



E-mail : info@eilandraad.nl
Website www.eilandraad.nl

Eilandraad Marken

Secretariaat
N. Huurman-Zeeman
De Pieterlanden 2
1156 DN Marken
0299-601273

Rabobank NL14 RABO 0310759188
t.n.v. penningmeester Eilandraad

Provincie Noord-Holland
T.a.v. Directie Beleid, Verkeer en Vervoer
Team Infrastructuur
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

13 oktober 2014

Betreft: Uitslagen en conclusies enquête Marken n.a.v. Trajectstudie N518

Geachte Directie,

Als dorpsraad van de kern Marken informeren wij u middels deze brief over proces en resultaten van de door ons gehouden enquête “Veiligheidsmaatregelen N518”. Voor meer informatie over Stichting Eilandraad Marken verwijzen wij u naar onze website www.eilandraad.nl.

Op 20 mei 2014 werden wij door gemeente Waterland geïnformeerd over de voorgenomen herinrichting van de Provinciale weg tussen Monnickendam en Marken (N518). Op 25 juni 2014 ontvingen wij via uw medewerkster mevrouw T. van Egmond per e-mail de memo “Trajectstudie N518” (gedateerd 30 april 2014). Ondertussen was ons ook duidelijk geworden dat het college van burgemeester en wethouders van gemeente Waterland (B&W) reeds op 13 juni 2014 per brief een reactie op de memo naar uw gedeputeerde mevrouw E. Post had gestuurd. Dit helaas zonder voorafgaande afstemming met ons. Deze brief was vervolgens onderwerp van gesprek tijdens de raadsvergadering van 3 juli 2014. Daarop zijn twee moties aangenomen en wel als volgt:

Handhaaf 80 km/uur op de N518 en maak deze alleen 60 km/uur ter plaatse van gevaarlijke kruisingen.

Sluit aan bij het oorspronkelijke advies van Provincie Noord-Holland om van de huidige parkeerplaats bij het Kruis een vluchthaven te maken waar je alleen mag staan bij pech.

Deze moties wijken af van de standpunten die B&W in haar brief van 13 juni 2014 heeft verwoord. Wethouder van gemeente Waterland, mevrouw L. Bromet, heeft, in opdracht van de gemeenteraad, deze moties aanvullend kenbaar gemaakt bij uw gedeputeerde mevrouw E. Post. In verband met deze gang van zaken sturen wij daarom onze brief ook in afschrift naar mevrouw E. Post en mevrouw L. Bromet.

De inhoud van de memo “Trajectstudie N518”, maar zeker ook het bovenomschreven proces, gaven ons als bestuur van Stichting Eilandraad Marken voldoende aanleiding om de inwoners van Marken nader te bevragen over een aantal heikele punten. Wij hebben dit voornemen op 14 juli 2014 per e-mail bij uw medewerkster mevrouw T. van Egmond kenbaar gemaakt.

Blad 1/2



Wij hebben daarbij aangegeven dat wij na de zomervakantie een enquête onder de Marker bevolking zouden houden en dat de resultaten daarvan medio oktober 2014 gepresenteerd zouden worden. Ook hebben wij aangegeven dat wij aansluitend met vertegenwoordigers van uw organisatie in overleg zouden willen treden om conclusies toe te lichten en waar mogelijk samen met u tot oplossingen te komen.

Ondertussen is de enquête in september 2014 gehouden met in totaal 568 reacties. Daarvan waren er 384 digitaal aangeleverd en de rest op papier. Van de digitale reacties kwamen er 27 van buiten Marken en de meeste daarvan (15) kwamen uit Monnickendam. Op basis van de ruim 1800 inwoners op Marken, beschouwen wij de uitslag van de enquête als representatief.

Om misbruik te kunnen constateren, en ook om vast te kunnen stellen of er door mensen van buiten Marken werd gereageerd, was het bij de digitale versie verplicht om de postcode in te vullen. Bij de papieren versies was aanzienlijk misbruik in principe niet mogelijk omdat er een beperkt aantal is uitgegeven en dan ook nog op speciaal geel papier. Verder is gekeken naar piekmomenten van invullen van de digitale versie. Hier constateren wij alleen een piek direct na het open stellen van de enquête en uiteraard na afloop, omdat wij toen alle papieren versies alsnog digitaal hebben ingevoerd. Hieruit trekken wij de conclusie dat de enquête niet alleen representatief is maar ook aantoonbaar betrouwbaar.

In totaal zijn er 13 vragen gesteld waar ook vragen tussen zitten die niet direct volgden uit de trajectstudie, maar wel sinds jaar en dag een heikel punt zijn op Marken en een relatie hebben met de herinrichting van de N518. De eerste vraag met betrekking tot de doorgetrokken streep op de verbindingdijk is daar een voorbeeld van. Verder zijn er ook vragen over onderwerpen waar u als Provincie Noord-Holland geen of beperkte bevoegdheden heeft. Deze vragen gaan bijvoorbeeld over de inrichting op en direct langs de Waterlandse Zeedijk zoals het fietspad, afritten van de dijk en bushaltes. Toch verwachten wij dat u deze onderwerpen in uw totaalafweging meeneemt omdat ze wel degelijk een relatie hebben met de voorgenomen herinrichting van de N518. Wij gaan ervan uit dat u daarover in overleg zult treden met bijvoorbeeld het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier als dijkbeheerder, de Stadsregio/EBS waar het gaat om bushaltes en uiteraard gemeente Waterland.

In de bijlage treft u de vragen en de resultaten aan. Na elke vraag hebben wij als Stichting Eilandraad Marken een conclusie geformuleerd. Wij gaan ervan uit dat u onze bevindingen serieus neemt en met ons een afspraak maakt om de resultaten te bespreken om uiteindelijk tot gedragen oplossingen te komen. U kunt daarvoor contact opnemen met de vertegenwoordiger van onze werkgroep Openbare Ruimte de heer J. Boes, bereikbaar op 06-13972407 en/of jaapboes@hetnet.nl. Schriftelijke correspondentie dient uiteraard via ons secretariaat te verlopen (zie briefhoofd).

In afwachting van uw reactie en met vriendelijke groeten,

Stichting Eilandraad Marken
Dhr. H. Zeeman
Voorzitter

Bijlage: Uitslagen enquête en conclusies

C.c.:

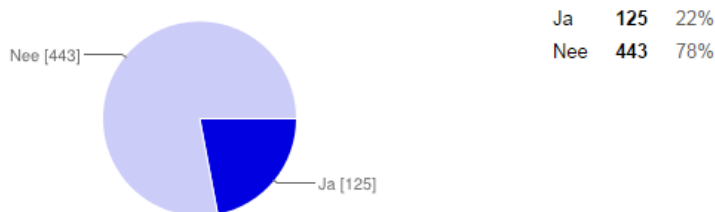
Gedeputeerde Provincie Noord-Holland, mevrouw E. Post, Postbus 3007, 2001 DA Haarlem
Wethouder gemeente Waterland, mevrouw L. Bromet, Postbus 1000, 1140 BA Monnickendam

Blad 2/2



Vraag 1

Vindt u dat het huidige inhaalverbod (doorgetrokken streep) op de verbindingdijk moet blijven:

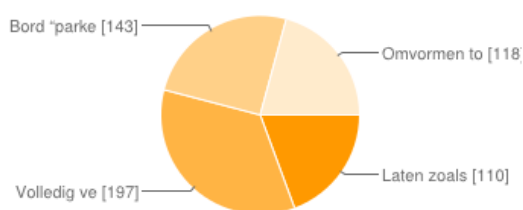


Conclusie:

Doorgetrokken streep op de verbindingdijk tussen afslag Uitdam en het Kruis vervangen door een onderbroken streep.

Vraag 2

Wat moet er gebeuren met het huidige parkeervak nabij het Kruis (begin verbindingdijk)



Laten zoals het nu is	110	19%
Volledig verwijderen	197	35%
Bord "parkeervak" vervangen door bord "pechhulpvak" (waar je dus niet mag parkeren)	143	25%
Omvormen tot een veiliger parkeervak met een afscheiding naar de weg, één inrit en één uitrit	118	21%

Conclusie:

De meningen zijn redelijk verdeeld. Wij stellen met betrekking tot dit parkeervak vast dat er veelvuldig gebruik van wordt gemaakt, zelfs tot buiten het vak toe (parkeren in het gras). Verder stellen wij vast dat deze parkeerplaats voorziet in een behoefte van wandelaars die vanaf dat punt een rondje Marken willen lopen. Ook stellen wij vast dat de huidige situatie gevaarlijk is omdat er ter plaatse wordt gekeerd en er soms honden vanuit de auto's zo de weg op rennen. Verder stellen wij vast dat de gemeente Waterland veel parkeerinkomsten mis loopt; wandelaars zouden immers ook op de algemene parkeerplaats kunnen parkeren en vanaf daar een rondje om Marken gaan wandelen.

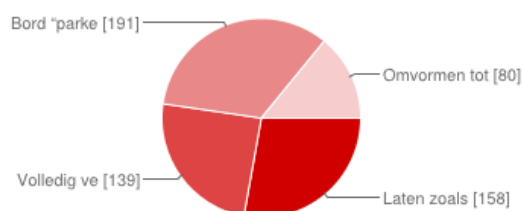
Alles wegende zijn wij er voorstander van om het parkeervak helemaal te verwijderen. Dit omdat sinds jaar en dag handhaving te wensen over laat en het voorgenomen pechhulpvak zeer waarschijnlijk alsnog als parkeervak gebruikt zal gaan worden, en dan wederom tot in de berm toe.

Als Eilandraad zijn wij ook betrokken bij de voorgenomen dijkversterking van Marken, uitvoering start 2018, en hebben in dat verband reeds gevraagd of binnen dat project een goede parkeervoorziening bij het Kruis gemaakt kan worden. Gemeente Waterland kan dan ter plaatse via een parkeerautomaat parkeerbelasting innen. Vanaf 2015 maakt gemeente Waterland op Marken namelijk zeer waarschijnlijk de overstap naar parkeerautomaten en dan wordt de parkeerwachter op de algemene parkeerplaats afgeschaft.



Vraag 3

Wat moet er gebeuren met het huidige parkeervak halverwege de verbindingsdijk:



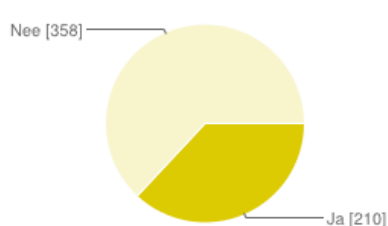
Laten zoals het nu is	158	28%
Volledig verwijderen	139	24%
Bord "parkeervak" vervangen door bord "pechhulpvak" (waar je dus niet mag parkeren)	191	34%
Omvormen tot een veiliger parkeervak met een afscheiding naar de weg, één inrit en één uitrit	80	14%

Conclusie:

Ook hier zijn de meningen redelijk verdeeld. Wij stellen met betrekking tot dit parkeervak vast dat er niet veel gebruik van wordt gemaakt en het vak ook niet tot gevaarlijke situaties leidt. Alles wegende is het ons om het even of het een parkeervak blijft of dat het wordt bestemd als pechhulpvak.

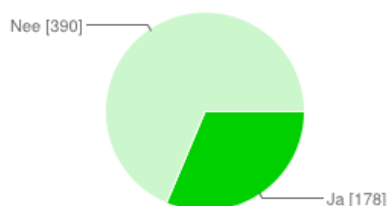
Vraag 4 en 5

Vindt u dat er bij de afslag Uitdam en de 1e afslag Zuiderwoude (Dijkeinde), waar nu een snelheidslimiet van 80 km/uur geldt, een vluchtheuvel tussen de rijstroken moet komen om voetgangers en fietsers veiliger over te kunnen laten steken:



Ja	210	37%
Nee	358	63%

Vindt u dat er bij de 2e afslag Zuiderwoude (Gouw) en afslag Bereklaauw Monnickendam, waar nu een snelheidslimiet van 60 km/uur geldt en drempels liggen, een vluchtheuvel tussen de rijstroken moet komen om voetgangers en fietsers veiliger over te kunnen laten steken:



Ja	178	31%
Nee	390	69%

Conclusie:

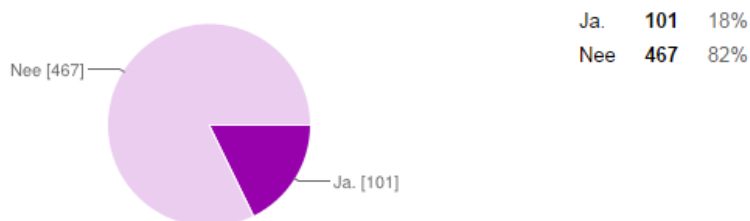
Wij hebben deze twee vragen samengevoegd omdat het om hetzelfde principe gaat, hoewel het in het ene geval om een regime van 80 km/uur gaat en in het andere geval om een regime van 60 km/uur.



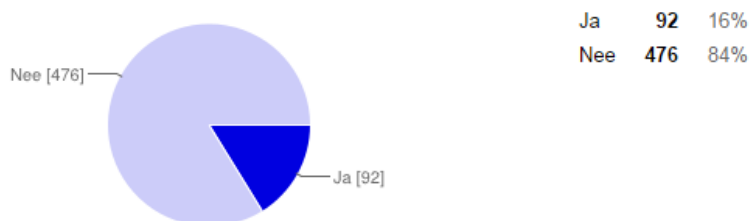
Wij hebben de indruk dat deze vragen niet goed zijn begrepen omdat wij ons niet kunnen voorstellen waarom twee van de drie respondenten hier tegen zijn. Het autoverkeer wordt door deze maatregel feitelijk niet belemmerd en daarnaast levert het wel een veiligere situatie op voor fietsers en voetgangers. Tegelijkertijd beseffen wij ons dat deze oplossing behoorlijk extra ruimte vraagt en daarmee duur is. Verder is deze optie in de Trajectstudie N518 helemaal niet aan de orde geweest. Alles wegende, en de uitslag respecterend, wordt dus niet voorgesteld om een veiligere oversteek te realiseren voor fietsers en voetgangers.

Vraag 6 en 7

Vindt u dat er een drempel met 60 km/u beperking moet komen bij afslag Uitdam:



Vindt u dat er een drempel met 60 km/u beperking moet komen bij de 1e afslag Zuiderwoude (Dijkeinde):

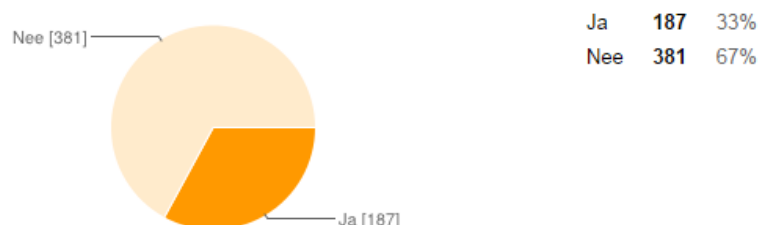


Conclusie:

Ook deze twee vragen hebben wij samengevoegd omdat het ook hier om hetzelfde principe gaat. De antwoorden betreffen een overduidelijk “nee”, dus geen extra drempels aanbrengen. In de digitale versie was het niet mogelijk commentaar toe te voegen, maar men heeft dat op de papieren versies wel veelvuldig, en ongevraagd, gedaan. Uit die opmerkingen blijken vooral zorgen over de aanrijdtijden van hulpdiensten (o.a. ambulances) en minder comfort voor de lijndienst van EBS. Hoewel Marken uiteraard altijd aangesloten zal blijven op het busnetwerk, kunnen wij ons toch voorstellen dat EBS haar lijnen zo veel mogelijk over obstakelvrije trajecten voert. Wat betreft ambulances blijkt het in de huidige praktijk al lastig om de norm van 15 minuten te halen en dat zal er met drempels alleen maar slechter op worden.

Vraag 8

Vindt u het een goed idee om bij alle afslagen langs de N-518 een 60 km/uur beperking in te voeren maar de drempels achterwege te laten. Dit betekent dan dat de huidige drempels bij 2e afslag Zuiderwoude (Gouw) en Bereklaauw Monnickendam worden verwijderd.



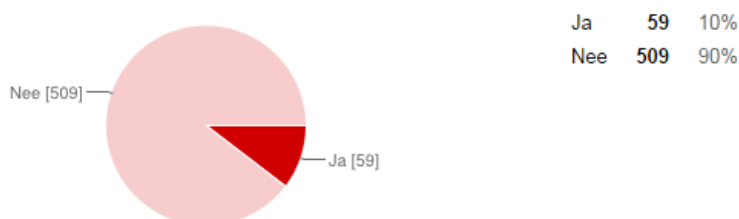
Conclusie:

Een ruime meerderheid (2/3) vindt dit geen goed idee. Ook hier weer diverse opmerkingen waarom niet. Enerzijds omdat er vanuit de automobilist geredeneerd helemaal geen 60 km/uur beperking gewenst is. Anderzijds omdat steeds wisselende snelheden het beeld er niet rustiger op maken en dit bij lokaal onbekenden wellicht leidt tot verwarring met extra gevaarlijke inhaalmanoeuvres tot gevolg. Aan de andere kant vindt een behoorlijke minderheid (1/3) het wel een goed idee omdat dit een win/win situatie oplevert. De drempels zijn dan weg en daarmee de bezwaren vanuit de lijndienst en hulpdiensten, terwijl afslagen vanuit de snelheidsbeperking toch veiliger zijn ingericht. Tot slot is er nog een groep die pleit voor een verbreding van de weg om zo te bewerkstelligen dat het gewoon een volledige 80 km/uur inrichting kan zijn vanuit het principe “Gebiedsontsluitingsweg”. Voor dat laatste is echter meer nodig dan alleen de weg verbreden omdat ook bermen voldoende breed en obstakelvrij moeten zijn en bussen niet meer op de rijbaan voor een halte mogen stoppen. Op zich zou de weg aan de dijkzijde, ten koste van de huidige berm, wel wat verbreed kunnen worden zonder dat dit tot extreem hoge kosten leidt. Plaatselijk zijn er dan wel extra maatregelen nodig vanwege de huidige teen van de dijk, zoals bijvoorbeeld ook is gedaan met een basaltmuur bij de fietsafrit Bereklaauw. Verbreding naar de andere zijde is qua beschikbare ruimte natuurlijk veel beter, maar daar moeten hoge kosten worden gemaakt om de zettingsverschillen tussen de huidige weg en het verbrede deel te kunnen beheersen.

Alles wegende zijn wij van mening dat eerst serieus onderzocht moet worden in hoeverre een beperkte verbreding richting de dijk een optie is en in hoeverre dit bijdraagt aan een veiligere weg. Hierbij uitgaande van behoud van een regime van 80 km/uur, dus ook bij de afslagen. Mocht dat niet tot resultaat leiden dan zijn wij er, vooral vanwege de hulpdiensten, een voorstander van om een snelheidsbeperking zonder drempels in te voeren bij de vier afslagen. Dit is tevens een zeer goedkope oplossing waarvan de besparing kan worden ingezet voor andere in deze brief genoemde zaken zoals betere afritten voor fietsers en verbreding van het fietspad op de Waterlandse Zeedijk.

Vraag 9

Als er bij alle vier de afslagen sprake is van een 60 km/uur beperking, vindt u dan dat de hele weg tussen afslag Uitdam en Monnickendam als 60 km/uur uitgevoerd moet worden in plaats van de huidige 80 km/uur:



Conclusie:

Een overduidelijk “nee”, dus geen 60 km/uur regime op het hele traject tussen Monnickendam en afslag Uitdam. Ook in één van de moties van de gemeenteraad werd dit voorgenomen 60 km/uur regime afgewezen. Naast andere in deze brief gegeven argumenten, leidt deze snelheidsbeperking vooral tot veel meer inhaalmanoeuvres en daarmee ongelukken. De praktijk leert namelijk dat als men zich aan de huidige snelheid van 80 km/uur houdt er maar beperkt wordt ingehaald. Diezelfde praktijk leert echter ook dat de vaak ruim onder de maximum snelheid rijdende toeristen veelvuldig worden ingehaald. De verwachting is dat dit nog erger wordt bij het verlagen van de maximum snelheid naar 60 km/uur. Natuurlijk worden dan snelheidsbeperkingen overtreden, maar als wij kijken naar een dan vergelijkbare 60 km/uur-weg tussen Monnickendam en Purmerend is dat wel de praktijk en wordt er maar summier gehandhaafd. Nogmaals, er ontstaan eerder meer ongelukken dan minder.

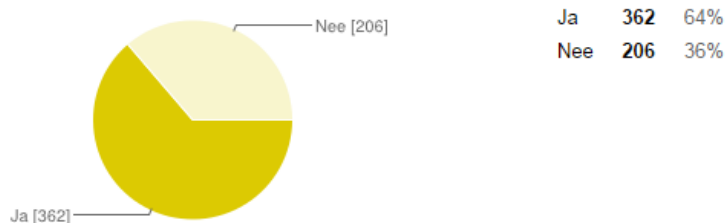
Blad 4/6



De huidige ongeval statistieken kennen wij helaas niet, maar uit ervaring weten wij wel dat de meeste ongelukken niets te maken hebben met de inrichting van de weg. De dodelijke ongevallen die ons nog bijstaan betreffen namelijk een aanrijding ten gevolge van ijzel (1998), een voetganger die dronken op de weg liep en werd aangereden (2008) en een epileptische aanval van een automobilist waarbij een wegwerker omkwam (2014).

Vraag 10

Vindt u dat bij de 1e afslag Zuiderwoude (Dijkeinde) een veiligere bushalte moet komen zoals de bushalte die nu aanwezig is bij de 2e afslag Zuiderwoude (Gouw):



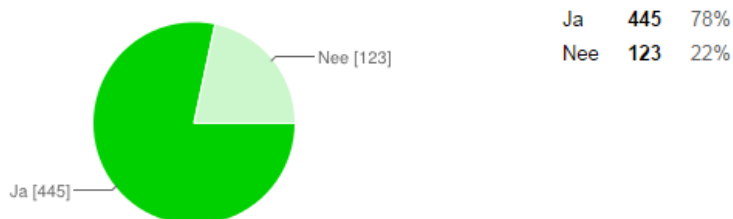
Conclusie:

Een ruime meerderheid (2/3) vindt dit nodig. De rest vindt het niet nodig met als belangrijkste reden de lage frequentie van gebruik vanwege het zeer beperkte aantal reizigers die daar in- en uitstappen.

Na afweging is dat inderdaad een belangrijk argument, maar haltes met een paar stelconplaten in de berm is gewoon niet meer van deze tijd. Bij nader inzien geldt dat feitelijk ook voor de halte bij afslag Uitdam waar ook slechts een rijtje stelconplaten ligt. Het advies van de Eilandraad is om, gezien de argumentatie en de uitslag van de enquête, deze haltes aan de huidige eisen te laten voldoen en hier gelden voor aan te vragen bij de Stadsregio Amsterdam.

Vraag 11

Vindt u dat de huidige afrit van de dijk voor voetgangers en fietsers (trap met goot er langs) bij de 1e afslag Zuiderwoude (Dijkeinde) vervangen moet worden door een meer comfortabele en veilige afrit zoals die nu aanwezig is bij de 2e afslag Zuiderwoude (Gouw):



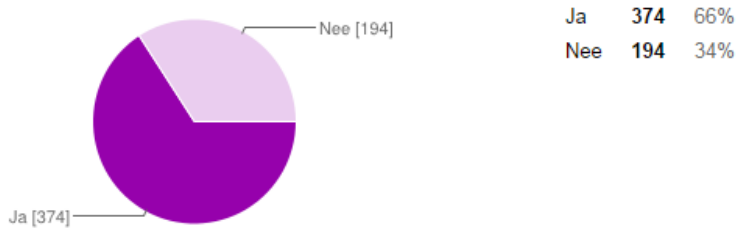
Conclusie:

Op basis van deze overduidelijke “ja” is het van belang dat Provincie Noord-Holland in samenwerking met de dijkbeheerder (Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier) onderzoekt wat de mogelijkheden zijn. In tegenstelling tot bovengenoemde nabijgelegen bushalte wordt deze afrit wel veelvuldig gebruikt, en dan vooral door recreatieve fietsers.



Vraag 12

Vindt u dat het fietspad op de Waterlandse Zeedijk langs de N-518 net zo breed moet worden als het fietspad op de verbindingsdijk:



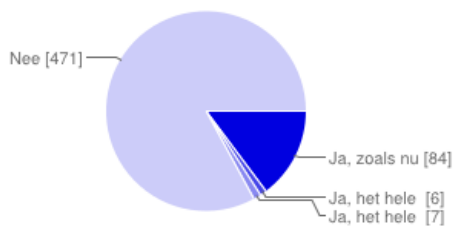
Conclusie:

Twee derde van de respondenten is voor een verbreding. Hoewel we ook hier de ongeval statistieken niet kennen, is de ervaring dat er zelden tot nooit aanrijdingen tussen (brom)fietsers zijn op het brede fietspad op de verbindingsdijk en juist veelvuldig op de smallere Waterlandse Zeedijk. Verbreden van dit fietspad zal, naast een veiligere situatie, er waarschijnlijk ook toe leiden dat racefietsers ervoor kiezen om gebruik te maken van het fietspad. Dit veroorzaakt mogelijk wel extra onveilige situaties op het fietspad vanwege snelheidsverschillen. Echter, die zijn er nu ook al omdat tussen 1 april en 1 oktober (race)fietsers geen gebruik mogen maken van de naastgelegen N518. Hier ligt dus een relatie met onderstaande vraag 13. De racefietsers kiezen er namelijk meestal voor om in de periode 1 april tot 1 oktober toch (illegaal) op de N518 te gaan rijden vanwege drukte op het te smalle fietspad.

Dit afwegende ligt de oplossing in het verbreden van het fietspad op de Waterlandse Zeedijk en snijdt het mes dan aan twee kanten. Geen gevaarlijke situaties meer met racefietsers op de N518 en een veiliger fietspad op de dijk waar meer ruimte is voor de verschillende verkeersdeelnemers. De beperkte kruinbreedte van de dijk is daarbij mogelijk nog wel een knelpunt waardoor kosten kunnen oplopen. Jammer genoeg zit dit dijkvak tussen Monnickendam en afslag Uitdam niet in de huidige dijkversterkingsplannen tussen Hoorn en Amsterdam en kan de verbreding dus niet meeliften. Aan de andere kant is dat reden te meer om het probleem van het te smalle fietspad per direct aan te pakken. Ook hier is het dus van belang dat Provincie Noord-Holland in samenwerking met de dijkbeheerder (Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier) onderzoekt wat de mogelijkheden zijn.

Vraag 13

Vindt u dat fietsers op de rijbaan mogen tussen afslag Uitdam en Monnickendam:



Ja, zoals nu in de periode van 1 oktober tot 1 april bij een regime van grotendeels 80 km/uur	84	15%
Ja, het hele jaar ook al is het regime grotendeels 80 km/uur	6	1%
Ja, het hele jaar indien het regime op het hele tracé uiteindelijk 60 km/uur wordt	7	1%
Nee	471	83%

Conclusie:

Op basis van een overduidelijk “nee” geen fietsers op de N518 toestaan. Dus ook niet zoals nu in de winterperiode en ook niet als het snelheidsregime onverhoopt toch 60 km/uur zou worden.

Blad 6/6

