Concept
Versie 1
14 februari 2023

Startnotitie Landelijk Noord

Een integrale verkenning



Auteur(s)
Projectteam Landelijk Noord - Ingenieursbureau Amsterdam

Opdrachtgever
Anniek de Milliano

Contactpersoon
Frank Ebbink

Opsteller	Goedgekeurd	Vrijgegeven	Paraaf	Datum
Lycke Hoogeveen	Frank Ebbink	Anniek de Milliano		

Inhoud

1 Inleiding 3
1.1 Aanleiding 3
1.2 Besluitvorming 4
1.3 Scope en samenhang 4

2 Opdrachtbeschrijving, doel en proces 6
2.1 Opdrachtbeschrijving 6
2.2 Doel project 6
2.3 PBI-fasering 6

3 Analyse huidige situatie, omgevingsscan en knelpunten 8
3.1 Gebiedsbeschrijving 8
3.2 Historische context 10
3.3 Omgevingsscan 10
3.4 Knelpunten 11

4 Plan van aanpak 14
4.1 Kaders en onderzoeken 14
4.2 Proces 15
4.3 Participatie 15

5 Inrichting project 16
5.1 Organisatie en samenwerking 16
5.2 Globale inschatting financiële omvang 17
5.3 Planning en Besluitvorming 17
5.4 Risico's 17

Bijlage No Regret 19

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De infrastructuur en openbare ruimte in het Amsterdamse gebied buiten de A10 Noord (verder Landelijk Noord genoemd) zijn dringend toe aan groot onderhoud. Dat geldt vooral voor de bruggen en de wegen. Het gebied kent een aslastbeperking vanwege de slechte staat van bruggen en wegen en kwetsbare gebouwen, maar desondanks rijdt er zwaar verkeer. Daarnaast zoekt sluipverkeer in de spits zijn weg door het gebied als de N-weg naar de stad en A10 volloopt.
Het gebied kent een grote opgave waar het gaat om het vinden van de goede balans tussen natuur en biodiversiteit versus landbouw en ruimtelijke inrichting. Dit heeft o.a. te maken met het specifieke karakter (veenweidegebied) en de huidige discussie over stikstof en de rol van veehouderij hierin..

In 2018 heeft een ongeval plaatsgevonden waarna de Centrale Dorpenraad toenmalig wethouder Dijksma heeft gevraagd om in nauw overleg met de omgeving achterstallig onderhoud en onderzoek naar de staat van wegen en bruggen uit te voeren. De wethouder heeft destijds toegezegd om een integrale verkenning te laten doen, zodat waar nodig met aanvullende maatregelen andere opgaven kunnen worden uitgevoerd parallel aan of in het groot onderhoud en vervanging. Daarnaast heeft ze toegezegd zo snel mogelijk achterstallig onderhoud en vervanging op te pakken. Beide trajecten in goede afstemming met de omgevingspartijen.
Waar het uitvoeren van onderhoud vooruitloopt op de integrale verkenning worden no-regret maatregelen vastgesteld en ter hand genomen. Dit geldt zowel voor wegen (reeds in volle gang) als voor bruggen (komen binnenkort met een voordracht). Daarnaast is een onderzoek naar zwaar verkeer in o.a. Landelijk Noord uitgevoerd (zie resultaten in de voordracht zwaar verkeer).

Het gebied kent verschillende uitdagingen waardoor een integrale benadering van de huidige infrastructuur noodzakelijk is. Hierbij valt te denken aan:

- agrarische bedrijvigheid nu en in de nabije toekomst,
- ecologie (o.a. bodemdaling en waterpeilen),
- recreatie (met name gezien de groei van Amsterdam-noord),
- bereikbaarheid (voor diverse modaliteiten) vanuit Amsterdam naar het gebied en v.v.,
- verkeersveiligheid,
- leefbaarheid en woonklimaat in de historische dorpskernen.

Samen met bewoners en andere belanghebbenden gaan we een integrale aanpak van de openbare ruimte en infrastructuur bepalen, dat verkeersveilig, duurzaam, klimaatbestendig en uitvoerbaar is voor heel Landelijk Noord. Hierbij wordt gekeken naar de verkeerssituatie (circulatie, veiligheid, doorstroming, bereikbaarheid), onderhoudsstaat, meldingen en wensen vanuit de omgeving, recreatie, maar ook de visie vanuit ecologie (natuur, landbouw, waterpeil, biodiversiteit). Dit wordt uitgewerkt in een Nota van Uitgangspunten.

1.2 Besluitvorming

Op 25 juni 2013 heeft het DB Noord het plan van aanpak Zwaar Verkeer Landelijk Noord vastgesteld. De uitvoering daarvan is mede door de sterk uiteenlopende standpunten van de diverse stakeholders in het gebied slechts ten dele ter hand genomen, en heeft o.a. geleid tot een aslastbeperking op bruggen en wegen en een inrijdverbod voor vrachtverkeer in de dorpen.

Na de toezegging in 2018 door wethouder Dijksma (zie Aanleiding) is in 2019 het Instandhoudingsprogramma 2020-2025 'onderhoud wegen' versneld gestart met het uitvoeren van no-regret maatregelen aan de wegen in Landelijk Noord. De toegezegde integrale verkenning is vanwege capaciteitstekort in 2022 gestart.

Medio 2020 zijn vragen van raadslid Ceder van CU over veiligheid, onderhoudsmaatregelen en het tijdpad daarvan en mogelijke versnellingen beantwoord. Aanleiding voor die vragen was een ongeval op de Liergouw. Dit betrof echter geen onveilige situatie door nalatig onderhoud, want het onderhoud was reeds uitgevoerd met o.a. aanleg van passeerhavens. Een vrachtwagen had buiten deze passeerhavens een auto willen passeren en was hierbij van de weg geraakt en gekanteld.

Met deze Startnotitie wordt door de portefeuillehouder het Principebesluit voor het project Landelijk Noord genomen. Met dit project wordt inhoud gegeven aan de beloftes die in 2018 door wethouder Dijksma zijn gedaan en daarmee aan de principes van een betrouwbare overheid. Ook wethouder Melanie van der Horst wordt geïnformeerd over het principebesluit vanwege de gesprekken die haar voorganger Dijksma heeft gevoerd in 2018 met de omgeving, waaraan dit principebesluit invulling geeft.

1.3 Scope en samenhang

Scope project
De scope van het project betreft de infrastructuur en openbare ruimte in het gebied Landelijk Noord.

Samenhang andere projecten
Het project Landelijk Noord heeft een samenhang met de instandhoudingsprogramma's van bruggen en wegen. Met deze programma's wordt nauw contact onderhouden. Verder heeft programma Logistiek een onderzoek gedaan naar zwaar verkeer in Landelijk Noord. Tevens is de ophoging van de Uitdammerdijk (De Alliantie van o.a. HHNK) in het gebied actief, evenals het gemeentelijk project Durgerdammerdijk (herinrichting en dijkophoging) en verkenning parkeerproblematiek nabij de Schellingwouderbrug.

Scope gebied
Landelijk Noord is het gebied tussen de gemeentegrens Amsterdam, Landsmeer, Waterland, het Markermeer en de Ring A10 noord. Hier liggen 4 dorpen: Zunderdorp, Ransdorp, Holysloot en

Durgerdam. Omdat het dorp Schellingwoude binnen de ring A10 ligt en daarmee binnen de scope van het bestaande mobiliteitsplan Noord valt is dit geen onderdeel van de scope.



Amsterdam Noord met in wit het stedelijk (Schellingwoude rechtsonder) en in beige het landelijk deel

2 Opdrachtbeschrijving, doel en proces

2.1 Opdrachtbeschrijving

De gemeente Amsterdam is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de infrastructuur (wegen, fietspaden en bruggen) en de openbare ruimte. De onderhoudstoestand van wegen en bruggen baart de omgeving en gemeente al langer zorgen. Het netwerk van wegen kan mogelijk beter op de vraag worden aangepast. Zo zijn meerdere bruggen, wegen en paden in slechte staat, zijn ze op punten te smal of zijn wegen doodlopend wat in ieder geval vanuit verkeerskundige optiek niet wenselijk is. Ook zijn bermen te zacht en lopen wegdelen onder bij een hogere waterstand. Deze waterstand is vaak hoger dan wenselijk vanuit een wegbouwkundige invalshoek, maar is wel beter vanuit het oogpunt van biodiversiteit beperken van stikstof door veenoxidatie. Een 'nattere' wegconstructie zorgt voor nog hogere onderhoudskosten voor wegen. Daarnaast is de vraag of de infrastructuur voldoet aan de huidige verkeersvraag, maar ook aan die van de toekomst. Verkeer van en voor bewoners en ondernemers (o.a. boeren en loonwerkers) en in toenemende mate recreatief verkeer delen de smalle wegen.

2.2 Doel project

Het doel van de integrale verkenning Landelijk Noord is om in het gebied te komen tot een toekomstbestendig en duurzaam netwerk van infrastructuur en openbare ruimte. We sluiten hierbij zoveel als mogelijk aan bij of geven invulling aan de ambities van Amsterdam op het gebied van bijvoorbeeld technische noodzaak en de challenge of gebruik passend is, buurtoverstijgende focus (bredere sociale en duurzame aanpak), fundamentele aanpak, veiligheid, bereikbaarheid, ecologie, recreatie, cultuurhistorie en water. Dit doel bereiken we door in fase 2 de behoeftes van alle betrokkenen (met name omgevingspartijen) in het gebied, de beleidskaders, wet- en regelgeving en kennis expertise te vertalen in een nota van uitgangspunten, waarvoor we vrijgave voor inspraak zullen vragen. De input hieruit wordt verwerkt in een nota van beantwoording en we verwachten te komen tot meerdere mogelijke varianten ter verbetering van het netwerk. Dat kan inhouden dat we aangepaste maatregelen voorstellen ten opzichte van de onderhoudsmaatregelen volgens het instandhoudingsprogramma of zelfs extra noodzakelijke en/of wenselijke investeringen in het onderhoud van de infrastructuur bovenop de plannen van het instandhoudingsprogramma. Fase 2 wordt afgesloten met het voorleggen aan bestuurder van een nota van uitgangspunten waarin deze varianten met bijbehorend financieel perspectief, geactualiseerd dekkingsvoorstel en vervolgproces zijn uitgewerkt (voorkeursbesluit).

2.3 PBI-fasering

Met deze startnotitie wordt PBI fase 1 van het project Landelijk Noord afgerond en start fase 2: de uitgangspuntenfase van het project.

In fase 1 is in afstemming met de instandhoudingsprogramma's duidelijk geworden:
A) welke maatregelen geheel of gedeeltelijk no-regret zijn (niet veilig/niet functioneel); en
B) welke scope mee wordt genomen in de integrale verkenning.

Zoals in de vorige paragraaf al vermeldt wordt alle informatie uit o.a. participatie en onderzoeken in fase 2 nader uitgewerkt tot een nota van uitgangspunten en varianten voor mogelijk aangepaste of aanvullende groot onderhoudsmaatregelen t.o.v. de instandhoudingsplannen van wegen en civiele constructies (bruggen).

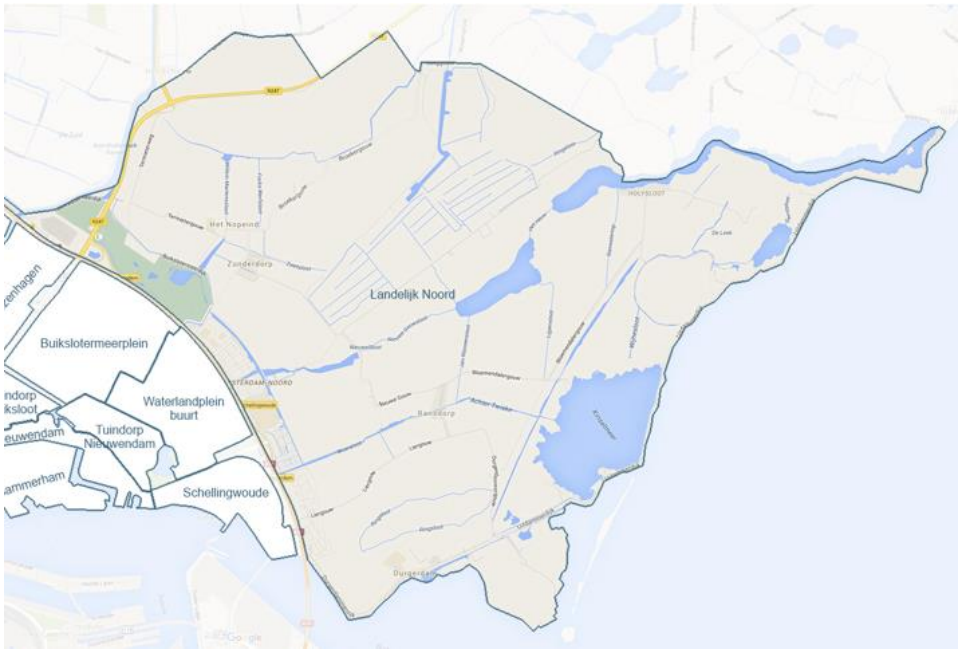
In de nota van uitgangspunten zal per wegvak worden uitgelegd wat:
1) Onderhoud- en vervanging blijft volgens liggend instandhoudingsplan: Er zijn dan geen aanvullende maatregelen nodig. Er kan gewoon 1-op-1 vervangen worden (opgepakt door regulier onderhoudsprogramma);
2) Onderhoud- en vervanging met beperkte aanvullende maatregel: Er zijn aanvullende kleine maatregelen nodig die meegenomen kunnen worden met de onderhouds- en vervangingsopgave.
3) Onderhoud- en vervanging met grote of meerdere aanpassingen of aanvullingen ten opzichte van het instandhoudingsplan: Er is bijvoorbeeld een functiewijziging nodig. Hiervoor zullen de vervolgfases van PBI-proces worden doorlopen: ontwerpfase en realisatiefase door een projectteam.

De nota van uitgangspunten en de varianten worden voorgelegd aan de bestuurder, zodat een voorkeursbesluit kan worden genomen.

3 Analyse huidige situatie, omgevingsscan en knelpunten

3.1 Gebiedsbeschrijving

Landelijk Noord is het gebied dat wordt begrenst door de gemeentegrens (grens met gemeenten Waterland en Landsmeer en het Markermeer) en met de Ring A10 noord. Uitzonderingen zijn de provinciale weg N247, welke in eigendom is en blijft van de Provincie Noord-Holland (PNH) en de Uitdammerdijk. Laatstgenoemde dijk is een primaire waterkering en wordt momenteel opgehoogd. Het eigendom van de gehele dijkconstructie met wegen daarop is van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK). Na de ophoging en vernieuwing zal het eigendom van de wegconstructie overgaan naar de gemeente Amsterdam (binnen de gemeentegrens). Hierover is de gemeente in gesprek met HHNK. De verwachting is dat die overdracht in fases vanaf 2024 zal worden geformaliseerd. De overige wegen zijn reeds jaren geleden overgedragen van HHNK aan de gemeente.



Landelijk Noord in beige

Verder bestaat landelijk Noord uit natuur, landbouw, beperkte bebouwing met name in de dorpskernen, een aantal wegen met bruggen over watergangen. In het gebied woont een beperkt aantal inwoners (2410 in 2021). De bewoners van de dorpen hebben zich sinds 1959 verenigd in de Centrale Dorpenraad Landelijk Noord (CDR). Deze fungeert ook als gesprekspartner voor de gemeente. Daarnaast zijn er diverse (met name agrarische) ondernemers actief. De

omgevingsvisie Amsterdam 2050 geeft wel aanknopingspunten, maar een concrete invulling voor het gebied ontbreekt nog. Een ruimtelijk beeld en invulling daarvan kan helpen de infrakeuzes beter te verantwoorden.
Het aantal toeristen en recreanten in het gebied groeit, waarmee ook het recreatief verkeer groeit. In het gebied rijdt voornamelijk bestemmingsverkeer voor personen en vracht, post- en pakketbezorgers. Ook rijden er diverse onderhoudsdiensten t.b.v. onderhoud aan kabels & leidingen, wegen, groen en afval. Openbaar vervoer is flexibel taxivervoer, georganiseerd door Mokumflex en er ligt een aantal fietspaden. Daarnaast vindt er beperkt pleziervaart plaats in het gebied. Enkele watergangen horen bij het sloepennetwerk. In de omgevingsvisie 2050 staat de ambitie om dit netwerk uit te breiden. In de ogen van sommige bewoners is er ook sprake van sluipverkeer, bijvoorbeeld rond Zunderdorp als het druk is op de N247.

De bewoners ondervinden hinder van zwaar verkeer in het gebied en hebben zorgen met betrekking tot de impact hiervan op de belastbaarheid en de benodigde breedte van wegen en bruggen. De ondernemers die met breed materieel rijden, ondervinden hinder van de smalle bruggen en de aslastbeperking. De bewoners van Uitdam (gemeente Waterland) ervaren overlast, omdat het zwaar verkeer in landelijk noord door de kern van Uitdam rijdt. Dat verkeer mag namelijk niet over de bruggen in Landelijk Noord vanwege de aslastbeperking, dus vindt veelal de route door Uitdam als enige aan- en afrijroute. Op verzoek van stadsdeel Noord heeft de gemeente ook een onderzoek gedaan naar het weren van zwaar verkeer in noord (stedelijk en landelijk noord). De conclusies uit dit onderzoek volgen binnenkort. In het kort zijn de conclusies uit dit onderzoek voor landelijk noord:

- De meeste wegen zijn niet ingericht op zwaar verkeer, met name waar bebouwing vlak langs de weg ligt, maar kunnen constructief de verkeersbelasting wel aan m.u.v. de kwetsbare bruggen, waarvoor ook een voordracht bij u wordt ingediend (aanpak 8 beweegbare en 1 vaste brug).
- In het gebied komt alleen zwaar bestemmingsverkeer (let op: voor het overige verkeer is dit niet onderzocht, daarvan vermoeden we wel degelijk sluipverkeer) en dat zal nodig blijven voor bevoorrading etc.
- De bebording etc is niet overal compleet en eenduidig.
- Communicatie kan beter (routes, gebruik lichter materieel, ontheffingen).

Het advies van het rapport Verkenning Zwaar verkeer op (dijk)wegen en bruggen stadsdeel Noord namens programma Logistiek is globaal om voor Landelijk Noord een zonale geslotenverklaring voor vrachtwagens in te stellen en bij de kwetsbare bruggen een 6-tons aslastbeperking totdat de kwetsbare bruggen zijn vernieuwd en na te denken over overslaglocaties aan de randen van het gebied.

Naast de problematiek rondom zwaar verkeer zal het gehele wegennet van Landelijk Noord en de aansluitingen op het omliggende wegennet worden beoordeeld. Hiervoor worden interne specialisten zoals stedenbouwkundige/landschapsarchitect R&D voor SDN, programma fiets en andere stakeholders als fietsersbond en VRA geraadpleegd.

In PBI-fase 1 is alle bestaande informatie van bovengenoemde aspecten inzichtelijk gemaakt en ontbrekende informatie zoveel mogelijk verzameld of expliciet gemaakt welke informatie nog ontbreekt.

3.2 Historische context

De infrastructuur (wegen en bruggen) en openbare ruimte in het scopegebied van de verkenning behoorden tot het eigendom van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK). Een aantal jaren geleden zijn alle wegen en bruggen overgedragen naar de gemeente Amsterdam. Uitzondering hierop vormt de Uitdammerdijk, die momenteel wordt opgehoogd en van een nieuwe wegconstructie wordt voorzien. Deze weg wordt na oplevering gefaseerd overgedragen aan de Gemeente Amsterdam.

De gemeente heeft de studies "Analyse" en "aanpakscenario's" gedaan voor het benodigde onderhoud aan enkele historische ophaalbruggen. In deze stukken komt het cultuurhistorisch belang van o.a. de bruggen in het gebied naar voren, bijvoorbeeld het belang van ensembles van bruggen in het landschap (Wipbrug en Aandammerbrug) en in de dorpen (overige 5). Tevens is de architectonische kwaliteit en de cultureel historische waarde volgens de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit beschreven in deze stukken. Zo hebben de bruggen binnen de dorpskernen van Zunderdorp en Ransdorp een bepaalde status, die vanuit cultuurhistorie eisen stelt aan het esthetische karakter en te behouden elementen van de brug.

3.3 Omgevingsscan

In PBI fase 1 zijn de eerste contacten gelegd met interne stakeholders binnen de gemeente Amsterdam, maar ook daarbuiten, zoals met provincie Noord Holland, Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, Alliantie Markermeerdijken, gemeente Waterland en de Centrale Dorpenraad. In deze kennismakingsronde hebben we aangegeven wat de bedoeling is van de Verkenning Landelijk Noord en informatie en ambities/ knelpunten voor het gebied gedeeld en opgehaald.

Om de doelstellingen van het project te kunnen bereiken, hebben we de omgeving nodig aangezien er diverse, soms tegenstrijdige, belangen in het gebied zijn.

Wie zijn stakeholders?

- Provincie Noord Holland
- Recreatieschap Twiske Waterland (bestuurder dubbele rol)
- Staatsbosbeheer
- Landschap Noord Holland
- Natuurmonumenten
- HHNK (diverse onderdelen (water/ infrastructuur/ maaien))
- Alliantie Markermeerdijken
- Buurgemeentes

- Nutsbedrijven
- Intern Amsterdam
    - Bestuurlijk en ambtelijk opdrachtgever
    - Verkeer & Openbare Ruimte:
        - Kennis en Kaders (strategie fiets/ mobiliteitsplan)
        - Stedelijk Beheer, instandhoudingsprogramma's wegen en bruggen
    - Programma Logistiek
    - Gebiedsteam stadsdeel Noord
    - Ruimte & Duurzaamheid
    - Afval & Grondstoffen
- Bewoners en met name de Centrale Dorpenraad
- Fietsersbond
- VRA
- Ondernemers (bouwbedrijven, agrariërs, recreatie)
- Agrarische sector
    - Werkgroep Centrale Dorpenraad
    - Waterland en Dijken
    - Vereniging Behoud Boeren Waterland
    - LTO

In fase 1 is geconcentreerd op het scherp krijgen van de probleemstelling, zowel technisch inhoudelijk als in onze rol als betrouwbare overheid en het uitvoeren van onze wettelijke taken hierin (het brengen van de wegen en bruggen op een verantwoord veiligheidsniveau). Daarnaast is ook gekeken naar concrete kansen en uiteindelijk toekomstbeeld van de infrastructuur en openbare ruimte in het gebied. Hiertoe is bestaande informatie verzameld en zijn gesprekken gevoerd met diverse stakeholders, zowel intern gemeentelijk, bij andere overheden en kennisinstituten als bij externe stakeholders. De toets op het coalitieakkoord en de huidige financiële uitdagingen worden hierbij uiteraard meegenomen.

3.4 Knelpunten

De onderhoudstoestand van de gemeentelijke infrastructuur is zodanig dat de functionaliteit en veiligheid op verschillende plekken in het geding is. De wegen kennen veel scheuren en oneffenheden en sommige wegen liggen zodanig laag dat ze geregeld onder water staan. Meerdere bruggen zijn niet meer goed genoeg om het huidige (zwaar) verkeer te kunnen dragen. Daarnaast zijn de bruggen oud en op onderdelen hoog nodig aan vernieuwing / groot onderhoud toe. De problematiek van de bereikbaarheid en de staat van de infrastructuur is kort opgesomd:

- Zwaar verkeer van ondernemers (agrarisch, aannemer) versus de leefbaarheid in de historische dorpskernen (zie conclusies in paragraaf 3.1)
- Ontbrekende verbindingen zorgen voor onnodig veel verkeer door de kern van bijv. Ransdorp
- Slechte staat van onderhoud bestaande wegen
- Smalle wegen en zachte bermen leiden tot verkeersonveilige situaties

- Veenondergrond en grondwaterstand leiden tot ongelijkmatige zakkingen en plaatselijk onderlopen van stukken wegen. Veenondergrond en grondwaterstand leiden tot ongelijkmatige zakkingen en plaatselijk onderlopen van stukken wegen. Het peilbeheer beïnvloed de levensduur van wegen. Hoge peilen maar ook peilverschillen kunnen problemen veroorzaken. Voor wegen waarvan de levensduur wordt verminderd door peilverhogingen is een handelingsperspectief wenselijk.
- Sluipverkeer van en naar Amsterdam zorgt voor extra verkeersdruk.
- De huidige milieuzonegrens op de A10 zorgt dat de aansluitingen van Liergouw en Durgerdammerdijk op Zuiderzeeweg binnen de A10 niet toegankelijk zijn voor al het verkeer, waardoor verkeer onnodig ver moet omrijden (door met name Uitdam).
- Bereikbaarheid en circulatie, mede i.r.t. aslastbeperking bruggen, met hetzelfde effect voor aangrenzende dorpen in de gemeente Waterland.

Deze integrale opgave heeft meerdere aspecten:

1. **Opgave inrichting en kwaliteit infrastructuur (wegen, paden, bruggen)**
   In het algemeen (a) functioneert de openbare ruimte en infrastructuur nu onvoldoende. Dat blijkt uit thema's zoals: agrarische bedrijvigheid, het woonklimaat in de cultuurhistorische dorpskernen, hinder door zwaar verkeer en de impact hiervan op de belastbaarheid en de benodigde breedte van wegen en kunstwerken, (beperkte) bereikbaarheid, toename toeristisch/recreatief verkeer, verkeerscirculatie en verkeersveiligheid en de aansluiting van het wegennet van Landelijk Noord op het omliggende wegennet voor het fiets- , OV- en autoverkeer. Ook dient het netwerk te worden getoetst of het voldoet op de vlakken verkeerskunde, stedenbouw/landschapsarchitectuur en ecologie. Wat is de behoefte aan infrastructuur op de lange termijn en is het netwerk daar nu voldoende op ingericht?
   (b) Er is een onderhoudsachterstand. Groot onderhoud en vervanging blijft de komende jaren nodig om het netwerk weer op het vereiste kwaliteitsniveau te krijgen. De opgave voor de wegen is grotendeels opgenomen in het instandhoudingsprogramma, maar een aantal wegen staan ook na 2025 gepland. In opdracht van Stedelijk Beheer is in Q4 2020 vooruitlopend op de verkenning de voorbereiding gestart van 'no regret' onderhoudsmaatregelen. Het gaat hierbij om wegen/gouwen die dermate slecht zijn waardoor noodzakelijke maatregelen genomen moeten worden om het functioneren en de veiligheid weer te kunnen borgen. Op sommige van deze locaties moest calamiteitenonderhoud door zwaar verkeer – niet volgen aslastbeperking worden uitgevoerd om deze wegen in gebruik te kunnen houden. De no-regret maatregelen zijn soms definitieve ingrepen, maar op sommige locaties, zoals de Liergouw ook tijdelijke ingrepen totdat de definitieve inrichting gerealiseerd kan worden.
   (c) De onderhouds- en vervangingsopgave van bruggen. In het gebied zijn 9 bruggen in slechte staat, te weten acht beweegbare ophaalbruggen en één vaste brug. Bij diverse bruggen is reeds een noodmaatregel getroffen. Als no-regret maatregel moeten deze bruggen worden aangepakt en wordt voorgesteld de bruggen niet beweegbaar meer te maken. Hiervoor wordt bij de bestuurder een besluit voorgelegd. Het uiterlijk van deze bruggen blijft hetzelfde, zoals ook het advies is van de adviseur ruimtelijke kwaliteit. Alleen wordt de positie van de brug in de Liergouw bij Ransdorp mogelijk qua richting gewijzigd, omdat deze nu vaak wordt aangereden. Bij de overige bruggen in het gebied

kan met niet-noodzakelijk onderhoud op de integrale nota van uitgangspunten worden gewacht.
(d) de openbare ruimte en infrastructuur is dienend aan het doel waarvoor het gebruikt moet worden. Daarom moet de technische noodzaak getoetst worden aan de bredere ontwikkeling op de (middel)lange termijn en de eisen en wensen van omgevingspartijen. Hiervoor dient dit traject, waarbij de nota van uitgangspunten een volgende stap zijn in duidelijkheid over mogelijke aanpassingen van de infrastructuur.

2. **Opgave landschap (ecologie, duurzaamheid, klimaatadaptief, recreatie)**
(a) Het landbouwgebied in Waterland is in transitie. In verband met stikstof-, klimaat- (veenoxidatie) en wateropgave (kaderrichtlijn water) zijn grote veranderingen te verwachten. Veenondergrond en grondwaterstand leiden tot ongelijkmatige zakkingen en plaatselijk onderlopen van stukken wegen. Het peilbeheer beïnvloed de levensduur van wegen. Hoge peilen maar ook peilverschillen kunnen problemen veroorzaken. Bij peilverschillen is er een gecombineerde functie van weg en peilscheiding. Hiermee komt het waterschap als partij in zicht die zorg draagt voor veel van de peilscheidingen. We intiteren een overleg met het waterschap over het bedienen van beide functies. Daarnaast wordt het gebied natter omdat het wegzakt door veenoxidatie en klink. Om de bodemdaling te remmen en broeikasuitstoot te verminderen worden de peilen liever zo min mogelijk aangepast aan het wegzakken. Hierdoor kan ook de levensduur van wegen worden verminderd. Een handelingsperspectief voor dit probleem is wenselijk.
Verder komen er doelstellingen voor het gebied die lijken op de eerder geformuleerde stikstofdoelstellingen voor 2030 die het ministerie van LNV in mei 2022 publiceerde. Dit zal landelijk gepaard gaan met een reductie van de veestapel met tientallen procenten, tot misschien wel halvering. Of dit voor de veestapel in Landelijk Noord gaat gelden is nu nog onduidelijk. Als dat gebeurt werkt het door op de vervoersbewegingen en de zwaarte daarvan, hierover verwachten we het komende jaar meer duidelijkheid. Ook kan klimaat-adaptatie een prikkel zijn voor verdere veranderingen. Het bedrijfsmodel voor boeren dat past bij de reductie kan twee kanten op: minder maar grotere bedrijven met ongeveer net zoveel vee per bedrijf als nu óf het zelfde aantal bedrijven als nu met minder vee.
(b) Biodiversiteit is een gemeentelijk doel, zoals beschreven in de omgevingsvisie 2050. Wat de wegen aangaat, is snelheidsverlaging een logische maatregel om biodiversiteit te bevorderen. Een lagere gemiddelde snelheid van verkeer heeft positieve gevolgen voor bijvoorbeeld vogels. Recreatieve routes kunnen deels worden afgesloten of omgeleid in broedtijd.
Van het (c) recreatief wandel- en fietsverkeer wordt verwacht dat dit in de toekomst zal groeien, mede door de verdichting in de stad en met name in stedelijk noord. Accommodatie zal in eerste instantie voor een groot deel op de huidige wegstructuur plaats vinden, maar bij toename van recreatief verkeer zal de behoefte naar recreatieve routes groeien.

4 Plan van aanpak

4.1 Kaders en onderzoeken

Klimaat / milieu / ecologie
De 'Omgevingsvisie Amsterdam 2050, een menselijke metropool' geeft voor nieuwe hoofdgroenstructuur Landelijk Noord (blz 48) als opgave de ontwikkeling van een nieuw evenwicht tussen veen en weide door het stimuleren van de transitie naar een landschap inclusieve landbouw en meer mogelijkheden voor extensief recreatief medegebruik. Een duurzamer landschap zonder bodemdaling, een toename van de biodiversiteit en een groter waterbergend vermogen. Momenteel zijn er op meerdere niveaus initiatieven in de regio van landelijk Noord om in de loop van de tijd meer klimaat- en waterrobuust te acteren. Zo is het doel om veenoxidatie en daarmee bodemdaling tegen te gaan en de landschappelijke kwaliteit en biodiversiteit te vergroten.

Verduurzamen Landschap Landelijk Noord en tegengaan Stikstofproblematiek (blz 73). In Waterland stimuleren we de ontwikkeling tot Amsterdam Wetlands. Inzetten zijn omschakelen naar landschapsinclusieve landbouw, stoppen bodemdaling, verhogen biodiversiteit en vergroten van het waterbergend vermogen. Gecombineerd met het geleidelijk en passend vergroten van mogelijkheden recreatief medegebruik (fase 2). Amsterdam heeft een aantal gebieden in het landelijk gebied in eigendom. Waar mogelijk kunnen we deze gebieden inzetten om bij te dragen aan het bereiken van bovenstaande doelstellingen.

Bovenstaande ambities vanuit de omgevingsvisie hebben een mogelijk raakvlak, maar zijn geen onderdeel van onze opgave. Om echter de relatie te kunnen duiden tussen deze ontwikkelingen en onze opgave is een ecoloog van Ruimte & Duurzaamheid, team beleidsdoorwerking, aangesloten. Waar deze relatie er is, zal de urgentie van de aanpak van de infrastructuur naar verwachting niet altijd overeenkomen met de doorlooptijd van deze ontwikkeling naar concrete consequenties. Wel is het goed m deze toets toch te blijven maken.

Techniek
Voor de technische staat van de wegen is het rapport "Onderhoudsscenario's Landelijk Noord" in 2020 gemaakt. Voor de technische staat van de bruggen is een onderzoek gedaan naar de technische mogelijkheden en is een historische analyse opgesteld. Uit deze onderzoeken kwam naar voren dat er een urgente onderhouds- en vervangingsopgave is in Landelijk Noord, zowel voor bruggen als wegen.

Verkeer
In 2013 is een plan van aanpak zwaar verkeer Landelijk Noord gemaakt en vastgesteld door het DB Noord. Uitvoering is slechts beperkt ter hand genomen, vanwege tegengestelde belangen van stakeholders in het gebied. Wel is in 2019 via een verkeersbesluit een aslastbeperking van 6 ton voor het gehele gebied vastgesteld. Het idee was dat dit een tijdelijk karakter had tot de bruggen waren versterkt. Door programma Logistiek is in 2022 een onderzoek gedaan naar zwaar verkeer in Landelijk Noord. De conclusies van dit onderzoek en het advies liggen zeer binnenkort eveneens bij bestuurder voor. Wij nemen deze conclusies en mogelijke beheersmaatregelen waar mogelijk mee in fase 2.

Het mobiliteitsplan (Stedelijk) Noord van februari 2020 heeft landelijk noord expliciet buiten de scope gelaten. Waar er toch raakvlakken zijn worden die meegenomen in fase 2.

4.2 Proces

Het projectteam werkt na het vaststellen van deze Startnotitie volgens het PBI aan fase 2, de uitgangpuntenfase. Dit leidt tot een nota van uitgangspunten waarin voorkeursvarianten worden gegeven of worden uitgewerkt en bij bestuurder worden voorgelegd. Naar verwachting wordt de voordracht voor het voorkeursbesluit begin 2024 geagendeerd.

4.3 Participatie

Doel
De doelstelling van de participatie in fase 2 is in eerste instantie het delen en aanvullen van informatie en de belangen specifiek in beeld brengen. Daarnaast zo mogelijk de (tegenstrijdige) belangen verenigen in uitgangspunten voor het gebied. Op deze manier wordt gewerkt aan het creëren van draagvlak en zijn partijen mogelijk ook bereid water bij de wijn te doen. Als deze visie de projectdoelstellingen overstijgt, dan ook met partijen afspraken maken wie voor welk deel aan de lat staat (en indien nodig samenwerkingsovereenkomsten sluiten).

Aanpak
Aansluiting zoeken bij het gebiedsproces Waterland van de Provincie Noord Holland, waarin het Rijksbeleid concreter wordt uitgewerkt (met name stikstofbeleid en consequenties voor agrariërs in het gebied. Bepalen wat de raakvlakken (inhoud) en tempo (planning) zijn en afspraken maken over samenwerking (of niet). Op basis van aanpak project en verdere inventarisatie belangen participatieruimte en niveau bepalen voor de diverse stakeholders.
Vanuit de gesprekken eisen en wensen ophalen en in de klanteisenspecificatie (KES) opnemen. Op die wijze goed overzicht creëren voor individuele, maar ook gezamenlijke wensen voor het gebied. Daar ook in bijhouden wat er met de wensen vanuit het project gebeurt; onderbouwd honoreren of afwijzen.
De Centrale Dorpenraad lijkt op een vertegenwoordiging van de dorpskernen, maar heeft aangegeven dit NIET te zijn. Dus ze faciliteren en denken mee, maar zijn geen vertegenwoordiging van individuele organisaties, ondernemers of bewoners.
De natuurorganisaties zijn in fase 1 nog niet specifiek benaderd voor dit project. Wel is er contact vanuit de gemeente met deze organisaties voor andere programma's/ beleidsonderwerpen.

5 Inrichting project

5.1 Organisatie en samenwerking

Opdrachtgever
De bestuurlijk opdrachtgever is Yassmine el Ksaihi, portefeuillehouder/DB-lid Noord.
De ambtelijk opdrachtgever van het project is Anniek de Milliano van Verkeer & Openbare Ruimte (V&OR).
De aansturing wordt gedaan door een Integraal Projectmanagement team (IPM-team) vanuit het Ingenieursbureau, aangevuld door specialisten van V&OR en van Ruimte & Duurzaamheid (R&D).

Interne afstemming
Interne afstemming vindt regelmatig plaats met diverse betrokkenen. Belangrijke partijen hierbij zijn de instandhoudingsprogramma's wegen en civiele kunstwerken (bruggen). Daarnaast is er via de integraal gebiedsadviseur van V&OR contact met de betreffende beleidsafdelingen op het vlak van verkeer en logistiek. Ook het gebiedsteam stadsdeel Noord is betrokken. Ten slotte is een ecoloog van team beleidsdoorwerking van R&D betrokken, die zich richt op bodemdaling en in deze afstemming heeft op zowel landelijk, provinciaal als regionaal niveau en een stedenbouwkundige van gebiedsteam noord van R&D. Er vindt regulier overleg plaats met alle gemeentelijke partijen, zodat opgaven goed worden afgestemd. Dit samenwerkingsmodel zetten we voort in de fase nota van uitgangspunten.

Raakvlakprojecten
De Alliantie – ophogen Markermeerdijken t/m 2026.
Regulier onderhoud en vervanging wegen en bruggen vanuit de instandhoudingsprogramma's.
Projecten Provincie: verbetering kruising 't Schouw van N247 (momenteel On Hold) en mogelijk verdiepte passage Broek in Waterland.
Nieuwbouw school Ransdorp.
Aanscherping milieuzonering.
Herinrichting i.c.m. dijkversterking Durgerdammerdijk.
Oplossen parkeerproblematiek en aanpassing Schellingwouderdijk

Samenwerking overige partijen
Met de buurgemeenten is afstemming, met name met de gemeente Waterland. De gemeente Amsterdam is vertegenwoordigd bij het gebiedsproces van de Provincie Noord-Holland en het onderzoek van de Wageningen Universiteit en Research (WUR). Ook is er op divers vlak contact met Hoogheemraadschap Holland Noorderkwartier. En met bewonersorganisaties zoals de Centrale Dorpenraad en Dorpsraad Uitdam.

5.2 Globale inschatting financiële omvang

Kosten
Tijden PBI fase-1 is op basis van de uitgangspunten een eerste globale inschatting van de kosten gemaakt.

- PBI-fase 1: kosten gerealiseerd €100.000,-, gedekt uit opdrachtgevers-budget
- PBI-fase 2: kosten geraamd €290.000,-, gedekt uit programma stadsverbetering -AD (210k) en Fonds stadsbehoud (80k)
- In fase 2 worden de kosten geraamd voor de vervolgfase en het dekkingsvoorstel geactualiseerd. Afhankelijk van de uitkomsten van PBI-fase 2 wordt het vervolgproces opgepakt door het reguliere instandhoudingsprogramma of wordt het PBI-proces verder doorlopen. Dit bepaalt ook de kosten en dekkingsvoorstel voor het vervolg.

Dekkingsmogelijkheden Amsterdam en Vervoerregio
De financiering (dekking) van uit Amsterdam wordt waar mogelijk aangevuld met een bijdrage vanuit VRA als het fietsgerelateerde of OV-maatregelen betreft. Hierover wordt tijdens PBI-fase 2 het gesprek gestart met VRA.

5.3 Planning en Besluitvorming

Deze Startnotitie is de basis voor het bestuurlijke Principebesluit (PBI-1) voor het project en wordt voorgelegd aan de portefeuillehouder van SD Noord, Yassmine El Ksaihi. Dit is de start van fase 2, waar aan het eind de nota van uitgangspunten zal worden opgeleverd

Mijlpalen Planfasen PBI-1 en 2	Planning indicatief (oplevering mijlpaal)
Principebesluit (PBI-1)	Q1/2023
Nota van Uitgangspunten, voorkeursbesluit (PBI-2)	Q1/2024

Realisatiefase (rudimentair)	
Afhankelijk of verkenning leidt tot zelfstandige projecten of valt onder instandhoudingsprogramma's	

Na het principebesluit (afronden PBI-1 fase), is volgens huidig inzicht de eerstvolgende bestuurlijke besluitvorming het voorkeursbesluit (afronden PBI-2 fase).

5.4 Risico's

In deze fase van het project (PBI-1) zijn de volgende toprisico's gesignaleerd:

Ongewenste gebeurtenis	Oorzaak	Gevolg	Beheersmaatregel
Niet alle lange termijn ontwikkelingen worden optimaal meegenomen	Urgentie onderhouds- en vervangingsopgave	Kapitaalvernietiging	Goed afstemmen met alle partijen / ontwikkelingen. Afstemmen uitgangspunt voor voorkeurs-besluit Q1 2024 op laatste info.
Verwachtingen/wensen van gebruikers en/of omwonenden worden niet volledig beantwoord.	Toezeggingen/verwachtingen uit het verleden Diverse (semi) overheden hebben diverse uitdagingen. (HHNK/PNH)	Weerstand, bezwaren	Goede participatie met bewoners en ondernemers. Goed afstemmen met HHNK etc
Er kan geen gemeenschappelijk doel of resultaat worden gedefinieerd	Veel tegengestelde belangen in het gebied.	Situatie blijft met huidige staat veiligheid en bereikbaarheid	Goede participatie, ook met intern gemeentelijke partijen
Uitvoering onderhoud zonder toets op (middel)lange termijn ontwikkelingen	Urgentie onderhoud noopt tot actie, terwijl verkenning nog geen resultaat heeft	Kapitaalvernietiging	No-regret gesprekken met IHP's blijven voeren
Verlies sterkte constructie	Waterpeil wordt hoger gehouden dan goed voor het cunet	Extra onderhoudskosten	Voorsorteren op technische opties
Onduidelijkheid gebruik	Onzekere uitkomst stikstofdebat en impact op ondernemers	Resultaten verkenning zijn onder voorbehoud	Op de hoogte blijven via ecoloog

Bijlage No Regret

Wegen:
Uitgevoerd: groot onderhoud aan Liergouw en vernieuwing en verbreding van de fietspaden Zwarte Gouw en Weerslootpad.

In uitvoering: elementenverharding in de dorpskernen van Zunderdorp en Holysloot. Straten worden opgehoogd en vervangen door nieuwe bakstenen. Ook de riolering is vervangen.

In voorbereiding: Poppendammergouw (volledig) en Bloemendalergouw (fietspad fase 1). Tevens de Broekergouw vak 1-5. fietspad Termieterweg – Buikslotermeerdijk en Durgerdammerdijk tussen kom Durgerdam en A10

Bruggen:
Acht voormalige beweegbare ophaalbruggen: brug 339 (Wezenbrug), brug 343 Bierstekerspost, brug 344, brug 351 Postje van Gerrit Vreeling, brug 375 Bakkersbrug , brug 379 Wipbrug, brug 380 en brug 2090 Aandammerbrug en één vaste brug brug 374 Los Postje brug. Hiervoor wordt door het instandhoudingsprogramma civiele constructies van V&OR binnenkort een voordracht ingediend.