdorp / Durgerdam rijden via de Uitdammerdijk. Dit verkeer komt dan ook door Uitdam. De gemeente maakt in de volgende fase via een verkeersmodel inzichtelijk wat de effecten van deze maatregelen op verkeersstromen zijn. Erftoegangswegen (ETW) buiten de bebouwde kom kennen in lijn met de vigerende normen en richtlijnen een maximumsnelheid van 60 km/u. Deze wegen zijn ook geschikt

	Uitdam. Er zal geen enkele rem meer zijn voor (zwaar) verkeer naar Landelijk Noord om NIET door Uitdam te rijden. In feite is dit sluipverkeer dat via een grote omweg naar Landelijk Noord wordt gerouteerd. O.a. daarom is deze maatregel in strijd met het uitgangspunt "De mate van sluipverkeer verder onderzoeken en analyseren van mogelijke maatregelen tegen dit sluipverkeer." 2. Het is gevaarlijk/ “vragen om ongelukken” om van deze weg door de Blijkmeerpolder een ETW-2 (max 60 km/h) te maken want deze bochtige weg wordt door veel groepen van tourfietsers gebruikt naast het autoverkeer (waaronder ook veel zwaar verkeer). In feite is dit in strijd met het uitgangspunt "Snelverkeer en fietsverkeer waar mogelijk scheiden van elkaar") 3. Uitdammerdijk (o.a. maatregel 23 in de nota): Het is gevaarlijk/ “vragen om ongelukken ”om van de Uitdammerdijk een ETW-2 (max 60 km/h) te maken want de Uitdammerdijk wordt door veel groepen van tourfietsers gebruikt naast het autoverkeer (waaronder ook veel zwaar verkeer) met een hoge intensiteit. De grote groepen racefietsers laten zich niet op het fietspad zien want daar hebben zij te veel last van langzame fietsers en wandelaars. In feite is de maatregel weer in strijd met het uitgangspunt "Snelverkeer en fietsverkeer waar mogelijk scheiden van elkaar" 4. Uitgangspunt Milieuzone. Het voorstel van het verleggen van de milieuzone is in de nota niet alleen opgenomen als uitgangspunt maar ook verwoord op pp 25 (“Via afslag S115 op de A10 kom je uit op de Zuiderzeeweg die binnen de milieuzone gelegen is. Via deze weg kan je onder de A10 doorrijden, de milieuzone uit, richting de Liergouw en Durgerdammerdijk. Doordat een deel van het verkeer geen gebruik kan maken van deze route moet onnodig ver worden	om te delen met andere weggebruikers zoals fietsers. Wel wordt de Bleijkmeer aangepast om hiervoor geschikt te zijn. Zo zal de weg verbreed moeten worden, zullen er voldoende uitwijkmogelijkheden moeten zijn, en zal goed gekeken moeten worden naar de bochtstralen en zichtbaarheid in de bochten. Verder is het de verwachting dat het openstellen van de Bleijkmeer niet zal leiden tot veel verkeersbewegingen. De gemeente maakt de effecten van deze maatregelen in de volgende fase inzichtelijk met haar verkeersmodel. 3. De weg voldoet aan de landelijke richtlijnen en is daarmee voldoende veilig. Verder komt er een separaat fietspad op de dijk voor fietsers zodat er voor fietsers altijd een veilig alternatief is. Fietspaden worden zo veel mogelijk ingericht als zogenaamde “onverplichte fietspaden”. Brom- en snorfietsen worden daarmee verplicht de rijweg te nemen en ook (sneller) fietsverkeer (bv. peloton wielrenners) kan ervoor kiezen de rijweg te nemen. Op deze manier wordt voorkomen dat sneller verkeer zich moet mengen met wandelaars en relatief langzaam/ recreatief fietsverkeer. Hiermee proberen we de verkeersveiligheid te vergroten. 4. Op 26-06-2024 is het Definitief verkeersbesluit nul-emissiezone bedrijfs- en vrachtauto´s Amsterdam 2025 gepubliceerd. Via dit verkeersbesluit is besloten om de omvang van de nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto’s tijdelijk te verkleinen naar het gebied binnen de S100. Wel geldt tussen de Ring A10 en de S100 een aangescherpte milieuzone bestaan voor dieselbedrijfsauto´s emissieklasse 5. In hetzelfde gebied

	omgereden. Dit belast de dorpen binnen Landelijk Noord, en met name Uitdam in de gemeente Waterland".) Het verleggen van de milieuzone biedt Amsterdam de mogelijkheid om ervoor te zorgen dat er geen verkeer met bestemming landelijk noord via een behoorlijke omweg (provinciale weg, Monnickendam, Uitdam) gerouteerd zal worden. Het mag verwacht worden van een grote gemeente zoals Amsterdam, met veel aandacht voor het milieu, dat zij verantwoordelijk omgaat met kleine buurgemeenten en dat Amsterdam de kleine buurgemeenten niet gebruikt als een verkeersriool voor verkeer dat binnen Amsterdam gerouteerd kan worden over een veel kortere afstand. 5. Milieuzone. Een vraag: Wij zien dat dit voorstel van het verplaatsen van de milieuzone wel als wens is opgehaald en als uitgangspunt is benoemd. Echter: Wij zien het uitwerken van dit uitgangspunt niet terugkomen als concrete maatregel. Kunt u aangeven waarom dit niet is gebeurt? 6. Handhaving: Alle verkeersmaatregelen staan en/of vallen met handhaving. We lezen niets in de stukken over handhaving van snelheden, maximale tonnage etc… Wij willen graag voorstellen om -automatische- camera detectie mogelijk te maken en als uitgangspunt op te nemen. Tot slot: Ik zie bij de stakeholders wel staan dat er overleg is gevoerd met de Buurgemeentes. Is de gemeente Waterland ook geraadpleegd op alle 4 de thema's (landschap, recreatie, verkeer en biodiversiteit/ecologie)??	blijft ook de milieuzone voor dieselvrachtauto´s met emissieklasse 6 gelden. Aangezien er aan de situatie tussen de S100 en de A10 niets veranderd is heeft het college besloten hier dan ook geen verdere aanpassingen aan te doen. 5. Tijdens de gesprekken met bewoners en ondernemers in het gebied is dit voorstel vaak als wens benoemd. Ten tijde van deze gesprekken werd er gewerkt aan het verkeersbesluit nul-emissiezone bedrijfs- en vrachtauto´s Amsterdam 2025. Er is daarom voor gekozen deze wensen als inspraakreactie/zienswijze mee te geven aan desbetreffende afdeling en af te wachten wat er besloten zou worden. Op 26-06-2024 is het Definitief verkeersbesluit nul-emissiezone bedrijfs- en vrachtauto´s Amsterdam 2025 gepubliceerd. Er is door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam besloten dat de begrenzing van de milieuzone niet wordt aangepast. Via dit verkeersbesluit is besloten om de omvang van de nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's tijdelijk te verkleinen naar het gebied binnen de S100. Wel geldt tussen de Ring A10 en de S100 een aangescherpte milieuzone bestaan voor dieselbedrijfsauto´s emissieklasse 5. In hetzelfde gebied blijft ook de milieuzone voor dieselvrachtauto´s met emissieklasse 6 gelden. Zie voor meer informatie het onlangs gepubliceerde verkeersbesluit via onderstaande link: https://zoek.officielebekendmakingen.nl/gmb-2024-282973.html 6. We zullen de suggestie van snelheidscamera's bespreken met

		handhaving. Voor tonnages moet je een weegbrug hebben en dat lijkt lastig haalbaar met meerdere ingangen in het gebied. Na het vernieuwen van de bruggen is daar ook geen noodzaak meer toe. Bij overlast wordt geadviseerd online een melding te maken via Melding openbare ruimte en overlast - Gemeente Amsterdam. Ook telefonisch kan een melding gemaakt worden via het algemene meldingsnummer: 14020. Voor wat betreft het overleg met de buurtgemeentes. Er is overleg geweest met alle betrokken stakeholders, waaronder de gemeente Waterland.
16	**A_016**	
Mail, 21 juli 2024	Het zou erg fijn zijn als het sluipverkeer richting en vanuit broek en waterland door Zunderdorp kan worden beperkt. Bijvoorbeeld door de weg op de grens met broek en waterland af te sluiten. Dit zou met camera's kunnen, zie ook voorbeeld van de Sloterweg: https://www.amsterdam.nl/projecten/sloterweg/ Ik denk dat mijn oplossing wat sneller is te realiseren dan de extra drempels en de afsluiting van de termieterweg (2029). De kosten zullen ook lager zijn. Mijn vermoeden is dat er dan echt veel en veel minder verkeer is, waardoor de verschillende snelheden zich ook oplost (in ieder geval op dit stuk). En een apart fietspad op de Zunderdorpergouw is sowieso een goed idee! (En die bocht op plaatje onder is echt	In de NvU stellen we voor om een spits-inrijverbod tijdens bepaalde uren in te stellen. Het gaat hierbij dan in ieder geval om de invalswegen aan de zuid- en westzijde van Landelijk Noord, te weten de Beemsterstraat, de Liergouw, de Durgerdammerdijk, de Buikslotermeerdijk en de Termieterweg. Dit is lijn met het spits-inrijverbod dat de gemeente Waterland heef toegepast bij de invalswegen naar Zuiderwoude vanaf de N518 (Monnickendam-Marken). Als HHNK of Waterland aanvullende maatregelen neemt op de invalswegen vanuit Broek in Waterland en N518 kan daarmee heel Waterland Oost (Waterlands en Amsterdams deel) in de spits voor doorgaand verkeer worden dichtgezet. Bij het kiezen voor deze oplossing zal het gebied van maandag tot en met vrijdag in de ochtend- en/of avondspits verboden zijn voor doorgaand verkeer en alleen nog toegankelijk zijn voor bestemmingsverkeer. De effectiviteit van de maatregelen zal gemonitord worden. Mocht het in de praktijk blijken dat de bebording in onvoldoende mate

	levensgevaarlijk voor fietsers, omdat er geen fietspad is (ineens)).	functioneert dan kan ervoor gekozen worden op te schalen met camerahandhaving. Een apart fietspad langs de Zunderdorpergouw zou inderdaad vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid de beste optie zijn. Door een gebrek aan ruimte zou dat gedaan moeten worden door de aankoop van gronden. Door de vele grondeigenaren is dit echter een moeilijke, langdurige en kostbare oplossing en daardoor moeilijk te realiseren. Daarnaast is er aan beide zijden van de Zunderdorpergouw bebouwing aanwezig waardoor een mogelijke fietsroute de weg zou moeten oversteken. Dit is vanuit verkeersveiligheid niet wenselijk, en ook landschappelijk past dit niet in het beeld. Andere varianten die we onderzocht hebben leiden ertoe dat er relatief ver omgereden moet worden waardoor mensen in de praktijk toch geneigd zullen zijn de Zunderdorpergouw te pakken. We hebben er daarom voor gekozen op korte termijn te investeren in een betere inrichting. Op de Beemsterstraat stopt het huidige fietspad ter hoogte van het sportpak. Wij herkennen dat dit voor zowel fietsers als automobilisten verwarrend kan zijn. In de NvU is daarom als maatregel opgenomen dit fietspad visueel door te trekken richting het noorden door middel van het toepassen van fietsstroken. Hiermee is voor zowel automobilisten als fietsers duidelijk dat fietsers hier de weg kunnen vervolgen.
17	**A_017**	
Mail, 21 juli 2024	De geschetste plannen zien er hartstikke goed uit allemaal. Als bewoner van Ransdorp heb ik alleen één vraag: op p44 van de conceptnota is een kaart met daarop onder meer de verschillende bruggen aangegeven, en die zijn opgesplitst in bruggen met een Waterlands karakter (wit) en zonder zo'n karakter (geel). Is dat de huidige situatie of de toekomstige? Ik	Hartelijk dank voor uw positieve reactie. Dit kunnen wij inderdaad bevestigen. Brug 379 (Wipbrug)en 380 (Brug over Gerrit Werfsloot) worden beide helemaal vernieuwd waarbij brug 380 ook nog een stukje verplaatst gaat worden om de bocht tussen de Liergouw en de Dorpsweg Ransdorp wat minder scherp te maken. Uiteindelijk worden beide bruggen

	hoop dat het de huidige is. Want onder meer de Wipbrug (liergouw) en de brug over de Gerrit Werfsloot zijn geel gemarkeerd (dus als gewone bruggen). Terwijl wel is afgesproken en ook op uw website vermeld dat de huidige bruggen tzt worden vervangen door echte "Waterlandse" bruggen volgens het originele ontwerp. Kunt u bevestigen dat dat nog steeds het plan is?	weer teruggebracht naar het oorspronkelijke uiterlijk, dus inclusief de bovenbouw (de hameipoort, balanspriem, kettingen enz.). De bovenbouw zal verder geen functie meer krijgen en zal dus slechts als esthetisch ornament terugkomen. Zie voor meer informatie over de werkzaamheden ook de website: https://www.amsterdam.nl/projecten/landelijknoord/
18	**A_018**	
Mail, 26-7-2024	1. Bij natuur- en stiltegebieden de maximum snelheid door verkeersmaatregelen omlaag brengen tot 30 km/h. Dit betreft o.a. de gehele Uitdammerdijk. Er zijn diverse lopende projecten ter bevordering van de weidevogels en hun broedgebieden, die aanzienlijk verstoord worden door verkeer.; o https://www.staatsbosbeheer.nl/wat-we-doen/werk-in-uitvoering/waterland-oost-weidevogelparadijs o https://www.dewaterlandseweiden.nl/ 2. In aanvulling op bovenstaande punt ook verkeersmaatregelen treffen in en rond de stilte en natuurgebieden. Motoren overschrijden de geluidsnormen aanzienlijk en verstoren daarmee de rust in broedseizoen. Geluidsflitsers plaatsen die handhaven op maximum toelaatbare decibellen.	1. Het beschermen van de weidevogels is één van de uitgangspunten in de NvU, zie hiervoor H3.2. Er is ons echter geen effectrelatie bekend tussen de snelheid van voertuigen en de negatieve beïnvloeding daarvan op de weidevogels. Wel hebben we in gesprek met Staatsbosbeheer begrepen dat een horizononderbreking invloed kan hebben. Dus fietsers en wandelaars op de dijk zouden in die theorie eerder een negatieve invloed kunnen hebben op weidevogels dan auto's op de weg onderaan de dijk. Overigens is op een dergelijk lang stuk niet reëel om een snelheidsverlaging toe te passen. In lijn met de vigerende normen en richtlijnen kennen Erftoegangswegen (ETW) buiten de bebouwde kom een maximumsnelheid van 60 km/u. 2. Conform NvU beoordelen we in de volgende fase of er door geluidsoverlast van motoren maatregelen nodig zijn.
19	**A_019**	
Mail, 27 juli 2024	1. Inrijden vanaf parkeerplaats 🅿 einde van de dijk verboden maken muv vergunninghouders/ bewoners om zo een veilige straat te krijgen. Het verboden in te rijden bord wordt niet gezien of genegeerd. De borden die er nu staan spreken elkaar tegen! Niet inrijden maar wel 30 km per uur? Heel verwarrend en onlogisch.	1. De gehele bordenstructuur aan de Durgerdammerdijk zal in het kader van het aanstaande Groot Onderhoud opnieuw bekeken worden. De bebording bij het inrijden aan de zuidzijde van het dorp zal daarbij aangepast worden.

	2. Op dit moment hebben we zeer veel last van hardrijders op de dijk. Plaats visuele versmallingen om hardrijders te ontmoedigen. Plaats duidelijke borden met 25 km per uur (alleen aan de inrij-kant natuurlijk), hier spelen onze kinderen etc. We delen de weg en de dijk met fietsers en wandelaars en onze huisdieren. Hardrijders die 's avonds voorbij racen zijn levensgevaarlijk en hoogst irritant en moeten worden bekeurd! 3. Afvalbakken -voor de kliko's- voor glas en papier staan aan einde van de dijk. Een verbetering maar nog steeds een te kleine container. Waarom niet een glasbak en een oud papier container zoals op het Buikslotermeerplein? En is op de parkeerplaats niet een betere plek dan half op het fietspad? 4. Bushaltes en bushokjes kunnen worden verwijderd en vervangen worden door een mooie abri voor een bel-taxi 5. Het hek bij IJdoorn-polder moet worden opgeknapt. 6. Hondenpoep op de dijk en aan strandje 🚫 verboden borden plaatsen/ verplicht poep opruimen 7. Verlichting (subtiel) in het fietspad aanbrengen op de weg van Durgerdam naar Schellingwoude want omdat mensen daar 's avonds niet durven te fietsen in het donker gaan ze op de autoweg fietsen en dat levert gevaarlijke situaties op. 8. De grote parkeerplaats aan het eind van de dijk wordt veel gebruikt voor handel in verdovende middelen, overnachtingen en barbecues. Ook hier moet eigenlijk toezicht worden gehouden en bekeuringen worden uitgedeeld. 9. Iedere bewoner moet voor familie/ visite een korte parkeervergunning van bijv 24 uur kunnen krijgen, bijvoorbeeld 12 kaarten per jaar.	2. Op korte termijn zal er groot onderhoud worden uitgevoerd aan de Durgerdammerdijk. Deze weg zal echter, in lijn met de geldende normen en richtlijnen, een maximumsnelheid blijven houden van 30 km/h. Verder is de weg al erg smal waardoor versmallingen niet of nauwelijks mogelijk zijn. Bij de uitwerking van het ontwerp zal wel worden bekeken of hardrijden nog verder ontmoedigd kan worden. Verder zal deze opmerking worden doorgeven aan de afdeling handhaving. In het vervolg wordt bij overlast geadviseerd online een melding te maken via Melding openbare ruimte en overlast - Gemeente Amsterdam. Ook telefonisch kan een melding gemaakt worden via het algemene meldingsnummer: 14020. 3. We hebben dit meegegeven aan de afdeling Stedelijk Beheer. Zij kijken of er een betere locatie te vinden is. Dit zal meegenomen worden bij de voorbereiden van het groot onderhoud aan de Durgerdammerdijk. 4. De huidige bushaltes hebben sinds het verdwijnen van Bus 30 en 31 alleen nog een functie als wachtplaats voor Mokumflex. Enerzijds worden er gemiddeld slechts 13 ritten per dag met Mokumflex gemaakt, dus wordt er weinig gebruik gemaakt van de abri's. Anderzijds bieden de haltes een fijne bescherming tegen wind en regen in dit gebied met weinig schuilmogelijkheden, niet alleen voor OV-reizigers maar ook voor fietsers en wandelaars. Uitgangspunt is dat voorlopig (zolang er geen duidelijkheid is over de toekomstige oplossing) alle bestaande halten worden gehandhaafd. Indien er inpassingsproblemen zijn wordt een alternatieve locatie in de nabijheid van de bestaande plek

		onderzocht. De bushaltes zullen in ieder geval niet op korte termijn worden vervangen door een ander type. Vanaf 15 december 2025 zal waarschijnlijk een nieuwe dienstregeling in werking treden. De voorbereidingen hierop zijn momenteel gaande. In het Programma van Eisen van de Concessie wordt een 'basismobiliteitsvorm' geëist in Landelijk Noord. Het is momenteel nog onduidelijk of GVB hier invulling aan gaat geven met flextaxi's of met een reguliere lijnbus. 5. Dit gebied is in beheer bij Natuurmonumenten. De projectorganisatie zal dit doorgeven aan Natuurmonumenten. 6. Dit is middels de APV geregeld. Daarmee is dit bord overbodig en zal niet door de gemeente worden geplaatst. Bij overlast wordt geadviseerd online een melding te maken via Melding openbare ruimte en overlast - Gemeente Amsterdam. Ook telefonisch kan een melding gemaakt worden via het algemene meldingsnummer: 14020. 7. Er komen in Amsterdam veel soorten (wilde) dieren en planten voor. Kunstlicht kan het dag- en nachtritme verstoren. Om die reden moet vooral in de Ecologische structuur en de Hoofdgroenstructuur terughoudend met verlichting worden omgegaan. Daarnaast is het vanuit het energieverbruik ook wenselijk om zo min mogelijk verlichting toe te passen. Daar waar het vanuit bv. verkeersveiligheid of sociale veiligheid toch wenselijk is om verlichting toe te passen zal een integrale afweging gemaakt moeten worden. Het wel of niet toepassen

		van Openbare verlichting op individuele wegen en fietspaden zal verder uitgewerkt worden in de volgende fase. 8. Dit probleem is bekend en is doorgeven aan de afdeling handhaving. Wij adviseren u in het online een melding te maken via Melding openbare ruimte en overlast - Gemeente Amsterdam. Ook telefonisch kan een melding gemaakt worden via het algemene meldingsnummer: 14020. 9. Parkeren is buiten scope van dit project. Zoals aangegeven in de Nota van beantwoording 'Inspraak Blauwe zone Schellingwoude e.o.' voorziet de blauwe zone regeling niet in bezoekerspassen.
20	**A_020**	
Online, 28 juli 2024	Fietspad Beemsterstraat: Wat een fijn voorstel voor dit stuk Beemsterstraat! Helemaal mee eens.	Hartelijk dank voor uw positieve reactie.
21	**A_021**	
Online, 30 juli 2024	Uitdammerdijk: zorg voor versterking van de berm dmv een rammelstrook van hobbelige tegels. uitwijken blijft nodig.	De inrichting van de Uitdammerdijk ligt buiten scope van dit project, maar de gemeente is in gesprek met HHNK om bermverharding toe te passen over de gehele lengte van de weg.
22	**A_022**	
Online, 30 juli 2024	Fietspad Uitdammerdijk: maak het een onverlicht fietspad	Het fietspad Uitdammerdijk zal inderdaad niet verlicht worden.
23	**A_023**	
Online, 30 juli 2024	Bloemendalergouw: kan er ipv borden niet een landmark (uniforme paal bv) geplaats worden naast een uitwijkplaats?	De vormgeving en herkenbaarheid van uitwijkhavens zal verder worden uitgewerkt in de volgende fase. Hierbij zal ook de mogelijkheid tot het plaatsen van een uniforme paal als landmark zijnde worden verkend. Wel wil de gemeente voorkomen dat er onnodig extra obstakels worden geplaatst in de berm.

24	**A_024**	
Online, 31 juli 2024	Bleijkmeerpolder: Als calamiteiten route voor Holysloot is de dijk belangrijk. Open houden voor auto's. Gaat nu goed.	Bij calamiteiten is Holysloot momenteel bereikbaar via de Bleijkmeer. Dit zal inderdaad zo blijven.
25	**A_025**	
Online, 31 juli 2024	Bleijkmeerpolder: Voor zwaar verkeer is de dijk niet geschikt. Zwak en onmogelijke bochten.	De weg wordt waar nodig aangepast zodat deze in lijn is met de geldende normen en richtlijnen. In de volgende fase wordt beoordeeld hoe de weg ingericht zal worden voor (zwaar) verkeer.
26	**A_026**	
Online, 31 juli 2024	Poppendammergouw (erftoegangsweg): er zal wel een bredere brug nodig zijn aan de noordzijde.	Aan de noordzijde van de Poppendammergouw ligt de Aandammerbrug (brug 2090). Het openstellen van de Poppendammergouw geldt tot de kruising met de Belmermeer zodat zwaar verkeer een alternatieve route heeft. De brug 2090 is niet geschikt voor gemotoriseerd (zwaar) verkeer. Deze route zal dan ook alleen voor fietsers (en aanwonende) toegestaan zijn.
27	**A_027**	
Online, 31 juli 2024	Poppendammergouw: Deze wens conflicteert met zwaarverkeer routering Prachtige brug is 2m breed.	Aan de noordzijde van de Poppendammergouw ligt de Aandammerbrug (brug 2090). De openstellen van de Poppendammergouw geldt tot de kruising met de Belmermeer zodat zwaar verkeer een alternatieve route heeft. De brug 2090 is niet geschikt voor gemotoriseerd (zwaar) verkeer. Deze route zal dan ook alleen voor fietsers (en aanwonende) toegestaan zijn.
28	**A_028**	
Online, 31 juli 2024	Poppendammergouw: Extra toegang voor zwaar verkeer is gewenst. Zo kort mogelijke routes maken.	In de basis streven we naar zo kort mogelijke routes. Echter, één van de doelen van het project is om de leefbaarheid en het woonklimaat te vergroten. Door het zware verkeer zo veel mogelijk te weren uit de dorpskernen dragen we hieraan bij. Dit is echter alleen haalbaar als er alternatieve routes beschikbaar zijn. Door het openstellen van de Poppendammergouw tot aan

		de Belmermeer kan veel doorgaand zwaar verkeer door Zunderdorp (en Het Voorwerf) worden voorkomen.
29	**A_029**	
Online, 30 juli 2024	Liergouw: Zorg voor een stevige berm. Maak uitwijkhavens lang genoeg en uniform. Plaats landmark bij uwhaven.	In augustus 2024 zijn de bermen langs de Liergouw gevuld met grind zodat de berm weer gelijk ligt met de wegverharding. Het blijft echter lastig om een stevige berm te realiseren gezien de zwakke ondergrond in dit veenweidegebied. Dit blijft de aandacht houden van de afdeling Stedelijk Beheer die verantwoordelijk is voor het onderhoud. We streven naar een uniforme inrichting van de uitwijkhavens. De exacte vormgeving en herkenbaarheid van uitwijkhavens zal verder worden uitgewerkt in de volgende fase. Hierbij is ook aandacht voor voldoende lengte. In de praktijk worden bestaande inritten echter ook ingericht als uitwijkhaven, hierbij is het niet altijd mogelijk de ideale inrichting te realiseren. Een landmark bij de uitwijkhavens zal tevens worden verkend. Wel wil de gemeente voorkomen dat er onnodig extra obstakels worden geplaatst in de berm.
30	**A_030**	
Online, 30 juli 2024	Onverlichte fietspaden: Goed plan. In de praktijk allang gebruikelijk.	Hartelijk dank voor uw positieve reactie.
31	**A_031**	
Mail, 31 juli 2024	Dank voor de goede nota. Veel belangrijke punten worden helder uitgewerkt. Een paar opmerkingen die ik in de online kaart niet goed kwijt kan. 1. Er zijn een paar wandelpaden met een formeel openbaar recht van overpad. Wees hier zuinig op en besteed daar meer aandacht aan. Volgens mij is de gehele Bleijkmeerdijk, dus ook	Hartelijk dank voor uw positieve reactie. 1. In de figuur in hoofdstuk 4.2 van de NvU staan de bestaande en nieuw voorgestelde wandelpaden aangegeven. Het gehele rondje Bleijkmeerdijk is eveneens aangegeven. Omdat het zuidelijk deel grenst aan het natuurgebied van Staatsbosbeheer wordt dit zuidelijk pad in het broedseizoen afgesloten. Het

	het zuidelijk deel, openbaar toegankelijk. Dat levert een mooi rondje op, maar het staat nergens aangegeven. Het kerkepad Holysloot wordt niet goed onderhouden. Daardoor overgroeit het en dreigt het in de vergetelheid te raken. 2. Verlichting langs de openbare wegen buiten de bebouwde kom heeft alleen emotionele waarde voor fietsers, maar de verlichting staat langs de rijbaan. Helemaal weghalen en goed beargumenteren. De lampen houden echt enge mannen niet tegen. Huidige fietsverlichting is uitstekend. De verlichting is ecologisch ongewenst. Een campagne gericht op particuliere verlichting zou nuttig kunnen zijn. Er is nu veel licht vervuiling in het gebied. Met betere, naar beneden gerichte verlichting kan het erf goed verlicht worden zonder verstrooiing. Is daar geen regeling voor? Mag je zomaar licht laten stralen buiten je eigen terrein? 3. Het onderhoud van de bermen kom ik nergens tegen. Dat is toch een niet geringe kostenpost voor de wegbeheerder en een schadepost voor de automobilist. Uitwijken zal altijd nodig blijven bij het passeren van zwaar verkeer. Het meteen aanleggen van een strook tegels met een onaangenaam profiel bij hard rijden kan veel kosten besparen. Op veel plaatsen zie ik het al. Wat is de reden om het niet standaard toe te passen? 4. Geldt er een parkeerverbod op de uitwijkhavens? Ze worden nogal eens gebruikt om te parkeren. 5. Ik hoop echt dat het lukt om de milieuzone bij de A10 Durgerdam te wijzigen. Dat scheelt vele kilometers. 6. Verkeersborden	kerkepad Holysloot wordt door de gemeente Amsterdam onderhouden. Er zijn een aantal planken/bruggetjes verdwenen waardoor er slecht onderhoud kan worden uitgevoerd. Deze worden binnenkort weer teruggeplaatst. 2. Er komen in Amsterdam veel soorten (wilde) dieren en planten voor. Kunstlicht kan het dag- en nachtritme verstoren. Om die reden moet vooral in de Ecologische structuur en de Hoofdgroenstructuur terughoudend met verlichting worden omgegaan. Daarnaast is het vanuit het energieverbruik ook wenselijk om zo min mogelijk verlichting toe te passen. Daar waar het vanuit bv. verkeersveiligheid of sociale veiligheid toch wenselijk is om verlichting toe te passen zal een integrale afweging gemaakt moeten worden. Het wel of niet toepassen van Openbare verlichting op individuele wegen en fietspaden zal verder uitgewerkt worden in de volgende fase. Zie ook H4.3 van de NvU. 3. Dit is vooral een financiële afweging. Daarnaast worden er diverse pilots gedaan in het gebied maar er is nog geen perfecte oplossing gevonden. Zo worden uitwijkhavens in asfalt ook kapot gereden en zijn daarna relatief lastig om te herstellen. En ook grasbetontegels langs de weg breken of gaan scheef liggen waardoor ze gevaarlijk kunnen zijn voor automobilisten en fietsers. Daarnaast is het relatief erg duur om langs alle wegen in het gebied deze bermverharding op voorhand aan te brengen. De gemeente probeert hier continue een goede afweging in te maken. Daarnaast wordt er geprobeerd om overal voldoende uitwijkhavens te creëren, waarbij ook gebruik wordt gemaakt

	In landelijk noord staan, net als op veel meer plaatsen, een woud van verkeersborden. Nuttige, weinig nuttige, en sinds lang vergeten en overbodige borden. In uw plan staan veel borden en markeringen. Is er ook een onderhoudsplan voor die borden? 7. Onderhoud bermen Bij het huidige onderhoud van bermen en sloten wordt steeds zwaardere machinerie ingezet. Een flink deel van de schade aan fietspaden is daaraan te wijten. Trekkers, en zwaarder verkeer, rijden precies op de rand van het asfalt met afbrokkeling als gevolg. Wordt er een plan opgesteld om dat bij de nieuwe wegen te voorkomen? 8. De Bleijkmeerdijk. Het wijzigen van de weg op de Bleijkmeerdijk van fietspad naar autoweg ligt gevoelig. Voor de bereikbaarheid van Holysloot is het zeer wenselijk en veiliger. Bij een calamiteit op de Bloemendalergouw is Holysloot onbereikbaar. Voor Uitdam is het zwaarverkeer nu al een probleem. Als alle dorpen dicht gaan zal de druk op Uitdam toenemen. Met de Bleijkmeer als ontsluiting zal de kortste weg voor zwaar verkeer naar Holysloot door Uitdam gaan. In uw nota kwam ik niets tegen over sluipverkeer via de Uitdammerdijk. Dat was er wel degelijk. Een deel daarvan zal ook de afslag Bleijkmeerdijk vinden als de Uitdammerdijk weer open gaat na de dijkversterking. Dat kan ook tot ongewenste verkeersstromen leiden.	van de bestaande inritten, waardoor het elkaar passeren op de rijweg zelf (via de zwakke berm) zo veel mogelijk beperkt kan worden. In de Nota van Uitgangspunten zal een aanvullende passage voor worden opgenomen over bermbeheer. 4. Ja, op uitwijkhavens mag niet geparkeerd worden. Door een uniforme inrichting van de uitwijkhavens zal dit duidelijker moeten worden voor de weggebruikers. Bij overlast wordt geadviseerd online een melding te maken via Melding openbare ruimte en overlast - Gemeente Amsterdam. Ook telefonisch kan een melding gemaakt worden via het algemene meldingsnummer: 14020. 5. De grens van de milieuzone ter hoogte van de Zuiderzeeweg zal op korte termijn niet gewijzigd worden. Er is namelijk in juni 2024 door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam besloten dat de begrenzing van de milieuzone niet wordt aangepast. Zie voor meer informatie: https://zoek.officielebekendmakingen.nl/gmb-2024-282973.html 6. Stadswerken is verantwoordelijk voor het beheer van de bestaande verkeersborden. Bij groot onderhoud aan de wegen worden de borden door Stedelijk beheer ook opnieuw beschouwd. Indien er iets niet klopt aan de huidige bebording wordt geadviseerd hiervan online een melding te maken via Melding openbare ruimte en overlast - Gemeente Amsterdam. Ook telefonisch kan een melding gemaakt worden via het algemene meldingsnummer: 14020.

		7. Uw reactie is gedeeld met desbetreffende afdeling. 8. Sluipverkeer via de Uitdammerdijk is toegevoegd aan het uitgangspunt in H3.3 en de maatregelen in H4.3.2. Om sluipverkeer te voorkomen stellen we voor een spits-inrijverbod tijdens bepaalde uren in te stellen. Dit is lijn met het spits-inrijverbod dat de gemeente Waterland heef toegepast bij de invalswegen naar Zuiderwoude vanaf de weg Monnickendam-Marken. Als de gemeente Waterland aanvullende maatregelen neemt op de invalswegen vanuit Broek in Waterland en Monnickendam kan daarmee heel Waterland Oost (Waterlands en Amsterdams deel) in de spits voor doorgaand verkeer worden dichtgezet. In de volgende fase van het project wordt de mate van sluipverkeer verder onderzocht en wordt de exacte invulling hiervan bepaald. Het openstellen van de Bleijkmeer voor gemotoriseerd en zwaar verkeer is een oplossing om (zwaar) verkeer uit Ransdorp te kunnen weren. Het noordelijk en zuidelijk deel van Landelijk Noord is nu enkel en alleen bereikbaar via de dorpsweg Ransdorp. Dat is een niet vol te houden situatie, waar we dit als extra ventiel voor voorstellen. Voor Uitdam zal dit naar verwachting geen effect hebben. Immers, verkeer kan nu ook door Ransdorp of Durgerdam via de Uitdammerdijk naar Uitdam en vice versa. De gemeente zal nog wel een analyse uitvoeren naar effecten van deze maatregelen op de verkeersstromen. Tot slot kan voor werkzaamheden waar zwaar verkeer voor nodig is, bij de vergunningsafgifte een verplichte route worden afgegeven. Daarin kunnen we reguleren dat dit verkeer niet via Uitdam mag. Dit is onlangs ook gedaan bij de werkzaamheden voor groot onderhoud in Holysloot.

32	**A_032**	
Mail, 31 juli 2024	1. Verbazing Met de nota van uitgangspunten landelijk Noord is iets vreemds aan de hand. Wij kunnen ons goed vinden in de analyse en beschrijving van het gebied, maar deze sluit vervolgens in het geheel niet aan op de voorgestelde uitwerking. Veel van de maatregelen lijken niet bij te dragen aan het oplossen van de geconstateerde problemen en de toekomst gerichte wensen. Gebied in transitie Het gebied wordt beschreven als een (agrarisch) groengebied in transitie. Het aantal agrarische bedrijven gaat afnemen als gevolg van de landelijke landbouwproblematiek, nog versterkt doordat dit een inklinkend veenweidegebied is, waarvan is afgesproken dat het waterpeil niet meer meedaalt met de verwachte bodemdaling in de toekomst. Dat betekent dat het gebied ras drassiger zal worden. Ook wordt er gestreefd naar het niet verder verzwaren van de verkeerslast. Daarnaast voorziet men, door de enorme bevolkingstoename in Amsterdam Noord en Oost in de nabije toekomst, een toename van de wens tot recreëren. Dit gebied wordt daar, met name voor wat betreft extensieve recreatie: wandelen, fietsen, varen, vogelen etc. geschikt voor geacht. Maatregelen niet passend Het is dan ook heel vreemd dat de voorgestelde maatregelen veelal in tegengestelde richting lijken te gaan. Het zware en sluipende gemotoriseerde verkeer wordt gefaciliteerd en het fiets- en	1. De concept NvU bevat uitgangspunten (H3) welke leidend zijn voor de voorgestelde maatregelen. Deze maatregelen (H4) zijn een eerste uitwerking, en zullen in de volgende fase verder uitgewerkt worden. Er wordt gesteld dat het zware en sluipende gemotoriseerde verkeer wordt gefaciliteerd, dit is niet het geval. Om de leefbaarheid te vergroten wordt getracht het zware verkeer zo veel mogelijk uit de dorpskernen te weren. Verder zal door diverse maatregelen geprobeerd worden om dit type verkeer verder te beperken. Verder wordt voor sluipverkeer ook de nodige maatregelen genomen om dit tegen te gaan. 2. In het verkeersbesluit 'Landelijk Noord, aslastbeperking' (2019) is opgenomen dat de huidige aslastbeperking van 6 ton slechts van tijdelijke aard is. Deze beperking geldt tot de wegen en bruggen voldoende versterkt zijn. Hierna zal er een nieuw verkeersbesluit moeten worden genomen. Met het openstellen van alternatieve routes sorteren we hierop voor waarbij de leefbaarheid in de dorpskernen centraal staat. De gemeente is het eens dat het logisch is om de aslast zo veel mogelijk beperkt te houden maar is ook van mening dat er altijd zwaar verkeer nodig zal zijn in het gebied. Maatregelen zoals een overslaggebied zijn ook opgenomen in de NvU en maken onderdeel uit van de uitwerking in de volgende fasen. 3. Om de dorpskernen te ontlasten van zwaar verkeer wordt er gekozen voor een diverse set aan maatregelen. Deze maatregelen zien in de basis toe op het zo veel mogelijk beperken van zwaar verkeer, er zal echter altijd zwaar bestemmingsverkeer mogelijk moeten blijven in het gebied.

	wandelverkeer wordt niet tot nauwelijks bevorderd, nieuwe vrijliggende fietspaden worden niet serieus overwogen en bestaande fietspaden worden afgeschaald naar wegen waar auto's ook welkom zijn. De nota die er nu ligt stelt ons qua visie en maatregelen dus ernstig teleur. De analyse zoals in de nota beschreven, zou logischerwijs toch moeten leiden tot een visie waarbij in het gebied zo weinig mogelijk (zwaar) verkeer moet rijden, waarin bewoners en gebruikers maximaal gefaciliteerd worden om zich (sociaal) veilig lopend en fietsend te vervoeren en te recreëren, inclusief goede fietsparkeervoorzieningen bij de aansluitende OV verbindingen aan de randen van het gebied, eventueel met aantrekkelijke horeca en met optimaal oog voor de ecologie. Maar dat is niet het geval. We lichten dat hieronder toe aan de hand van voorgestelde maatregelen. 2. Geen hogere aslast maar overslag. Er geldt nu een beperking van de aslast in het gebied. Die is uit noodzaak ontstaan omdat de bruggen niet sterk genoeg meer waren. De bruggen worden opgeknapt. Dat is een goede ontwikkeling. Maar daar wordt de conclusie aan verbonden dat de as-last dan weer omhoog kan van 6 naar 7 ton. Dat verbaast. Het gebied wordt immers in de toekomst nog drassiger dan het nu al is. Naast dat de bruggen geen zwaar verkeer aankonden, is er in het gebied ook veel schade aan de wegen. Die liggen in dat drassige gebied en kunnen het alsmaar zwaarder wordende verkeer niet aan. Bovendien is er overlast in de dorpen door het zware verkeer, dat nu met andere fietsonvriendelijke maatregelen opgelost gaat worden. Daarover later meer. Het is natuurlijk veel logischer om de aslast beperkt te houden en op den duur nog verder in te perken. De gemeente zou nu, voor	Door het omleiden van het verkeer heeft deze doelgroep een alternatieve route zodat de dorpskernen verder ontlast kunnen worden. Mocht blijken dat het openzetten van deze alternatieve routes leidt tot extra sluipverkeer dan worden hier maatregelen tegen genomen. 4. In de NvU is het uitgangspunt geformuleerd om langzaam verkeer zo veel mogelijk te scheiden van snel verkeer. Zeker langs de smalle en drukke toegangswegen (de Beemsterstraat / Zunderdorpergouw en de Liergouw) zou een vrijliggend fietspad qua verkeersveiligheid de voorkeur hebben. Door een gebrek aan ruimte zullen hiervoor diverse gronden aangekocht moeten worden. Dit is echter een moeilijke, langdurige en kostbare oplossing en daardoor op korte termijn niet te realiseren. Zeker gezien de vele grondeigenaren en de aanwezige bebouwing aan beide zijden van de Zunderdorpergouw. Een betere inrichting kan op korte termijn helpen. Er is daarom gekozen de weg, binnen het beschikbare profiel, zo veel mogelijk te verbreden en middels fiets(suggestie)stroken ruimte te bieden aan het fietsverkeer. Tevens zal worden onderzocht of verkeersremmende maatregelen (zoals drempels) kunnen worden toegepast om de snelheid van het autoverkeer te beperken. Voor de alternatieve fietsroutes via het Weerslootpad en het Achterlaantje zal getracht worden deze zo (sociaal) veilig mogelijk in te richten. Wat hier wel en niet mogelijk is zal duidelijk worden in de verdere uitwerking van deze maatregel. 5. Door diverse fietspaden de status te geven van onverplicht fietspad blijft het voor de snellere doelgroep (o.a. wielrenners) mogelijk om de rijweg te pakken. Voor scooters wordt het zelfs

	alles, voorrang moeten geven aan het faciliteren van een goede overslagmogelijkheid voor bedrijfsgoederen bij de entree(s) van het gebied. 3 Omleiding zwaar verkeer ten koste van fietsers Om de dorpskernen van landelijk Noord te ontlasten van zwaar verkeer wordt er niet gekozen voor het beperken van zwaar verkeer, maar voor het omleiden van het verkeer. Daarvoor worden fietspaden opgeheven en wegen die nu voor autoverkeer doodlopen, omdat ze overgaan in een fietspad, opengesteld voor autoverkeer. Men geeft toe dat dit, naast meer (zwaar) verkeer op die rustige weggetjes met veelal alleen bestemmingsverkeer, ook opnieuw zal leiden tot sluipverkeer in het gebied. En iedereen weet dat sluipverkeer bij gebrek aan handhaving niet tegengehouden gaat worden met een verbodsbordje hier en daar. De fietser is de dupe. De bewoners langs die routes trouwens ook. 4. Vrijliggende fietspaden te lastig? Je zou verwachten dat deze serieuze verslechtering voor fietsers en wandelaars in het gebied dan gecompenseerd zou worden door het aanleggen van vrijliggende fietspaden en voetgangersstroken. Maar dat gebeurt niet. Integendeel, zelfs op de plekken waar al jarenlang gepleit wordt voor vrijliggende fietspaden o.a. om de achterliggende dorpen veilig bereikbaar te maken voor bewoners, schoolkinderen en recreanten, worden onbegrijpelijke 'oplossingen' voorgesteld. En dat allemaal met het argument dat het lastig is om particuliere grond aan te kopen die nodig is voor de aanleg van fietspaden. Wat een non-argument. Als dat ondoenlijk zou zijn, zou heel Nederland anno 2024 zich nog over de rivieren vervoeren. De	verplicht om de rijweg te pakken. Dit zal de verkeersveiligheid voor fietsers en wandelaars op deze fietspaden vergroten. Voor de wegen waar geen alternatief is zal waar mogelijk met fiets(suggestie)stroken visueel meer ruimte geboden worden aan de fietsers. Voor wandelaars zijn veel kansen in kaart gebracht in het gebied. Een uitwerking van deze routes is te vinden in H4.1 van de het boekje "Landelijk Noord, Openbaar Landschap en wegen" (bijlage 1). Zie hiervoor de grijze stippellijn (legenda). Voor vele routes is de gemeente echter afhankelijk van particulieren om hieraan mee te werken. Gesprekken hierover zijn gaande. 6. Conclusie en participatie Wij verwijzen graag naar bovenstaande inhoudelijke antwoorden. Verder heeft er uitgebreide communicatie plaatsgevonden over het project en de vrijgave voor inspraak op de Nota van Uitgangspunten. In de Waterlandpleinbuurt is zowel een folder verspreid over de inloopavonden en de start van de participatie als over de vrijgave van de concept NvU. Dit naast de verschillende online en offline communicatiemiddelen die zijn ingezet. Wij herkennen ons dan ook niet in het door u geschetste beeld dat bewoners uit Amsterdam Noord niet voldoende betrokken zouden zijn.

	‘oplossing’ (voor de Liergouw en de Poppendammergouw) wordt gezocht in het omleiden van de fietser over respectievelijk het Weerslootpad en het Achterlaantje plus Volgermeerpolder. Eerder hebben wij al aangegeven dat dit 2 routes zijn die, behalve dat ze ‘omrijden’ betekenen, niet sociaal veilig zijn. Beide routes hebben geen verlichting en dat betekent dat ze in het donker niet fijn zijn om te rijden/wandelen voor een belangrijk deel van de bevolking, om te beginnen vrouwen en kinderen. Sociale veiligheid omvat overigens meer dan verlichting alleen. Het gaat ook om ‘leven’ op een route zoals bewoning en/of ander verkeer. Als dat er is, zal iemand die met verkeerde bedoelingen zich daar minder prettig voelen. En zijn er eerder mensen bij de hand om een beroep op te doen, in geval van onveilige situaties. Daarom is in het verleden een dringend verzoek gedaan om langs de Liergouw een vrijliggend fietspad aan te leggen. Dit werd door toenmalig wethouder Dijksma zeer legitiem geacht en zij zegde een serieus onderzoek toe (zie verslag MLD commissievergadering d.d. 13 september 2018). De routeoplossing voor de Poppendammergouw over de Volgermeerpolder heeft nog als extra bezwaar dat de oprit (tussen Nieuwe Gouw en Volgermeerpolder) via het Nieuwe Laantje extreem smal is. In de tekst van de nota staat nu dat onderzocht moet worden of dat verbreed kan worden, maar elders staat in de kleine lettertjes dat dit waarschijnlijk niet kan omdat er langs het pad orchideeën zijn aangetroffen. Dat geeft weinig hoop op een doortastende aanpak. De wens om een vrijliggende fietspad aan te leggen langs de Zunderdorpergouw, tussen sportpark de Weeren en Zunderdorp bestaat al heel lang en wordt in de nota ook afgedaan met het gebrek aan ruimte en de lastigheid om	

	particuliere grond in eigendom te krijgen. Dat is echt te makkelijk voor een zo gevaarlijke route die ook nog eens veel drukker gaat worden. Want er is ook het voornemen om verderop op de Buikslotermeerweg het fietspad naar de Termietergouw te veranderen naar een weg waar auto's zijn toegestaan. Weg rustige route voor fietsers, leve het sluipverkeer. 5.Vergroten verkeersveiligheid en bereikbaarheid? Kortom in onze ogen komt het subdoel 'Vergroten verkeersveiligheid en bereikbaarheid' niet dichterbij voor fietsers en wandelaars. Alsof het een grote geste is, wordt in de nota geformuleerd dat 'medegebruik door fietsers van de weg blijft toegestaan' en ook wandelaars zijn op die weg aangewezen. Zie hier het ambitieniveau van de gemeente Amsterdam. De enkele fietssuggestiestrook en enkele minimale verbredingen van de veelal veel te smalle fiets/voetpaden, die in de plannen ook staan opgenomen, nemen dat bittere gevoel niet weg. 6.Conclusie Per saldo komt er méér én zwaarder én sluipend autoverkeer in het gebied, worden voor auto's doodlopende wegen voor omgezet in doorgaande wegen en fietspaden omgezet in wegen, komen er geen vrijliggende fietspaden bij en zijn 'alternatieve fietsroutes' in de avond en nacht niet geschikt. Fietsers gaan er in het gebied serieus op achteruit. Participatie?	

	En dan te bedenken dat de oorsprong van dit plan een bewonersinitiatief is geweest, waar de Fietsersbond zich bij heeft aangesloten, gericht op de onveilige verkeerssituatie op de Liergouw en waarbij vanaf het begin gepleit is voor een vrijliggend fietspad naar het dorp. Waar is dit zo ontspoord? Aan het begin van dit traject is de Fietsersbond gevraagd of wij ideeën hadden voor landelijk Noord. We hebben toen o.a. aangedragen: onderhoud, vrijliggende fietspaden op belangrijke routes, bredere paden, voetpaden naast fietspaden (zoals op Zwarte Gouw is gerealiseerd), mogelijkheden om rondjes te wandelen en fietsen. Ook hebben we aangegeven dat we het belangrijk vinden (wijs geworden door het gebrek aan inspraak vanuit Noord bij de planning van de verbetering van het fietspad Zwarte Gouw), om de bewoners van stedelijk Noord actief te betrekken, want zij wonen weliswaar niet in het gebied, maar recreëren daar wel, hebben daar kinderen op school en op de kinderopvang en gebruiken de fietsroutes voor woon-werkverkeer. Wij zien van onze voorstellen weinig terug in de nota. Ook zijn - voor zo ver wij weten- de bewoners van Noord binnen de ring, (behalve één infobrief) niet actief betrokken. Wij vinden dat deze nota geen recht doet aan de belangen van fietsers en voetgangers en niet aan de verwachte en gewenste ontwikkelingen in het gebied. We pleiten derhalve voor een nieuw gesprek en een meer integrale belangenafweging.	
33	**A_033**	
Mail, 1 augustus 2024	Als het druk is op de A10 wordt de Liergouw in Amsterdam Noord gebruikt als sluiproute om de file te omzeilen, dat geldt ook voor de Zuiderzeeweg. Maar bij de Liergouw ontstaat er	Om sluipverkeer te voorkomen stellen we voor een spits-inrijverbod tijdens bepaalde uren in te stellen. Dit is lijn met het spits-inrijverbod dat de gemeente Waterland heef toegepast bij

	een gevaarlijke situatie voor fietsers, wandelaars, andere automobilisten en ook voor de vogels. Het wordt steeds drukker met auto's en er wordt veel te hard gereden door de dorpen. We zien vaak kapot gereden vogels langs de weg liggen. Vandaag 27 mei is er een hele zwanenfamilie doodgereden. De volgende keer is het misschien een fietser. Kan de weg van Zunderdorp naar Ransdorp richting Schellingwoude en andersom tijdens spits afgesloten worden voor niet bestemmingsverkeer? Zoals bij Muiden langs de A6 om weer op de A1 te komen.	de invalswegen naar Zuiderwoude vanaf de weg Monnickendam-Marken. Als de gemeente Waterland aanvullende maatregelen neemt op de invalswegen vanuit Broek in Waterland en Monnickendam kan daarmee heel Waterland Oost (Waterlands en Amsterdams deel) in de spit s voor doorgaand verkeer worden dichtgezet. In de volgende fase van het project wordt de mate van sluipverkeer verder onderzocht en wordt de exacte invulling hiervan bepaald.
34	**A_034**	
Mail, 2 augustus 2024	1. Na het lezen van de nota heb ik enige opmerkingen: over de wegen werd de liergouw genoemd, die kortgeleden opgeknapt is. Maar de weg is aan beide kanten 20 cm smaller geworden en nu voor fietsers behoorlijk smal en eigenlijk gevaarlijk, voor auto's zijn de passeer plekken verslechterd. Vroeger waren ze netjes mee geasfalteerd, nu een paar betonplaten die te klein zijn om met je auto op te staan en aan de voor en achterkant grote gaten in de berm doordat het losse bermmateriaal weggereden wordt, wel een aandachtspunt lijkt me, zeker omdat er veel gefietst word omdat het alternatief (het mooie fietspad langs de Weersloot) verplicht om door onverlicht en onoverzichtelijk terrein te fietsen. 2. Verder werden drempels geopperd om de snelheid omlaag te krijgen, bedenk even dat Waterland eigenlijk bestaat uit dik water en dat trillingen heel lang doorgaan en bijzonder slecht zijn voor de gebouwen. Een voorbeeld: ik was jaren geleden met mijn vader aan het hooien en haalde een wagen hooi 300 meter bij de boerderij vandaan terwijl mijn pa in de hooiberg bleef wachten, toen ik terug kwam na 5 minuten kreeg ik te	1. Bij het onderhoud aan de Liergouw is er een nieuwe deklaag aangebracht. De weg is daarbij exact even breed gebleven, wel is er kantmarkering aangebracht waardoor de weg visueel smaller kan ogen. De passeerplekken die er al waren hebben tevens een nieuwe deklaag gekregen in asfalt. Daarnaast is er geprobeerd om aanvullende passeerplekken te realiseren door bij bestaande inritten betonplaten te plaatsen. Er is hier gekozen voor betonplaten omdat asfalt hier niet zo eenvoudig was om aan te leggen. Daarnaast is de beschikbare ruimte bij deze inritten ook niet altijd ook even groot als bij de 'normale' passeerplaatsen. Het is bekend dat het losse bermmateriaal hier makkelijk weggereden wordt. Dit geldt ook voor veel plekken langs de rijweg. Het blijft echter lastig om een stevige berm te realiseren gezien de zwakke ondergrond in dit veenweidegebied. Helaas is er ook nog geen technische oplossing voor dit probleem dat echt werkt. Het asfalt en de grasbetonstenen worden namelijk ook kapot gereden. Dit is een jaarlijks terugkerend probleem en blijft een aandachtspunt voor Stedelijk beheer. Zo zijn zij continue bezig met het herstellen en vullen van deze gaten.

	horen: "je moet niet zo hard rijden want ik zit hier te schudden"!! 300 meter dus. U begrijpt dat ik niet voor drempels ben. 3. Verder kwam ik het onderwerp bermmaaien tegen: dat zou meer in het teken van verkeersveiligheid moeten staan i.p.v. natuur en bloemen c.q. zaden. Als het gras wat lang wordt, worden nu de binnenbochten een beetje gemaaid maar de uitritten word niets mee gedaan, als je toevallig (zoals ik) aan zo'n weg woont en je wil van je erf af met totaal geen uitzicht ben je haast levensmoe om een gras tunnel in te rijden en te hopen dat er geen verkeer in je zijkant rost. 4. Verder kwam ik een nummer 22 tegen aan de zuidkant van de Bloemendalergouw, daar is iets van een informatiebord gepland vanwege de werkmethode van boer Willem, heb ik daar ook nog iets over te zeggen als zijnde die persoon? Heel bijzonder dat dit zonder mijn medeweten in dit plan staat!	Voor fietsers blijft het meeste verkeersveilige alternatief het fietspad via het Weerslootpad. Er wordt nog onderzocht in hoeverre deze route sociaal veiliger gemaakt kan worden. 2. Het toepassen van drempels blijft maatwerk. Hierbij wordt uiteraard ook rekening gehouden met het effect van trillingen op de nabije bebouwing. 3. De verkeersveiligheid gaat altijd boven de ecologische doelen. De onveilige locaties (die bekend zijn) worden daarom ook vaker gemaaid. Bij gevaarlijke situaties wordt geadviseerd hiervan online een melding te maken via Melding openbare ruimte en overlast - Gemeente Amsterdam. Ook telefonisch kan een melding gemaakt worden via het algemene meldingsnummer: 14020. 4. We zijn heel blij nu contact te hebben met boer Willem van het cultuurhistorische boerenland. Wij hebben dit bijzondere verhaal en voorstel gehoord van zijn zuster maar hadden geen contactgegevens. Graag bespreken we dit voorstel in de volgende fase van het project met boer Willem.
35	**A_035**	
	Landelijk Noord is een kwetsbaar, landschappelijk waardevol veenweidegebied, met smalle weggetjes, fietspaden en (beperkte) mogelijkheden om te wandelen. Die wegen en paden worden gebruikt door bewoners voor woon-werkverkeer met auto of fiets en voor zwaar verkeer ten behoeve van de agrarische bedrijven in het gebied. Daarnaast is het Waterland zeer geliefd bij fietsers en wandelaars uit stedelijk Noord en uit de rest van de stad. Vooral het (agrarische) bedrijfsverkeer is een zware belasting voor deze infrastructuur, die extra	In de Nota van Uitgangspunten zijn de doelstellingen en uitgangspunten voor het gebied geformuleerd. Op basis van deze uitgangspunten is een aanzet gemaakt voor concrete maatregelen (H4). Deze maatregelen worden in de volgende fase verder uitgewerkt. Zoals in de reactie wordt aangegeven is het doel onder andere om recreatie te bevorderen. Hiervoor zijn diverse kansen voor wandelroutes geïnventariseerd. Een uitwerking van deze routes is te vinden in H4.1 van het boekje “Landelijk Noord, Openbaar Landschap en wegen” (bijlage 1).

	kwetsbaar is door de slappe veenbodem waarop ze is aangelegd. Uit de beschrijving in de Nota van Uitgangspunten blijkt verder dat het agrarische verkeer ten koste gaat van de veiligheid omdat dit verkeer vaak door de dorpen heen moet. De ambitie van de gemeente in deze conceptnota is 'te komen tot een toekomstbestendig, integraal en duurzaam netwerk van infrastructuur en openbare ruimte', met als subdoelen: '1. Vergroten verkeersveiligheid en bereikbaarheid 2. Bevorderen van recreatief medegebruik 3. Vergroten leefbaarheid en woonklimaat 4. Behouden en versterken landschappelijke en ecologische waarden.' (p. 8). Wie de woordkeuze op zich laat inwerken ('Toekomstbestendig', 'duurzaam', 'bevorderen van recreatief gebruik', ' vergroten leefbaarheid en woonklimaat' en 'versterken landschappelijke en ecologische waarden') zou denken dat in de plannen van de gemeente wandelen en fietsen sterk gestimuleerd gaan worden, autoverkeer wordt ontmoedigd en een duurzame oplossing wordt gezocht voor het zware agrarische verkeer, bijvoorbeeld door een beperking van de toegang in tijd en/of grootte en gewicht van het verkeer. Die verwachting wordt verder gevoed doordat in de nota wordt gesignaleerd dat er bij veel mensen grote behoefte is aan meer wandelverbindingen en fietspaden in oost-westrichting, om rondjes wandelen en fietsen beter mogelijk te maken (p. 15, 16, p. 29). Verder wordt ook het 'realiseren van directe en veilige fietsverbindingen, met name de verbindingen tussen de stad en Ransdorp en Zunderdorp' (p. 25) als een uitgangspunt genoemd. Maar dan komen de voorgestelde maatregelen en die staan haaks op deze goede analyse van het gebied en van de behoeften van de gebruikers. Per saldo wordt er méér ruimte gemaakt voor doorgaand autoverkeer in plaats van minder. Zo	De grijze stippellijn geeft de wandelroutes aan (zie legenda). Tevens zijn er ideeën voor een recreatiehub aan de rand van het gebied om enerzijds recreatie te bevorderen maar ook om autoverkeer in het gebied zelf te beperken. Deze maatregelen zullen nog verder onderzocht en uitgewerkt moeten worden. Leidend bij deze NvU zijn de doelstellingen en uitgangspunten die hieraan ten grondslag liggen. Inspreker stelt dat er meer ruimte wordt gemaakt voor doorgaand autoverkeer door bestaande fietspaden open te stellen voor autoverkeer. Het opstellen van deze fietspaden heeft als doel het zware verkeer te weren uit de dorpskernen en draagt daarmee bij aan de 3e doelstelling 'Vergroten leefbaarheid en woonklimaat'. Verder worden er ook maatregelen voorgesteld die het verkeer in het gebied beperken zoals het inrichten van een overslaglocatie en het beperken van sluipverkeer. Tot slot worden voor de fietsers ook maatregelen genomen zoals het verbreden van smalle fietspaden, het (waar mogelijk) toepassen van fiets(suggestie)stroken daar waar geen separaat fietspad aanwezig is, en het toepassen van onverplichte fietspaden.

	worden bestaande fietspaden toegankelijk gemaakt voor autoverkeer (fietspad Buikslotermeerdijk-Termietergouw, fietspad aan het einde van de Poppendammergouw, fietspad Bleijkmeerpolder van Holysloot naar de Waterlandse zeedijk), worden er geen vrijliggende fietspaden gegarandeerd voor de gevaarlijke wegen waar wandelaars, fietsers en autoverkeer de weg delen (Buikslotermeerdijk, Zunderdorpergouw, Liergouw) en zijn de plannen voor extra wandel- en fietsroutes op de vingers van één hand te tellen en bovendien nog totaal niet concreet. Met deze maatregelen wordt het gebied juist mínder aantrekkelijk voor recreatief gebruik en voor fietsen of wandelen, in plaats van andersom. Op bepaalde wegen zal het autoverkeer toenemen en zal het dus gevaarlijker voor fietsers en wandelaars worden; alternatieve routes voor fietsen en wandelen voldoen niet, omdat je soms flink moet omrijden of -lopen (bijvoorbeeld het fietspad Volgermeer), omdat ze niet ontsloten worden met dwarsverbindingen en/of omdat ze 's avonds niet veilig genoeg zijn doordat er geen huizen langs staan. Ik geef kort een voorbeeld ter illustratie. Sommigen van ons wandelen of fietsen regelmatig een rondje door het gebied of we gaan er een stukje hardlopen. Voor ons betekenen de maatregelen een verslechtering in plaats van een verbetering. We maken nu gebruik van zowel de fietspaden, bv. de Zwarte Gouw, het verlengde van de Volendammerweg of de Volgermeer, als van weggetjes als de Poppendammergouw of de Buikslotermeerdijk. Die wegen zullen drukker en gevaarlijker worden. Als daardoor alleen nog maar de fietspaden gebruikt kunnen worden, zijn er juist mínder mogelijkheden om een rondje te lopen in plaats van méér, zoals de ambitie in de conceptnota is. Dat lijkt ons toch niet de bedoeling!	

	Het ligt veel meer voor de hand om het recreatieve gebruik van dit gebied flink te stimuleren door gevaarlijke weggetjes veiliger te maken, de (notabene!) door sommige agrariërs aangedragen oplossing voor agrarisch bedrijfsverkeer, namelijk het inrichten van een overslaglocatie van zwaar naar lichter vrachtvervoer, waar ook de Fietsersbond in zijn inspraakreactie voor pleit, te omarmen en echt werk te maken van vrij liggende fietspaden en extra fiets- en wandelverbindingen in het gebied, in plaats van dit verder te ontsluiten voor (doorgaand) autoverkeer en zwaar agrarisch verkeer.	
36	**A_036**	
Mail, 8 augustus 2024	Onze zorgen betreffen de veiligheid van voetgangers. Lopen of wandelen in landelijk noord is vaak levensgevaarlijk: constant achteromkijken, zowel op de fietspaden, als op plekken waar geen fietspad is, zoals de Zunderdorpergouw en de Buikslotermeerdijk. Op de Zunderdorpergouw wordt dagelijks veel gefietst en gelopen, bijv. om naar school, werk of halte Beemsterstraat van bus 37 te gaan, of in Zunderdorp te gaan werken, of voor de recreatie. Ons voorstel is: ▪ Maak een voetpad vanaf Sportpark de Weeren tot aan de Middenlaan in Zunderdorp, langs de Buikslotermeerdijk tot aan de Groene Brug en vervolgens langs de Zunderdorpergouw (op laatste kan dat bijv. heel makkelijk op de inmiddels verstevigde bermen die voor wandelaars nu moeilijk begaanbaar zijn). Stel op het gehele wegtraject een maximumsnelheid in van 30 km per uur voor alle verkeer. ▪ Maak een voetpad langs de Buikslotermeerdijk, vanaf de Groene Brug tot aan de golfclub, en stel voor die weg 30 km per uur in.	1. Er is geen ruimte om langs alle fietspaden een apart voetpad aan te leggen. Wel zijn er diverse kansen voor nieuwe wandelroutes verkend. Een uitwerking van deze routes is te vinden in H4.1 van het boekje “Landelijk Noord, Openbaar Landschap en wegen” (bijlage 1). De grijze stippellijn geeft de wandelroutes aan (zie legenda). Verder proberen we de bestaande fietspaden veiliger te maken door deze waar mogelijk te verbreden en ze zoveel mogelijk in te richten als zogenaamde “onverplichte fietspaden”. Brom- en snorfietsen worden daarmee verplicht de rijweg te nemen en ook (sneller) fietsverkeer (bv. peloton wielrenners) kan ervoor kiezen de rijweg te nemen. Op deze manier wordt voorkomen dat sneller verkeer zich moet mengen met wandelaars en relatief langzaam/ recreatief fietsverkeer. Hiermee proberen we de verkeersveiligheid te vergroten. We beoordelen of langs de Buikslotermeerdijk een nieuw fietspad mogelijk is langs de gehele weg, hier kunnen wandelaars dan ook gebruik van maken. Voor de Beemsterstraat en Zunderdorpergouw is een apart voetpad lastig in te passen

	▪ Leg in heel landelijk noord naast de fietspaden voetpaden aan. Op plekken waar geen ruimte is voor een extra pad: 1. maak van het fietspad een voetpad, 2. laat fietsers uitsluitend toe op de weg, 3. bepaal op dat wegtraject een maximumsnelheid van 30 km per uur. ▪ Als ergens geen bestaand fietspad is en voor een voetpad werkelijk geen ruimte bestaat (Poppendammergouw? Liergouw?), stel voor de weg een maximumsnelheid van 30 km per uur in. Plaatselijke snelheidsverlagingen naar 30 km per uur zou in dit overzienbare gebied nauwelijks vertragingen opleveren voor auto's en vrachtwagens, geen vertraging voor fietsers, en zou minder schade aan de wegen toebrengen en meer veiligheid voor wandelaars en weggebruikers opleveren.	door gebrek aan ruimte. Wel stellen we voor de weg zoveel mogelijk te verbreden en fiets(suggestie)stroken toe te passen. Tot slot is het niet wenselijk de maximumsnelheid te verlagen. Voor Erftoegangswegen (ETW) buiten de bebouwde kom geldt, in lijn met de vigerende normen en richtlijnen, een maximumsnelheid van 60 km/uur. 30 km/uur wordt alleen binnen de bebouwde kom toegepast. 2. Een van de voorgestelde maatregelen is om een vrijliggend fietspad langs de Buikslotermeerdijk te realiseren. Dit zal een onverplicht fietspad zijn waardoor scooters op de rijweg moeten rijden en snellere groepen fietsers (bv. wielrenners) ook gebruik kunnen maken van de rijweg. Wandelaars zullen gebruik kunnen maken van dit fietspad. Voor Erftoegangswegen (ETW) buiten de bebouwde kom geldt, in lijn met de vigerende normen en richtlijnen, een maximumsnelheid van 60 km/uur. 30 km/uur wordt alleen binnen de bebouwde kom toegepast. 3. Er is geen ruimte om langs alle fietspaden een apart voetpad aan te leggen. Fietspaden proberen we wel veiliger te maken door zo veel mogelijk in te richten als zogenaamde “onverplichte fietspaden”. Brom- en snorfietsen worden daarmee verplicht de rijweg te nemen en ook (sneller) fietsverkeer (bv. peloton wielrenners) kan ervoor kiezen de rijweg te nemen. Op deze manier wordt voorkomen dat sneller verkeer zich moet mengen met wandelaars en relatief langzaam/ recreatief fietsverkeer. Hiermee proberen we de verkeersveiligheid te vergroten.

		Voor Erftoegangswegen (ETW) buiten de bebouwde kom geldt, in lijn met de vigerende normen en richtlijnen, een maximumsnelheid van 60 km/uur. 30 km/uur wordt alleen binnen de bebouwde kom toegepast. 4. Voor Erftoegangswegen (ETW) buiten de bebouwde kom geldt, in lijn met de vigerende normen en richtlijnen, een maximumsnelheid van 60 km/uur. 30 km/uur wordt alleen binnen de bebouwde kom toegepast. Wel zal worden gekeken of met snelheidsremmende maatregelen de snelheid omlaag gebracht kan worden. 5. Binnen de bebouwde kom geldt een maximumsnelheid van 30 km/u. Voor Erftoegangswegen (ETW) buiten de bebouwde kom geldt, in lijn met de vigerende normen en richtlijnen, een maximumsnelheid van 60 km/uur.
37	**A_037**	
Mail, 8 augustus 2024	Hierbij ontvangt u mijnzienswijze op de Nota van Uitgangspunten Integrale aanpak infrastructuur en openbare ruimte Landelijk Noord. Bij mij vooral bekend als het cultuurgebied Waterland. 1. Aanleiding Ongeveer 5 dagen in de week reis ik van Amsterdam naar Monnickendam per fiets. In de afgelopen 2 jaar heb ik ondervonden dat dit niet zonder gevaar is. De wegen zijn in slechte staat en de afdeling beheer van Amsterdam Noord is rond uit laks (wachttijden van meer dan 2 maanden zijn normaal is mijn ervaring) in het afhandelen van meldingen van gevaarlijke situatie en doet liever niks. In de afgelopen 2 jaar heb ik twee ongelukken ondervonden. In beide situaties was het probleem door mij vooraf gemeld. Het	1. Wij geven uw reactie voor wat betreft de staat van onderhoud door aan onze collega's van de afdeling Stedelijk Beheer. 2.Het publiceren van de nota voor inspraak hebben wij op dezelfde wijze gedaan als we dat bij vrijwel alle projecten doen in deze fase. 3. Wij geven uw reactie voor wat betreft de geleerde lessen bij de aanpak van de Zwarte Gouw door aan onze collega's van de afdeling Stedelijk Beheer en Stadswerken. Ook het maaibeheer in het hele gebied zal opnieuw onder de aandacht gebracht worden. 4. In de NvU is toegevoegd als voorstel om bij fietspaden zo veel mogelijk kantmarkering toe te passen. Verder zal per

	betrof gaten in de weg en een gebrek aan belijning/verlichting. Het laatst was bijna mijn dood. Ik heb daarop moeten besluiten dat in de winter door Landelijk Noord fietsen gelijk staat aan zelfmoord en neem nu dus maar de bus. Dan heb ik het nog niet over uw verzekeraar die eist dat ik een getuigen heb bij een eenzijdig ongeval. Waarmee ze zeggen blijf maar in de stromende regen/vrieskou staan met je verwondingen voor dik een half uur tot er toevallig iemand voorbij komt. Kortom: voldoende reden om een zienswijze in te dienen. Nu hopen dat ik een fatsoenlijk antwoord krijg en niet met een kluitje het Waterlandse riet word in gestuurd. 2.Inspraak U had de Nota van uitgangspunten breder moeten publiceren via Overheid.nl of een ander breed verspreid middel. Deze nota is niet alleen voor mensen van Amsterdam Noord maar ook voor andere delen van Amsterdam en de Gemeente Waterland. Via via hoor ik er nu net van. Ik heb daardoor geen tijd gehad om uw stuk grondig door te nemen en mijn zienswijze daarop af te stemmen zoals ik normaal doe. Als u geen moeite doet mij te betrekken doe ik geen moeite uw stuk te lezen. 3.Totale levensduurkosten Ik lees dat u “kapitaalvernietiging bij de uitvoering van wegen” zoveel mogelijk wil voorkomen. Mijn ervaring bij het reeds uitgevoerde project Zwartegouw is dat dit u nog niet is gelukt. Hier is eerst een nieuw fietspad aangelegd van ruim 3 meter breed en vervolgens is dat nieuwe fietspad gebruikt om een nieuwe brug te houden. Het lijkt er op dat de onderlaag van het asfalt hierbij een behoorlijke tik heeft gekregen. Er zitten nu oppervlakkige ribbels in het asfalt. Geen goed teken.	locatie bekeken worden in hoeverre er gevaarlijke bochten aanwezig zijn en in hoeverre hier een schrikhek en/of bebording kan helpen. 5. De gemeente is zich ervan bewust dat het vullen met grind geen ideale oplossing is. Bij het groot onderhoud van wegen wordt het versterken van de bermen waar mogelijk gelijk meegenomen. Er worden diverse pilots gedaan in het gebied om te kijken wat het beste werkt maar er is nog geen perfecte oplossing gevonden. Zo worden uitwijkhavens in asfalt ook kapotgereden en zijn daarna relatief lastig om te herstellen. En ook grasbetontegels langs de weg breken of gaan scheefliggen waardoor ze gevaarlijk kunnen zijn voor automobilisten en fietsers. Daarnaast is het relatief erg duur om langs alle wegen in het gebied deze bermverharding op voorhand aan te brengen. De gemeente probeert hier continue een goede afweging in te maken. 6. Conform de landelijke normen en richtlijnen passen we in de basis bij ETW-2 wegen geen markering toe. Alleen op verkeersonveilige punten zal hiervan afgeweken worden. Zo kan bijvoorbeeld nog overwogen worden op smalle en donkere wegen een smalle kantmarkeringslijn toe te passen om te voorkomen dat mensen bij slecht zicht van de weg raken. Voor fietspaden is in de NvU wel het voorstel toegevoegd zo veel mogelijk kantmarkering toe te passen. 7. Voor de breedte van fietspaden volgen wij de landelijke richtlijnen. Het gebruik van paaltjes is vanwege de verkeersveiligheid inderdaad ongewenst.

	Ook is er niet heel goed nagedacht bij dit project. Het fietspad is dan wel mooi verbreed maar het niveau van een snelweg maar de bochten zijn nog die van het niveau zandpad. Een veel te kleine straal waardoor frontale aanrijdingen dreigen. Dit had voorkomen kunnen worden aangezien er ook een nieuwe brug gebouwd is. Gemiste kans. faalkosten. Ook de aansluiting op de rijbaan Liergouw is slecht ontworpen. Door het hoge riet en het zeer terughoudende maaibeleid zijn de auto's die met 50km/u aankomen rijden niet te zien. Kwestie van tijd voor een (elektrische)fiets/brommer onder een auto beland. Er is bij het Zwartegouw bezuinigt op de belijning. Er is een snelweg aangelegd met alleen een enkele as-streek. Deze as-streep is van wegenverf en niet van thermoplast. Deze is onderhand al bijna weer versleten. Ook word door het missen van kantmarkering nu slechts een klein deel van het asfalt gebruikt. Zo viel mij op toen het sneeuwde. Doordat het asfalt en de omgeving heel donker zijn grijpt de fietser zich vast aan het enige wat wel te zien is. De middenlijn. Gezien de beperkte capaciteiten van de afdeling Beheer van noord een gevalletje "penny wise pound foulish". Vriendelijk doch dringend verzoek om niet alleen naar de aanlegkosten te kijken maar ook naar de totale levensduur kosten van een project. Ook graag ontwerptechnisch verder kijken dan vandaag. 4.Openbare verlichting en belijning Dat er in het Landelijk gebied van Noord spaarzaam word verlicht is begrijpelijk. Kosten, beperkt aantal gebruikers en het welzijn van dieren zijn goede redenen om hier terughoudend in te zijn. Dit betekend wel dat er aan de wegverharding hogere eisen moeten worden gesteld. Zo moet er veel contrast zijn tussen rijbaan en omgeving (grasgroen, zwart water en zwart	8. Wegen binnen de bebouwde kom houden een maximumsnelheid van 30 km/u en wegen buiten de bebouwde kom een maximumsnelheid van 60 km/u. Wel zullen er maatregelen worden getroffen om sluipverkeer tegen te gaan in het gebied. Zo stellen we voor een spits-inrijverbod in te stellen tijdens bepaalde uren. 9. Wij kunnen de (veelal agrarische) ondernemers in het gebied niet dwingen om met licht materieel te rijden. Het is meestal ook niet mogelijk. Op het verkeer van de externe toe- en afnamebedrijven zoals Friesland Campina heeft de boer geen invloed. Andere vormen van transport, zoals buizen of transport over water leidt tot hoge kosten en beperkingen op het vlak van techniek of landschap. Maar met het opnieuw routeren, wat we voorstellen, willen we in ieder geval de overlast van zwaar verkeer in de woonkernen beperken. Verder zijn we met partijen in gesprek om het aantal en de omvang van het zware verkeer te beperken, zo vragen we intern bij onze afdeling logistiek na of een locatie voor overslag naar licht vervoer aan de rand van het gebied mogelijk is. 10. Het is niet geheel duidelijk welke boom bedoeld wordt. Langs de Zwarte Gouw voldoen de huidige bochtstralen en zijn er ook geen ongevallen geregistreerd. Bij de bochten is tevens voldoende zicht, mits het goed wordt onderhouden. Dit aandachtspunt zal worden doorgegeven aan Stadswerken. Het open veenweide landschap is een belangrijk kenmerk van Waterland / Landelijk Noord. Landelijk Noord is onderdeel van een Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL) waarin de openheid als regime/beleid is opgenomen. De openheid is ook cruciaal

	asfalt zijn zonder licht moeilijk te onderscheiden), mogen er geen gaten in de rijbaan zitten en moeten bochten goed aangekondigd worden en vergevingsgezind zijn. Kant markering is daarom een vereisten bij alle wegen. In een rechtstand een 1-1 en in en nabij bochten een doorgetrokken streep. Graag ondersteund met schrikhekken en borden. Bij het Zwartegouw is dit zeer beroerd uitgevoerd. Belijning en bebording zijn niet alleen voor de nacht maar ook voor de ochtend van belang. Het is vaak en behoorlijk mistig in Landelijk Noord. Zicht tot 20 meter is niet ongewoon. Uitzonderingen zijn de gebieden rond boerderijen. Hier is het veel warmer en is de mist vaak afwezig. 5.Bermen Langs rijbanen graag grastegels aanbrengen. Dit om te voorkomen dat de afdeling Beheer leeggereden bermen gaat vullen met grind (wat ze doen). Dit gaat zwerven over de rijbaan. Aangezien dit fenomeen zich vooral in bochten voordoet ligt er vaak grind in bochten. Nou net een plek waar fietsers door dit soort knikkers onderuit kunnen gaan. Ook lek rijden op dit soort grind is geen pretje op deze wegen met weinig voorzieningen. In de eerste meter grastegels aanbrengen voorkomt ook meteen dat het gras hier veel te hoog kan groeien. Het verkleint ook de kans dat hazen, fazanten, eenden en/of hermelijnen schrikken en voor mijn wielen springen (allemaal voorgekomen). Dit komt de verkeersveiligheid ten goede. 6.Belijning Zoals bescheven bij openbare verlichting verwacht ik op alle rijbanen kantmarkering om contrast tussen rijbaan en berm te	voor de goede leefomstandigheid voor weidevogels zoals de grutto en de kievit. Dit is de reden dat er geen bomen in Landelijk Noord toegepast worden in het open landschap. Wel wordt onderzocht in hoeverre er bankjes geplaatst kunnen worden langs fiets- en wandelpaden om even uit te kunnen rusten en te kunnen genieten van de omgeving. 11. Conform de landelijke normen en richtlijnen passen we in de basis bij ETW-2 wegen geen markering toe. Alleen op verkeersonveilige punten zal hiervan afgeweken worden. Zo kan bijvoorbeeld nog overwogen worden op smalle en donkere wegen een smalle kantmarkeringslijn toe te passen om te voorkomen dat mensen bij slecht zicht van de weg raken. Voor fietspaden is in de NvU wel het voorstel toegevoegd zo veel mogelijk kantmarkering toe te passen. 12. Bij het onderhoud aan de Poppendammergouw is er wel degelijk afstemming geweest over de omleiding fiets met de Alliantie Markermeerdijken. De bebording is vervolgens in onderlinge afstemming aangepast. Het vervelende is echter dat door onderhoud op de Poppendammergouw, de omleiding fiets voor de Alliantie enorm lang wordt. Liever hadden we, zowel gemeente als Alliantie, dit willen voorkomen door het werk na elkaar uit te voeren. Helaas loopt de dijkverzwaring van de Alliantie bijna 3 jaar uit en kon het onderhoud aan de Poppendammergouw op enkele delen niet meer wachten. Naast het plaatsen van de bebording wordt de omleiding fiets ook op de website van de gemeente Amsterdam geplaatst

	vergroten. Een lijn die ik kan volgen als een koplamp van een tegemoet rijdende auto/motor/fiets mij met meer dan 3000 Kelvin in de ogen schijnt waardoor ik niks meer voor me zie. Een as-lijn volgen is dan veel te gevaarlijk. Een kantlijn een uitkomst! 7.Fietspaden Maak fietspaden aub niet te breed. 2,80m is mooi zat. Als fietspaden breder worden nodigt dat auto's en tractoren uit ook gebruik te maken van deze wegen zoals ik vandaag ook weer ondervond. Beperkt de breedte en auto's en tractoren vinden het risico op vastlopen op fietsers te groot. Met meer dan 3,50m heb je paaltjes nodig om ze te weren. Er is onderhand voldoende kennis over het gevaar van paaltjes. 8.Gemengde rijbaan Mooi te lezen dat de snelheid van het autoverkeer terug gaat naar 30km/u! Dat zal veel TomTom sluipverkeer ontmoedigen deze routes te nemen. Helaas zal echter een aantal bekenden van dit gebied wel deze wegen gebruiken als het elders vast staat. Deze autogebruikers razen met niets ontziende snelheid over de Landelijk Noord/Waterlandse wegen. Graag zorgen dat er geen doorgaande autoroutes lopen door Landelijk Noord/Waterland. Koppel ze met lusjes aan grotere N en A wegen. 9.Zwaar verkeer De grondslag van Landelijk Noord en Waterland is beroerd. Zware vrachtwagens/traktoren zijn niet meer van deze tijd en horen hier niet. Ze rijden de weg en de bodem van ons veenweide gebied kapot. Hou de 6 ton in stand en voeg hier een breedte beperking aan toe. Boeren zijn slim en kunnen vast een andere manier vinden om hun transporten te organiseren	evenals op die van de Alliantie. Zie ook: https://www.amsterdam.nl/projecten/landelijknoord/ We raden u dan ook ten alle tijden ten strengste af om toch door het werkvak te rijden omwille van uw eigen veiligheid en de veiligheid van de medewerkers. De stalen rijplaten kunnen glad zijn en hoogteverschillen vertonen door het overrijden van zwaar verkeer. Mocht er onverhoopt iets niet duidelijk zijn in de bebording, willen we u graag vragen om contact op te nemen met omgevingsmanager Carola van Bennekom, via omgevingsmanagers.onderhoudstadsdeelnoord@amsterdam.nl zodat we eventuele verbeteringen in de communicatie kunnen aanbrengen.

	(hooi over water? buizen voor verpompen van mest? Kleineren droon-maaimachines?). De maatschappelijke kosten van zwaar verkeer zijn te groot. Weegt niet op tegen de baten van die paar druppels melk. Zwaar verkeer toestaan is, en nu quote ik u, “kapitaalvernietiging”. Verkwist geen belasting geld. 10.Groen Een vermoedelijke reden om de gevaarlijke bocht in het Zwartegouw te laten zitten is een boom. Ik vind het niet acceptabel dat een boom die bijna aan het eind van zijn levensduur is voor gaat op verkeersveiligheid. Ik verzoek u daarom verkeersveiligheid veel zwaarder te wegen. Zeker als er hele dure vervangingen op de rol staan zoals de brug. Er was hier bovendien meer dan voldoende ruimte om 10 nieuwe bomen te planten. Klimaat adaptatie Is het een idee er naar te streven om langs fietsroutes om de kilometer een boom te planten met een breed uitgroeiende kroon? Een plek waar recreanten even onder kunnen uitblazen op een hete dag. Eventueel met bankje. Als dit consequent word gedaan word het een landschapselement dat niet storend hoeft te zijn (niet het gevoel dat het horizonvervuiling is). 11.Water Hou er rekening mee dat water s’ avonds zwart is. De zelfde kleur als het asfalt. Dus nogmaals: belijning. 12.Tijdelijke verkeersmaatregelen Bij het afsluiten van de Poppendammergouw waren de omleidingen duidelijk niet afgestemd met HHNK. Ik hoop dat u meer het contact gaat zoeken met de omliggende gemeentes,	

	provincie en Waterschap om dit soort fouten te voorkomen. Deze wegen liggen niet in een stad met een overdaad aan alternatieven. Begin omleidingen al bij de komgrenzen van alle Waterlandse en Landelijk Noord dorps en stadsgrenzen. Ik ga niet 5 kilometer omrijden als u de omleiding niet goed plaatst. Ik zal dan een weg zoeken door uw werk in uitvoering.	
38	**A_038**	
Mail, 8 augustus 2024	Via deze mail dien ik graag een zienswijze / advies in met betrekking tot de verkeerssituatie "kruising of T-splitsing" Dorpsweg Ransdorp / Bloemendalergouw / Nieuwegouw. Ik woon sinds 1992 met mijn gezin op de Dorpsweg Ransdorp 108. De verkeersdruk is in de afgelopen 32 jaar zeker toegenomen en vooral de snelheden waarmee over de kruising wordt gereden is onverantwoord hoog en zorgt voor gevaarlijke situaties. Een belangrijke en aantoonbare werkende oplossing om de snelheid van het verkeer terug te brengen is het parkeren van onze auto('s) op de kruising. Dat dit een werkbare oplossing is wordt ook bevestigd door de wijkagent waar wij meerdere keren mee in overleg zijn geweest. Ideaal is deze oplossing uiteraard niet maar bij gebrek aan een goed en veilig alternatief wel wenselijk. Veel fietsers en wandelaars gebruiken de geparkeerde auto ook als veilig punt om vandaar uit de kruising over te steken. Dat brengt mij ook bij mijn voorstel om te komen tot een veilige verkeersituatie voor fietsers en wandelaars waar deze nu niet (onbewust) serieus wordt genomen door de gemeente. Situatieschets:	Binnen de bebouwde kom geldt een maximumsnelheid van 30 km/h. Dit zal ook zo blijven. Een fietsstraat wordt in de stad alleen gebruikt bij zeer hoge intensiteiten aan fietsverkeer, waarbij het aandeel fietsverkeer tevens minstens dubbel zo groot is als het aandeel van autoverkeer. Daarvan is hier geen sprake. Het parkeren van de auto’s op de kruising zullen we voorlopig blijven toestaan, de NvU wordt hierop aangepast. Op het moment dat er groot onderhoud wordt uitgevoerd aan deze weg zal er specifiek aandacht gaan naar het verbeteren van de verkeersveiligheid op deze locatie.

	Vanuit de Nieuwegouw (Zunderdorp) stopt het fietspad net buiten het dorp en moeten fietsers en wandelaars op de autoweg gaan fietsen / lopen. Vanuit de Bloemendalergouw (Holysloot) stop het fietspad ter hoogte van de werf van loonwerkersbedrijf Zandstra en moeten fietsers en wandelaars verder op de autoweg fietsen en lopen. Vanuit de Dorpsweg Ransdorp is ook geen aparte fiets of wandelstrook. Het "overkantje" biedt wel een vrije fiets en loop route. Voorstel: Maak van de volledige T-splitsing vanaf de plaats waar het fietspad ophoud en je gedwongen wordt als fietser en wandelaar om de autoweg op te lopen een gebied waarin de fietser voorrang heeft. Dit is een werkbare oplossing die steeds vaker wordt toegepast om de verkeersveiligheid te verhogen en snelheden te reduceren. Omdat het verkeer dat gebruik maakt van deze wegen allemaal uit bestemmingsverkeer bestaat is er ook voor de gemeente een wettelijk kader om dit zo in te richten. Ik nodig u graag uit om persoonlijk kennis te komen nemen van de huidige situatie en samen te kijken naar de kansen die er nu zijn om te komen tot een verbetering van de verkeersveiligheid op de bovengenoemde locatie.	
39	**A_039**	
Mail, 9 augustus 2024	Met belangstelling heb ik de Nota van Uitgangspunten Integrale aanpak Infrastructuur en openbare ruimte Landelijk Noord (NvU) gelezen. Ik ben blij dat dat veel van de maatregelen die aangedragen en/of besproken zijn in de werkgroep agrariërs met de SDC voorzitter, opgenomen zijn in deze NvU.	Tijdens de gesprekken met bewoners en ondernemers in het gebied is het aanpassen van de grens van de milieuzone vaak als wens benoemd en is daarom ook opgenomen in de concept Nota van Uitgangspunten. Het daadwerkelijk aanpassen van deze grens ligt echter buiten de scope van het project. Ten tijde van deze gesprekken werd er gewerkt aan het verkeersbesluit

	De Stadsdeelcommissie Noord (SDC) kan zich in hoofdlijnen vinden in de NvU maar wil het Dagelijks Bestuur enkele punten meegeven. Onder andere dat alle stakeholders in het gebied, de dorpsbewoners en de agrariërs intensief betrokken worden bij de uitvoering en dat de SDC een aanpassing van de milieuzone-grens onderschrijft zodat agrariërs efficient bereikbaar blijven voor hun leveranciers en afnemers. Een van de maatregelen is het verschuiven van de huidige milieuzone op de Zuiderzeeweg (vanaf afslag S115). Deze maatregel is weloverwogen en uitgebreid besproken en het verschuiven van de milieuzone maakt deel uit van het totale plan om de toegankelijkheid van Landelijk Noord te verbeteren. De argumentatie is middels verschillende punten beschreven in de NvU op de bladzijden 20, 25, 35, 36 en 37. Naar aanleiding van de inspraakavonden op de dorpen in Landelijk Noord had ik al een zienswijze ingediend over de begrenzing van de milieuzone op de Zuiderzeeweg. In de Nota van Beantwoording valt te lezen op blz 27 dat deze zienswijze buiten beschouwing gelaten wordt omdat de beantwoording hoofdzakelijk gaat over de Zero-emissie zone. Echter in het collegebesluit van 24 juni wordt wel gerefereerd aan de Milieu-zone. Op blz 5 staat: “In hetgeen wat de zienswijzen naar voren is gebracht heeft het college geen aanleiding gezien om de omvang van de milieuzone aan te passen” Naar mijn mening is het niet terecht om eerst een zienswijze buiten beschouwing te laten en daar dan vervolgens toch een besluit over te nemen.	nul-emissiezone bedrijfs- en vrachtauto´s Amsterdam 2025. Er is daarom voor gekozen deze wensen als zienswijze mee te geven aan desbetreffende afdeling. Op 26-06-2024 is het Definitief verkeersbesluit nul-emissiezone bedrijfs- en vrachtauto´s Amsterdam 2025 gepubliceerd. Via dit verkeersbesluit is besloten om de omvang van de nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto’s tijdelijk te verkleinen naar het gebied binnen de S100. Wel blijft tussen de Ring A10 en de S100 een aangescherpte milieuzone bestaan voor dieselbedrijfsauto´s emissieklasse 5. In hetzelfde gebied blijft ook de milieuzone voor dieselvrachtauto´s met emissieklasse 6 gelden. Navraag bij desbetreffende afdeling leert ons dat dat de scope van de nul-emissiezone zich nu heeft beperkt tot de S100. Er zijn verder geen wijzigingen aangebracht in het gebied tussen de S100 en de A10. Het college heeft daarom ook geen aanleiding gezien wijzigingen in de bestaande begrenzing toe te passen. Zie voor meer informatie het onlangs gepubliceerde verkeersbesluit via onderstaande link: https://zoek.officielebekendmakingen.nl/gmb-2024-282973.html

	Daarnaast vormt hetgeen wat in het collegebesluit is opgenomen over de omvang van de milieuzone, een belemmering voor de uitgangspunten en maatregelen op het gebied van verkeer, recreatie en ecologie in Landelijk Noord. (beschreven in NvU) Zoals ik al eerder aangaf is de Zuiderzeeweg onderdeel van een totaal plan om Landelijk Noord bereikbaar te houden voor leveranciers zonder daar de dorpen nog langer mee te belasten. Ook de SDC Noord onderschrijft dit plan inclusief het verleggen van de ingang van de milieuzone. Gezien het grote algemeen belang voor inwoners en ondernemers in Landelijk Noord wil ik het college verzoeken de uitvoering van het plan voor Landelijk Noord zoals beschreven in de NvU, mogelijk te maken inclusief de daarin genoemde aanpassing van de milieuzone op de Zuiderzeeweg.	
40	**A_040**	
Mail, 11-08-2024	Blz. 13 Wij vragen er aandacht voor dat het Goudriaankanaal bijna dichtgeslibd is. Het is zeer ondiep, met veel rommel op de bodem. Er valt zelfs met een klein, ondiep bootje nauwelijks te varen. Blz. 18 Wat wordt bedoeld met ongebruikte moeraslandjes? Kunnen er voorbeelden van gegeven worden? Bovendien zijn de moeraslandjes juist heel belangrijk voor onder meer vogels. Blz. 20 Beschermen weidevogels tot april is te kort. Het broedseizoen loopt tot 15 juli. Blz. 23 Wat wordt bedoeld met dat de Durgerdammergouw en de Poppendammergouw zijn afgesloten in de regelgevingssfeer?	Blz. 13 Het Goudriaankanaal is niet in eigendom en beheer bij de gemeente. Het zuidelijke deel van het Goudriaankanaal, dat primaire watergang is, wordt onderhouden door het HHNK. Ten noorden van Achter Twiske is het Goudriaankanaal een tertiaire watergang en is het water particulier eigendom. Ten noorden van camping De Kikker tot aan Bloemendalergouw 102 is het in eigendom van Staatsbosbeheer. Het aandachtspunt is aan desbetreffende partijen doorgegeven. Blz. 18 De NvU beschrijft dat de moeraslandjes natuurgebiedjes zijn grenzend aan het boerenland. Zij staan aangegeven op de kaart. Zij zijn niet gebruikt als boerenland omdat de condities daar te

	Blz. 25 Duurzaam Veilig en CROW toepassen is voor deze wegen qua maatvoering te rigoureus. Graag toevoegen dat de richtlijn richting geeft aan het benodigde maatwerk voor de specifieke Landelijk Noordse situatie en maatvoering. Dit ook om te voorkomen dat zoals nu vaak (veel) te hard gereden wordt en wordt gestimuleerd. Blz. 26/38 Er is ook sluipverkeer vanuit de richting Marken/Monnikendam via de Uitdammerdijk en de Durgerdammergouw richting de Liergouw en vice versa. Wij verzoeken dit sluipverkeer eveneens te onderzoeken en te analyseren op mogelijke maatregelen om dit tegen te gaan. Een afsluiting tijdens de spits zou ook daar een goede oplossing zijn. Er moet voor worden gewaakt dat aanpassing van de begrenzing van de milieuzone tot meer verkeer leidt op de vanuit verkeersveiligheid tot al kwetsbare Liergouw en Durgerdammergouw. Blz. 33. Maatregel 10: Afschaling van de parkeerplaats op de hoek Durgerdammergouw/Uitdammerdijk is een goed idee. Er wordt misbruik van gemaakt door mensen die er oude campers etc stallen. En de situatie trekt criminele activiteiten aan. Bovendien is er het risico dat de mensen van binnen de ring, die tot voor kort hun auto gedurende dagen/weken hun auto op de wegen rondom de Landmarkt parkeerden, opschuiven naar de de parkeerplaats Durgerdammergouw/Uitdammerdijk en dan wordt het daar net zo'n chaos als het voor de invoering van de blauwe zone was rondom de Landmarkt (waterbed-effect). Minst genomen zou op de parkeerplaats ook een blauwe zone moeten worden ingesteld.	nat zijn. Vandaar de term "ongebruikte moeraslandjes". Het is inderdaad een ideale biotoop voor water- en rietvogels langs het open water. Dat willen we behouden. Blz. 20. In de NvU zal de periode van het broedseizoen hierop worden aangepast. Blz. 23 Hiermee wordt bedoeld dat hier momenteel door middel van bebording beperkingen zijn aangebracht in de toegankelijkheid voor autoverkeer. Voor de Durgerdammergouw is het vanuit het noorden niet toegestaan de weg in te rijden. Voor de Poppendammergouw geldt in het geheel dat de weg alleen toegankelijk is voor bestemmingsverkeer. Blz. 25 Zoals aangegeven in de uitgangspunten (H3.1) van de NvU geven de richtlijnen richting maar blijft het toepassen hiervan maatwerk in het gebied. Blz. 26/38 Sluipverkeer via de Uitdammerdijk is toegevoegd aan het uitgangspunt in H3.3 en de maatregelen in H4.3.2. Blz. 33 Wij hebben voorgesteld om een recreatie-hub te realiseren aan de rand van Landelijk Noord, aan de stadzijde. Als dat kan worden gerealiseerd, dan kunnen we betreffende parkeerplaats voorzien van maatregelen om overlast te voorkomen. Blz. 35 Er is door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam besloten dat de begrenzing van de

	Blz. 35 Aanpassing van de milieuzone leidt tot meer vervuilend verkeer op de Liergouw. Juist een weg waar naast wegverkeer ook wandelaars en fietsers zijn toegestaan. Een milieuzone is bedoeld om de meest vervuilende motorvoertuigen te weren. Dat is in het bijzonder belangrijk in een gebied als Landelijk Noord. Deze maatregel verplaatst het probleem en lost niets op. Blz. 36 Zwaar verkeer zou geweerd moeten worden, dat gebeurt nu niet. Met al deze maatregelen wordt het wellicht geweerd uit de kernen, maar gefaciliteerd op andere wegen. Dit met alle problemen daar qua trillingen, geluid en verkeersveiligheid. En zonder dat die problemen in kaart zijn gebracht. Bovendien lijkt ons dat eerst het onderzoek moet worden gedaan naar een overslaglocatie voordat al deze maatregelen worden doorgevoerd. Blz. 45 Maatregel 4: De Liergouw in nu 30 km per uur. Gezien de breedte, capaciteit en functie van de weg zou dat zo moeten blijven. Wij begrijpen niet waar hier de 60 km/h vandaan komt. Blz. 46 Maatregel 6: Op de Uitdammerdijk werd voor de afsluiting tbv de versterkingsmaatregelen erg hard gereden, met name ook door motorrijders. Na de heropening zal dit alleen nog maar erger worden omdat de kruisingen met de fietsers uit de voorrang zijn gehaald. Dat gaat ten koste van de verkeersveiligheid en de naastgelegen weidevogelgebieden, stiltegebieden en NNN. Het ligt voor de hand hier, net als op de Durgerdammerdijk, de Liergouw en straks de Durgerdammergouw nabij de bebouwing, een advies-/maximumsnelheid van 30 km/u in te voeren. Daarmee wordt	milieuzone niet wordt aangepast. Zie voor meer informatie het onlangs gepubliceerde verkeersbesluit via onderstaande link: https://zoek.officielebekendmakingen.nl/gmb-2024-282973.html Blz. 36 Zwaar verkeer zal altijd mogelijk moeten blijven in het gebied. Wel zal er geprobeerd worden dit zware verkeer zo veel mogelijk te beperken. Een overslaglocatie is één van de mogelijke kansen die verkend zullen worden in de volgende fase. Blz. 45 De Liergouw heeft momenteel een toegestane maximumsnelheid van 60 km/u. Dit zal ook zo blijven. De wegen binnen de bebouwde kom hebben een toegestane maximumsnelheid van 30 km/u, de wegen buiten de bebouwde kom van 60 km/u. Dit is in lijn met de landelijke normen en richtlijnen. Blz. 46 De wegen binnen de bebouwde kom hebben een toegestane maximumsnelheid van 30 km/u, de wegen buiten de bebouwde kom van 60 km/u. Dit is in lijn met de landelijke normen en richtlijnen. Sluipverkeer zal worden ontmoedigd door een spits-inrijverbod. Zie ook H4.3.2 van de NvU. Blz. 53 Voor grote maatregelen zoals een aangepaste routering voor zwaar verkeer, of het nemen van maatregelen tegen

	meteen ook het sluipverkeer ontmoedigd. Zie onze opmerking bij blz. 26/38. Blz. 53 We nemen aan dat voor de maatregelen gewoon nog de benodigde (verkeer)besluiten genomen gaan worden waar ook weer inspraak op mogelijk is? We verzoeken u ons te informeren telkens als een ontwerpbesluit ter inzage wordt gelegd.	sluipverkeer, zal een verkeersbesluit moeten worden genomen. Tegen het verkeersbesluit kan eventueel bezwaar worden aangetekend. U kunt via www.officielebekendmakingen.nl op de hoogte blijven van onder andere aangekondigde verkeersbesluiten in uw buurt. Voor maatregelen die meegenomen kunnen worden bij het groot onderhoud geldt geen inspraakmogelijkheid. Bij groot onderhoudsprojecten worden omwonenden 8 en 2 weken voorafgaand aan de werkzaamheden per brief geïnformeerd, en is er circa 6 weken voorafgaand aan de werkzaamheden een informatieavond. Officieel is er geen inspraak omdat alles uitgevoerd wordt volgens het geldende beleid. Op dit moment is het nog onbekend welke maatregelen precies zullen worden uitgevoerd en wanneer. Bewoners en overige betrokkenen zullen via de projectpagina van de gemeente en via de Centrale Dorpenraad op de hoogte worden gehouden.
41	**A_041**	
Mail, 11-08-2024	1. Punt mogelijke parallelweg Ransdorp pag 35 <.....Een voorbeeld hiervan is de wens om een parallelweg Ransdorp te bouwen als ontlasting van de Dorpsstraat Ransdorp.....Aangezien de problematiek van zwaar verkeer door Ransdorp een beperkt aantal voertuigen betreft is de verwachting dat er met mitigerende maatregelen in het netwerk ook resultaat kan worden bereikt.....> Het gaat bij doorgaand verkeer in Ransdorp niet zozeer om zwaar verkeer maar vooral om doorgaand autoverkeer van Liergouw naar Holysloot en vanaf Durgerdammerdijk naar	1. We zijn ons ervan bewust dat een parallelweg veel verkeer uit Ransdorp zou kunnen halen, echter wegen hier de nadelen momenteel niet op tegen de voordelen. Zie ook H4.3 van de Nota van Uitgangspunten. Het zo veel mogelijk weren van zwaar verkeer wordt gezien als een goede maatregel om de (trillings)hinder te verminderen, en daarmee de leefbaarheid in het dorp te vergroten. 2. Het parkeren van de auto's op de kruising voorlopig toegestaan, de NvU wordt hierop aangepast. Als er groot onderhoud wordt uitgevoerd zal nader worden

	Holysloot en Zunderdorp. Een parallelweg Nieuwe Gouw-Liergouw ter hoogte van de Molensloot zou al dat verkeer wegvangen. 2. Punt Dorpsweg Ransdorp pag 47 punt 19 Dorpsweg Ransdorp <Parkeerverbod instellen ter hoogte van het Kruispunt Nieuwe Gouw - Bloemendalergouw - Dorpsweg> Nu parkeren autos op het kruispunt, wordt gedoogd. Als die er niet staan valt op dat autos het kruispunt niet stapvoets maar met veel grotere snelheid inrijden. Met als gevolg meer ipv minder gevaarlijke situaties. Ik zou dan het gehele stuk waar geen fietspad is inrichten als auto's te gast. Dit is al voorzien rond de kerk: pag 33 punt 21 Ransdorp <Dorpsstraat rondom de kerkterp inrichten als een plein met auto's te gast> Mijn voorstel is om de hele dorpstraat in Ransdorp in te richten als auto's te gast straat. (veel auto's gedragen zich al als 'auto te gast', maar dat zou de norm moeten zijn) 3. Punt parkeren Ransdorp. (vind ik ik niet actueel maar in het kader van lange termijn planning belangrijk) Dit jaar wordt namelijk alles binnen de ring in Noord vergunning/betaald parkeren.	gekeken naar de verkeersveiligheid op dit punt. De Dorpsstraat is nu een weg binnen de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 30 km/h. Dit zal ook zo blijven. Een fietsstraat wordt in de stad alleen gebruikt bij zeer hoge intensiteiten aan fietsverkeer, waarbij het aandeel fietsverkeer tevens minstens dubbel zo groot is als het aandeel van autoverkeer. Daarvan is hier geen sprake. 3. De problematiek van het parkeren rond de Schellingwouderbrug / Landmarkt is bekend en derhalve is besloten om op termijn betaald parkeren in te voeren. Tijdelijk wordt er een blauwe zone ingevoerd. Dit is buiten de scope van dit project. Gezien de afstand wordt geen waterbed effect verwacht. Wel zullen we dit blijven monitoren, en indien nodig hier maatregelen tegen treffen.

	De Landmarkt driehoek wordt blauwe zone. Nu al staan er in Ransdorp autos soms lang geparkeerd van niet bewoners. Ik verwacht dat parkeerdruk gaat toenemen. Een optie zou dan zijn vergunning parkeren zoals in Durgerdam. Extra parkeerterrein ? weinig ruimte (einde Liergouw naast Elders Rust?) (terrein grenzend aan huidig parkeerterrein en school: andere kant van sloot ?)	
42	**A_042**	
Mail, 11 augustus 2024	Ik wil bij deze nog enkele kanttekeningen plaatsen bij een paar van uw voorstellen. Aangezien ik zelf in het gebied woon denk ik met enige kennis te kunnen reageren: 1- wat mij opvalt in uw schrijven.. en u bent dit waarschijnlijk zelf ook vele malen tegen het lijf gelopen, is dat u aan de ene kant aangeeft dat het om een kwetsbaar gebied gaat, zowel voor weidevogels e.a. dieren en planten.. En aan de andere kant zoekt naar mogelijkheden het gebied te ontsluiten. Verkeer en dan m.n. zwaar en regulier auto verkeer blijft naar mijn idee in uw nota de heilige koe en het uitgangspunt. Dit terwijl men in de stad allang bezig is met een zwaar ontmoedigingsbeleid. Waarom wordt daar hier niet over gesproken? Fietsers op dezelfde weg als auto verkeer wordt meteen als gevaarlijk bestempeld. Ik zou er erg voorstander zijn om de unieke natuur in Landelijk Noord veel meer te laten prevaleren boven het autoverkeer en economisch belang. Lang leve de fietsstraten in Landelijk Noord, waar de auto te gast is!! Leg meer nadruk op betere fietspaden en ontmoedig de bewoners en bezoekers v Landelijk Noord om de auto te pakken, i.p.v. de	1. De stad en het buitengebied zijn helaas niet te vergelijken qua ontmoedigingsbeleid. Landelijk Noord moet bereikbaar blijven voor bewoners, gebruikers en ondernemers. Wel zal er gekeken worden naar het realiseren van een recreatiehub waardoor auto's ontmoedigd worden het gebied in te rijden. Verder worden de aanwezige fietspaden waar mogelijk verbreed en in lijn gebracht met de huidige normen en richtlijnen. Gemengd gebruik van de rijwegen is ook toegestaan. Veel fietspaden zullen worden ingericht als onverplicht fietspad zodat je als fietser altijd een keuze hebt. Een fietsstraat wordt in de stad alleen binnen de bebouwde kom gebruikt bij zeer hoge intensiteiten aan fietsverkeer, waarbij het aandeel fietsverkeer tevens minstens dubbel zo groot is als het aandeel van autoverkeer. Daarvan is hier geen sprake. 2. De status van het Fietspad Bloemendalergouw is bekend. In het programma van Stedelijk Beheer staat deze weg binnenkort op de planning om aan te pakken. Verder richten we ons buitengebied in volgens de landelijke normen van Duurzaam Veilig. Dat betekent dat buiten de bebouwde kom een

	fiets. De stad is zo dichtbij, even fietsen en je bent er. Daarmee zet je in op duurzaamheid, minder uitstoot, betere bescherming voor dier, mens en milieu. 2- concreet voorbeeld, Bloemendalergouw (oude gouw waar ik zelf aan woon). Daar ligt een erbarmelijk slecht fietspad.. ook ik fiets altijd over de gouw want over het fietspad is gevaarlijker dan voerde weg. Voor mijn huis gebeuren vaker ongelukken met fietsers (die dan bij mij om pleisters, verband en fietsreparatie vragen) dan dat er een auto-ongeluk gebeurt. Enige wat daar met auto's gebeurt is dat ze half in de sloot rijden omdat ze daar over een kronkelig landweggetje veeeeeel te hard rijden. Bizar, deze weg is dan max 60km p.u.. Maar op de Zuiderzeeweg of IJburglaan richting de A10 mag je max 50. Dat is toch te gek voor woorden?! 3- van deze weg wilt u ook nog eens een doorgaande weg maken om het verkeer elders te ontlasten. Te bizar zo vlak naast een Natura2000 gebied en door zgn wetlands van Staatsbosbeheer. Naar mijn idee meet u met 2 maten. U kunt niet én de natuur beschermen én de automobilist beschermen. Durf een heldere visie voor dit unieke gebied te formuleren. Heel begrijpelijk dat er ook auto's en zwaarverkeer moeten rijden.. maar denk aan afremmende werkingen/ontheffingen e.d. Zaken die we vooraf in de Grachtengordel (ook een unieke plek maar dan stedelijk) ook niet voor mogelijk hadden gehouden. In uw toekomstvisie vindt ik daar NIETS over terug. Dat vindt ik een gemiste kans en een zeer kwalijke zaak.	maximumsnelheid geldt van ten minste 60 km/uur. Dit is niet te vergelijken de richtlijnen voor wegen binnen de bebouwde kom. 3. We zien de landschappelijke waarde in van het gehele gebied Landelijk Noord. Derhalve is het opnieuw routeren geen maatregel die tot meer verkeer leidt, maar een maatregel om de leefbaarheid in de dorpskernen te vergroten. Momenteel moeten bewoners en bezoekers van Holysloot over de Bloemendalerhouw tot aan Ransdorp om een richting te kiezen. Daarvoor bieden we een extra alternatief via de Bleijkmeer.

	Ik hoop dat u uw visie voor de toekomst van LandelijkNoord nog eens door die bril kan lezen en zodoende nog vele zaken kan herzien.	
43	**A_043**	
Mail, 12 augustus 2024	De gemeente Waterland heeft de Dorpsraad van Broek in Waterland (hierna Dorpsraad) op 7 augustus jl. geattendeerd op de Concept Nota van uitgangspunten Integrale aanpak infrastructuur en openbare ruimte Landelijk Noord (hierna nota). Het is voor de Dorpsraad gezien de korte termijn om nog te kunnen reageren niet mogelijk om op alle punten van de nota in te gaan. Doorgaand gemotoriseerd verkeer De Dorpsraad onderschrijft de noodzaak voor een integrale aanpak in het gebied en ziet de geschetste problematiek voor de dorpen in Landelijk Noord ook terug in de dorpen van de gemeente Waterland. Onlangs zijn onze bewoners een petitie gestart om het verkeer door Broek in Waterland-Zuid te beperken tot bestemmingsverkeer. De grote hoeveelheid doorgaand verkeer van en naar de N247 zorgt al jaren voor ernstige overlast en gevaarlijke situaties in de smalle straten, met persoonlijke ongelukken tot gevolg. Het betreft zwaar verkeer, sluipverkeer, en toerisme. Ook de huizen hebben hiervan te lijden. De Broekergouw fungeert nu als sluiproute voor verkeer vanaf de A10 richting Volendam. Dit is zowel in de ochtend- als in de avondspits. De Dorpsraad pleit voor het nemen van maatregelen die sluipverkeer via de Broekergouw structureel ontmoedigen dan wel tegengaan. In paragraaf 4.3 van de nota is de maatregel opgenomen om de Poppendammergouw tot en met Belmermeer open te stellen voor doorgaand gemotoriseerd verkeer. Hier maakt de Dorpsraad bezwaar tegen. De	Doorgaand gemotoriseerd verkeer Om sluipverkeer te voorkomen stellen we voor een spits-inrijverbod tijdens bepaalde uren in te stellen. Dit is lijn met het spits-inrijverbod dat de gemeente Waterland heef toegepast bij de invalswegen naar Zuiderwoude vanaf de weg Monnickendam-Marken. Als de gemeente Waterland aanvullende maatregelen neemt op de invalswegen vanuit Broek in Waterland en Monnickendam kan daarmee heel Waterland Oost (Waterlands en Amsterdams deel) in de spits voor doorgaand verkeer worden dichtgezet. In de volgende fase van het project wordt de mate van sluipverkeer verder onderzocht en wordt de exacte invulling hiervan bepaald. Fietsroute De Broekergouw staat op de planning van Stedelijk beheer voor Groot onderhoud. De huidige is planning is 2026/2027. Hierbij wordt ook het fietspad meegenomen. Recreatie en natuur Eens dat het een integrale opgave is waarbij er een goed evenwicht moet zijn tussen de verschillende functies (zoals landbouw, natuur en recreatie) in Landelijk Noord.

	voorgestelde route wijst vanaf de Belmermeer direct richting de Wagengouw het dorp in. Gezien de reeds bestaande overlast in Broek in Waterland-Zuid is het absoluut onwenselijk dat daar nog verkeer aan wordt toegevoegd. Ook een alternatieve route via de Galggouw is geen optie. Het mag niet zo zijn dat door de kernen in Landelijk Noord te ontzien, het probleem naar de aangrenzende dorpen wordt verschoven met alle extra overlast van dien. Fietsroute Graag vragen wij aandacht voor de staat van het fietspad tussen Zunderdorp en Broek in Waterland. Het gaat dan niet om een verbreding maar wel om een verbetering van de kwaliteit van het fietspad. Recreatie en natuur Hoewel het begrijpelijk is dat er behoefte aan ruimte is om te recreëren, dient rekening te worden gehouden met het natuurgebied dat Landelijk Noord en Waterland ook is. Het (makkelijker) toegankelijk maken van gebieden brengt verstoring en vervuiling met zich mee. Hier is een terughoudend beleid geboden. Bijvoorbeeld: Het deels verharden van het klompenpad bij Holysloot en het verlengen van de periode van overvaart kan een dermate aanzuigende werking hebben dat het gebied mogelijk te zwaar wordt belast.	
44	**A_044**	
Mail, 12 augustus 2024	Namens de Centrale Dorpenraad stuur ik je bij deze de reactie op het concept Nota van Uitgangspunten van de Integrale aanpak infrastructuur en openbare ruimte. Wij zijn verheugd te lezen dat er zo uitgebreid onderzoek is gedaan naar de infrastructuur en openbare ruimte van Landelijk	1. Sluipverkeer via de Uitdammerdijk is toegevoegd aan het uitgangspunt in H3.3 en de maatregelen in H4.3.2. Om sluipverkeer te voorkomen stellen we voor een spits-inrijverbod tijdens bepaalde uren in te stellen. Dit is lijn met het spits-inrijverbod dat de gemeente Waterland heef toegepast bij de invalswegen naar Zuiderwoude vanaf de weg Monnickendam-

	Noord en dat er input aan de bewoners is gevraagd en verwerkt in deze nota. De Centrale Dorpenraad wil graag de volgende punten nog onder de aandacht brengen: 1. Sluipverkeer; hier wordt het sluipverkeer Termieterweg en Broekergouw genoemd maar ook de Uitdammerdijk, Durgerdammergouw en Liergouw hebben last van sluipverkeer zodra de Uitdammerdijk weer wordt opengesteld. Ook naar deze wegen dient er onderzoek te worden gedaan naar een oplossing hiervoor. 2. Zwaar verkeer; het weren van zwaar (agrarisch) verkeer uit de dorpskernen wordt door de Centrale Dorpenraad toegejuicht, wel moet er een haalbare ontheffingsregeling zijn. 3. Milieuzone; de Centrale Dorpenraad is voorstander van het aanpassen van de Milieuzone zodat de Zuiderzeeweg hierbuiten komt te liggen. Hiermee wordt het lange omrijden en passeren van twee dorpskernen vermeden. 4. Poppendammergouw; een deel van deze gouw is nu officieel een fietspad maar wordt wel door autoverkeer en zwaarder verkeer gebruikt. Om zwaar verkeer op deze weg te ontmoedigen willen wij voorstellen om het fietspad te behouden met ‘auto te gast’. 5. Bloemendalergouw/Blijkmeer; een deel van deze gouw is nu officieel een fietspad maar wordt wel door autoverkeer en zwaarder verkeer gebruikt. Om zwaar verkeer op deze weg te ontmoedigen willen wij voorstellen om het fietspad te behouden met ‘auto te gast’.	Marken. Als de gemeente Waterland aanvullende maatregelen neemt op de invalswegen vanuit Broek in Waterland en Monnickendam kan daarmee heel Waterland Oost (Waterlands en Amsterdams deel) in de spits voor doorgaand verkeer worden dichtgezet. In de volgende fase van het project wordt de mate van sluipverkeer verder onderzocht en wordt de exacte invulling hiervan bepaald. 2. In de volgende fasen worden de voorgestelde maatregelen verder uitgewerkt en zal ook bekeken worden in wat voor vorm regulering en ontheffing geregeld zal worden. 3. Het is niet gelukt de grens van de milieuzone ter hoogte van de Zuiderzeeweg op korte termijn te wijzigen. Er is namelijk in juni 2024 door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam besloten dat de begrenzing van de milieuzone niet wordt aangepast. Zie voor meer informatie: https://zoek.officielebekendmakingen.nl/gmb-2024-282973.html 4. Alle rijwegen in Landelijk Noord zijn bedoeld voor gemengd verkeer. Fietsers en (zwaar) verkeer mogen beide gebruik maken van dezelfde weg. Wel zullen er voldoende uitwijkhavens moeten zijn om inhalen mogelijk te maken. Verder proberen we in het gebied zo veel mogelijk vrijliggende fietspaden te creëren. Voor de route langs de Poppendammergouw is er tevens een alternatieve fietsroute beschikbaar via het Achterlaantje richting de Volgermeerpolder. Bij het noordelijke gedeelte is reeds met bebording duidelijk aangegeven dat deze weg niet toegestaan is voor autoverkeer (uitgezonderd bestemmingsverkeer).

	6. Moeraslandjes; het toegankelijk maken van moeraslandjes (blz 18) is in tegenspraak met het behoud van de moerassen (blz 20). Het toegankelijk maken lijkt ons niet bevorderlijk voor het behoud ervan. 7. Parkeerterrein Durgerdammergouw; hoewel er overlast wordt ondervonden van deze parkeerplaats is dit wel een belangrijke parkeerplek voor bezoekers en booteigenaren van de haven van Durgerdam gezien het parkeerverbod in Durgerdam zelf. Er kan ook gekeken worden hoe het terrein veiliger gemaakt kan worden zodat deze parkeermogelijkheid wel (deels) behouden kan blijven.	5. Langs de Bloemendalergouw is al een vrijliggend fietspad beschikbaar. Voor de Bleijkmeer is ons voorstel in de NvU om deze weg open te stellen voor zwaar verkeer om zodoende het zwaar verkeer uit de dorpskernen (zoals Ransdorp) te kunnen weren. Het aandeel van (zwaar) verkeer op deze route zal beperkt zijn. Fietsen op deze route blijft gewoon toegestaan. 6. Dit betreft een ontwerpopgave voor extensief recreatief medegebruik van enkele moeraslandjes. Enkele moeraslandjes kunnen bijvoorbeeld met een vlonderpad geschikt worden gemaakt voor extensieve recreatie om te genieten van vogels en de natuur. 7. Wij gaan graag met u in gesprek om te kijken hoe dit parkeerterrein behouden kan blijven en toch veiliger gemaakt kan worden.
45	**A_045**	
Online, 4 augustus 2024	zitbanken plaatsen en afval bakken?	In de NvU is het uitgangspunt opgenomen om meer plekken om uit te rusten (bijvoorbeeld bankjes) te faciliteren. Conform het beleid van de gemeente wordt in rustige gebieden met een lage gebruiksintensiteit (zoals Landelijk Noord) terughoudend omgegaan met de plaatsing van afvalbakken.
46	**A_046**	
Online, 4 augustus 2024	Dijk weg is niet geschikt zwaar verkeer, dit is een fietspad auto te gast en drempels en snel 30km Mee eens: 1	In de volgende fasen worden de voorgestelde maatregelen verder uitgewerkt. Hierbij zal dan ook gekeken worden in hoeverre de weg qua draagkracht en bochtstralen geschikt is of geschikt te maken is.

		In de basis geldt voor de wegen buiten de bebouwde kom een maximumsnelheid van 60 km/u, dit is in lijn met de landelijke normen en richtlijnen. Wel zal er gekeken worden of er snelheidsremmende maatregelen toegepast kunnen worden. Een fietsstraat wordt in de stad alleen gebruikt bij zeer hoge intensiteiten aan fietsverkeer, waarbij het aandeel fietsverkeer tevens minstens dubbel zo groot is als het aandeel van autoverkeer. Daarvan is hier geen sprake.
47	**A_047**	
Online, 10 augustus 2024	Snelheid naar 30 km, weg belijnen, 'auto te gast' van maken en voor gestelde drempels aanbrengen.	In de volgende fasen worden de voorgestelde maatregelen verder uitgewerkt. Hierbij zal dan ook gekeken worden in hoeverre de weg qua draagkracht en bochtstralen geschikt is of geschikt te maken is. In de basis geldt voor de wegen buiten de bebouwde kom een maximumsnelheid van 60 km/u, dit is in lijn met de landelijke normen en richtlijnen. Wel zal er gekeken worden of er snelheidsremmende maatregelen toegepast kunnen worden. Een fietsstraat wordt in de stad alleen gebruikt bij zeer hoge intensiteiten aan fietsverkeer, waarbij het aandeel fietsverkeer tevens minstens dubbel zo groot is als het aandeel van autoverkeer. Daarvan is hier geen sprake.
48	**A_048**	
Online, 10 augustus 2024	Zwaar verkeer richt schade aan aan woningen. Verkeer moet beperkt en langzaam. Er is weinig ruimte.	In de volgende fasen worden de voorgestelde maatregelen verder uitgewerkt. Hierbij zal dan ook gekeken worden naar het effect op nabijgelegen bebouwing. De verwachting is dat het aandeel van (zwaar) verkeer op deze route beperkt zal zijn. De gemeente maakt in de volgende fase via een verkeersmodel inzichtelijk wat de effecten van deze maatregelen op verkeersstromen zijn.

49	**A_049**	
Online, 11 augustus 2024	dijk blijkmeer te zwak voor zwaar verkeer. graag drempels op aanrijroute blijkmeer	In de volgende fasen worden de voorgestelde maatregelen verder uitgewerkt. Hierbij zal dan ook gekeken worden in hoeverre de weg qua draagkracht en bochtstralen geschikt is of geschikt te maken is. In de basis geldt voor de wegen buiten de bebouwde kom een maximumsnelheid van 60 km/u, dit is in lijn met de landelijke normen en richtlijnen. Wel zal er gekeken worden of er snelheidsremmende maatregelen toegepast kunnen worden.
50	**A_050**	
Online, 4 augustus 2024	Uitwijk borden plaatsen en drempels en om snelheid naar 50km met voorrang L, R .verbod Z,V	In de basis geldt voor de wegen buiten de bebouwde kom een maximumsnelheid van 60 km/u, dit is in lijn met de landelijke normen en richtlijnen. Wel is er aandacht voor voldoende uitwijkhavens, en zal er gekeken worden of er snelheidsremmende maatregelen toegepast kunnen worden.
51	**A_051**	
Online, 4 augustus 2024	op vriezen van de weg en het voorkomen in na voor jaar heeft jaren geleden een grind laag gebruikt	De Bloemendalergouw staat op korte termijn op de planning voor groot onderhoud. De werkzaamheden zullen conform de huidige planning binnen 2 jaar starten met een doorlooptijd van minimaal een jaar. Hierbij zal zowel de weg als de gehele berm hersteld worden.
52	**A_052**	
Online, 11 augustus 2024	De snelheid auto die 80/100km naar 50 km, borden monteren op Lantaarn palen !	De wegen buiten de bebouwde hebben confrom de vigerende normen en richtlijnen een maximumsnelheid van 60 km/u. Locatie van de bebording wordt pas bij de verdere uitwerking vormgegeven.
53	**A_053**	
Online, 11 augustus 2024	Zwaar verkeer brengt te veel schade aan de wegen kan dat beter gehandhaafd worden.	In het gebied is momenteel verkeer toegestaan tot een aslast van 6 ton. Handhaving blijkt in de praktijk echter lastig. In het verkeersbesluit 'Landelijk Noord, aslastbeperking' (2019) is

		opgenomen dat de huidige aslast beperking van 6 ton slechts van tijdelijke aard is. Deze beperking geldt tot de wegen en bruggen voldoende versterkt zijn. Hierna zal er een nieuw verkeersbesluit moeten worden genomen. Parallel hieraan is de gemeente continue bezig bermverharding toe te passen en/of te herstellen, én wordt onderzocht of zwaar verkeer beperkt kan worden. Zo zijn maatregelen als een overslaggebied voor zwaar verkeer opgenomen in de NvU en maken onderdeel uit van de uitwerking in de volgende fasen.
54	**A_054**	
Online, 7 augustus 2024	Aangezien de weg niet breder wordt verboden voor fietsers veiliger voor iedereen zeker de bewoners	De Poppendammergouw is een belangrijke verbinding voor fietsers. Er is voor recreanten een alternatief beschikbaar via het Achterlaantje richting de Volgermeerpolder. De Poppendammergouw blijft echter ook bereikbaar voor fietsers. Snelverkeer zal zich hieraan aan moeten passen. Wel zullen er voldoende uitwijkhavens moeten zijn om elkaar veilig te kunnen passeren.
55	**A_055**	
Online, 7 augustus 2024	Geef de Volgermeer goed aan!!!	Zoals opgenomen in de NvU (H4.3.5) zal met bebording en markering langzaamverkeer beter geleid worden naar vrijliggende fietspaden. Zo zullen fietsers bij de Poppendammergouw via bebording gewezen worden op de vrijliggende fietsroute richting de Volgermeer.
56	**A_056**	
Online, 12 augustus 2024	Plein met auto's te gast ben ik als bewoner tegen. Is het te klein voor. Gewoon extra drempel maken.	Het betreft een ontwerpopgave op basis van 'shared space'. Dit is een stedelijke ontwerpbenadering die de segregatie tussen de vormen van weggebruiker minimaliseert. Met andere woorden, alle verkeersgebruikers maken gebruik van dezelfde ruimte. Dit is bijvoorbeeld ook bij de terp bij de kerk van Zunderdorp. Het doel van gedeelde ruimte in Ransdorp is om

		de verkeersveiligheid en levendigheid van de weg nabij de kerk te verbeteren, vooral vanwege de mix van voetgangersverkeer en het autoverkeer. Het kan juist goed bij een klein gebied toegepast worden. Verder zijn drempels in de bebouwde omgeving niet mogelijk in verband met het kunnen veroorzaken van trillingshinder en/of -schade.
57	**A_057**	
Online, 30 juli 2024	Door het parkeerverbod in Durgerdam is dit de enige plaats waar bezoekers kunnen parkeren.	We nemen het behouden van deze parkeerplaats mee in onze overweging. Wel zullen er maatregelen genomen worden tegen oneigenlijk gebruik.
58	**A_058**	
Online, 12 augustus 2024	Graag goed aangeven dat fietsers linksaf moeten naar Ransdorp via Zwarte Gouw en Weerslootpad.	Bij de kruising van de Liergouw met de Zwarte Gouw zullen fietsers via bebording gewezen worden op de vrijliggende fietsroute richting de Ransdorp. Zie ook H4.3.5 uit de Nota van Uitgangspunten.
59	**A_059**	
Mail, 26 augustus 2024	Bijgevoegd vind je de reactie van de Vervoerregio op de Nota van Uitgangspunten voor Landelijk Noord. Ik heb ze hieronder puntsgewijs opgenomen. Voor proces missen wij zicht op het betrekken van een aantal partijen. Ook konden wij ons eigen Beleidskader mobiliteit niet terugvinden, dat ook gemeente Amsterdam heeft omarmd. Inhoudelijk maken wij ons het meeste zorgen over het openstellen van een aantal regionale fietsroutes voor gemotoriseerd verkeer. Het komt ons voor al een stap terug na grote investeringen die gemeente Amsterdam en de Vervoerregio doen om het fietsgebruik veiliger en aantrekkelijker te maken. Iedereen betrokken?	**Algemeen** Het beleidskader is zeker door ons programma Fiets meegenomen in de beoordeling van deze concept maatregelen, maar we zullen het in de definitieve versie zeker expliciet benoemen. We herkennen ons er niet in dat we stap terug doen qua regionale fietsroutes. Wij stimuleren juist het gebruik van verkeersveilige alternatieven die er al liggen, i.c. Volgermeer-route i.p.v. Poppendammergouw en het veiliger inrichten van de Buikslotermeerdijk. **Iedereen betrokken** 1. Met buurgemeente Waterland is meermaals contact geweest en is derhalve goed betrokken.

	1. Proces: even ter check; is buurgemeente Waterland goed betrokken? 2. Klopt daarnaast ook dat het hoofdnet Fiets is betrokken? Wij zijn benieuwd naar hun reactie op dit dossier, gezien de plannen om enkele onderdelen van het hoofdnet fiets open te stellen voor (zwaar) gemotoriseerd verkeer. 3. Bij de NvU missen we de link met het project Bereikbaarheid Waterland, met daarbinnen de doorfietsroute vanuit Broek in Waterland en het deelproject 't Schouw Verwerken belangen Vervoerregio 1. We zien graag een plek in de tekst voor het Beleidskader van de Vervoerregio. Graag zien we die toegevoegd in §2.2. 2. We zien graag de regionale doorfietsroutes en MRA-doorfietdroutes zichtbaar gemaakt op de kaarten in 3.3. Onze doorfietsroutes zijn te vinden op https://maps-vervoerregio.nl/fietsnetwerken Inhoudelijk commentaar 1. We delen de uitgangspunten, herkennen het waar mogelijk scheiden van fietsen en snelverkeer vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid. 2. Ook steunen wij het uitgangspunt om de aanleg van strategisch gelegen overslagpunten om te helpen om de hoeveelheid zwaar verkeer te verlagen in het gebied, al maken wij de volgende kanttekening: de vraag is of het zware verkeer in het gebied wel de doelgroep is voor deze logistieke hubs. Welk verkeer is het en waarom rijdt het daar? Landbouw? Lokaal bedrijf? De hubs zijn meer gericht op bundeling stedelijk gebied in, landelijk noord bevat vooral dunnen stromen. In die context is het goed om te benoemen dat naast gemeente Amsterdam ook de Vervoerregio samen met de provincies	2. Er is tevens contact geweest met 'hoofdnet Fiets'. De komende jaren worden deze fietsnet-structuur (met o.a. Hoofdnet en Plusnet Fiets) uit het Beleidskader Verkeersnetten voor de hele gemeente geactualiseerd. De uitgangspunten uit deze NvU en resultaten vanuit de verkeerstellingen worden meegegeven bij deze actualisatie. 3. In de NvU zal de link met het project Bereikbaarheid Waterland nog duidelijker benoemd worden. **Verwerken belangen Vervoerregio** 1. Het beleidskader van de Vervoerregio zal toegevoegd worden aan H2.2. 2. De regionale doorfietsroutes en MRA-doorfietsroutes zullen zichtbaar gemaakt worden op de kaarten in H3.3. **Inhoudelijk commentaar** 1. Dank voor uw positieve reactie. 2. Het intern bespreken (met Logistiek) van mogelijkheden tot overslag van zwaar op lichter verkeer wordt gezien in relatie tot de wens van de agrariërs zelf. Dank voor de tip inzake uitvoeringsprogramma Logistiek Hub. 3. U stelt: '*Doorgaand fietsverkeer lijkt te dupe te worden van leefbaarheidsmaatregelen voor bewoners'.* Hier lijkt sprake van een misverstand. Op de huidige wegen delen fietsers de weg al met zwaar verkeer. Langs de Buikslotermeerdijk is het voorstel een separaat fietspad aan te leggen. Op plekken waar dat niet mogelijk is worden fietsers gewezen op een veiliger alternatief (bv. route Volgermeer i.p.v. Poppendammergouw). Bij Bleijkmeer gaat het om een klein stuk (200 meter), maar zorgt wel voor een verlichting van de kern van Ransdorp. 4. Het is niet gelukt de grens van de milieuzone ter hoogte van de Zuiderzeeweg op korte termijn te wijzigen. Er is namelijk

	Noord-Holland en Flevoland een uitvoeringsprogramma logistieke hub gaat ontwikkelen als vervolg op de netwerkvisie logistieke hubs van de Vervoerregio. 3. Het netwerk zwaar verkeer kent een aantal dubbelingen met het netwerk van MRA Doorfietsroutes. Bijvoorbeeld de Buikslotermeerdijk. Daarnaast opvallend het voorstel om het regionale fietspad Termieterweg, de Poppendammergouw en de Belykmeerpolder open te stellen voor gemotoriseerd verkeer. Doorgaand fietsverkeer lijkt zo de dupe te worden van leefbaarheidsmaatregelen voor bewoners. Daarom leggen we graag een directe link met maatregelen voor het scheiden van 'snel' en 'langzaam' verkeer, met daaronder een vrije fietsvoorziening bij de Buikslotermeerdijk. 4. We herkennen ons in het voorstel om de milieuzone iets aan te passen om omrijdroutes mogelijk e maken voor zwaar landbouwverkeer. 5. We herkennen ook het verbreden van vrije fietspaden vanuit verkeersveiligheid, ook buiten het Regionale netwerk. De Vervoerregio kan eventueel bijdragen vanuit verkeersveiligheid. Wel met de kanttekening dat Onze maximale bijdrage voor verbeteringen in verkeersveiligheid lager is dan wanneer de route deel uitmaakt van ons regionale netwerk. 6. De Vervoerregio herkent verder het faciliteren van wielrenners naar de rijbaan middels niet verplichte fietspaden? Vooralsnog zien wij hier geen regionaal belang voldoende voor een bijdrage, tenzij Amsterdam kan aantonen dat de maatregel significant bijdraagt aan de verkeersveiligheid, 7. Het stuk besteedt veel aandacht aan recreatieve hubs. Mij valt op dat bij een dergelijke hub het vertrekpunt de auto is. Ons inziens kunnen recreatieve hubs een mooie aanvulling zijn op een breder netwerk van lokale hubs, gekoppeld aan deelmobiliteit / publieke mobiliteit. Maar koppeling met aanbod	door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam in juni 2024 besloten dat de begrenzing van de milieuzone niet wordt aangepast. Zie voor meer informatie: https://zoek.officielebekendmakingen.nl/gmb-2024-282973.html 5. Dit bespreken we graag nader met de VRA in de komende fase. 6. Dit bespreken we graag nader met de VRA in de komende fase. 7. Het is niet de bedoeling de auto als vertrekpunt te nemen. De recreatieve hub kent in onze ogen meerdere functies waarbij de hub ook goed bereikbaar moet zijn voor bezoekers die gebruik maken van bijvoorbeeld het OV of de fiets. Vanaf hier kunnen gebruikers vervolgens overstappen op bijvoorbeeld de e-deelfiets, kano of spelend/te voet.

	ov dan wel andere vorm publieke mobiliteit lijkt me inderdaad cruciaal. We zouden het wat raar vinden als Amsterdam vooral focust op auto.	
60	**A_060**	
Brief, 1 oktober 2024	1 juli jl. is ons de concept-nota van uitgangspunten 'Integrale aanpak infrastructuur en openbare ruimte Landelijk Noord' voorgelegd en ons gevraagd om een reactie op de concept-nota van uitgangspunten te geven. In deze brief geven wij, gelet op het belang van deze nota voor onze gemeente, een bestuurlijke reactie op de concept-uitgangspunten. Allereest merken wij op dat de gemeente Waterland in het ambtelijk voortraject inhoudelijk onvoldoende betrokken is. Eind 2022 en begin 2023 is er ambtelijk contact geweest en heeft Waterland zijn wensen aangedragen, waaronder het voor zwaar verkeer ontlasten van Uitdam. Na dit moment is Waterland ambtelijk niet verder betrokken bij de inhoud van de nota en het komen tot een eindversie van de concept-nota van uitgangspunten. Dit terwijl de voorgestelde maatregelen op het vlak van verkeers- circulatie en zwaar verkeer ingrijpende gevolgen hebben voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid van Uitdam en Broek in Waterland, twee dorpskernen in de gemeente Waterland. Ook missen we de aansluiting met beleid van de VRA, met name waar het gaat om fietspaden. Hieronder delen wij onze inhoudelijke zorgen aangaande de concept-nota van uitgangspunten Landelijk Noord. **Aslast beperking verruimd** Goed om te lezen dat na het opknappen van de bruggen in Landelijk Noord de extra aslastbeperking van 2019 van 6 ton teruggedraaid wordt naar 10 ton per as. Hierdoor wordt het weer mogelijk om vanuit Amsterdam met zwaar verkeer	Wij herkennen ons niet in het beeld dat we in het ambtelijk voortraject Waterland niet voldoende hebben betrokken. Zoals in het bestuurlijk vastgestelde participatieplan staat hebben wij met alle stakeholders, waaronder de gemeente Waterland, gesprekken gevoerd om informatie op te halen en wensen in kaart te brengen. We hebben sinds 2022 contact met elkaar over dit project. In juli 2023 hebben we om een gesprek met jullie verzocht, wat op jullie verzoek in november heeft plaatsgevonden. Er is in dat gesprek en ook per mail uitgelegd hoe het proces en de planning van het project eruitzag, namelijk dat zover mogelijk wensen van stakeholders verwerkt zouden worden in kansenkaarten en vervolgens in een concept NvU. Alle stakeholders, ook u, bent vervolgens uitgenodigd om op deze concept NvU te reageren. De gemeente Waterland heeft dus op dezelfde wijze deelgenomen aan het participatieproces als de overige stakeholders. **Aslastbeperking verruimd** De aslastbeperking van 6 ton geldt nu voor het gehele gebied. Deze beperking kan worden opgeheven als de wegen en bruggen voldoende versterkt zijn. Hierna zal er een nieuw verkeersbesluit moeten worden genomen. Bij dit nieuwe besluit is de wens ook de aangepaste routering cf. de maatregelen uit H4.3.1 van de NvU mee te nemen. Het heeft daarom de voorkeur dit in één besluit integraal mee te nemen. **Milieuzone en Liergouw** De grens van de milieuzone wordt op korte termijn niet

	Landelijk Noord in te rijden en wordt Uitdam ontlast van het zware verkeer wat daardoor de laatste vijf jaar via Uitdam moest omrijden. Wij zouden er echter voor pleiten om niet te wachten met het terugdraaien hiervan tot alle bruggen zijn opgeknapt. Ons voorstel is om verkeersbesluiten te nemen zodra er een brug geschikt gemaakt is voor 10 ton aslast. **Milieuzone en Liergouw** Met de reeds ingestelde milieuzone op de Zuiderzeeweg komt de Liergouw als voorgestelde toegangsweg voor Landelijk Noord voor een groot gedeelte van het zwaar verkeer te vervallen. Dit zware verkeer wat in het plan als bestemming Liergouw, Durgerdammergouw en de Uitdammerdijk heeft moet met het afsluiten van Ransdorp voor zwaar verkeer daarmee blijvend via Uitdam omrijden. Aangezien deze situatie niet wenselijk is voor de inwoners van Uitdam, welke nu al veel hinder en overlast van zwaar verkeer ervaren, stellen wij voor om Ransdorp toegankelijk te houden voor Zwaar verkeer. **Openstellen fietspad Bleykermeerpolder** Met het openstellen van het fietspad Bleykermeerpolder voor gemotoriseerd verkeer wordt Ransdorp ontzien van gemotoriseerd verkeer. Het verkeer dat bij Ransdorp verdwijnt komt er naar verwachting bij Uitdam bij. Dit is niet wenselijk omdat dit leidt tot omrijden en extra overlast in Uitdam. Tevens ontstaat met het open stellen van dit fietspad een nieuwe doorgaande route voor gemotoriseerd verkeer door Landelijk Noord. Ook bij het eventueel instellen van een spitsverbod voor Uitdam zal het verkeer buiten de spits de nieuwe route gaan gebruiken. Het blijkt immers dat navigatie systemen, zeker bij congestie op de N247, vaak voorstellen om binnendoor te rijden omdat dit sneller is dan de route via de provinciale \A/eg.	aangepast Er is namelijk door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam in juni 2024 besloten dat de begrenzing van de milieuzone niet wordt aangepast. Zie voor meer informatie: https://zoek.officielebekendmakingen.nl/gmb-2024-282973.html. Zwaar verkeer dat geen gebruik kan maken van de milieuzone zal inderdaad een andere toegangsweg moeten gebruiken. De toegangsweg op de N247 bij Het Schouw is dan een alternatief. Het wel of niet afsluiten van Ransdorp voor zwaar verkeer heeft in onze ogen geen invloed op de hoeveel zwaar verkeer die gebruik zal maken van de route via Uitdam aangezien de Bleijkmeerpolder als alternatief van Ransdorp geboden wordt. De gemeente maakt in de volgende fase via een verkeersmodel inzichtelijk wat de effecten van deze maatregelen op verkeersstromen zijn. **Openstellen fietspad Bleijkmeer** Zie ook de voorgaande reactie. Naar ons inzicht zal het afsluiten van Ransdorp (en het openstellen van de Bleijkmeer) voor zwaar verkeer geen invloed hebben op de hoeveelheid verkeer dat van deze route gebruik zal maken. De routering voor verkeer wat zich bevindt in het gebied wordt logischer gemaakt en hoeft niet onnodig door Ransdorp. Zoals bij het vorige punt reeds vermeld maakt de gemeente in de volgende fase de effecten van deze maatregel inzichtelijk met haar verkeersmodel. **Openstellen fietspad Poppendammergouw**

	Daarnaast zijn we van mening dat het mengen van van snel- en langzaam verkeer op deze smalle wegen buiten de bebouwde kom de veiligheid aanzienlijk verslechteren. De gemeente kan zich om bovenstaande redenen niet vinden in het openstellen van het fietspad Bleykermeerpolder. **Openstellen fietspad Poppendammergouw** Het openstellen en ombouwen voor gemotoriseerd verkeer van het fietspad in het noordelijk deel van de Poppendammergouw geeft meer verkeer door Broek in Waterland. Deze maatregel is niet gewenst omdat dit extra verkeersdruk geeft op de Wagengouw in Broek in Waterland. Het creëren van deze extra ontsluiting is niet nodig aangezien verkeer van de Poppendammergouw via de Nieuwegouw en de Beemsterstraat het gebied in en uit kan. Met het openstellen van het fietspad voor gemotoriseerd verkeer zou eveneens een extra ontsluitingsroute door het gebied tussen Broek in Waterland en de Ringweg Noord ontstaan, hetgeen het risico op sluipverkeer met zich meebrengt en niet gewenst is voor de leefbaarheid in Broek in Waterland. **Zunderdorp Noord** Met het afsluiten van Zunderdorp aan de noordzijde voor zwaar verkeer wordt al het zware verkeer met een herkomst of bestemming tussen Zunderdorp en Broek in Waterland genoodzaakt om via Broek in Waterland het gebied in te rijden en te verlaten. Dit is een onwenselijke situatie voor de inwoners van Broek in Waterland. Ons voorstel is om de noordzijde van Zunderdorp open te houden voor zwaar verkeer waarmee de overlast tussen Zunderdorp en Broek in Waterland wordt verdeeld.	Naar onze mening heeft het openstellen van de Poppendammergouw tot aan de Belmermeer geen impact op de hoeveelheid zwaar verkeer dat door Broek in Waterland gaat. Door het afsluiten van Zunderdorp is de route via de Poppendammergouw slechts een alternatief van de Broekergouw die dan niet meer gebruikt zal worden. Er is dus geen sprake van een extra ontsluitingsroute door het gebied tussen Broek in Waterland en de Ringweg Noord. De gemeente maakt in de volgende fase de effecten van deze maatregelen inzichtelijk met haar verkeersmodel. Voor wat betreft sluipverkeer is de problematiek ons bekend. Om sluipverkeer te voorkomen stellen we voor een spits-inrijverbod tijdens bepaalde uren in te stellen. Dit is lijn met het spits-inrijverbod dat de gemeente Waterland heef toegepast bij de invalswegen naar Zuiderwoude vanaf de weg Monnickendam-Marken. Als de gemeente Waterland aanvullende maatregelen neemt op de invalswegen vanuit Broek in Waterland en Monnickendam kan daarmee heel Waterland Oost (Waterlands en Amsterdams deel) in de spits voor doorgaand verkeer worden dichtgezet. In de volgende fase van het project wordt de mate van sluipverkeer verder onderzocht en wordt de exacte invulling hiervan bepaald. **Zunderdorp Noord** Zwaar verkeer met deze herkomst of bestemming kan naast de genoemde route ook via de Nieuwe Gouw, Poppendammergouw en Belmermeer rijden. Daarnaast zal het voor bijzondere gevallen mogelijk moeten zijn om een ontheffing aan te vragen. In de komende fase wordt bepaald waar precies de grens zal liggen van het verbod voor doorgaand verkeer in Zunderdorp.

	Samenvattend: 1. Aslastbeperking eerder verruimen naar 10 ton. 2. Terugdraaien milieuzone Zuiderzeeweg of Ransdorp toegankelijk houden voor zwaar verkeer. 3. Niet openstellen fietspad Bleykermeerpolder voor gemotoriseerd verkeer. 4. Niet openstellen fietspad Poppendammergouw voor gemotoriseerd verkeer. 5. Noordzijde Zunderdorp toegankelijk houden voor zwaar verkeer. Graag zouden we bovenstaande zorgpunten in een ambtelijk overleg besproken zien, waarbij extra aandacht is voor de verkeerscirculatie van zwaar verkeer in Landelijk Noord en Waterland, Uitdam en Broek in Waterland in het bijzonder. Onze medewerkers treden graag in overleg om tot een breed gedragen oplossing te komen.	

3 Bijlagen

Bijlage 1 – behorend bij reactie A_016

Veel sluipverkeer

Er is momenteel veel sluipverkeer dat vanuit Broek en Waterland de kleine weggetjes langs Zunderdorp neemt. Met name in de ochtend en in de avond, maar ook overdag is het veel drukker dan het zou moeten zijn. Dat is gevaarlijk en onwenselijk.

Maak virtueel doodlopend



Maak de routes virtueel doodlopend door middel van camera controle (net zoals in Sloten)

Voor de bewoners is het wel noodzakelijk om langs alle kanten weg te kunnen. Dit is op te lossen door de camera's de foto's na 30 minuten te laten wissen. Dat betekent dat als je stil hebt gestaan, of iemand hebt bezocht (thuiszorg, sociaal bezoek) je langs elke route kan wegrijden, ongeacht hoe je binnen bent gereden. Maar het sluipverkeer kan dat niet, want die staan niet 30 minuten stil.

Voorbeeld: Sloterweg, Amsterdam

Sloterweg: verkeersveilig en bereikbaar - Gemeente Amsterdam

Zoals beschreven is het wellicht mogelijk door de foto na 30 minuten te wissen van, dat een ontheffingssysteem niet nodig is.

