Gemeente Amsterdam



Nota van Uitgangspunten

Integrale aanpak infrastructuur en openbare ruimte

Landelijk Noord

Inhoud

1 Achtergrond 3
- 1.1 Aanleiding 3
- 1.2 Bestuurlijke context 3
- 1.3 Stand van zaken 4
- 1.4 Afbakening project en gebied 5
- 1.5 Historische context en gebruik gebied 6

2 Doel en kaders 8
- 2.1 Doel 8
- 2.2 Beleidskaders 8
- 2.3 Participatie 9

3 Uitgangspunten per thema 11
- 3.1 Thema landschap 11
- 3.2 Thema biodiversiteit, ecologie en duurzaamheid 19
- 3.3 Thema verkeer en netwerk 22
- 3.4 Thema recreatie 29

4 Maatregelen en projecten 32
- 4.1 Algemeen 32
- 4.2 Maatregelen Openbaar landschap, biodiversiteit en ecologie 32
- 4.3 Maatregelen Verkeer 36
- 4.4 Maatregelen en Recreatie 54

5 Vervolgproces 55
- 5.1 Besluitvorming 55
- 5.2 Planning 55
- 5.3 Financiën 55

Bijlagen 56
- Bijlage 1 57
- Bijlage 2 58
- Bijlage 3 59

Colofon 61

1 Achtergrond

1.1 Aanleiding

De infrastructuur en openbare ruimte in het Amsterdamse landelijke gebied buiten de A10 Noord (verder Landelijk Noord genoemd) zijn minder goed ingericht op de toenemende gebruiksbehoeftes. Dat geldt voor de kwetsbare bruggen en de smalle wegen en paden. Met een projectmatige integrale aanpak van de infrastructuur en openbare ruimte, vergroten we de leefbaarheid en verkeersveiligheid in het gebied. Voor u ligt de Nota van Uitgangspunten van dit project.

Vanwege de slechte staat van met name de bruggen geldt sinds 2019 in het gehele gebied Landelijk Noord een aslastbeperking van 6 ton. Desondanks blijft zwaar verkeer nodig voor met name de agrarische ondernemers in het gebied. Naast zwaar verkeer zoekt sluipverkeer in met name de ochtendspits zijn weg door het gebied als de hoofdwegen (ringweg A10 en/of N247) vollopen. Het gebied kent een grote opgave waar het gaat om het vinden van de goede balans tussen landschappelijke waarden en biodiversiteit versus ruimtelijk gebruik en inrichting. Dit heeft onder andere te maken met het specifieke karakter van dit veenweidegebied, de kwetsbaarheid hiervan en het toenemende gebruik op de infrastructuur. Deze toename zien we bij bijna alle weggebruikers, zowel zwaar (agrarisch) verkeer, automobilisten, fietsers van en naar de stad als recreatief verkeer (varen, fietsen en wandelen). De veiligheid op de vaak smalle infrastructuur staat onder druk. De bewoners in de historische dorpskernen ervaren overlast van het verkeer door het dorp en de bereikbaarheid en veiligheid van wegen van en naar de dorpen. De steeds hogere waterpeilen, gecombineerd met een bodemdaling maakt het steeds lastiger voor de gemeente om de wegen het hele jaar toegankelijk te houden.



In 2018 heeft de Centrale Dorpenraad toenmalig wethouder Dijksma een gesprek gehad over de staat van de wegen en bruggen. Directe aanleiding was een verkeersongeval. De wethouder heeft in het gesprek toegezegd om een integrale verkenning te laten doen naar een toekomstbestendig netwerk van wegen en bruggen. Daarnaast heeft ze toegezegd het regulier onderhoud de nodige urgentie mee te geven. Beide trajecten uiteraard in goede afstemming met elkaar en met de omgevingspartijen.

1.2 Bestuurlijke context

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 tijdelijke aslastbeperking van 6 ton op bruggen en wegen in het hele gebied.

1.2 Bestuurlijke context

Na de genoemde toezegging door wethouder Dijksma (zie in paragraaf 1.1 Aanleiding) is in 2019 door Stedelijk Beheer met het Instandhoudingsprogramma 2020-2025 ‘onderhoud wegen’ gestart. Het betreft het onderhoud aan alle wegen in Landelijk Noord, waarbij de No Regret maatregelen eerst worden uitgevoerd. Een actueel overzicht van deze maatregelen zijn te vinden op de webpagina van Landelijk Noord (amsterdam.nl/projecten/landelijknoord). De toegezegde integrale verkenning is vanwege capaciteitstekort niet eerder dan in 2022 gestart.

Medio 2020 zijn vragen van raadslid Ceder (CU) over veiligheid, onderhoudsmaatregelen en het tijdpad daarvan en mogelijke versnellingen beantwoord. Aanleiding voor die vragen was een ander 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.
Begin 2023 is door portefeuillehouder El Ksaihi het principebesluit voor het project Integrale aanpak Landelijk Noord genomen. Ook wethouder Van der Horst is geïnformeerd over het principebesluit vanwege eerdergenoemd gesprek van één van haar voorgangers, voormalig wethouder Dijksma.
Met dit project wordt invulling gegeven aan deze beloftes van wethouder Dijksma en daarmee aan de principes van een betrouwbare overheid.

1.3 Stand van zaken

Meerdere wegen zijn de afgelopen jaren al hersteld of zijn momenteel in uitvoering. Het uitvoeren van onderhoud aan de kwetsbare bruggen is in voorbereiding (start uitvoering eind 2024 gepland). De integrale verkenning is na het genomen principebesluit doorgegaan als project Integrale aanpak infrastructuur en openbare ruimte Landelijk Noord[1]. Om het risico op kapitaalvernietiging bij de uitvoering van wegen zoveel mogelijk te beperken, heeft het projectteam intensief contact met stedelijk beheer. Tot aan de vaststelling van deze nota van uitgangspunten (NvU) wordt werk uit het onderhoudsprogramma alleen uitgevoerd indien het geplande onderhoud of vervanging in verband met veiligheid, bereikbaarheid en/of hoge kosten voor dagelijks onderhoud niet kan worden uitgesteld, kleinschalig is of de verwachting is dat de weg of brug geen andere functie krijgt door uitkomsten van het project Integrale aanpak. Dit noemen we no-regret maatregelen. Een actueel overzicht van deze maatregelen zijn te vinden op de webpagina van Landelijk Noord (amsterdam.nl/projecten/landelijknoord).

Daarnaast is door programma Stedelijke Logistiek in 2022 een onderzoek naar zwaar verkeer in heel Noord uitgevoerd. De conclusies en adviezen uit dit onderzoek worden door ons project meegenomen.

Als input voor deze nota van uitgangspunten hebben we bij bewoners en andere belanghebbenden wensen, ideeën en issues opgehaald voor een integrale aanpak van de openbare ruimte en infrastructuur. Deze hebben we vertaald naar uitgangspunten die verkeersveilig, duurzaam, klimaatbestendig en uitvoerbaar zijn voor heel Landelijk Noord. Hierbij is gekeken naar de verkeerssituatie (circulatie, veiligheid, doorstroming, bereikbaarheid), onderhoudsstaat, meldingen en wensen vanuit de omgeving, recreatie, en ook de visie vanuit landschap, landgebruik en ecologie.

1 Op de website en in communicatie naar stakeholders wordt het project “Onderzoek extra maatregelen Landelijk Noord” genoemd.

1.4 Afbakening project en gebied

De scope van het project betreft de infrastructuur en openbare ruimte in het gebied Landelijk Noord, buiten de ring A10 en ingeklemd tussen de gemeenten Landsmeer en Waterland en het Markermeer / Buiten IJ. In dit gebied liggen 4 dorpen: Zunderdorp, Ransdorp, Holysloot en Durgerdam. Het dorp Schellingwoude is onderdeel van de Centrale Dorpenraad, maar ligt binnen de ring A10 ligt en dus binnen de scope van het geldende mobiliteitsplan Noord. Het is daarom geen onderdeel van de scope van het project integrale aanpak.

Raakvlakprojecten

Parallel aan het project zijn er in Landelijk Noord al een aantal andere projecten gaande waarmee raakvlakken zijn, zoals bijvoorbeeld het onderhoudswerk namens de instandhoudingsprogramma's van bruggen en wegen. Met deze programma's wordt nauw contact onderhouden. Hierbij noemen we specifiek:

- No regret-werk onderhoud diverse wegverhardingen en 9 kwetsbare bruggen (een actueel overzicht van deze maatregelen zijn te vinden op de webpagina van Landelijk Noord (amsterdam.nl/projecten/landelijknoord).



Figuur: Amsterdam Noord met in wit het stedelijk en in beige het landelijk deel

1.4 Afbakening project en gebied

- Deze werken zijn geen onderdeel van de scope van de integrale aanpak. Mogelijk adviseert de integrale aanpak wel tot het uitvoeren van een “plus” op dit onderhoud.
- De dijkverzwaring van de Uitdammerdijk tussen Durgerdammergouw en de grens met gemeente Waterland. Dit project wordt uitgevoerd door de Combinatie De Alliantie in opdracht van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) en wordt daarna in beheer gegeven aan de gemeente Amsterdam, samen met de weg Bleijkmeer.
- De dijkverzwaring binnen de bebouwde kom van Durgerdam door het HHNK. Dit project is tot nader order uitgesteld vanwege technische bezwaren.
- De dijkverzwaring van Durgerdam tot Schellingwoude in opdracht van HHNK. De voorbereiding van dit project is onlangs gestart.
- De parkeerproblematiek nabij de Schellingwouderbrug wordt als separaat project in opdracht van het stadsdeel opgepakt. Raakvlak met Landelijk Noord is de parkeeroverlast en bijkomende onveiligheid in avond- en nachturen.
- Project de ‘Groenboog’ van de gemeente Amsterdam. De 9 onderdoorgangen onder het noordelijk deel van de A10 worden opnieuw ingericht. Het project bevindt zich nu in de planvormingsfase.
- De Provincie Noord-Holland (PNH) werkt aan de reconstructie van knooppunt Het Schouw en de passage van de N247 door Broek in Waterland. Deze provinciale weg N247 grenst aan Landelijk Noord.
- De Provincie Noord-Holland (PNH) en de Vervoerregio Amsterdam werken samen met de gemeenten Waterland, Purmerend, Edam-Volendam en Amsterdam aan de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid in de regio Waterland. Deze opgave is onderverdeeld in meerdere deelprojecten, waaronder de reconstructie van knooppunt Het Schouw, de passage van de N247 door Broek in Waterland én de doorfietsroute vanuit Broek in Waterland. Deze provinciale weg N247 grenst aan Landelijk Noord.

Alle wegen zijn in eigendom van de gemeente Amsterdam, uitgezonderd de provinciale weg N247, welke in eigendom is en blijft van de Provincie Noord-Holland en de wegen op de Blijkmeer en langs de Uitdammerdijk. Laatstgenoemde dijk is een primaire waterkering die momenteel wordt opgehoogd. Het eigendom van de gehele dijkconstructie met pad op de dijk en weg daarlangs is van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. Na de ophoging en vernieuwing zal het eigendom van de wegconstructie overgaan naar de gemeente Amsterdam (binnen de gemeentegrens). Hierover is de gemeente reeds in gesprek met HHNK. De verwachting is dat die overdracht in fases vanaf 2024 zal worden geformaliseerd. De weg Blijkmeer wordt tevens in die gesprekken betrokken.

De openbare ruimte in Landelijk Noord bestaat voor een groot deel uit weilanden en is veelal in particulier bezit. Tijdens het ophalen van wensen en ideeën voor het gebied is er ook veel input binnengekomen voor recreatieve (wandel)infra, met name buiten de bestaande wegen, dus over deze weilanden. Deze wensen zijn wel meegenomen in deze NvU, maar we onderkennen de beperkte invloed van de gemeente hierin.

1.5 Historische context en gebruik gebied

Landelijk Noord behoort tot het oude gewest/gouw Waterland van West-Friesland. Tot 1921 lagen hier de gemeenten Buiksloot, Nieuwendam en Ransdorp. Deze werden per 1 januari 1921 door de gemeente Amsterdam geannexeerd, met instemming van de dorpen in het gebied die na de grote overstroming van 1916 sterk verarmd waren. Voor een uitgebreide historische landschappelijke context, zie separaat bijgevoegde bijlage 1.

Een deel van het grondgebied werd tussen de jaren twintig en tachtig bebouwd met woonwijken van Amsterdam-Noord. Dit stadsgebied, Stedelijk Noord, wordt sinds 1990 aan de noordkant begrensd door de Ringweg A10 Noord. Het gebied ten noorden hiervan behoort tot Landelijk Noord.

Sinds 1987 valt Landelijk Noord bestuurlijk gezien onder het stadsdeel Amsterdam-Noord. Via de Centrale Dorpenraad Landelijk Noord (CDR), die in 1959 werd opgericht, houden de dorpen contact met elkaar over onder andere de indeling van het gebied. Hier hoort Schellingwoude bij, ook al ligt dat binnen de Ringweg. De raad is voor de dorpen tevens spreekbuis binnen het stadsdeel Amsterdam-Noord en de gemeente Amsterdam.

1.5 Historische context en gebruik gebied

Zoals gebruikelijk bij landelijk gebied in kustprovincies behoorde de infrastructuur (wegen, bruggen etc.) bij het Hoogheemraadschap, hier HHNK. In de jaren 90 is besloten de wegen over te dragen aan de gemeente Amsterdam. Deze overdracht is uiteindelijk in 2013 geformaliseerd.

Landelijk Noord bestaat nu uit natuur, landbouw, beperkte bebouwing met name in de dorpskernen, een aantal wegen met bruggen over watergangen. In het gebied wonen 2.410 inwoners (2023), merendeels in de vier dorpen Zunderdorp, Ransdorp, Holysloot en Durgerdam. Naast bewoners zijn er diverse (met name agrarische) ondernemers actief.

Het aantal toeristen en recreanten in het gebied groeit, waarmee ook het recreatief verkeer groeit.
In het gebied rijdt voornamelijk bestemmingsverkeer, werkverkeer van de diverse (agrarische) ondernemers en vracht, post- en pakketbezorgers. Er is ook sprake van sluipverkeer in het gebied, bijvoorbeeld rond Zunderdorp als het druk is op de N247. Het sluipverkeer betreft met name personenauto's. Uit tellingen voor het onderzoek zwaar verkeer blijkt geen sluipverkeer in de zware categorie gebruik te maken van de wegen in Landelijk Noord. Verder rijden er diverse onderhoudsdiensten ten behoeve van onderhoud aan kabels & leidingen, wegen, groen en afval. Openbaar vervoer is flexibel taxivervoer, georganiseerd door Staxi (voorheen Mokumflex) en liggen er diverse fietspaden. Daarnaast vindt er beperkt pleziervaart plaats. Enkele watergangen horen bij het sloepennetwerk.



2 Doel en kaders

2.1 Doel

Het hoofddoel van het project Integrale aanpak infrastructuur en openbare ruimte Landelijk Noord is 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**

2.2 Beleidskaders

Zowel het rijks, het provinciale als het Amsterdamse beleid geven richting aan ontwikkelingen in Landelijk Noord. Het concrete ruimtelijk beeld en de invulling daarvan is, op basis van dat beleid, door de gemeente ontwikkeld.

Beleidsdoelen provincie en Rijk

Voor het project *Integrale aanpak infrastructuur en openbare ruimte Landelijk Noord* zijn verschillende beleidsdocumenten geraadpleegd zoals,

- Nationaal Programma Landelijk Gebied (NPLG)
- Provinciaal Programma Landelijk Gebied NH (PPLG)
- Natuur Netwerk Nederland (NNN)
- Natura 2000
- Provinciale Leidraad Landschap en Cultuurhistorie
- De Omgevingsvisie van Noord Holland
- Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL)

Met name in de laatste drie beleidsdocumenten staat belangrijke context voor het project:

- **Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL)**

Het Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL) is 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. De kernwaarden van Waterland (Landelijk Noord): Waterland is een veenpolderlandschap. Het gebied kent een eeuwenlange geschiedenis van veenvorming, veenontginning en -ontwatering, dijkdoorbraken en inpolderingen. De ontginningsgeschiedenis en de kracht en beteugeling van het water zijn goed afleesbaar in het huidige landschap, bijvoorbeeld aan de strokenverkaveling van de veenweidepolders, de dieën en de restanten van dijkdoorbraken. Verspreid in het gebied liggen kleinere droogmakerijen. De grote openheid is een bijzondere waarde, zowel voor bewoners en recreanten, als voor weidevogels. Bewoning vindt van oudsher vooral plaats in lintdorpen langs dijken, ontginningsassen en langs wegen of vaarten in polders.

- **De Omgevingsvisie van Noord Holland**

De Omgevingsvisie van Noord Holland beschrijft de essentie om de cultuurhistorische waarden en karakteristieken van het landschap te behouden, waar nodig te herstellen en indien mogelijk te versterken en te ontwikkelen. In gebieden waar de waarden van bijvoorbeeld cultuurhistorie, openheid of ecologie hoog zijn en/of waar de betekenis voor de stad groot is, is alleen ruimte voor ontwikkelingen die bijdragen aan de instandhouding of versterking van deze kernkwaliteiten. De provincie wil dan ook gebiedsgericht investeren in de landschappelijke, cultuurhistorische, recreatieve en ecologische kwaliteiten.
Landelijk Noord is een uniek open veenweidelandschap met kenmerkende ruimtelijke structuren die de rijke ontstaansgeschiedenis reflecteren. De cultuurhistorie, aardkundige en archeologische waarden en gebouwd rijksbeschermd stads- en dorpsgezicht met vele rijksmonumenten bepalen onder andere de kernwaarden.

2.2 Beleidskaders

Provinciale Leidraad Landschap en Cultuurhistorie
De Provinciale Leidraad Landschap en Cultuurhistorie gaat nader in op de drie kernkwaliteiten.

1. Landschappelijke karakteristiek Landelijk Noord
2. Openheid en ruimtebeleving
3. Ruimtelijke dragers

Beleidsdoelen gemeente Amsterdam
Amsterdam heeft beperkt zeggenschap over het landschap en volgt hierin landelijk en provinciaal beleid. Op basis van onderstaande documenten neemt de stad toch verantwoordelijkheid om regionaal actief samen te werken aan beheer en ontwikkeling van een toekomstbestendig landschap. Relevante beleidsdocumenten en/of ruimtelijke context zijn:

- Omgevingsvisie Amsterdam 2050 (OVA);
- Uitvoeringsstandaard toekomstbestendige openbare ruimte (USTOR);
- Groenvisie Amsterdam 2050;
- Mobiliteitsplan Amsterdam-Noord, zoals vastgesteld in 2021;
- Hoofd Groen Structuur Amsterdam (HGS);
- Bestemmingsplan Landelijk Noord;
- Beleidskader Mobiliteit 2023 – Vervoerregio Amsterdam;
- Integrale Landschapskaart (ILK) Noord;
- Uitvoeringsagenda Klimaatadaptatie 2021;
- Ecologische kaart juli 2023;
- Duurzaam, tenzij.

Er loopt een meerjarig onderzoek van de universiteit Wageningen (WUR) naar o.a. Waterland. Het doel is een lange termijn visie voor het gebruik en behoud van veenweidegebieden in het algemeen en Waterland in het bijzonder. Het onderzoek heeft echter nog niet geleid tot concrete aanbevelingen die we in deze NvU kunnen meenemen.

2.3 Participatie

De doelstelling van de participatie was in eerste instantie het ophalen en aanvullen van informatie en de belangen van de verschillende stakeholders (zie stakeholderlijst in bijlage 2) in beeld brengen. Een ander belangrijk doel was de mogelijk (tegenstrijdige) belangen te verenigen in uitgangspunten voor het gebied. Op deze manier is gewerkt aan het creëren van draagvlak.

Kennismaken stakeholders
In de eerste fase van dit project (tot aan het principebesluit) zijn contacten gelegd met interne stakeholders binnen de gemeente Amsterdam, en ook daarbuiten, zoals met provincie Noord Holland, Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, Alliantie Markermeerdijken, gemeente Waterland en de Centrale Dorpenraad (CDR). In deze kennismakingsronde is aangegeven wat de bedoeling is van het project Integrale aanpak infrastructuur en openbare ruimte Landelijk Noord.

Ophalen wensen
In de tweede fase zijn bij alle stakeholders de ambities en knelpunten voor het gebied opgehaald. Voor de inwoners van Landelijk Noord is in samenspraak met de Centrale Dorpenraad (CDR) in elk van de vier dorpen in het gebied een inloopsessie gehouden om hun wensen en eisen op te halen (zie bijlage 3 voor een samenvatting). Daarnaast was er een online kaart beschikbaar waar betrokkenen knelpunten kenbaar konden maken. Hiervoor zijn alle bewoners en ondernemers van stadsdeel Noord uitgenodigd via een bericht op Facebook, X (voorheen Twitter), de digitale nieuwsbrief en RODI. Bewoners in het gebied Landelijk Noord en rond het Waterlandplein zijn de direct betrokkenen en hebben daarom daarnaast ook een uitnodiging per brief ontvangen.

Verder zijn er gesprekken gevoerd met overige stakeholders zoals onder andere Staatsbosbeheer, Recreatie Noord-Holland, Fietsersbond en Wandelnet. Alle opgehaalde eisen en wensen die bij het project Integrale aanpak horen zijn in de klanteisenspecificatie (KES) opgenomen. Op

2.3 Participatie

die wijze is een goed overzicht gecreëerd voor individuele, maar ook gezamenlijke wensen en uitgangspunten voor het gebied. Met name tijdens de inloopsessies zijn ook veel wensen opgehaald die bestemd zijn voor (groot) onderhoud en beheer, zoals bijvoorbeeld bebording, snoeien en het plaatsen van afvalbakken. Al die wensen zijn doorgegeven aan de betreffende afdelingen.

Al deze input heeft geleid tot de voorgestelde maatregelen zoals opgenomen in deze NvU. Deze zijn tevens voorbesproken met de CDR.

Inspraak NvU
Alle stakeholders zijn geïnformeerd toen de concept NvU door de bestuurder was vrijgegeven voor inspraak. Ze hadden 6 weken de tijd om erop te reageren. De inwoners uit Landelijk Noord zijn per post geïnformeerd en via de verschillende kanalen van de gemeente en de CDR. Alle overige stakeholders zijn per mail uitgenodigd te reageren op de NvU.

Nota van Beantwoording
In de Nota van Uitgangspunten zijn per thema de wensen en ideeën uit de participatie (inloopavonden, website en gesprekken) zoveel mogelijk integraal verwerkt. In de bijlagen hebben we een samenvatting gegeven van de vaakst genoemde wensen en ideeën. Alle reacties uit de inspraak zijn in een nota van beantwoording overgenomen inclusief een reactie van het projectteam. In de reactie beschrijven we hoe deze wensen/ ideeën al dan niet een plek hebben gekregen in de definitieve Nota van Uitgangspunten. Omdat er verschillende en soms tegenstrijdige belangen zijn, kon niet aan alle wensen worden voldaan. Soms conflicteren wensen onderling.



3 Uitgangspunten per thema

Ten behoeve van dit project is door de afdeling Ruimte en Duurzaamheid van de gemeente Amsterdam een visie op het gebied ontwikkeld. Deze visie staat beschreven en is visueel uitgewerkt in het boekje "*Landelijk Noord, Openbaar Landschap en wegen*" (bijlage 1). De onderdelen en uitgangspunten die voor het project relevant zijn staan hieronder uiteengezet.

3.1 Thema landschap

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in Landelijk Noord zijn de kernwaarden van het Waterlandse landschap leidend. Hieronder volgt de uitwerking ervan. Voor specifieke uitgangspunten zie de structuurkaart Openbaar Landschap en de structuurkaart Wegen en fietspaden in bijlage 1.

De Provinciale Kernwaarden voor Landelijk Noord zijn:
- de landschappelijke karakteristiek,
- openheid en ruimtebeleving,
- en de ruimtelijke dragers.

De kernwaarden gaan hand in hand met de cultuurhistorie en de natuurwaarden/ecologie.

Ruimtelijke ontwikkelingen dienen dus bij te dragen aan het behouden en versterken van de landschappelijke karakteristiek, de ruimtelijke dragers en (de beleving van) openheid. Zo worden de kernwaarden van Landelijk Noord verder versterkt.

De ruimtelijke dragers, die het gebied Landelijk Noord zo specifiek maken, zijn:
1. De Waterlandse Zeedijk,
2. Het veenweidelandschap - het ensemble van dieën, veenweide en veensloten;
3. De polders (binnendijks en buitendijks);
4. Het Goudriaankanaal;
5. De terpdorpen en woonlinten;
6. De wegen;
7. Fiets- en wandelpaden;
8. De bruggen;
9. Verbindingen stad – landschap;
10. De bermen;
11. De recreatiegebieden, Waterlandse natuurlandjes;
12. De Volgermeerpolder.

Hieronder zijn de ruimtelijke dragers, inclusief de uitgangspunten die daaruit voortvloeien voor het Landelijk Noord-deel van Waterland, verder uitgewerkt.



3.1 Thema landschap



De Waterlandse Zeedijk

1. De Waterlandse Zeedijk (Durgerdammerdijk, Uitdammerdijk) is de ruimtelijke hoofddrager van het gebied. Het is het eeuwenoude grondlichaam dat eens bescherming bood tegen de zee en nu bescherming biedt tegen het Markermeer. De metershoge dijk, die boven het open landschap uittorent, is een belangrijke recreatieve en ecologische route. Met de huidige herprofilering van de Uitdammerdijk wordt het veiliger (bescherming). Daarnaast worden er plekken aangelegd voor recreatie en natuur, met name aan de waterzijde.

Uitgangspunten Waterlandse Zeedijk:

- De dijk is door de eeuwen heen verlegd en is altijd een markant element gebleven. Het bestaat uit een hoog grondlichaam met grasbermen, een langzaam verkeerroute erop, een weg erlangs, bebouwing eraan in de dorpen, een ondersloot aan de landzijde en aan de waterzijde hier en daar een vooroever met rietkragen. Dit karakter en beeld dient behouden en versterkt te worden.



Open veenweidelandschap

2. Open veenweidelandschap. Het ensemble van dieën (veenrivieren), veenweidelandschap en -sloten maken Waterland uniek. De dieën en de daarop geënte middeleeuwse verkaveling, soms zelfs tien eeuwen oud, vormen de onderlegger voor het huidige Waterland. De verkaveling is in lange, smalle slagen met sloten die dicht opeen liggen. Dit zorgt voor een optimale droogligging van de kavels bij de hoge waterstand van de sloten. Waar in het verleden de waterstand werd aangepast aan de bodemdaling wordt dat vanaf heden niet meer gedaan. Doel is om veenoxidatie, en daarmee bodemdaling en uitstoot van broeikasgassen, zo veel mogelijk te voorkomen. Dit open landschap bevat van oudsher geen bomen maar wel rietkragen en lage moerasbroekbosjes.

Uitgangspunten veenweidelandschap:

- Voorkom de aanleg van nieuwe autowegen dwars door het open landschap.
- Voetpaden (met plankbruggen, soms voorzien van een fietsrail) liepen van oudsher door de landerijen. Onderzoek mogelijkheid tot herstel van deze paden (zoals het Kerkepad bij Holysloot).
- Voorkom nieuwe ruimtelijke objecten in het open landschap. Breng bijvoorbeeld elektriciteitshuisje en andere utilitaire objecten aan bij bestaande bebouwing (cluster).

3.1 Thema landschap



De polders en droogmakerijen

3. De polders en droogmakerijen zijn aparte eenheden in het landschap. Zij liggen verspreid in het veenpolderlandschap en zijn herkenbaar door hun lagere ligging, boezemsloten en -kaden[2] en hun afwijkende opbouw en verkavelingsrichting.

Uitgangspunten polders:

- Ringdijken dienen vrij en herkenbaar te blijven in het weidse Waterland. Het zichtbare contrast tussen veenpolders en droogmakerijen is een grote kwaliteit.



Goudriaankanaal

4. Het Goudriaankanaal snijdt als een gebiedsvreemde lange lijn door het kleinschalige veenpolderlandschap. Door het bijzondere verhaal achter dit ooit geplande kanaal, waarmee koning Willem I het IJ met de Zuiderzee wilde verbinden, en het contrast met de omgeving is dit een bijzonder landschappelijk fenomeen. Dit dient behouden en versterkt te worden.

Uitgangspunten Goudriaankanaal:

- De unieke eigenschappen van het Goudriaankanaal behouden en versterken.

2 Een langs het water (de boezem) gelegen polderdijk die moet voorkomen dat de boezem bij hoog water het achtergelegen land binnenstroomt

3.1 Thema landschap



De terpdorpen en woonlinten

5. Ook **de Waterlandse dorpen** dragen bij aan de ruimtelijke karakteristiek van het landschap. Een dorp bestaat uit een kerkterp en een woonlint, bestaande uit woningen met de Waterlandse typologie. Vanwege het opvallende ruimtelijke effect van de dorpen in het open landschap zijn de randen belangrijk.

Uitgangspunten dorpskernen:
- De randen van de dorpen moeten behouden blijven.



De wegen

6. De ligging van de **wegen** is net als bij de sloten het gevolg van de oorspronkelijke veenrivieren en -verkaveling. De hoofdwegen waren vroeger veenriviertjes. Bij het zakken van het veen werden dit de hoger gelegen ruggetjes in het landschap. Hierop werden de wegen gerealiseerd en de lintdorpen gevestigd. Vanaf deze wegen werd met lange, smalle slagen het veenweidelandschap drooggelegd. Vrijwel alle wegen in Landelijk Noord zijn eeuwenoud en liggen vaak op verdraaiingen van kavelrichtingen.

3.1 Thema landschap

Uitgangspunten wegen vanuit de visie op het landschap:

- Aanpassingen aan de wegen dienen te gebeuren op basis van een goede balans tussen de maatvoering die past bij de kenmerkende landelijke schaal van Landelijk Noord en de richtlijnen (zie paragraaf Verkeer die nodig zijn voor de verkeersbehoefte en veiligheid.
- Op alle wegen die geen separaat fietspad hebben blijft medegebruik voor de fiets op de rijweg toegestaan. Langs een deel van de wegen in de dorpen beschikt de voetganger over trottoirs, voor het overige blijft de voetganger gebruik maken van de fietspaden en wegen, ook buiten de bebouwde kom.
- Voor de weginrichting, belijning en indeling worden de richtlijnen van ‘Duurzaam Veilig’ en CROW toegepast. De richtlijn geeft richting aan het maatwerk voor de specifieke Landelijk Noordse situatie en maatvoering. Verkeersveiligheid en het behoud en versterken van de landschappelijke karakteristiek gaan hand in hand.
- Ambitie is te werken met vaste en herkenbare weginrichtingen (zie verder paragraaf Verkeer).
- Realiseer uitwijkhaventjes op logische en eenvoudige plekken (zoals reeds aanwezige inritten van naastgelegen weilanden e.d.) en informeer weggebruiker vroegtijdig met bebording.
- De huidige wegen, fietspaden en wandelpaden liggen met name op locaties waar twee kavelrichtingen samenkomen. Eventuele nieuwe verbindingen dienen dat principe te volgen.
- Demp geen historische sloten voor wegen. De enkele ruime sloten langs wegen zijn cultuurhistorisch waardevol en bieden een unieke ruimtelijke ervaring.



Fietspaden

7a. Het huidige fietspadennetwerk is grotendeels noord-zuid georiënteerd (stad in-uit), onderlinge verbindingen zijn beperkt (alleen Zwarte Gouw en Nieuwe Gouw). De vrijliggende fietspaden lopen net als de wegen over oude landschappelijke lijnen waar twee verkavelingsrichtingen samenkomen. Enkele fietspaden zijn oude historische lijnen die rechtstreeks van het boerengebied naar de stad Amsterdam liepen. In Ransdorp is de kerk een duidelijk oriëntatiepunt voor de fietsroute.

Uitgangspunten fietspaden vanuit de visie op het landschap:

- Uitbreiden fietsnetwerk door het maken van verbindingen haaks op de huidige wegen/fietspaden, zodat het gebied beter per fiets kan worden ontsloten.
- Onderzoek voor eventuele nieuwe fietsroutes of er mogelijkheden zijn op historische lange lijnen en op lijnen waar twee kavelrichtingen samenkomen.
- Gebied beter ontsluiten zodat rondjes gefietst kunnen worden.

3.1 Thema landschap



Wandelpaden

7b. Voor wandelaars zijn nu weinig separate paden aanwezig. Wandelaars delen de paden met ander verkeer. We adviseren dat het netwerk van **wandelpaden** in het kader van het toenemende recreatieve gebruik uitgebreid worden.

Uitgangspunten wandelpaden:

- Historische wandelroutes door de landerijen waar mogelijk weer herstellen.
- Wandelrondjes creëren (en route benoemen naar landschappelijke ervaring).
- Benutten van dijkjes rondom droogmakerijen.
- Onderzoek of de moerasgebiedjes ontwikkeld kunnen worden als extensieve recreatie/natuurgebiedjes en met nieuwe wandelpaden ontsloten kunnen worden.



Waterlandse bruggen

8. De Waterlandse bruggen dragen sterk bij aan de identiteit van het gebied. De karakteristieke houten Waterlandse brug is rank en wit met zwarte metalen details en is al dan niet voorzien van een ophaal-bovendeel. Er zijn specifieke Waterlandse bruggen voor autoverkeer, fiets en voet. De ranke bruggen die opdoemen in het open landschap zijn een lust voor het oog.

Uitgangspunten bruggen:

- Het huidige karakteristieke beeld van bruggen moet behouden blijven.
- Alle bruggen die niet een Waterlands karakter hebben dienen ooit omgevormd te worden tot een Waterlandse brug.
- Huidige houten bruggen die niet in de Waterlandse wit/zwart kleur geschilderd zijn dienen bij het eerstvolgende onderhoudsmoment in die kleuren geschilderd te worden.

3.1 Thema landschap



Verbindingen stad – landschap

9. De verbindingen stad-landschap liggen in het landschapspark de Groenboog, aan de noordzijde van de A10. Deze onderdoorgangen zijn essentieel voor de recreant, de fietsers met woon-, werk- of schoolverkeer en ook voor de dieren die van landelijke gebied naar stedelijk Noord gaan en terug.

Uitgangspunten verbindingen stad-landschap:

- Verbeter de onderdoorgangen voor mens (fiets en voet) en dieren zoals reptielen, kleine zoogdieren en vleermuizen (zie raakvlakproject Groenboog).



De bermen

10. De bermen zijn onderdeel van het weinige groen in Landelijk Noord dat in beheer is bij de Gemeente Amsterdam.

Uitgangspunten bermen:

- De bermbeplanting in Landelijk Noord dienen een ecologische inrichting van Waterlandse kruidenvegetatie en bloemrijk gras te krijgen. Pas inheemse wilde zadenmengsels toe, die bij Waterland passen. En andere optie is het afgraven van de toplaag waardoor historische zaden die in de bodem zitten weer tot wasdom komen.
- De Gemeente Amsterdam dient de bermen in Landelijk Noord ecologisch te beheren. Dit betekent dat het maaibeheer afgestemd is op de zaadontwikkeling van de bloemrijke kruiden.
- Afhankelijk van de hoogte van de kruidenvegetatie zal maaibeheer ook aangepast moeten worden ten behoeve van de verkeersveiligheid (met name inzake het zicht rond oversteken / kruisingen).

3.1 Thema landschap



De recreatiegebieden

11. De recreatiegebieden in Landelijk Noord hebben een grote potentie. Met uitvoering van de bouwopgave in Amsterdam-Noord zal ook het recreatieve gebruik in Landelijk Noord toenemen. Inzet is recreatief medegebruik door met name natuur- en landschapsgenieters in de vorm van spelen, fietsen en wandelen. Er zijn een paar recreatieve kavels in Landelijk Noord (zoals de Waterlandse Slang en Nieuwe Gouw).

Uitgangspunten recreatiegebieden:

- Onderzoek of ongebruikte moeraslandjes (mits gemeente eigenaar is) met een pad of vaarroute toegankelijk zijn en kunnen dienen als recreatieve natuurgebiedjes.
- De recreatiekavels Waterlandse Slang en Nieuwe Gouw passen qua inrichting niet bij het Waterlandse landschap. In de volgende fase voor beide gebieden een ruimtelijk ontwerp maken van een ecologisch landschap, op basis van de cultuurhistorische situatie van de locatie. Deze gebiedseigen inrichting biedt de conditie voor de flora en fauna doelsoorten en voor spelen in de natuur. Het zal een waardevolle ecologische biotoop opleveren en een plek waar kinderen spelenderwijs leren over de natuur.
- Bij de herprofilering van de Waterlandse Zeedijk worden buitendijks enkele strandjes aangelegd door de Alliantie Markermeerdijken.



De Volgermeerpolder

12. De Volgermeerpolder is een voormalige vuilstort die in 2011 is ingepakt en ingericht als een recreatief natuurgebied in beheer bij de Gemeente Amsterdam. Het ligt als een hoger gebied in het lage Waterlandse landschap en bezoekers genieten er nu van de flora en de fauna (zoals ringslangen en watervogels).

Uitgangspunten Volgermeerpolder:

- Het saneringsgebied heeft een vaste inrichting en wordt in stand gehouden. Er wordt jaarlijks een monitoringsronde uitgevoerd.

3.2 Thema biodiversiteit, ecologie en duurzaamheid

Biodiversiteit en ecologie

Waterland was bekend om de ecologische rijkdom van haar graslanden. Die bestond vooral uit weidevogels, namelijk ruim 10 soorten weidevogels die in hoge dichtheden voorkwamen op landbouw die paste bij de landbouwpraktijk van voor ca 1970. Deze gemeenschap kwam wereldwijd vrijwel alleen voor in West- en Noord-Nederland en was in Zaanstreek/Waterland het meest ontwikkeld. Op Marken is nog te beleven hoe dit was. In Landelijk Noord zijn sinds die tijd de ene na de andere weidevogel uit het grasland verdwenen. De reden hiervan is een combinatie van verschillende oorzaken, zoals bijvoorbeeld: meer natuurlijke vijanden, steeds vroeger maaien, dichtere grasmat, minder bloemen met minder grote insecten, drijfmest in plaats van potstalmest, insecticiden, uitdrogende bodems, sneller maaien en minder milieudifferentiatie, en te weinig mestgift in natuurgebieden.



Weidevogel - de Grutto

Momenteel zijn de inspanningen om de ecologische rijkdom te bewaren vooral gericht op het behoud van de minst kritische maar wel iconische weidevogels, namelijk de grutto, kievit, tureluur en scholekster. De inspanningen bestaan uit het behoud van hoge waterpeilen, aangepast agrarisch beheer in agrarische gebieden (zoals later maaien), en behoud van open landschap en reservaatvorming. De effectiviteit van deze inspanningen loopt uiteen. Maar in Waterland is circa de helft van het grasland voor weidevogels helemaal verloren en lopen de populaties landelijk al decennia terug met 4% per jaar. Toch zijn deze polders zeker niet levenloos. Vooral in de winter trekt de combinatie eiwitrijk gras en open landschap met veel water en nat grasland enorme aantallen grasetende vogels aan.

Minder opvallend maar ecologische zeker belangrijk, zijn de verspreid voorkomende stukjes moeras in Landelijk Noord. Ze zijn meestal gevormd door het proces van verlanding. Dat geeft een bodem die het hele jaar door nat is met een bijzondere flora. Ook komt in deze moerassen Nederlands meest beschermde diersoort voor, de Noordse woelmuis, samen met diverse andere bedreigde zoogdieren (met name de hermelijn en waterspitsmuis), reptielen (met name de ringslang) en ondanks de kleine omvang van de moerasjes een grote soortenrijkdom aan rietvogels. De nieuwe moerassen van de Volgermeerpolder zijn ondanks hun zeer kunstmatige karakter uitgegroeid tot kerngebied voor rietvogels. Het gebied is waterrijk en alhoewel de kwaliteit van het water niet op orde is en het watersysteem erg versnipperd is leven in het deel dat nog met elkaar in verbinding staat naast visetende vogels en de zeldzame meervleermuis voldoende dieren om onder andere de hoge dichtheden van reigers, en andere watervogels in stand te houden.

3.2 Thema biodiversiteit, ecologie en duurzaamheid

Uitgangspunten biodiversiteit en ecologie:
- Behoud van de moerassen inclusief de unieke flora en fauna.
- Behoud moeras volgermeerpolder als kerngebied voor rietvogels.
- Beschermen van de weidevogels. Voorkom het planten van bomen in weidevogelgebieden in verband met roofvogels. Plaats vossenrasters op logische plekken in het gebied.
- Vergroten van de biodiversiteit door ecologisch maaibeheer op kansrijke plekken (slootoevers, natte delen);
- Beschermen van weidevogels in voortplantingstijd en wintergasten door deze gebieden zo veel mogelijk af te schermen van verstoringsbronnen tussen september en 15 juli.
- Terughoudend omgaan met openbare verlichting in het gebied. Indien aanvullende openbare verlichting toch gewenst is altijd een ecoloog betrekken. Hierbij dient zo veel mogelijk rekening te worden gehouden met o.a. nachtvlinders en vleermuizen door de toepassing van faunavriendelijke verlichting.

Duurzaamheid
Binnen de gemeente is het beleid “Duurzaam, tenzij” vastgesteld. Projecten dienen onderstaande thema’s op te nemen in de overwegingen:

Klimaatadaptatie
De specialist klimaatadaptatie geeft aan dat kansen en risico’s van dit project op het gebied van hitte, droogte, (regen)wateroverlast en waterveiligheid beperkt zijn. Dit komt doordat het project over smalle linten infrastructuur gaat in een uitgebreid groen en blauw gebied. De invloed van de infra op het gebied is derhalve beperkt. Het HHNK gaat over de primaire keringen (Markermeerdijken) en het peilbeheer. Met name nu de trend is dat we het peil zo min mogelijk kunstmatig verder gaan verlagen met de bodemdaling in de hoop de daling te kunnen beperken en in ieder geval de uitstoot door veenoxidatie tegen te gaan. Gemiddeld zal er een hogere waterstand in het gebied zijn met consequenties voor landgebruik, wegbeheer en gebouwen. Hittestress is in dit landelijke gebied ook geen knelpunt. Daarnaast zijn maatregelen ter voorkoming van hittestress, zoals het planten van bomen, in dit weidevogelgebied ook niet wenselijk. Bomen zijn uitvalsbases voor roofvogels, wat we vanwege de aanwezigheid van weidevogels juist niet willen stimuleren in dit gebied.

Ondergrond
Voor het thema Ondergrond zijn adviezen pas van waarde in latere fases als projecten concreter worden (uitbreiding of nieuwe aanleg). Deze adviseurs zijn daarnaast ook al betrokken bij het onderhoudsprogramma, die met name de uitvoering ter hand zal nemen.

Biodiversiteit
Voor zover mogelijk is biodiversiteit in de voorfase al meegenomen. Een QuickScan Natuur kan pas uitgevoerd worden als er meer duidelijkheid is over uitvoering (scope, planning). Hierbij zal worden onderzocht wat de mogelijke effecten zijn van de werkzaamheden op de aanwezige flora en fauna, en zal aangegeven worden hoe hier het best mee kan worden omgegaan.

Circulair
Het project streeft naar het toepassen van hergebruikt materiaal en/of het materiaal met een lagere milieu-impact. Dit thema zal worden meegenomen in latere fases van het project.

Luchtkwaliteit
De hoeveelheid (zwaar) verkeer door dorpskernen heeft impact op de luchtkwaliteit. In dit project worden expliciete maatregelen voorgesteld die dit verkeer minimaliseren, waardoor de luchtkwaliteit in de historische smalle dorpskernen zou moeten verbeteren. Hierin speelt de gemeentelijke milieuzone een paradoxale rol. De zonegrens op de A10 verhindert dat (zwaar) verkeer dat niet aan de kwalificaties voldoet een korte en gemakkelijke verbinding heeft van Landelijk Noord naar de A10 en terug via Liergouw – Zuiderzeeweg – afslag S115, net binnen de A10. Nu moet het verkeer uit Landelijk Noord naar de A10 onnodig omrijden via de N247 en komt dan door dorpskernen. Dit verbetert de luchtkwaliteit binnen de A10 maar is nadelig voor de luchtkwaliteit in Landelijk Noord. Het blijkt echter

3.2 Thema biodiversiteit, ecologie en duurzaamheid

lastig om deze uitzondering door te voeren. De gemeente streeft verder naar het gebruik van schone werktuigen in de uitvoering. Het blijkt echter lastig om deze uitzondering door te voeren. De gemeente streeft verder naar het gebruik van schone werktuigen in de uitvoering.

Energietransitie
Zodra duidelijk is welk werk er uitgevoerd gaat worden gaan we onderzoeken welke mogelijkheden er zijn omtrent dit thema. Hiervoor melden we ons project aan voor een toets bij het Planvormingsoverleg.

Uitgangspunten duurzaamheid:
- Zet de volgende tools in werking als projecten concreet worden:
  - Quick scan natuur opstellen;
  - Maatregelen met specialist bespreken inzake circulair werken;
  - Voor innovatieve oplossingen in de ondergrond (lichte ophoog-materialen) mogelijkheden nagaan met een specialist op dit vlak;
  - Aanmelden voor toets bij planvormingsoverleg (energietransitie);
- Accepteer dat dit project geen invloed heeft op het thema klimaatadaptatie (hitte, droogte, (regen)wateroverlast en waterveiligheid).

Landbouw/landgebruik
De omgevingsvisie van Amsterdam geeft aan “stevig in te zetten op kringlooplandbouw”. Hiermee hoopt de gemeente een nieuw evenwicht te bereiken tussen de economische kant van de landbouw en de omgevingskant.

Het veengebied is alleen geschikt voor weidebouw en in de toekomst misschien vezelteelt. Agrarische bedrijven produceren vlees en zuivel. In een recente publicatie van Water, Land en Dijken wordt de grote variatie aan agrarische bedrijven als kwaliteit gezien. Net als in de rest van Nederland krimpt het aantal bedrijven en neemt de omvang per bedrijf toe. Het gebied is door natuurlijke handicaps in zijn geheel minder intensief bewerkt dan gemiddeld in Nederland. Maar binnen het gebied kennen we groeiende bedrijven met hoog productief gras en verschillende bedrijven die het anders doen, op allerlei manieren. Er zijn neveninkomsten uit natuurbeheer en relatief weinig uit andere plattelandsverbreding. Wel zijn er enkele ondernemers die op agrarische erven een andere hoofdfunctie realiseren, dit gaat om zorgboerderijen. We weten niet in hoeverre de agrarische bedrijven hun kringloop sluiten. De gegevens hierover zijn namelijk niet openbaar.

Omdat er te veel voedsel van buiten naar de bedrijven wordt gebracht via kunstmest en extern aangevoerd veevoer, ontstaat een mestoverschot en wordt mest een afvalstof. Dat wordt nog erger door de regels voor de hoeveelheid mest die mag worden uitgereden. Deze regels worden aangescherpt. Binnen enkele jaren mag Nederland net als andere landen niet meer dan 170 kg stikstof (N) per hectare aan dierlijke mest op het land brengen. Het afbouwen begint in 2024. Daarmee neemt het mestoverschot op het bedrijf nog verder toe en moeten agrariërs kosten maken voor uitrijden van mest buiten hun bedrijf of mestverwerking, wat meer verkeersbewegingen gaat inhouden.
Deze hele mix wordt gepoogd via gebiedsprocessen in gebieden te laten landen. Daarbij is de kamerbrief “water en bodem sturend” uit 2023 richtinggevend. Voor landelijk Noord zijn vooral de ambities over waterpeil (-40 tot -20 cm onder het maaiveld) en extra waterberging (10% van de droogmakerijen in West Nederland) relevant. Inmiddels zijn er bij het rijk regelingen open gegaan gericht voor stoppende agrariërs en samenwerkingsverbanden die het waterpeil willen verhogen. Het is niet bekend of er binnen Landelijk Noord belangstelling voor is. Complicerend is dat er veel verschillende beheerders zijn van het waterpeil (HHNK, Staatsbosbeheer, gemeente en agrariërs).

De bodem in Landelijk Noord daalt door bodemprocessen veroorzaakt door ontwatering. De ergste daarvan is veenoxidatie. De bodem verbrandt feitelijk langzaam en verdwijnt in de lucht. Bodemdaling is in zichzelf al een probleem. Maar de oxidatie maakt ook dat graslanden, die op de meeste bodems CO_2 vastleggen, in ontwaterde veengebieden netto CO_2 uitstoten en bijdragen aan het broeikaseffect. Het gaat om ca 11 ton netto CO_2 uitstoot per hectare gemiddeld. Waterland is relatief nat en maatregelen die bodemdaling moeten tegengaan zijn hier tot 2030 relatief beperkt. Ze

3.2 Thema biodiversiteit, ecologie en duurzaamheid

zijn vooral te verwachten in gebieden waar meer dan 40 cm ontwatering is. De maatregelen betreffen: peil omhoog, eventueel aangevuld met waterinfiltratiesystemen.

Uitgangspunten landgebruik/landbouw:
- Waterpeil zal niet meedalen met de bodemdaling. Er dient rekening te worden gehouden met een beperkte drooglegging voor bestaande wegtaluds.
- Pas wegen aan (op moment van onderhoud) op het waterpeil en de gebruiksbehoefte.
- Streef naar geen extra verzwaring van het verkeerssysteem.

3.3 Thema verkeer en netwerk

Algemeen
De afgelopen 40 jaar is er weinig veranderd aan het netwerk van wegen en fietspaden in Landelijk Noord. Dit terwijl de verkeersdruk is toegenomen en vrachtverkeer zwaarder is geworden. De verkeersdruk neemt toe door een groeiende gebruiksbehoefte van de weggebruikers, waaronder zwaar (agrarisch) verkeer, automobilisten, fietsers van en naar de stad en recreatief verkeer.

De infrastructuur in Landelijk noord kenmerkt zich momenteel door relatief smalle wegen die in slechte staat verkeren. De wegen kennen scheuren en oneffenheden en hebben slechte bermen. Daarnaast liggen sommige wegen zodanig laag dat ze geregeld onder water staan. Dit heeft vooral te maken met het specifieke karakter van dit veenweidegebied, en de kwetsbaarheid hiervan (relatie waterpeil en bodemdaling). Daarnaast zijn ook veel bruggen niet bestand tegen het alsmaar zwaarder wordende vracht- en agrarisch verkeer. De infrastructuur in Landelijk Noord is dan ook dringend toe aan een opwaardering.

Afgelopen jaren zijn er voor het thema verkeer al verschillende onderzoeken in het gebied uitgevoerd, de resultaten hiervan zijn waar mogelijk in deze NvU meegenomen. De belangrijkste onderzoeken zijn:
- Toekomstvisie tertiair verkeerssysteem Waterland-oost (2013)
- Plan van aanpak zwaar verkeer Landelijk Noord (2013)
- Onderzoek zwaar verkeer (2022)
- Diverse verkeerstellingen
- Onderhoudsscenario's Landelijk Noord (2020)
- Algemeen verkeersonderzoek (2023)
- Mobiliteitsplan Noord (2020)
- Bruggen Landelijk Noord (2022)
- Beleidskader verlichting (2017)

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. Insteek hierbij is dat deze beperking een tijdelijk karakter heeft tot de kwetsbare wegen en bruggen zijn versterkt. Door programma Logistiek is in 2022 een onderzoek gedaan naar zwaar verkeer in Landelijk Noord. Wij hebben deze conclusies en mogelijke beheersmaatregelen waar mogelijk meegenomen in deze NvU.

Voor de technische staat van de wegen is in 2020 het rapport "Onderhouds-scenario's Landelijk Noord" gemaakt. Voor de technische staat van de bruggen is een onderzoek gedaan naar de technische mogelijkheden en is een historische analyse opgesteld. Dit is uitgewerkt in het rapport "Bruggen Landelijk Noord". Uit deze onderzoeken kwam naar voren dat er een urgente onderhouds- en vervangingsopgave is in Landelijk Noord, zowel voor bruggen als wegen. Zoals toegelicht in paragraaf 1.3 zijn meerdere wegen de afgelopen jaren al hersteld of zijn momenteel in uitvoering. Het uitvoeren van onderhoud aan de kwetsbare bruggen is in voorbereiding (start uitvoering eind 2024

3.3 Thema verkeer en netwerk

gepland). Een actueel overzicht van deze maatregelen zijn te vinden op de webpagina van Landelijk Noord (amsterdam.nl/projecten/landelijknoord). Het mobiliteitsplan (Stedelijk) Noord van februari 2020 heeft Landelijk Noord expliciet buiten de scope gelaten. Raakvlakken zijn hierin wel meegenomen.

Huidig netwerk en gebruik autoverkeer
Zie in onderstaande figuur de huidige wegen voor autoverkeer in het gebied, inclusief de verbindingen in en uit het gebied. De wegen in het gebied hebben een toegestane maximumsnelheid van 60 km/h buiten de bebouwde kom en 30 km/h binnen de bebouwde kom. Daarnaast geldt sinds 2019 een tijdelijke aslastbeperking van 6 ton in het gebied. Kijkende naar het netwerk valt op dat in het verleden gekozen is om het gebied toegankelijk te maken via een beperkt aantal aansluitingen. Er zijn enkele wegen afgesloten in de regelgevingssfeer zoals de Poppendammergouw en de Durgerdammergouw. Andere routes zijn (gedeeltelijk) als fietspad ingericht zoals de Bleijkmeer en de route tussen de Termieterweg en Buikslotermeerdijk.



Figuur: Netwerk autoverkeer Landelijk Noord huidige situatie

Huidig netwerk en gebruik fietsverkeer
Landelijk Noord heeft voor fietsers veel mogelijkheden. Aan enkele fietspaden is de laatste jaren onderhoud gepleegd en waar mogelijk zijn ze ook verbreed, zoals bijvoorbeeld de Zwarte Gouw en het Weerslootpad. Langs verschillende wegen liggen smalle fietspaden (Nieuwe Gouw, Bloemendalergouw, Durgerdammergouw, Broekergouw). Groepen wielrenners maken daarom vaak gebruik van de weg. Op andere wegen zijn er geen fietspaden en is er medegebruik van fietsers en gemotoriseerd verkeer. Medegebruik van wegen kan leiden tot conflicten, met name tussen zwaar (agrarisch) verkeer en (groepen) fietsers. De Zunderdorpergouw, Liergouw en Poppendammergouw zijn daar goede voorbeelden van.

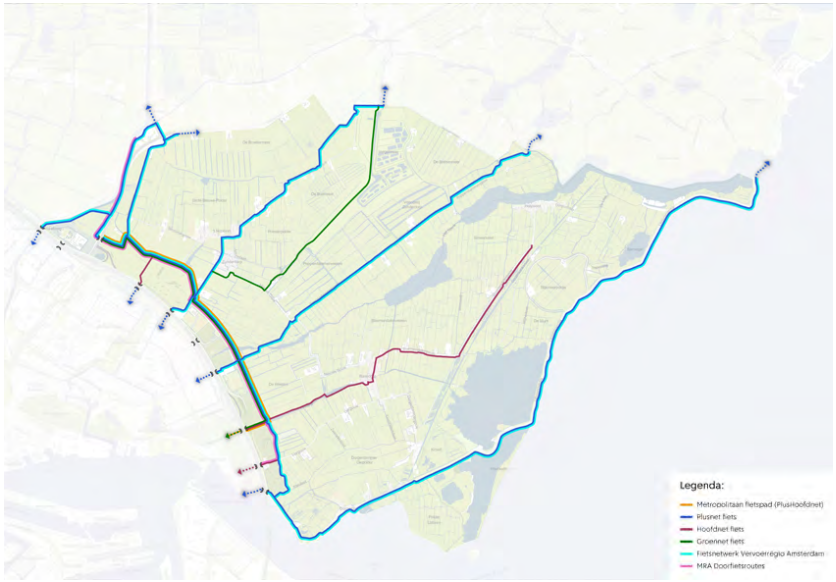
In onderstaande figuur staan de bestaande voorkeursroutes voor fiets voor Landelijk Noord. Vanuit de gemeente zijn dit de belangrijkste routes om veilig, comfortabel en snel door Amsterdam te kunnen fietsen. Deze routes zijn ook te vinden op de volgende website: maps.amsterdam.nl/fietsnetten/. De komende 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 voor deze actualisatie.

Daarnaast staan in onderstaande figuur ook de regionale doorfietsroutes en de Metropool Regio Amsterdam (MRA) doorfietsroutes opgenomen. Deze doorfietsroutes zijn verbindende hoogwaardige fietsroutes die steden met de omliggende plaatsen en woongebieden verbinden. Deze routes zijn ook te vinden op de volgende website: maps-vervoerregio.nl/fietsnetwerken/.

3.3 Thema verkeer en netwerk



Figuur: Netwerk fietsverkeer Landelijk Noord huidige situatie



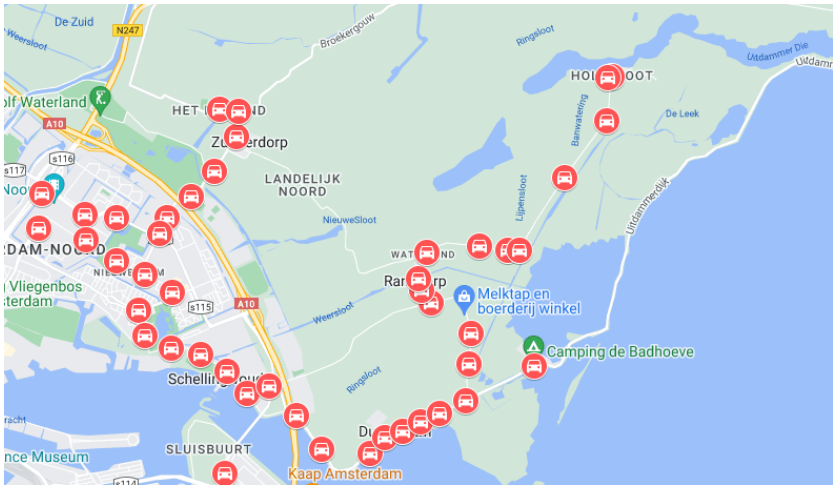
Figuur: Belangrijkste fietsroutes in Landelijk Noord





3.3 Thema verkeer en netwerk

Openbaar vervoer
Mokumflex is de enige aanbieder van Openbaar Vervoer in het gebied, en is beschikbaar voor iedereen die reist van/naar Landelijk Noord of in (de omgeving van) Driemond tussen Station Weesp en Station Gaasperplas. Voor een vaste bijdrage kan er gebruik gemaakt worden van de taxidienst. Deze taxi's zijn flexibel oproepbaar en rijden dagelijks van 07:00 uur tot 20:00 uur. De beschikbare haltes zijn te vinden in onderstaande figuur. Zie voor meer informatie ook de website: https://www.staxi.nl/mokumflex.



Figuur: Huidige haltes in Landelijk Noord

Staxi is momenteel de partij die Mokumflex aanbiedt. Het contract met deze partij loopt tot 14 december 2024. Hierna zal het Openbaar Vervoer in Landelijk Noord meegenomen worden in de Consessie GVB. In het eerste jaar dat hierop volgt, de periode van 15 december 2024 tot en met 14 december 2025, zal naar verwachting geen grote wijzigingen in het ov-netwerk worden doorgevoerd, omdat aan GVB is gevraagd om het huidige concept door te zetten.

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 hieraan invulling gaat geven met flextaxi's of met een reguliere lijnbus. Dit zal duidelijk worden wanneer het vervoersaanbod van GVB publiek wordt.

Bushaltes
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 voor zowel OV-reizigers als ook fietsers en wandelaars. Uitgangspunt is dat voorlopig (zolang er geen duidelijkheid is over de toekomstige oplossing) alle bestaande haltes worden gehandhaafd. Indien er inpassingsproblemen zijn wordt een alternatieve locatie in de nabijheid van de bestaande plek onderzocht. GVB en Staxi hebben inmiddels alle verouderde informatie in de bushaltes vervangen door informatie over Mokumflex.

Knelpunten en uitgangspunten infrastructuur en netwerk
Vanuit een analyse op het netwerk en vanuit verkeerskundig perspectief is een aantal knelpunten geïdentificeerd. Aanvullend zijn er vanuit de participatie in de omgeving ook diverse knelpunten en kansen benoemd. De belangrijkste knelpunten, en bijbehorende uitgangspunten, voor het verkeer zijn hieronder uitgewerkt.

1. De slechte staat van het onderhoud van bestaande wegen.
De wegen in landelijk Noord zijn vooral polderwegen en dijkwegen. De polderwegen hebben te maken met een slecht draagkrachtige ondergrond gecombineerd met hoge grondwaterstanden. De polderwegen (Gouwen) liggen op zogezegd "dik water" en zijn daardoor gevoelig voor zettingen en aantasting door overbelasting. Dit leidt in de praktijk regelmatig tot ongelijkmatige zakkingen en plaatselijk onderlopen van stukken wegen.

3.3 Thema verkeer en netwerk

Veel wegen en fietspaden zijn dan ook verzakt, kennen scheuren en oneffenheden en hebben slechte bermen. Deze veelal smalle wegen in combinatie met de zachte bermen kunnen leiden tot verkeersonveilige situaties en schade aan de infrastructuur. Het is echter erg kostbaar om de wegen constructief aan te passen en de hoogteligging en daarmee de droogligging te garanderen.

Uitgangspunten:
- Netwerk van infrastructuur (wegen en fietspaden) in lijn brengen met de geldende normen & richtlijnen (Duurzaam Veilig en CROW).
- Zo veel mogelijk een uniforme uitstraling aanbrengen in het wegennet qua profilering (breedtes, markering, bebording, etc.).
- Pas de onderhoudscycli aan op deze ondergrond.
- Pas waar mogelijk bermverharding toe.
- Probeer alternatieve (lichte) ophogingstechnieken toe te passen.



2. De combinatie van langzaam en snel verkeer kan voor onveilige situaties zorgen, met name op de invalswegen van de stad naar de dorpen: de Zunderdorpergouw en de Liergouw. Dit zijn de drukst bereden wegen waarbij de wegen erg smal zijn en de bermen slecht. Ook op een aantal andere wegen waar geen vrijliggende fietspaden aanwezig zijn wordt de verkeerssituatie regelmatig door fietsers en wandelaars als onveilig ervaren. Dit is met name op plekken waar momenteel erg hard gereden wordt en er weinig tot geen uitwijkmogelijkheden aanwezig zijn.

Uitgangspunten:
- Snelverkeer en fietsverkeer waar mogelijk scheiden van elkaar.
- Realiseren van directe en veilige fietsverbindingen, met name de verbindingen tussen de stad en Ransdorp en Zunderdorp.
- Op wegen waar de toegestane maximumsnelheid regelmatig wordt overschreden onderzoeken of snelheidsremmende maatregelen (bv. drempels) toegepast kunnen worden.
- Creëren van voldoende uitwijkmogelijkheden om veilig passeren mogelijk te maken.
- Veilige uniforme overgang van fietspaden naar rijwegen realiseren, bij voorkeur in de vorm van plateaus met haakse fietspad aansluiting.

3. Filevorming op A10 en/of N247 kan voor **sluipverkeer** zorgen en daarmee voor extra verkeersdruk in Landelijk Noord. Dit betekent met name extra verkeer dat via de Termieterweg en Broekergouw richting de Zunderdorpergouw rijdt en vice versa. Daarnaast zijn er ook klachten over sluipverkeer voor Marken/ Monnikendam dat via de Uitdammerdijk, de Durgerdammergouw en Liergouw (en vice versa) rijdt.

Uitgangspunt:
- De mate van sluipverkeer verder onderzoeken en analyseren van mogelijke maatregelen tegen dit sluipverkeer.

3.3 Thema verkeer en netwerk

4. De aanwezigheid van het **zwaar verkeer** heeft een negatieve impact op de leefbaarheid en het woonklimaat in de historische dorpskernen. Doordat er slechts een beperkt aantal verbindingen is moet het doorgaande verkeer door de dorpskernen (met name Ransdorp en Zunderdorp).

Uitgangspunten:
- De leefbaarheid en het woonklimaat in de dorpen vergroten door het zwaar (agrarisch) verkeer zoveel mogelijk te weren uit deze dorpskernen.
- Onderzoeken of het aanleggen van strategisch gelegen overslagpunten kan helpen om de hoeveelheid zwaar verkeer te verlagen in het gebied.


Zuiderzeeweg
Zuiderzeeweg
Zuiderzeeweg
A10
Liergouw
Liergouw
Zuiderzeeweg
Zuiderzeeweg
Zuiderzeeweg

3.3 Thema verkeer en netwerk



Uitgangspunten:
- Fietspaden qua profiel en markering in lijn brengen met de geldende normen & richtlijnen.
- Brom- en snorfietsen waar mogelijk gebruik laten maken van de rijweg.
- Fietsers toestaan gebruik te maken van de rijweg, middels het toepassen van zogenaamde “onverplichte fietspaden”. Hierdoor kan sneller fietsverkeer (bv. peloton wielrenners) er voor kiezen zich niet te mengen met wandelaars en relatief langzaam / recreatief fietsverkeer.
- Fietsers door middel van bebording (en markering) zo veel mogelijk geleiden via vrijliggende fietspaden.

7. Door diverse bewoners wordt er druk op de **parkeergelegenheid** in de dorpen ervaren, met name in het toeristisch seizoen.

Uitgangspunten:
- Zorg voor voldoende overstappunten voor recreatief verkeer aan de randen van het gebied (recreatiehub).
- Monitor de druk op de parkeergelegenheid in de dorpen, en neem indien nodig hier maatregelen tegen.

8. Vanuit de participatie zijn klachten naar voren gekomen over **geluidsoverlast van groepen motoren**. Met name de route via de Markermeerdijken zorgt voor overlast bij bewoners van Durgerdam en Uitdam. Verder zijn in het gebied langs de dijk, met links een stiltegebied en rechts een Natura 2000-gebied, ook veel weidevogels aanwezig die gevoelig zijn voor lawaai en beweging.

Uitgangspunten:
- Nader onderzoek doen naar de mate van geluidsoverlast door motoren en onderzoeken van mogelijke maatregelen hiertegen.



3.4 Thema recreatie

Algemeen
Tijdens de participatie is veel input opgehaald om de recreatie in het gebied te stimuleren. Deze input komt van zowel bewoners, Wandelnet, de Fietsersbond als van het Recreatie Noord-Holland NV (RNH), het uitvoeringsorgaan van de 5 recreatieschappen in de provincie. Deze samenwerkingsverbanden ontwikkelen, beheren en exploiteren recreatieve voorzieningen. Zij brengen in samenhang daarmee een natuurlijk milieu tot stand en een duurzaam beheer van het landschap. Landelijk Noord valt binnen het recreatieschap Twiske-Waterland.

Advies Versterking recreatief netwerk Laag Holland, komt voort uit en is onderdeel van het Perspectief Amsterdam Wetlands (2018) van de samenwerkende partijen Landschap Noord-Holland, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer en RNH.

Bij alle betrokken partijen bestaat een gedeeld beeld dat de recreatie binnen het gebied sterk zal toenemen. In de toekomstvisie 2013 staat de verwachting uitgesproken dat de omvang van het verkeer na 2025 niet noemenswaardig toeneemt. Overweging hierbij is dat het aantal ondernemers krimpt, maar de omvang van de overblijvende bedrijven groter wordt. Het recreatieverkeer neemt op termijn wel sterk toe. Dit kan in weekenddagen aen in vakantieperiodes leiden tot extra verkeersdruk. Dit brengt naast zorgen ook veel kansen met zich mee.

Algemene uitgangspunten recreatie:
- Het gebied woon- en leefbaar houden bij intensivering van recreanten.
- Faciliteer recreatie die past bij het gebied. Het gebied heeft een grote potentie voor recreatief medegebruik en extensieve natuurrecreatie van de her en der door het landschap liggende moerasgebieden en ecologische landjes.
- Zorg voor een betere bereikbaarheid van het gebied Landelijk Noord voor recreatieve doeleinden voor de bewoners van Stedelijk Noord, die beweging in de frisse lucht stimuleert.

Er zijn veel kansen voor het gebied. Zowel instanties zoals het recreatieschap als (lokale) ondernemers en bewoners onderschrijven dat het een gebied is dat veel kansen biedt om te recreëren. Wel moet daarvoor de infrastructuur worden uitgebreid om aan de vraag te kunnen voldoen. Hieronder worden per vorm van recreatie uitgangspunten gegeven om de infrastructuur te versterken.

Wandelen en spelen
Zowel bewoners als het recreatieschap onderschrijven de wens om wandelen en spelen beter te faciliteren in het gebied. Momenteel zijn alleen vrijliggende wandelpaden in de Volgermeerpolder, langs de Zwarte gouw en een stukje Waterlandse slang. Voor spelen zijn er met name de sportvoorzieningen. De wens is om grote of kleine rondjes te kunnen wandelen (in plaats van heen en weer wandelen) en op wandelpaden, waar geen fiets of auto komt. Langs die paden wil men ook rustplekken en informatie over het gebied. Voor spelen biedt het gebied kansen voor een natuurspeelplek bij de Waterlandse Slang en informele spelaanleidingen in de natuur, zoals bij plasdrasoevers. Speelplekken moeten goed toegankelijk zijn voor iedereen.



Figuur: Huidige wandelroutes in Landelijk Noord

3.4 Thema recreatie

Er wordt ook gewandeld over niet-gemeenschappelijk terrein (particulier eigendom en/of in pacht gegeven weilanden) zonder toestemming. Door het uploaden van de wandeling op sociale netwerk-apps die routes delen, ontstaat onterecht voor andere app-gebruikers het idee dat deze paden vrij toegankelijk zijn. Een kaart met dergelijke uploads is ook op de inloopavonden getoond, waarop grondeigenaren terecht kritiek hebben gegeven. De gemeente heeft gesproken met een aantal, veelal agrarische, ondernemers, die eigenaar of pachter zijn. Zij hebben slecht ervaringen met wandelaars op hun terrein. Het gaat hierbij met name om afval (bijvoorbeeld blikjes) laten liggen en het niet opruimen van hondenpoep. Het vee kan hier ziek van worden. Ook het niet aanlijnen van honden is gevaarlijk voor het vee. Tenslotte is ervaren dat wandelaars hekken open laten staan, waardoor vee op de openbare weg kan komen. De kans is om beter te inventariseren of er landerijen zijn die niet voor agrarisch doel worden gebruikt en dan in gesprek te gaan met eigenaren of pachters over de mogelijkheid van klompenpaden. De invloed van de gemeente hierop is echter beperkt.

Uitgangspunten wandelen en spelen:

- Leg waar mogelijk separate wandelpaden aan, waar de wandelaar de ruimte niet hoeft te delen met fiets of auto.
- Sluit waar mogelijk het wandelnetwerk zodat korte en lange rondjes gewandeld kunnen worden.
- Leg bij voorkeur onverharde of halfverharde wandelpaden aan (geen asfalt).
- Voor wandelpaden over particuliere grond zal met pachters/eigenaren overeenstemming moeten worden bereikt over het voorwaardelijk medegebruik van deze grond.
- Mogelijkheid onderzoeken dat het pontje bij Holysloot ook buiten de zomermaanden wordt geëxploiteerd. Hier is Recreatie Noord-Holland momenteel mee bezig.
- Faciliteren van meer plekken om te rusten (bijvoorbeeld bankjes) en deze ook onderhouden (met name het maaien van het gras rondom).
- Creëer waar mogelijk (vogel)uitkijkpunten.
- Leg een natuurspeelplek aan in Landelijk Noord, bijvoorbeeld op het gebied Waterlandse Slang.
- Maak op plekken veilige natuuronderzoek-speelgelegenheden voor kinderen in de plasdrasoevers, bijvoorbeeld bij de bredere natuurstroken langs de wandel- en fietspaden.

Recreatie over water

Door Landelijk Noord loopt het sloepennetwerk. Het belang van het Sloepennetwerk staat in de Omgevingsvisie 2050 benoemd. Bij het bruggenproject (vervanging 9 bruggen) is dan ook rekening gehouden met de doorvaarbaarheid van deze route. Zo is na afstemming met het sloepennetwerk 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 het gebied.

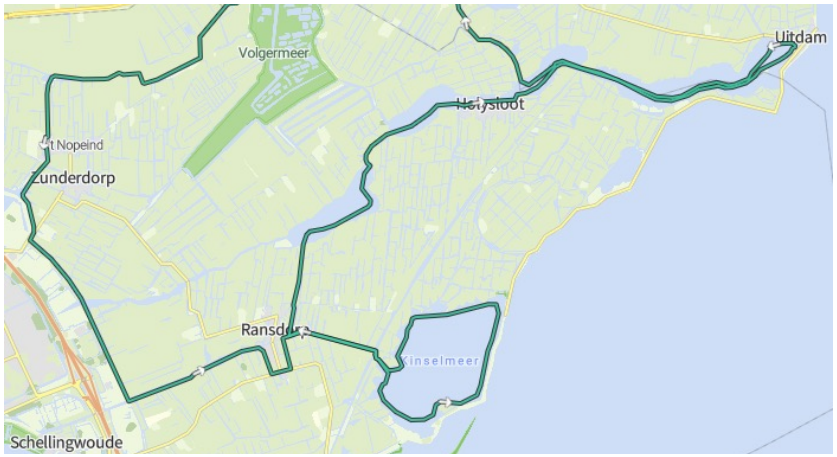
Uitgangspunten waterrecreatie:

- In stand houden van het sloepennetwerk;
- Het kanonetwerk in stand houden en waar mogelijk uitbreiden (bijvoorbeeld door het aanleggen van in-/ uitstapvoorzieningen).
- Onderzoek mogelijkheden om te kunnen zwemmen (bv. in- en uitstapplaatsen).
- In stand houden van de bestaande schaatsroutes.



Figuur: Sloepennetwerk

3.4 Thema recreatie



Figuur: Bestaande schaatsroutes

Recreatiehub
Vanuit RNH en (lokale) ondernemers is er al een lange tijd de wens om een centraal vertrekpunt voor recreanten te maken die het gebied willen verkennen per fiets, wandelend of per boot of kano. Momenteel is er een toeristisch overstappunt (TOP) aan de Durgerdammergouw. Dit ligt midden in het gebied en is als hub dus niet handig gelegen. Om het te bereiken moet je al door het gebied rijden. Liever hebben we een hub aan de rand van het gebied. Er is wel een kleine parkeerplaats aan de Broekerweg (volgermeerpolder), maar voor de stedeling zien we liever een locatie in de zone tussen stad en landelijk gebied.

Uitgangspunten recreatieve hub:
- Onderzoek naar geschikte locaties voor een recreatieve hub, waarbij de voorkeur ligt voor een locatie in de zone tussen stad en landelijk gebied.
- Tref maatregelen om overlast te voorkomen bij deze hubs. Zo wordt er momenteel overlast ervaren bij de parkeerplaats aan de Durgerdammergouw.
- Onderzoeken welke ingrepen nodig zijn om bij een hub de overstap op diverse vormen van recreatie mogelijk te maken, waaronder boten en kano's. Daarmee tevens borgen dat de nieuwe infrastructuur dit niet onmogelijk maakt.
- Ontsluiting van de hub per fiets moet behouden blijven. Bij ingrepen rond het gebied moet dit geborgd worden.
- De hub zal ontsloten moeten worden via het openbaar vervoer.
- Onderzoek naar een mogelijke toepassing van een buurthub met (elektrische) deelfietsen op deze hub om verkenning van het gebied voor een bredere laag van de bevolking mogelijk te maken.

Uitzichtpunten en strandje Markermeerdijken
Momenteel wordt gewerkt aan de uitvoering van de plannen voor de versterking van de Markermeerdijk, die een impuls zullen geven aan het recreatieve gebruik van de dijk en de natuur rondom de dijk.

De Markermeerdijken worden verhoogd van Oranjesluizen tot Uitdam (en verder, maar dat is buiten de gemeentegrens). Daarbij hoort dat het pad op de dijk wordt verbreed ten opzichte van de oude situatie en er komen extra voorzieningen als uitzichtpunten en zelfs een informeel strandje. De eerste oplevering is de Uitdammerdijk 2024/2025. Recreatie NH verzorgt het beheer en onderhoud.



4 Maatregelen en projecten

4.1 Algemeen

Op basis van de in hoofdstuk 3 genoemde uitgangspunten worden een aantal concrete maatregelen voorgesteld op de verschillende thema's.

In het boekje "*Landelijk Noord, Openbaar Landschap en wegen*" (bijlage 1) zijn in hoofdstuk 4 alle kansen opgenomen voor het gebied. In dit hoofdstuk staan alleen de maatregelen opgenomen die door het project Integrale aanpak infrastructuur en openbare ruimte Landelijk Noord worden voorgesteld om uit te voeren.

4.2 Maatregelen Openbaar landschap, biodiversiteit en ecologie

In figuur op de volgende pagina staan de voorgestelde maatregelen vanuit het project met betrekking tot openbaar landschap, biodiversiteit en ecologie met nummertjes aangegeven. Naast deze maatregelen zijn er nog diverse andere kansen gesignaleerd voor het gebied die buiten de scope van dit project vallen. Een totale lijst van alle kansen is te vinden in hoofdstuk 4.1 van het boekje "*Landelijk Noord, Openbaar Landschap en wegen" (bijlage 1)*.



4.2 Maatregelen Openbaar landschap, biodiversiteit en ecologie



Figuur: Voorgestelde maatregelen Openbaar landschap, biodiversiteit en ecologie

4.2 Maatregelen Openbaar landschap, biodiversiteit en ecologie

Nr.	Locatie	Maatregelen
3	Bermen benedendijks fietspad ter hoogte van Blauwe Hoofd Durgerdammerdijk	Fietspad ligt in de langgerekte landstrook tussen de rijweg en de poldersloot en verbindt stedelijk Noord met Durgerdam. a. Landstrook ecologisch versterken met Waterlandse kruidenvegetatie en ecologisch beheer; b. Openbare slootoever plas/dras maken en met maaibeheer stimuleren van Waterlandse oeverplanten (zoals moerasspirea, pijlkruid en zwanenbloem).
10	Toeristisch overstappunt Durgerdammergouw	Deze parkeerplaats ligt afgelegen en besloten. Er zijn klachten over oneigenlijk gebruik. Gezien het parkeerverbod in Durgerdam zelf is deze parkeerplaats een belangrijke parkeerplek voor bezoekers en booteigenaren van de haven van Durgerdam. Onderzoek nut en noodzaak van deze hub, en neem maatregelen ter voorkoming van overlast. Ontwerp nieuwe ecologische inrichting indien de hub in de toekomst wordt opgeheven. Zie voorstel recreatieve hub op de Volendammerweg bij Sportpark de Weeren.
13	Bermen fietspad Durgerdammergouw	De gehele Durgerdammergouw heeft een vrijliggend tweerichtingen-fietspad. a. Zone rondom fietspad tussen rijweg en sloot) ecologisch versterken met Waterlandse kruidenvegetatie en ecologisch beheer; b. Openbare slootoever plas/dras ontwikkelen met gebiedseigen Waterlandse oeverplanten.
19	Fietspad en bermen Zwarte Gouw	De gehele Durgerdammergouw heeft een vrijliggend tweerichtingen-fietspad. a. Zone rondom fietspad tussen rijweg en sloot) ecologisch versterken met Waterlandse kruidenvegetatie en ecologisch beheer; b. Openbare slootoever plas/dras ontwikkelen met gebiedseigen Waterlandse oeverplanten.
20	Fietspad en bermen Weersloot en afslag Molenslootpad	Het fietspad Weerslootpad ligt op een langgerekt ‘eiland‘ langs het brede water van de Weersloot. a. Bermen en b. waterkanten ecologisch inrichten en beheren.
21	Ransdorp	Momenteel rijdt te zwaar verkeer door de kleine Dorpsstraat van het intdorp Ransdorp. Ontwerpopgave met voetgangersvriendelijk maaiveldontwerp en verkeersremmende maatregelen voor Dorpsstraat bij de kerk. Dorpsstraat rondom de kerkterp inrichten als een plein met auto’s te gast.
23	Bermen en oevers fietspad Nieuwe Gouw	a. Bermen rondom fietspad tussen rijweg en sloot (Zunderdorp - Poppendammergouw) en tussen sloot en sloot (Ransdorp - de Poppendammergouw) ecologisch versterken met Waterlandse kruidenvegetatie en ecologisch beheer. b. Natuurlijke openbare slootoever ontwikkelen met Waterlandse oevervegetatie en ecologisch beheer.
24	Recreatieve hub SP de Weeren x Volendammerweg	a. Ontwerp voor toeristisch informatiepunt ‘Poort van Waterland’ met bijv. een gebouw met horeca en terras, fietsverhuur, roeibotenverhuur etc. passend in het landschappelijk ingepaste ontwerp van Sportpark de Weeren (R&D en S&B). b. Bermen fietspad Volendammerweg rondom fietspad ecologisch versterken met Waterlandse kruidenvegetatie en ecologisch beheer. c. Natuurlijke openbare slootoever ontwikkelen met Waterlandse oevervegetatie en ecologisch beheer.
25	Waterlandse Slang	Ontwerpopgave: Gebiedje herstellen conform het cultuurhistorische Waterlandse Landschap en inrichten met natuurspelen. Het gebiedje kan een waardevol cultuurhistorisch ‘paspoort’ krijgen en ecologisch en recreatief aantrekkelijk worden voor jong en oud, plant en dier. a. Openbare ruimte plan maken met daarin: landschapsgebied herstellen en inrichten met het cultuurhistorisch slotenpatroon en de veenweidepolder-typologie. Huidige gebiedsvreemde heuvels verwijderen. Inrichten mat informeel natuurspelen zodat kinderen spelenderwijs met slootje springen, trekpontje en in de plasdrasoever leren over de natuur. Beplantingplan passend bij het Waterlandse landschap. b. Biodiverse beplanting aanbrengen en stimuleren passend bij de veenpoldertypologie. Gebied ecologisch beheren.

4.2 Maatregelen Openbaar landschap, biodiversiteit en ecologie

Nr.	Locatie	Maatregelen
27	Poppendammergouw	De Poppendammergouw is een eeuwenoude langzaamverkeerverbinding die Amsterdam met Zuiderwoude verbindt. Autoverkeer is alleen toegestaan voor bestemmingsverkeer. Deze unieke fietsverbinding, die landschappelijk op de scheiding van twee polderniveau's ligt, moet behouden blijven. a. Behoud van prachtige Waterlandse fietsbrug met hef (op het noordelijkste punt). b. Bermen fietspad Volendammerweg rondom het fietspad ecologisch versterken met Waterlandse kruidenvegetatie en ecologisch beheer. c. De openbare slootoever ecologisch ontwikkelen met Waterlandse oevervegetatie en ecologisch beheer.
32	Achterlaan - route Volgermeerpolder	De Achterlaan heeft een wandelbord met een fietspad-onderbord. Bij de entree is een wildrooster dat het pad ongeschikt maakt voor honden. Op het smalle pad is de fietser te gast. De bermbodem is een habitat voor orchideeën. Langs het pad naar de Volgermeerpolder, direct ten noorden van het bruggetje, ligt een ecologische biotoop; een ruime strook natuurgebied. a. Ontwerpopgave om natuurgebiedje toegankelijk te maken met een vlonder voor extensieve recreatie. b. Behoud en versterken ecologische biotoop van bermen en natuurgebiedje langs de Achterlaan-Volgermeerpolder.
33	Volgermeerpolder	De Volgermeerpolder omvat een recreatief wandelgebied door een kunstmatig en onder landschapsarchitectuur aangelegd natuurgebied. Omdat de bodem ingepakte vervuilde grond betreft is de inrichting permanent en wordt het gebied constant gemonitord. De inrichtingselementen, zoals banken en infoborden, zijn specifiek voor dit gebied ontworpen. a. Deze materialen dienen in stand gehouden te blijven en bij uitval door dezelfde vervangen te worden.
35	Fietspad Buikslotermeerdijk - Termietergouw (Zunderdorp 't Nopeind)	De bermen van het tweerichtingen-fietspad is omkaderd door twee sloten. Het fietspad ligt tussen de veenweidekavels, waarvan sommige ecologisch beheerd. a. Bermen rondom fietspad (tussen de sloten) ecologisch versterken met Waterlandse kruiden en ecologisch beheer; b. Openbare natuurlijke slootoever ontwikkelen met gebiedseigen Waterlandse oeverplanten.
36	Fietspad Buikslotermeerdijk - Termietergouw, verlengde Termieterweg	aOp de structuurkaart Wegen en fietspaden is het voorstel dit fietspad te profileren voor autoverkeer. Dit dient een landschappelijke uitstraling te krijgen met een zo smal mogelijk profiel. De brug dient een Waterlands karakter te krijgen en de bermen en oevers dienen ecologisch verbeterd te worden. a. Nieuwe brug conform Waterlandse landschappelijke bruggen en kleur. b. Bermen rondom rijweg ecologisch versterken met Waterlandse kruiden en ecologisch beheer; c. Openbare natuurlijke slootoever ontwikkelen met gebiedseigen Waterlandse oeverplanten.
37	Fietspad Broekergouw	De Broekergouw heeft langs de weg een vrijliggend tweerichtingen-fietspad omkaderd door twee sloten. a. Bermen rondom fietspad (tussen de sloten) ecologisch versterken met Waterlandse kruiden en ecologisch beheer; b. Openbare natuurlijke slootoever ontwikkelen met gebiedseigen Waterlandse oeverplanten.
39	Bermen fietspad Het Schouw	Het vrijliggend tweerichtingen-fietspad is omkaderd door de weg en een sloot. a. Fietspad tevens geschikt maken voor wandelverkeer (shared space); b. Bermen rondom fietspad ecologisch versterken met Waterlandse kruiden en ecologisch beheer; c. Openbare natuurlijke slootoever ontwikkelen met gebiedseigen Waterlandse oeverplanten.
40	Dijk Buiksloter-meerpolder (a. dijk en b. ontbrekend deel)	a. Door autoverbinding via Termietenweg zal de Buikslotermeerdijk veel drukker worden. Voor de wandelaar en fietser dient de weg verkeersveilig te zijn. Onderzoek naar gebruik drempels of vrijliggend fiets- en of wandelpad. Bijvoorbeeld benedendijks. b. Kunst. Ontwerponderzoek naar wijze waarop dijkdelen van de Buikslotermeerdijk letterlijk of beeldend verbonden kunnen worden waar het door de N247 doorbroken wordt. Het betreft het grondlichaam, de route en de waterverbinding.

4.3 Maatregelen Verkeer

Er is integraal gekeken naar het hele netwerk: alternatieve ontsluiting voor (met name zwaar) verkeer, veiliger fietsen en een eenduidige vormgeving van de wegen. Er is een analyse gemaakt van de huidige wegen (breedte, ongelukken, snelheden, markeringen) en het voorstel is om conform CROW-publicatie 329 Handboek Wegontwerp 2013 – Erftoegangswegen buiten de bebouwde kom een verdeling te maken in erftoegangsweg I (doorgaand) en II (secundair), beide maximaal 60 km/uur en beiden met eigen eisen op het vlak van streefbreedte, markering en ruimte voor de fietser. Binnen de kom geldt een maximumsnelheid van 30 km/uur en dient de uitvoering in klinkers behouden te blijven. In onderstaande paragrafen zijn de hoofdprincipes beschreven. In bijlage 1 staat ook een maatregelen kaart voor verkeer waarbij per weg inzichtelijk is gemaakt wat de voorgestelde maatregelen zijn.

Inmiddels is duidelijk dat de haalbaarheid van grote projecten moeilijk is, zowel in de huidige gemeentelijke context (USTOR, Amsterdam Maakt Ruimte) als in de context van Landelijk Noord (zie kaders in hoofdstuk 2). Een voorbeeld hiervan is de wens om een parallelweg Ransdorp te bouwen als ontlasting van de Dorpsstraat Ransdorp. De hoge kosten en lange procedures van onteigening zijn bezwaarlijk. Verder kan een nieuwe weg uiteindelijk leiden tot interessante locaties voor nieuwe bebouwing, wat juist onwenselijk is. Tenslotte verwacht de verkeerskundige dat een nieuwe weg juist een relatief verkeersaantrekkende werking zal hebben. 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.

Ook een vrijliggend fietspad langs de Zunderdorpergouw is moeilijk vanwege gebrek aan ruimte, waardoor gronden moeten worden aangekocht. Dit terwijl een betere inrichting al kan helpen. Er is dan ook voor gekozen aanpassen van deze weg in lijn te brengen met het moment dat deze weg op de programmering staat van Stedelijk Beheer.

4.3.1 Zwaar verkeer

De huidige aslastbeperking kan weer worden opgeheven als de kwetsbare bruggen versterkt zijn. De verwachting is dat dit in 2026 zal zijn.

Begrenzing milieuzone

Doordat de directe verbinding van het gebied met de A10 net binnen de milieuzone (ligt op de A10), moet zwaar verkeer nu omrijden om in Landelijk Noord te komen. Met name de bewoners van Uitdam (gemeente Waterland), Ransdorp en Zunderdorp ervaren hierdoor overlast, omdat het zwaar verkeer door hun dorp rijdt.

Het stuk Milieuzone betreft de route Liergouw vanaf A10 – Zuiderzeeweg – afslag S115 (zie rode lijn hieronder). Het aanpassen van de zone, waardoor dit stuk weg buiten de milieuzone zou liggen, zou een fikse verbetering zijn voor de bezoekers en bewoners van Landelijk Noord. In juni 2024 is door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam echter besloten dat de begrenzing van de milieuzone niet wordt aangepast. Zie voor meer informatie het onlangs gepubliceerde verkeersbesluit ‘Definitief verkeersbesluit nul-emissiezone bedrijfs- en vrachtauto´s Amsterdam 2025’.



Figuur: Huidige begrenzing van de milieuzone, met in rood de Zuiderzeeweg

4.3 Maatregelen verkeer

Ontzien dorpskernen
Gezien de verkeersdruk in dorpen binnen het gebied en daar net buiten (met name Uitdam) raden we aan om het aantal toegangen tot het gebied uit te breiden. Daarnaast adviseren we het strikter reguleren van zwaar verkeer door dorpskernen.

Na het versterken van de bruggen en de wegen zijn deze in principe geschikt voor zwaar verkeer. Het probleem van hinder in de dorpskernen is daarmee echter nog niet opgelost. De meest gewenste oplossing is om daarna het zware verkeer in het geheel te weren uit de dorpskernen om zo de leefbaarheid in deze dorpen te vergroten. Een belangrijke voorwaarde voor een dergelijk verbod is dat de extra tijd voor het omrijden niet te groot is en dat het voor bevoorradend verkeer en agrarisch verkeer aantrekkelijk is de hoofdroutes te gebruiken. In deze NvU zijn daarom een aantal mogelijke extra verbindingen in het wegennet voor zwaar (agrarisch) verkeer in beschouwing genomen.

Trillingsonderzoek
Om de mate van hinder in de dorpskernen verder in kaart te brengen heeft de gemeente in 2024 een trillingsonderzoek laten uitvoeren in het centrum van Ransdorp. Uit het onderzoek kan geconcludeerd worden dat er een groot verband is tussen het langsrijdende verkeer en de trillingen die ontstaan. Daarnaast bestaat de indruk dat de trillingen eerder verband houden met passages van voertuigen met hogere massa dan met de snelheden waarmee wordt gereden. Tijdens de metingen blijken vrachtwagens hier gemiddeld 21-23 km/h te rijden maar veroorzaken wel de grootste trillingen.

De gemeten trillingen blijven wel onder de grenswaarde van 2,08 mm/sec. Dit betekent dat conform de SBR meet- en beoordelingsrichtlijn “schade aan gebouwen door trillingen”(deel A) de kans op het ontstaan van schade statistisch kleiner is dan 1%. Dit staat echter los van eventuele hinder die bewoners kunnen ervaren als het gevolg van de trillingen. Dit is vaak persoonsafhankelijk en kan met veel factoren te maken hebben.

Vanuit het onderzoek zijn een aantal adviezen gegeven om de mate van trillingen te verminderen. Het grootste effect op het verminderen van trillingen is het beperken van het zware verkeer in de dorpen. Hier dragen de maatregelen voor het herrouteren van het zware verkeer in deze NvU aan bij. Verder is er nog een aantal aanvullende maatregelen dat kan helpen bij het verminderen van trillinghinder, namelijk:

- Het type verharding/fundatie van het wegdek speelt een rol in de overdracht van trillingen op de woningen, en met name de vlakheid heeft hier een grote impact op. Het advies aan Stedelijk Beheer is om hier extra aandacht aan te schenken tijdens het uitvoeren van onderhoud aan de wegen binnen de dorpen.
- De wijze waarop het wegdek aansluit op aangrenzende woningen heeft ook invloed in de overdracht van trillingen naar de woningen. Bij een aantal huizen is geconstateerd dat het straatwerk direct tegen de woningen aan is gelegd. Het zou beter zijn om een smalle strook trillingabsorberend materiaal toe te passen tussen het wegdek en de woning. Het advies aan Stedelijk Beheer is om dit mee te nemen tijdens het uitvoeren van onderhoud aan de wegen binnen de dorpen.
- De constructie van de woning zelf heeft tot slot ook invloed op de mate waarin trillingen worden geabsorbeerd. Bewoners kunnen, indien wenselijk, zelf maatregelen nemen aan of binnen de woning om trillinghinder nog verder te beperken.

Maatregelen zwaar verkeer:
- Bleijkmeer openstellen voor doorgaand gemotoriseerd en agrarisch verkeer.
- Poppendammergouw openstellen voor doorgaand gemotoriseerd verkeer tot en met Belmermeer. Het gedeelte van de Poppendammergouw ten noorden van de Belmermeer blijft alleen voor fietsers (en aanwonende) toegestaan.
- Het fietspad tussen de Termieterweg en Buikslotermeerdijk aanpassen naar rijweg voor autoverkeer (inclusief vervanging van de brug aan de zijde van Buikslotermeerdijk).

4.3 Maatregelen verkeer

- Nadat de 9 zwakke bruggen zijn versterkt zal de huidige aslastbeperking worden opgeheven in lijn met het huidige verkeersbesluit uit 2019. In plaats hiervan zal een nieuw verkeersbesluit genomen moeten worden waarbij op de wegen in de dorpskernen vracht- en agrarisch verkeer wordt geweerd.
- Onderzoek naar de effectiviteit en haalbaarheid van een strategisch gelegen overslaglocatie waar zwaar verkeer naar lichter materieel kan overladen.



Figuur: Voorgestelde routes voor zwaar verkeer

Door de weg over de Blijkmeerpolder open te stellen voor (zwaar) verkeer kan dit verkeer Ransdorp ontzien. Momenteel is het laatste stukje van deze weg (zijde Uitdammerdijk) benoemd als fietspad (in de vorm van een rijweg met verkeersbord G12A). Ook de Poppendammergouw eindigt in een stuk fietspad (in de vorm van een rijweg met verkeersbord G12A) waardoor de weg Belmermeer niet bereikbaar is. Tevens is de Poppendammergouw momenteel alleen toegestaan voor bestemmingsverkeer. We opperen deze regelingen op te heffen tot aan de kruising met de Belmermeer (het gedeelte ten noorden hiervan blijft wel alleen voor fietsers (en aanwonenden) toegestaan). Op deze wijze zijn er dus al twee extra toegangswegen. Aanvullende uitwijkstroken zijn nog wel benodigd op beide trajecten.

Bij Zunderdorp is een deel van het dorp al ontzien door de aanleg van de Nieuwe Gouw. Voor de route langs de westkant van het dorp (Middenlaan Zunderdorp) en Het Nopeind en Het Voorwerf is er echter nog geen alternatieve route voor zwaar verkeer. Onze oplossing is om de Termieterweg door te trekken richting de Buikslotermeerdijk (fietspad wordt rijweg, nieuwe brug) zodat (zwaar) verkeer geweerd kan worden van de Termietergouw, Het Nopeind en Zunderdorp. Voor zwaar verkeer van en naar Broek in Waterland zou zoals eerder genoemd het verkeer via de Belmermeer en Poppendammergouw geleid kunnen worden waardoor ook Het Voorwerf wordt ontzien. Voor bestemmingsverkeer dat in de dorpen moet zijn en voor situaties waarbij de omrijdroutes te groot worden zal het mogelijk moeten blijven om toch gebruik te maken van de routes door deze dorpen.

Verkeersmodel
De effecten van de hierboven genoemde maatregelen op de verkeersstromen zullen in de volgende fase verder onderzocht worden aan de hand van een Verkeersmodel. Hierbij zal ook het effect op de verkeersstromen in de nabij gelegen gebieden (waaronder de invalswegen van de gemeente Waterland) worden meegenomen. De verwachting is dat de hoeveelheid verkeer van en naar het gebied niet zal wijzigen. De maatrelgelen hebben vooral als doel om het verkeer binnen het gebied anders te verdelen.

Verkeersbesluit
Het voorstel is om na het versterken van de zwakke bruggen het huidige verkeersbesluit uit 2019 in te trekken en in plaats hiervan een nieuw verzamelbesluit te nemen waarbij op de wegen in de dorpskernen vracht- en agrarisch verkeer wordt geweerd. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht

4.3 Maatregelen verkeer

worden aan een geslotenverklaring voor vrachtverkeer (C07) en agrarisch verkeer (C08). Waarbij dan nog de mogelijkheid bestaat om voor verkeer met een noodzaak een specifieke ontheffing te verlenen. Hiervoor moeten beleidsregels opgesteld en moet in de beleidsregels voor de algemene RVV-ontheffing worden opgenomen dat deze ontheffing niet geldt in deze geslotenverklaringen. Een andere oplossing zou kunnen zijn een uitzondering op de geslotenverklaring in te stellen voor bestemmingsverkeer. De exacte invulling zal in de volgende fase worden uitgewerkt.

Overslaglocatie
Een strategisch gelegen overslagpunt, waar zwaar verkeer naar lichter materieel kan overslaan, kan helpen om de hoeveelheid zwaar verkeer te verlagen in het gebied. Enkele agrarische ondernemers geven aan dat zij gebruik willen maken van overslag van zwaar op lichter materieel ten bate van het gebied. Hierbij is specifiek de locatie vlakbij de Schellingwouderbrug genoemd. De haalbaarheid van deze oplossing wordt in de volgende fase onderzocht in maar lijkt vanwege de aanwezige Ecologische structuur niet erg kansrijk. In de volgende fase wordt met de afdeling Logistiek (die hier een stadsbreed beeld bij heeft) gekeken naar mogelijke locaties waarbij tevens de haalbaarheid en de effecten hiervan worden onderzocht.

4.3.2 Sluipverkeer

We stellen voor 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 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, zie ook onderstaande figuur. 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. Zie bijgaande foto als voorbeeld vanuit de gemeente Waterland. Er moet wel duidelijk worden aangegeven dat bestemmingsverkeer er wel te allen tijde in mag. De effectiviteit van de maatregelen zal gemonitord worden. Mocht het in de praktijk blijken dat de bebording in onvoldoende mate functioneert dan kan ervoor gekozen worden op te schalen met camerahandhaving.

In de volgende fase van het project wordt de mate sluipverkeer verder onderzocht en zal de exacte invulling hiervan worden bepaald. Dit zal ook in nauw overleg gebeuren met de gemeente Waterland.

De provincie Noord-Holland op dit moment bezig om het kruispunt Het Schouw aan te pakken. Het doel van dit project is om de doorstroming op de N247 te verbeteren. Deze verbeterde doorstroming en het feit dat de directe aansluiting op de Termieterweg zal verdwijnen zal tevens een positief effect hebben op de mate van sluipverkeer op deze route. Zie voor meer informatie over dit project de website: N247 Bereikbaarheid Waterland - Provincie Noord-Holland.



Figuur: Mogelijke sluiproutes door Landelijk Noord (incl. voorstel spits-inrijverbod)

4.3 Maatregelen verkeer



Figuur: Voorbeeld bord afsluiting tijdens spits

4.3.3 Uniforme inrichting van wegen

Vanuit een analyse op de aspecten Duurzaam Veilig en de CROW-richtlijnen zijn er per weg en fietspad concrete maatregelen opgesteld, zie hiervoor bijlage 1. Hierbij is buiten de bebouwde kom onderscheid gemaakt tussen erftoegangswegen type 1 (“hoofdroutes”) en type 2 (“onderliggende wegennet”). Daarbij zijn een aantal standaardprofielen bepaald die passen bij de geldende normen & richtlijnen (Duurzaam Veilig en CROW). Hierbij is gekeken of de wegbreedtes geschikt zijn voor het type en de hoeveelheid verkeer. Ook is er bijvoorbeeld gekeken naar een uniforme indeling van o.a. markeringen en bebording.

Een uniforme inrichting waarbij de voorrangsregels, markering en bebording overal hetzelfde zijn heeft als doel de verkeersveiligheid te vergroten. Het wegbeeld wordt hiermee rustiger en herkenbaarder voor de verkeersdeelnemers.

ETW-1

De ETW-1 wegen zijn de belangrijkste hoofdroutes buiten de bebouwde kom met een toegestane maximumsnelheid van 60 km/h. Voor de ETW-1 wegen in Landelijk Noord geldt vanwege de ondergrond en verkeersintensiteiten een minimaal gewenste breedte van 4,5 meter. Daar waar de breedte smaller is dan 4,5 meter zullen, om de circa 150 meter, uitwijkhavens toegepast worden zodat voertuigen elkaar kunnen passeren. Bij deze uitwijkhavens zal er een totale verhardingsbreedte van 5,0 meter breedte aanwezig zijn.

ETW-1 kent twee varianten. Bij variant 1 is de weg tevens de voorkeursroute voor fietsers. Hier zal de weg worden voorzien van fiets(suggestie)stroken in 1-1 (0,10 meter) markering. Bij onoverzichtelijke situaties kan eventueel (on) onderbroken as-markering worden toegepast.
Bij variant 2 is er een vrijliggende fietsroute beschikbaar waardoor fietsverkeer een alternatief heeft. Hier zal kantmarkering 1-3 (0,10 meter) worden toegepast.

Met het toepassen van de voorgestelde markering wordt voorkomen dat er stroken ontstaan in een ‘tussenmaat’ waar fietsers zich gedwongen voelen op te weinig ruimte hun weg te vinden. Voor de kantmarkering geldt dat deze écht op de kant worden aangebracht (maximaal 50 cm inclusief belijning). Voor de fiets(suggestie)stroken geldt dat deze ook echt geschikt zijn om op te fietsen door een breedte toe te passen van 1,00 tot 1,50 meter, afhankelijk van de breedte van de weg.

Op locaties waar regelmatig te hard wordt gereden zal lokaal gekeken worden naar maatregelen om bestuurders te verleiden langzamer te rijden. Zo kan op lange reche stukken voor gekozen worden om verkeersremmende maatregelen (zoals bijvoorbeeld drempels) toe te passen.

4.3 Maatregelen verkeer

ETW-2
De ETW-2 wegen zijn de onderliggende wegen buiten de bebouwde kom met een toegestane maximumsnelheid van 60 km/h. De gewenste breedte voor deze wegen is 4,5 meter breed. Echter is in de praktijk een breedte van 3,0 tot 3,5 meter breedte ook acceptabel. Smaller dan 3,0 meter is niet wenselijk in verband met de maatvoering van landbouwverkeer. Daar waar de breedte smaller is dan 4,5 meter zullen, om de circa 150 meter, uitwijkhavens toegepast worden zodat voertuigen elkaar kunnen passeren. De ETW-2 wegen kennen geen markering, eventueel alleen op verkeersonveilige punten. 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.

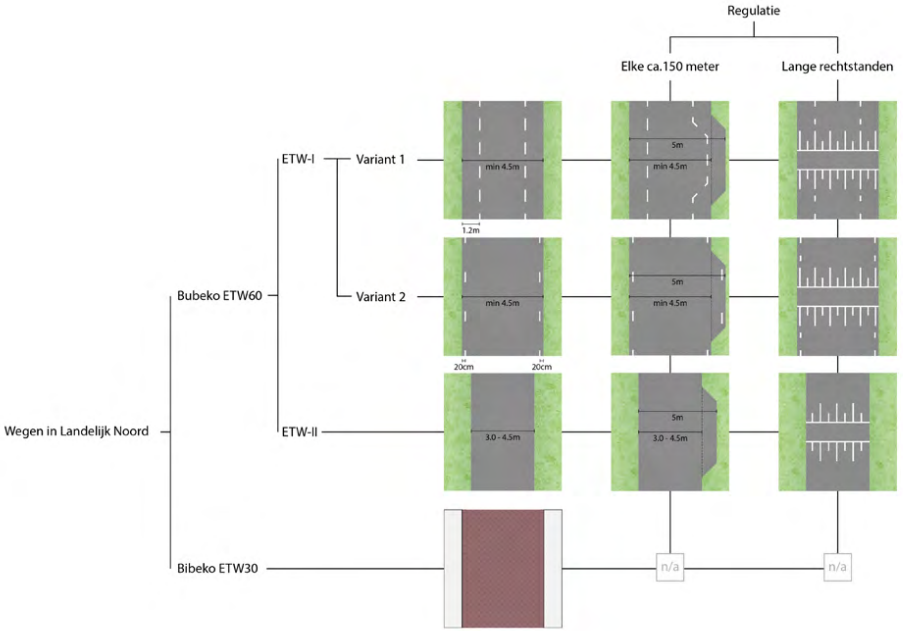
Op locaties waar regelmatig te hard wordt gereden zal er lokaal gekeken worden naar maatregelen om bestuurders te verleiden langzamer te rijden. Zo kan er op bij lange rechte stukken voor gekozen worden om verkeersremmende maatregelen (zoals bijvoorbeeld drempels) toe te passen.

Uitwijkhavens
Bij de inrichting van de uitwijkhavens wordt er gestreefd naar een uniforme uitstraling met voldoende lengte en breedte. De exacte vormgeving zal verder worden uitgewerkt in de volgende fase. In de praktijk worden bestaande inritten echter ook ingericht als uitwijkhaven, hierbij is het niet altijd mogelijk de ideale inrichting te realiseren. Wel zal er extra aandacht uitgaan naar de herkenbaarheid van deze uitwijkhavens voor het autoverkeer.

ETW30
De wegen binnen de bebouwde kom zijn gekenmerkt als ETW30 met een toegestane maximumsnelheid van 30 km/h. De verharding bestaat uit rode klinkers. Vanuit de richtlijnen wordt voor twee richtingen verkeer een breedte van 4,8 of 5,8 meter breed geadviseerd. Parkeren op de rijweg is daarbij toegestaan. Als de weg smaller is kan er in de basis niet worden geparkeerd omdat ander verkeer daarmee wordt gehinderd. Geadviseerd wordt om bij de komgrenzen waar mogelijk een verkeersremmende maatregel toe te passen zodat het verkeer gedwongen wordt de snelheid aan te passen bij het binnenrijden van de bebouwde kom.



4.3 Maatregelen verkeer



Figuur: Standaard inrichting wegennet conform de CROW-richtlijnen

Voor de wegen in Landelijk Noord wordt geadviseerd daar waar kan standaard CROW-maatvoering toe te passen. In dit veenweidegebied met zachte ondergrond zouden de wegen idealiter nog breder worden uitgevoerd om bermschade zoveel mogelijk te kunnen voorkomen. Vanwege de beperkt beschikbare ruimte zal er echter op veel plekken maatwerk toegepast moeten worden. Zie voor een overzicht van alle wegen en fietspaden inclusief de concrete maatregelen ook hoofdstuk 4.3.5 en hoofdstuk 4.2 van het boekje "*Landelijk Noord, Openbaar Landschap en wegen*" (bijlage 1).

Bermverharding en -beheer

De veelal smalle wegen in combinatie met de zachte bermen in dit veenweidegebied leiden ertoe dat de bermen regelmatig worden stuk gereden. Deze gaten in de berm leiden vervolgens weer tot verkeersonveilige situaties en tot schade aan de infrastructuur. Om dit op korte termijn te verhelpen kiest de gemeente er vaak voor de bermen te vullen met grind. Dit is een relatief goedkope en snel te realiseren oplossing. De gemeente is zich er echter van bewust dat dit geen ideale oplossing is. Naast dat grind hinder kan veroorzaken voor de fietsers, heeft de maatregel ook maar slechts een aantal maanden effect.

Stedelijk Beheer gaat het versterken van de bermen zo veel mogelijk direct meenemen indien er groot onderhoud wordt gepleegd aan de wegen. Zo zijn er bij groot onderhoud aan de Zunderdorpgouw ook grasbetontegels aangelegd. En ook bij de Uitdammerdijk is de gemeente met HHNK in gesprek om hier langs de gehele weg aan beide zijden grasbetontegels aan te leggen.

Gezien de zwakke ondergrond in dit veenweide gebied blijft het echter een uitdaging om een stevige berm te realiseren. Zeker bij uitwijkhavens en plaatsen waar verkeer elkaar veel passeert wordt los bermmateriaal makkelijk weggereden. Maar ook daar waar bermverharding (bv. asfalt of grasbetontegels) is aangebracht gaat dit relatief snel kapot. Dit is een continue terugkerend probleem en blijft een aandachtspunt voor Stedelijk beheer die verantwoordelijk is voor het onderhoud.

Openbare verlichting

Openbare verlichting is niet altijd nodig. Daar waar het wel nodig is moet bewust en met zorg verlicht worden om zo goed mogelijk bij te dragen aan verkeersveiligheid, sociale veiligheid en sfeer en beleving. Het betekent ook het op de juiste plaats en op het juiste moment inzetten van verlichtingsinstrumenten. Hierbij dient ook rekening te worden gehouden met de leefbaarheid en ecologische waarden van de openbare ruimte. Binnen de gemeente is voor de invulling hiervan het Beleidskader verlichting (2017) van toepassing.

4.3 Maatregelen verkeer

Landelijk Noord kenmerkt zich door unieke flora en fauna (zie ook H3.2 Biodiversiteit en ecologie) en valt vrijwel in het geheel binnen de Hoofdgroenstructuur. Aangezien kunstlicht het dag/nachtritme kan verstoren moet er in Ecologische structuur en de Hoofdgroenstructuur terughoudend met verlichting worden omgegaan.

In het Beleidskader Verlichting (2017) staat opgenomen dat verlichting in de Ecologische structuur wordt uitgeschakeld en op termijn wordt uitgefaseerd op de locaties waar geen hoofd- of plusnet fiets aanwezig is en ook geen aftakkingen zijn van doorgaande routes richting maatschappelijke voorzieningen (sportcomplexen, scholen, etc.). In de Hoofdgroenstructuur is het uitgangspunt dat er continu gedimde verlichting toegepast wordt (50%), tenzij er een hoofd- of plusnet fiets aanwezig is.



Figuur: Locatie van de Ecologische structuur en Hoofdgroenstructuur

Door onnodige verlichting uit te schakelen en de overgang naar LED door te zetten kan het energieverbruik drastisch worden verminderd. Dit draagt weer bij aan de duurzaamheidsambities van de gemeente. Ook kan door de toepassing van slimme LED-armaturen variabel verlichten mogelijk worden. Het lichtniveau kan hierdoor afgestemd worden op de verkeersintensiteit en de locatie specifieke omstandigheden.

Momenteel zijn in Landelijk Noord bepaalde wegen buiten de bebouwde kom verlicht en andere niet. Veelal zijn de radiale wegen tussen Stedelijk Noord en de dorpen verlicht. Vanuit de verkeerskundige richtlijnen is verlichting buiten de bebouwde kom in de basis niet nodig. Aan de andere kant hebben we in dit gebied wel te maken met minder goed onderhouden en smalle wegen, met een gebrekkige berm, waardoor verlichting wel een bijdrage kan leveren aan de verkeersveiligheid. Vanuit de participatie is tevens meegegeven dat verlichting voor fietsers ook het gevoel van sociale veiligheid kan vergroten.

Daar waar het vanuit bv. verkeersveiligheid of sociale veiligheid 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 is daarom maatwerk en zal verder uitgewerkt worden in de volgende fase. Indien er behoefte is aan openbare verlichting dan zal er altijd een ecoloog moeten worden betrokken zodat de impact op de aanwezige flora en fauna zo veel mogelijk kan worden beperkt.

Binnen de bebouwde kom

De dorpskernen (binnen de bebouwde kom) vallen buiten de Hoofdgroenstructuur. Hier heeft openbare verlichting een belangrijke functie en deze zal dan ook in stand worden gehouden. Wel proberen we qua uitstaling en materialisatie zo veel mogelijk te standaardiseren door aan te sluiten bij de Puccinimethode. De Puccinimethode is een stadsbreed beleidskader dat een standaard biedt voor het ontwerp van de openbare ruimte. De masten en armaturen zullen allemaal in lijn worden gebracht met dit kader. Belangrijk is wel om te melden dat masten en armaturen pas worden vervangen als ze echt einde levensduur zijn.

4.3 Maatregelen verkeer

4.3.4 Fietsverkeer

Scheiden snel en langzaam verkeer
Op een aantal wegen buiten de bebouwde kom is snel en langzaam verkeer niet van elkaar gescheiden door een vrijliggend fietspad. Er is onderzocht hoe hier de verkeersveiligheid vergroot kan worden.

Beemsterstaat en Zunderdorpergouw
De route via de Beemsterstraat en Zunderdorpergouw is één van de belangrijkste verbindingen met stedelijk Noord. Vooral de Zunderdorpergouw wordt mede vanwege het smalle profiel, slechte bermen en gebrek aan uitwijkhavens als onveilig ervaren. De meeste gewenste oplossing is om een volledig nieuw vrijliggend fietspad als een zo direct mogelijke verbinding te creëren langs de gehele Zunderdorpergouw (en Beemsterstraat). Door een gebrek aan ruimte zal dat gedaan moeten worden door de aankoop van gronden. Dit is echter een moeilijke en kostbare oplossing en daardoor op korte termijn moeilijk 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.

Liergouw
Net als de Zunderdorpergouw is de Liergouw één van de belangrijkste verbindingen met stedelijk Noord. Hier wordt dan ook veel gebruik van gemaakt door autoverkeer. Naast autoverkeer maken ook fietsers en voetgangers veelvuldig gebruik van deze route. Voor het gedeelte vanaf de rotonde Zuiderzeeweg tot aan de Zwarte gouw is voor fietsers en wandelaars geen alternatief beschikbaar. De Liergouw is over dit gedeelte met een breedte van 4,5-5,0 meter wel aanzienlijk bredere dan de rest van de Liergouw.

Voor het overige deel van de Liergouw (met een breedte van slechts 3,0 meter) is er wel een goed alternatief beschikbaar voor fietsers (en wandelaars) van en naar Ransdorp. Zij kunnen namelijk de verbinding pakken via de Zwarte gouw en het Weerslootpad. Toch blijkt in de praktijk dat veel fietsers gebruik maken van de Liergouw in plaats van de vrijliggende fietsroute. Vanuit de participatie komt naar voren dat dit met name te maken heeft met de mate van verlichting en de bijbehorende sociale veiligheid. De Zwarte Gouw en het Weerslootpad zijn niet verlicht waardoor dit als een sociaal onveilige route wordt ervaren. Met name het eerste gedeelte van de Zwarte Gouw is door de aanwezige beplanting erg donker. De alternatieve route via de Liergouw wordt juist weer als verkeersonveilig ervaren door de combinatie van het smalle profiel, de slechte staat van de berm en het relatief snel rijdende verkeer.

Het voorstel is om het eerste deel van de Liergouw, tussen de rotonde Zuiderzeeweg en de verbinding met de Zwarte Gouw, in te richten met fiets(suggestie)stroken . Met bebording en markering wordt vervolgens geprobeerd het langzame verkeer zo natuurlijk mogelijk te geleiden naar het vrijliggende fietspad de Zwarte Gouw richting Weerslootpad, zodat de fietser eerder de verkeersveiliger vrijliggende fietsroute neemt. Daarnaast zal onderzocht worden of er maatregelen genomen kunnen worden om de sociale veiligheid op de route Zwarte Gouw-Weerslootpad te vergroten.

Buikslotermeerdijk
De Buikslotermeerdijk is onderdeel van de tangentiele route welke loopt via de Durgerdammerdijk – fietspad Tuinpark Kweeklust – Zwarte Gouw – Buikslotermeerdijk richting het Noordhollandsch Kanaal. De fietsroute heeft alleen ter plaatse van de Buikslotermeerdijk geen vrijliggend fietspad. De weg is wel aangemerkt als belangrijke voorkeursroute voor fietsers (zie H3.3). Uit de verkeerskundige analyse blijkt dat de gemiddelde snelheid op deze weg ruim wordt overschreden (V85 = 73 km/h). Verder kan de intensiteit van het gemotoriseerd verkeer op deze weg toenemen als de weg tussen de Termieterweg en de Buikslotermeerdijk wordt open gesteld voor autoverkeer (zie onderdeel zwaar verkeer).

4.3 Maatregelen verkeer

De meest ideale oplossing is om ten zuiden van de Buikslotermeerdijk een vrijliggend fietspad te realiseren, zodat het fietsverkeer een verkeersveilige plek kent (ook bij uitbreiding van het wegennet met een verlenging van de Termieterweg). In de volgende fase zal de nut en noodzaak verder onderzocht worden. Zo worden in 2024 verkeerstellingen uitgevoerd zodat de noodzaak voor een vrijliggend fietspad verder onderbouwd kan worden. Indien een vrijliggend fietspad niet haalbaar blijkt zal gekeken moeten worden naar een alternatieve inrichting van de Buikslotermeerdijk. De meest wenselijke situatie is dan om de weg te verbreden, fiets(suggestie)stroken toe te passen en bij de lange rechtsstranden drempels toe te voegen.

Poppendammergouw
De Poppendammergouw is momenteel de voorkeursroute voor fietsers van en naar Amsterdam via de Volendammerweg. Deze smalle weg wordt momenteel vooral gebruikt door agrarisch verkeer en dit zal bij het openstellen van deze weg (zie paragraaf zwaar verkeer) toenemen.

Langs de Poppendammergouw zullen er uitwijkhavens worden toegepast waardoor het gemakkelijker wordt om te passeren. Aangezien er voor de fietser een aantrekkelijk alternatief is via de parallel gelegen radiale route Achterlaantje/Volgermeer is het voorstel deze route met bebording beter aan te duiden. Tevens wordt onderzocht in hoeverre het mogelijk is het eerste gedeelte van de het Achterlaantje te verbreden.

Overige wegen
De overige wegen waar snel en langzaam verkeer gemengd is wordt door de respondenten van de participatie niet als onveilig ervaren. Hier zijn de wegen in het algemeen breder, is de hoeveelheid auto- en fietsverkeer lager en/of is er een alternatieve fietsroute beschikbaar. Om deze redenen is wordt er op deze wegen niet voorgesteld een vrijliggend fietspad in te passen. Wel zal hier gekeken worden of het nodig is (meer) uitwijkhavens te realiseren, de snelheid omlaag te brengen door bijvoorbeeld het toepassen van drempels, en alternatieve routes middels bebording beter aan te duiden.

Aansluiting fietspaden op rijwegen
Om de verkeersveiligheid te vergroten is ervoor gekozen om op locaties waar fietspaden aansluiten op de rijwegen uniforme plateaus toe te passen. Momenteel zijn deze aansluitingen niet altijd goed zichtbaar en daarnaast zijn de voorrangsregels ook niet altijd duidelijk. Het doel van deze plateaus is met name de attentiewaarde te vergoten waardoor het voor automobilisten herkenbaar is dat fietsers hier de weg op komen. De plateaus zijn verhoogd om de snelheid van het autoverkeer omlaag te brengen en voor de herkenbaarheid uitgevoerd in rood asfalt. Om meer overzicht te creëren zijn de fietspaden zo haaks mogelijk aangesloten op de rijweg waarbij met haaientanden de voorrangssituatie duidelijk wordt aangegeven.

In de stad heeft rood asfalt een andere functie en wordt het niet op deze wijze toegepast. Dit is echter wel al een gebruikelijke oplossing in landelijk gebied. Zo wordt deze oplossing momenteel al vaak toegepast in Waterland, zie als voorbeeld onderstaande figuur. Er is daarom voor gekozen hier zo veel mogelijk op aan te sluiten.



Figuur: Rood plateau op rijweg t.p.v. kruisende vrijliggende fietsroute

4.3 Maatregelen verkeer

Inrichting fietspaden
Vanuit een analyse op de aspecten Duurzaam Veilig en de CROW-richtlijnen zijn er per fietspad concrete maatregelen opgesteld, zie hiervoor H4.2 Structuurkaart Wegen en Fietspaden in bijlage 1. Voor een aantal fietspaden wordt voorgesteld deze te verbreden. De komende periode worden er nog aanvullende tellingen uitgevoerd in het gebied om de intensiteiten per fietspad verder in kaart te brengen en zodoende de noodzaak tot verbreden verder te kunnen onderbouwen.

Gezien de afwezigheid van openbare verlichting op veel fietspaden kan het erg donker zijn. Daar waar dit van toepassing is zal kantmarkering toegepast worden, dit draagt bij aan de zichtbaarheid van de weg. Bij gevaarlijke bochten zal daarnaast bekeken worden of een schrikhek en/of bebording geplaatst kan worden.

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 te vergroten.

4.3.5 Specifieke maatregelen wegen en fietspaden
De bovenstaande maatregelen hebben geleid tot een aantal specifieke maatregelen per weg en/of fietspad. In onderstaande figuur staan deze voorstellen met nummertjes aangegeven. Deze maatregelen zijn ook te vinden in hoofdstuk 4.2 van het boekje “*Landelijk Noord, Openbaar Landschap en wegen*” (bijlage 1).





4.3 Maatregelen verkeer



Figuur: Specifieke maatregelen wegen en fietspaden

Wegen

Nr.	Wegen	'Fietsers op rijweg, voorkeursroute fiets'	Snelheid (km/h)	Intensiteiten (motorvoertuigen per etmaal)	Lengte (m)	Huidige breedte (m)	Voorstel Status weg	Gewenste maatregelen
1	Beemsterstaat (vanaf A10 Noord)	Ja, Plusnet en Groennet	60	2300	240	5,5-6,0	ETW-1	▪ Fietssuggestiestroken toepassen (1,50m breed) buiten de bebouwde kom, vanaf Only friends tot aan de brug (1-1 markering). Huidige kantmarkering verwijderen. ▪ Haaientanden toepassen bij uitgang vanuit sportpark Only friends. ▪ Drempel toepassen tussen sportpark en Zunderdorpergouw. ▪ Tussen Only Friens en Jisperveldstraat is door de verhoogde fietspaden de weg te smal voor vrachtwagens om elkaar te passeren. Eventueel bord J17 toepassen zodat duidelijk is dat de weg smaller wordt.
2	Zunder dorpergouw	Ja, Plusnet en Groennet	60	1500 + 300 fiets	500	4,0	ETW-1	▪ Breedte aanpassen naar liefst 5,0 meter breed maar in ieder geval 4,5 meter breed. ▪ Fietssuggestiestroken toepassen (min 1,20m breed). ▪ circa 2 drempels (8cm hoog) toepassen. ▪ 3 uitwijkhavens verstevigen (circa 20 x 0,50m breed) ▪ Circa om de 150 meter uitwijkhavens realiseren (zo veel mogelijk combineren met bestaande inritten), markering laten meelopen met de uitwijkhavens. ▪ De brug tussen Beemsterstraat en Zunderdorpergouw is moeilijk te nemen voor de chauffeurs van zware vrachtwagens. Het is een haakse bocht stijl omhoog, smal, en dan weer een haakse bocht stijl naar beneden, gevaarlijk in combinatie met fietsers. Onderzoeken of aan de Zunderdorpgouw zijde de weg plaatselijk verbreed kan worden (net als aan Beemsterstraat zijde).
3	Nieuwe Gouw	Nee	60	650-800	3300	5,0	ETW-1	▪ Drempel bij kombord Ransdorp
4	Liergouw	Ja, Hoofdnet en Groennet (zuidelijkste deel)	60	1600-1800 + 250 fiets N / 2800 Z	1900	4,5-5,5 zuidzijde 3,0 overige deel	ETW-1	▪ Tussen rotonde en zwarte gouw: Fietssuggestiestroken (1,5m breed) toepassen vanaf rotonde tot aan zwarte gouw (1-1 markering). Huidige kantmarkering verwijderen. ▪ Liergouw noordelijk van Zwarte Gouw markering (1-1) aanpassen in 1-3 markering (ETW-1). ▪ Noordelijke deel, circa om de 150 meter uitwijkhavens (zo veel mogelijk combineren met bestaande inritten), markering laten meelopen met de uitwijkhavens. ▪ Circa 15 uitwijkhavens verstevigen. ▪ Kruispunt Liergouw/Zuiderzeeweg veiliger inrichten (bv. met markering, bebording en/of fietssuggestiestroken).

Wegen

Nr.	Wegen	'Fietsers op rijweg, voorkeursroute fiets'	Snelheid (km/h)	Intensiteiten (motorvoertuigen per etmaal)	Lengte (m)	Huidige breedte (m)	Voorstel Status weg	Gewenste maatregelen
5	Durger-dammergouw	Nee	60	700	1550	3,5	ETW-1	▪ Ten hoogte van bebouwing adviesbord 30km/h toepassen (nader onderzoeken dit gebied bebouwde kom kan worden). ▪ Drempels toepassen bij overgang 30km/h zone ▪ Markering (1-1) aanpassen in 1-3 markering (ETW-1). ▪ Voldoende uitwijkhavens (zo veel mogelijk combineren met bestaande inritten).
6	Uitdammerdijk	Nee	60	700-800	6780	4,2	ETW-1	Niet van toepassing aangezien de weg nog niet in eigendom is van de gemeente Amsterdam. De weg wordt momenteel aangelegd door project Alliantie Markermeerdijken in opdracht van HHNK. De gemeente is in gesprek met HHNK over de overname van de weg en neemt hier de gewenste maatregelen uit deze NvU in mee.
7	Buiksloter-meerdijk	Ja, Plusnet en Groennet	60	800 (Ntb)	1.260 m + 810 m	3,5 - 4,5	ETW-2	▪ Markering verwijderen (ETW-2). ▪ Diverse drempels toepassen als geen separaat fietspad mogelijk is. ▪ Voldoende uitwijkhavens (zo veel mogelijk combineren met bestaande inritten).
8	Termieterweg	Ja, Plusnet	60	500-700 + 250-400 fiets	1250	3,5	ETW-2	▪ Markering weghalen (ETW-2) ▪ Circa om de 150 meter uitwijkhavens realiseren (zo veel mogelijk combineren met bestaande inritten). Circa 5 stuks versterken.
9	Termietergouw	Ja, geen	60	500-700 + Ntb fiets	1150	3,5	ETW-2	▪ Drempel bij binnenkomen bebouwde kom, kombord en drempel iets verplaatsen in westelijke richting (20 meter voor conflictpunt sportveld). ▪ Aan de lantaarn voor de bochten aan de kant van de Termietergouw bordje ophangen met adviessnelheid 15km/h (A04-15) (bord op de volgende lantaarnpaal met 30km/h kan weggehaald worden). ▪ Opknappen inritten / geschikt maken als passeerhavens.
10	Broekergouw	Nee	60	400-600	2600	3,5	ETW-2	▪ Drempel bij binnenkomen bebouwde kom ▪ Geen markering (eventueel alleen bij scherpe bochten) (ETW-2) ▪ Voldoende uitwijkhavens (zo veel mogelijk combineren met bestaande inritten).
11	Poppen-dammergouw	Ja, Plusnet	60	200 + 550 fiets	2150 (+1700 tot aan brug)	3,0	ETW-2	▪ Markering verwijderen (ETW-2). ▪ Voldoende uitwijkhavens (zo veel mogelijk combineren met bestaande inritten) ▪ Eenrichtingsverkeer opheffen vanwege routering zwaar verkeer. ▪ Noordelijke stuk verkeersregime aanpassen van fietspad naar rijweg.

Wegen

Nr.	Wegen	'Fietsers op rijweg, voorkeursroute fiets'	Snelheid (km/h)	Intensiteiten (motorvoertuigen per etmaal)	Lengte (m)	Huidige breedte (m)	Voorstel Status weg	Gewenste maatregelen
12	Bloemen-dalergouw	Nee	60	550	3400 (+250 Blijk-meer-polder)	3,0	ETW-2	▪ Markering verwijderen (ETW-2) ▪ Drempel bij kombord Holysloot. ▪ Voldoende uitwijkhavens (zo veel mogelijk combineren met bestaande inritten). Circa 10 stuk versterken.
13	Durgerdammer-dijk bubeko	Nee	60	600-800	1080	6,0	ETW-2	▪ Markering verwijderen (ETW-2)
14	Verbinding ermieterweg-Buiksloter-meerdijk	Nee	60	Ntb	280	2,2	ETW-2	▪ Fietspad geschikt maken voor autoverkeer (verbreden naar 3,5 meter met uitwijkhavens) ▪ Brug geschikt maken voor (zwaar) gemotoriseerd verkeer
15	Bleijkmeerpolder	ja, geen	60	800	1400	3,0	ETW-2	▪ Fietspad geschikt maken voor autoverkeer en fietsverkeer (verbreden naar 3,5m breed met uitwijkhavens). ▪ Overzichtelijkheid en verkeersveiligheid vergroten thv de bocht bij woning nr 100-102. Bv. drempels toepassen, overhangend groen snoeien, bebording en uitwijkhavens plaatsen.
16	Het Nopeind	Nee	30	Ntb	300	Nvt	ETW 30	▪ Verbod instellen voor zwaar verkeer
17	Het Voorwerf	Ja, Plusnet	30	Ntb	350	Nvt	ETW 30	▪ Verbod instellen voor zwaar verkeer
18	Zunderdorp verschillende wegen)	Ja, geen	30	Ntb	1250	Nvt	ETW 30	▪ Verbod instellen voor zwaar verkeer
19	Dorspweg Ransdorp	Ja, Hoofdnet (noordelijk)	30	Ntb	550 (+150 kerk)	Nvt	ETW 30	▪ Verbod instellen voor zwaar verkeer
20	Durgerdammer-dijk bibeko	Ja, Plusnet en Groennet	30	300-1200	1480	5,5	ETW 30	▪ Verbod instellen voor zwaar verkeer ▪ Drempel bij kombord zuidzijde ▪ Inrijverbod handhaven -> ivm recreatie / sluipverkeer
21	Dorpstraat Holysloot	Ja, geen	30	Nvt	820 meter	Nvt	ETW 30	▪ Verbod instellen voor zwaar verkeer

Fietspaden

Nr.	Algemeen Fietspaden	
A	Fietsplateau	Fietsplateau bij in- uitritten fiets op de weg, 8cm hoog, rood asfalt, haaientanden op fietsroute (zie vb. kruising Liergouw-Zwarte Gouw).
B	Bebording voorkeurs-routes	Met bebording en markering langzaamverkeer geleiden naar vrijliggende fietspaden. Specifiek: ▪ Bij de Buikslotermeerdijk via het kanaal ipv via de Termieterweg. ▪ Via het Achterlaantje/Volgermeerpolder ipv via de Poppendammergouw. ▪ Bij de Liergouw via de Zwarte Gouw/Weerslootpad ipv doorfietsen over de Liergouw. ▪ Beter aangeven wat de doorgaande fietsroute is aangezien het pontje bij Holysloot niet altijd vaart.
C	Status fietspaden	Fietspaden zo veel mogelijk inrichten als zogenaamde “onverplichte fietspaden”. Brom- en snorfietsen worden daarmee verplicht de rijweg te nemen en ook (sneller) fietsverkeer (bv. peloton wielrenners) kan er voor kiezen de rijweg te nemen. Zo wordt voorkomen dat sneller verkeer zich moet mengen met wandelaars en relatief langzaam / recreatief fietsverkeer.



Fietspaden

Nr.	Fietspaden	Voorkeursroute fiets	Intensiteit	Lengte (m)	Huidige breedte (m)	Gewenste breedte (m)	Gewenste overige maatregelen
22	Fietspad Durgerdammerdijk	Plusnet	150-450	1100	2,0	2,5-3,5	▪ Inrit fietspad vanaf Ransdorp klopt voorrangssituatie niet. Hier standaard plateau van maken.
23	Fietspad Uitdammerdijk	Plusnet	500-600	6900	2,8	idem	▪ Project is in uitvoering door Alliantie Markermeerdijken, namens HHNK.
24	Fietspad Tuinpark Kweeklust	Plusnet	Ntb	650	2,5-3,0	idem	
25	Fietspad Zwarte Gouw	Plusnet en Groennet	900	2500	3,5	idem	▪ Tussen de Liergouw en Weerslootpad sociale veiligheid vergroten door overtollig groen te verwijderen en/of openbare verlichting toe te passen.
26	Fietspad Weerslootpad	Hoofdnet	Ntb	1750	Zuid: 2,5 Noord: 3,0	idem	▪ Tussen de Liergouw en Weerslootpad sociale veiligheid vergroten door overtollig groen te verwijderen en/of openbare verlichting toe te passen.
27	Fietspad Bloemendalergouw	Hoofdnet	300	3300	1,8	2,5	▪ Opritten van fietspad beter aangeven, standaard plateau toepassen + bebording.
28	Fietspad Volendammerweg	Plusnet	Ntb	270	2,5	3,5 (afhankelijk van telling)	
29	Fietspad Zwarte Gouw – Nieuwe Gouw	Plusnet	Ntb	950	2,0	3,0 (afhankelijk van telling)	
30	Fietspad Beemsterstraat (1-richting)	Plusnet en Groennet	400	350	1,8	idem	
31	Fietspad Nieuwe Gouw	Groennet (alleen tussen Z'dorp en Achterlaan)	350-550	2600	2,0	2,5	
32	Fietspad Achterlaan	Groennet	Ntb	750	1,5	2,5	▪ In verband met de aanwezigheid van kwetsbare orchideëen is het nog onzeker of hier verbeding kan plaatsvinden.
33	Fietspad Achterlaan – Volgermeerpolder	Groennet	Ntb	1300	2,3	idem	
34	Fietspad Broekergouw	Plusnet	200	2500	2,0	2,5	
35	Fietspad Buikslotermeerdijk – Golfbaan	Hoofdnet	Ntb	700	3,0	idem	

Fietspaden

Nr.	Fietspaden	Voorkeursroute fiets	Intensiteit	Lengte (m)	Huidige breedte (m)	Gewenste breedte (m)	Gewenste overige maatregelen
36	Fietspad Buikslotermeerdijk – Termietergouw	Nvt	Ntb	400	1,9	2,5	▪ Op korte termijn aanta (tweetal) eenvoudige passeerplekken toepassen zodat fietsers elkaar eenvoudig kunnen passeren.
37	Fietspad Durgerdammergouw	Nvt	Ntb	1400	1,8	2,5	
38	Fietspad Durgerdammergouw – Bloemendalergouw	Nvt	Ntb	1100	1,8	2,5	
39	Fietspad Buikslotermeerdijk (nieuw)	Plusnet en Groennet	Ntb	1300	0	3,5 (afhankelijk van telling)	

4.4 Maatregelen en Recreatie

In hoofdstuk 4.1 van de het boekje "*Landelijk Noord, Openbaar Landschap en wegen*" (bijlage 1) zijn de voorgestelde kansen voor recreatie opgenomen. De meeste kansen zijn alleen haalbaar indien er in overeenstemming met de grondeigenaren overeenstemming wordt bereikt over de invulling van deze kansen. Wij zien op dit moment in ieder geval de volgende kansen:

Pontje Holysloot
Momenteel vaart deze pont alleen in de zomermaanden. De uitbater wil hiervan af en er zijn gesprekken tussen recreatie Noord-Holland en een kandidaat-uitbater die de exploitatie wil overnemen en uitbreiden. Voorwaarde is blijvend gebruik van het pad aan de overzijde tot aan de Poppendammergouw. De gemeente onderzoekt momenteel de mogelijkheid over het leveren en aanbrengen van halfverharding voor dit pad.

Recreatiehub
Onderzoek de haalbaarheid van een recreatiehub aan de rand van het gebied, grenzend aan de stad, bijvoorbeeld bij sportpark Friendship Center, sportpark De Weeren of de parkeerplaats bij de gemeentewerf aan de Volendammerweg. Dat kan groot of klein, afhankelijk van de beschikbare ruimte. Door de recreatiehub aan de rand van het gebied te plaatsen zorgen we ervoor dat het aantal autoritten van recreanten in Landelijk Noord (en parkeren in de dorpen) vermindert.

De hublocatie is bereikbaar voor bezoekers per voet, (deel)fiets, OV en auto. Indien er nog geen OV-verbinding aanwezig is zal dit besproken worden met de Vervoerregio Amsterdam. Op de hub zal het voor de bezoekers ook mogelijk zijn de auto te parkeren. Vanuit de hub kunnen bezoekers vervolgens het gebied te voet, met een (deel)fiets of met een boot of kano verkennen.



Mogelijk kan er bij de hub een ontvanglocatie worden ingericht met informatie. Een kans is om hier ook een buurthub in te richten, zodat de drempel voor alle burgers van stedelijk noord wordt verlaagd om met een deelfiets het gebied te verkennen.

Wandelen
We zien kansen voor een aantal aanvullende wandelroutes. Een uitwerking van deze routes is te vinden in H4.1 van het boekje "*Landelijk Noord, Openbaar Landschap en wegen*" (bijlage 1). Zie hiervoor de grijze stippellijn (legenda). Een deel van deze wandelroutes ligt op gemeentelijk grondeigendom, maar veel is particulier eigendom of bij particulieren in erfpacht. In de volgende fase kan onderzocht worden of en onder welke voorwaarden pachters of eigenaren akkoord kunnen gaan met het toestaan van wandelaars.

5 Vervolgproces

5.1 Besluitvorming

De inspraakreacties op de concept NvU zijn beantwoord in de nota van beantwoording, en vervolgens verwerkt in deze versie van de NvU, ter vaststelling door het bestuur.

In de volgende fase beoordelen we welke maatregelen in de programmering van Stedelijk Beheer (verhardingen en/of civiele constructies) kunnen worden meegenomen, waar nodig voorzien van aanvullende middelen. Uitvoering kan daarna ingepland worden. Waar we kansen zien die afhankelijk zijn van derden (bijvoorbeeld grondeigenaren of pachters) kan waarschijnlijk nog niet zo snel geschakeld worden naar uitvoering. Daarvoor zal het project in gesprek gaan met de betrokkenen.

5.2 Planning

Na vaststellen van deze NvU gaat het project formeel over naar PBI fase 3. Deze fase maakt dat we op basis van de vastgestelde uitgangspunten een verdiepingsslag gaan doen en verder onderzoeken wat de technische impact is. Op basis van deze analyse wordt er een ontwerp gemaakt van de maatregelen. Echter gezien de aard van de maatregelen wordt voor dit project gekeken welke maatregelen niet veel meer onderzoek/detaillering nodig hebben. En in het kader van werk met werk maken direct opgepakt kunnen worden door het team dat nu bezig is met onderhoud. Daarbij is het streven om de maatregelen waarbij het geen nieuwbouw betreft als ‘Plus’ conform de definitie van USTOR mee te geven zodat deze zo kosten efficiënt en snel mogelijk uitgevoerd kunnen worden.

5.3 Financiën

De kosten voor nieuwe infrastructuur, als onderdeel van de maatregelen Verkeer in deze NvU (H4.3), zijn op basis van kentallen benaderd. Voor deze investeringen is vooralsnog € 4,2 miljoen gereserveerd. Gezien het specifieke karakter (met name ondergrond) van het gebied is aanvullende informatie nodig om dit aan te scherpen. In de volgende fase worden de maatregelen gedetailleerd geraamd volgens het SSK-model.

Gezien de aard en insteek van kleine maatregelen zoals bebording, belijning of kleine verbreding, zoals genoemd in deze NvU, is de verwachting dat de meeste maatregelen in het meerjaren onderhoudsprogramma opgenomen kunnen worden.

Verder onderzoeken we met de Vervoerregio Amsterdam (VRA) of aanvullende financiering mogelijk is, bijvoorbeeld vanuit verkeersveiligheid of investeringen in het fietsnetwerk.

Bijlagen

1. Boekje “Landelijk Noord, Openbaar Landschap en wegen” (los document)
2. Stakeholders
3. Globaal overzicht opgehaalde wensen

Bijlage 1

Boekje *“Landelijk Noord, Openbaar Landschap en wegen”* (los document)



Bijlage 2

Stakeholders

- Provincie Noord Holland
- Recreatieschap Twiske - Waterland (bestuurder dubbele rol)
- Wandeloverleg Noord-Holland
- NIVON
- Wandelnet
- Te Voet
- Staatsbosbeheer
- Landschap Noord Holland
- Natuurmonumenten
- Stichting Waterlandse Weiden
- 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
  - Programma Fiets
  - Gebiedsteam stadsdeel Noord
  - Ruimte & Duurzaamheid
  - Afval & Grondstoffen
- Bewoners en met name de Centrale Dorpenraad
- Fietsersbond
- VRA
- Ondernemers (bouwbedrijven, agrariërs, recreatie)
- Werkgroep Agrariërs CDR



Bijlage 3

Globaal overzicht opgehaalde wensen

Hieronder een globaal overzicht van kansen en knelpunten die zijn opgehaald tijdens de participatie:

Netwerk en verkeer

- Wegen en fietspaden zijn slecht onderhouden (gaten en slechte bermen).
- Er wordt te hard gereden in het gebied. Leg meer drempels aan.
- Wegen en fietspaden zijn te smal. Verbreed deze of leg meer uitwijkhavens aan. Maai de bermen langs de fietspaden ook vaker zodat je kan uitwijken.
- De Zunderdorpergouw is erg gevaarlijk voor fietsers en voetgangers. Er is geen alternatief voor fiets- of voetpad, de bermen zijn slecht, de weg is erg smal en er wordt hard gereden.
- De Liergouw is erg smal, er wordt te hard gereden en de passeerhavens zijn te smal.
- Fietsroute via de Liergouw – Zwarte Gouw – Weerslootpad is erg donker waardoor veel fietsers zich genoodzaakt voelen toch via de smalle onveilige Liergouw te fietsen.
- Neem maatregelen tegen sluipverkeer (bij vastlopen A7 en/of N247).
- De huidige grens van de milieuzone zorgt voor veel omrijdbewegingen in het gebied. Maak een uitzondering voor de Zuiderzeeweg bij afslag S115 zodat verkeer dat van de A10 in Landelijk Noord moet zijn (en vice versa) van deze afslag gebruik kan maken.
- Zwaar verkeer zorgt voor hinder (met name trillingen) in de dorpskernen.
- Breng uniformiteit in de profilering van wegen. Bebording staat op veel plekken niet goed.
- Zorg dat de verbinding via het pontje Holysloot in de toekomst blijft bestaan en verbeter het pad aan de noordzijde. Deze is nu erg slecht en nat.
- In de dorpen zijn te weinig parkeerplekken. Met name in het toeristisch seizoen.
- Langs de Durgerdammerdijk (met name binnen de A1) wordt momenteel veel geparkeerd. Dit is niet gewenst op deze locatie.
- Bij Brug 380 de knik in de weg eruit halen.
- Bij de aanpassing van bruggen de breedte in lijn brengen met het profiel van de weg (met name Brug 379 en 380).

Recreatie

- Zorg voor meer wandelpaden in het gebied (bv. bij de Volgermeerpolder en de Poppendammergouw) en probeer daarbij meer ‘rondjes’ te creëren.
- Plaats waar mogelijk een apart voetpad langs de fietspaden of weg. Als wandelaar loop je nu vaak op smalle autowegen of drukke fietsroutes.
- Zorg voor meer plekken langs de wandelroutes om te rusten en te genieten van het uitzicht (bv. bankjes en picknicktafels, vogeluitkijkpunt).
- Onderhoud de wandelroutes beter (ook maaien rondom bankjes).
- Bullebrug Achterlaan is erg steil voor wandelaars.
- Maar meer vaarroutes mogelijk, zowel voor fluisterbootjes als bijvoorbeeld kano’s.
- Zorg dat er gezwommen kan worden door bijvoorbeeld het aanleggen van zwemsteigers op een aantal plekken en een strandje langs de Uitdammerdijk.
- De steeds grotere groep recreanten in het gebied (met name groepen wielrenners) zorgen voor hinder. Zowel op de fietspaden, de wegen als in de dorpen (met name Durgerdam).
- Plaats meer prullenbakken in het gebied (bv. bij de ingang Volgermeerpolder en de parkeerplaats).

Bijlage 3

Landschap, ecologie en groen

- Stem het maaibeleid af op de ecologische waarden van het gebied. Zorg voor duurzaam bermbeheer, gefaseerder maaien, alleen maaien na de zaadval, en het maaisel afvoeren.
- Zaai bermen in met inheemse bloemrijk grasmengsel.
- Richt de sloten en oevers natuurvriendelijker in.
- Maak het Goudriaankanaal herkenbaar in het landschap.
- Zorg voor meer informatieborden plaatsen waaruit de rijkdom van het landschap blijkt (zowel ecologisch als cultuurhistorisch), eventueel in combinatie met een bankje.
- Bescherm de weidevogels.
- Voorkom dat sloten illegaal gedempt worden. Zowel vanuit oogpunt van waterberging als vanuit cultuurhistorisch oogpunt.
- Vergroot de ecologische diversiteit in het gebied.
- Plaats geen windmolens in het gebied.
- De karakteristieke vormgeving van bruggen (met name de bovenbouw) behouden.



Colofon

Uitgave
Gemeente Amsterdam

Auteur(s)
Projectteam Landelijk Noord – Ingenieursbureau
I.s.m. specialisten van V&OR en R&D

Opdrachtgever
Anniek de Milliano – Verkeer en Openbare Ruimte

Tekst en redactie
Gemeente Amsterdam

Copyright
Gemeente Amsterdam

December 2024



ONT2024334