



E-mail : [info@eilandraad.nl](mailto:info@eilandraad.nl)  
Website [www.eilandraad.nl](http://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

Gemeente Waterland  
T.a.v. College van Burgemeester en Wethouders  
Portefeuillehouder mevr. L. Bromet  
Postbus 1000  
1140 BA Monnickendam

30 december 2014

## **Betreft: Vervolg N518 en fietspad Waterlandse Zeedijk n.a.v. Trajectstudie Provincie NH**

Geachte mevrouw Bromet,

Op 13 oktober 2014 hebben wij u een afschrift gestuurd van onze brief aan Directie Beleid, Verkeer en Vervoer, Team Infrastructuur van Provincie Noord-Holland. Daarin staan de uitslagen en conclusies van de op Marken gehouden enquête naar aanleiding van de Trajectstudie N518.

Wij hebben u vervolgens mondeling geïnformeerd over het feit dat wij in gesprek zijn met diverse betrokken partijen en willen u middels deze brief daar verslag van doen. Verder heeft onze werkgroep Openbare Ruimte aan de hand van de verkregen informatie een voorstel geformuleerd hoe zij het veiliger maken van de N518 en het naastgelegen fietspad gestalte willen geven. Uitgangspunt is daarbij een compromis tussen de diverse belangen, waaronder vooral ook die van de inwoners van Marken.

Dit concept voorstel hebben wij nog niet via een Openbare Vergadering aan de inwoners voor kunnen leggen. Dit gaan wij tijdens de eerst volgende Openbare Vergadering doen welke uiterlijk begin juni 2015 zal plaatsvinden. Gezien het verloop van het proces lijkt het ons verstandig om u nu al deelgenoot te maken van ons concept voorstel zodat u hier kennis van kunt nemen. Graag lichten wij een en ander toe in een gesprek en komen hopelijk tot een gezamenlijk standpunt. Vanuit die basis is er waarschijnlijk meer mogelijk richting Provincie Noord-Holland dan dat wij individueel onze standpunten kenbaar maken. Dat is ook de reden dat wij vooralsnog ons advies eerst naar u sturen en dus nog even wachten met communicatie richting de Provincie.

### **1) Verslag gesprekken diverse partijen**

#### A) Provincie Noord-Holland

Op 27 oktober 2014 hebben wij de conclusies van de enquête besproken met Jan Steenis (omgevingsmanager) en Trudy van Egmond (beleidsmedewerker). Het verslag van dit gesprek hebben wij, na onderlinge afstemming, op onze website gepubliceerd en wel als volgt:

**Blad 1/9**



## ***Eilandraad in gesprek met Provincie over N518***

*Naar aanleiding van de gehouden enquête over de Provinciale weg N518, en de daaropvolgende brief van de Eilandraad aan Provincie Noord-Holland, is de Eilandraad uitgenodigd voor een gesprek. Tijdens dit ondertussen gehouden eerste kennismakingsgesprek zijn standpunten uitgewisseld, mogelijke oplossingen besproken, maar is nog niets afgesproken. Duidelijk is wel dat de Provincie wil vasthouden aan het voornemen om de N518 60 km/uur te maken tussen Monnickendam en afslag Uitdam omdat dit veiliger zou zijn en in reistijd vrijwel niets scheelt. De Eilandraad zet daar tegenover dat een 60 km/uur regime leidt tot veel meer inhaalmanoeuvres en de weg daarmee juist onveiliger wordt, nog los van nadelen voor hulpdiensten en lijnbussen.*

*De Eilandraad heeft vooral benadrukt goed te kijken naar welke problemen er moeten worden opgelost en adviseert om de ongeval statistieken nader te beschouwen en vast te stellen wat nu echt “black spots” zijn. Vervolgens juist daar oplossingen voor bedenken, want zowel de Provincie als de Eilandraad hechten sterk aan het verbeteren van de veiligheid. In tweede instantie kan vervolgens worden bekeken in hoeverre de N518, binnen de beschikbare fysieke en financiële ruimte, kan worden aangepast op geldende landelijke en/of Provinciale regelgeving. Hierbij is reeds binnen de Trajectstudie N518 vastgesteld dat de weginrichting te allen tijde een compromis zal worden tussen een erftoegangsweg en een gebiedsontsluitingsweg. De weg zal daarmee nooit volledig voldoen aan de geldende regelgeving.*

*Wat betreft de wens om bushaltes te verbeteren is de Provincie het met de Eilandraad eens. De Provincie zal in samenspraak met de Stadsregio Amsterdam fatsoenlijke bushaltes laten realiseren bij afslag Uitdam en de 1<sup>e</sup> afslag Zuiderwoude (Dijkeinde). Qua ontwerp worden deze vergelijkbaar met de haltes bij de 2<sup>e</sup> afslag Zuiderwoude (Gouw).*

*Verder heeft de Eilandraad duidelijk kunnen maken dat de Marker bevolking zelf weinig gebruik maakt van de mogelijkheid om 's winters op de weg te fietsen. Hierop gaf de Provincie aan, net als de Eilandraad, geen voorstander meer te zijn om fietsers op de N518 toe te staan. Dus ook niet bij een regime van 60 km/uur.*

*De Provincie wil de doorgetrokken streep op de verbindingdijk niet nader beschouwen omdat hun argument voor deze streep niet alleen is gelegen in het tegengaan van keren op de weg bij verlaten van de parkeervakken maar ook in het voorkomen van gevaarlijke inhaalmanoeuvres in vooral de drukke zomerperiode.*

*Wat betreft de parkeervakken zal het vak halverwege de verbindingdijk worden gehandhaafd, al dan niet met het regime van uitsluitend een pechhulpvak. Tegen het verwijderen van het parkeervak bij het Kruis bestaan bij de Provincie geen principiële bezwaren. Een definitieve keuze zal echter worden uitgesteld zodat er eerst kan worden gekeken naar combinatiemogelijkheden die de dijkversterkingsplannen Marken kunnen bieden. De parkeerplek voorziet namelijk duidelijk in een behoefte. De vraag dient zich wel aan of die behoefte blijft bestaan indien een alternatieve parkeergelegenheid nabij het Kruis wordt ingericht als betaald parkeren.*

*Het verbreden van het fietspad op de Waterlandse Zeedijk en het realiseren van een comfortabele afrit ter hoogte van het Dijkeinde vindt de Provincie prima, echter zij gaan hier niet over. De Eilandraad zal daarom het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier als beheerder hierover benaderen.*



*Ook daar is, net als bij Marken, op termijn sprake van een dijkversterking maar deze is niet meegenomen in de nu voorliggende dijkversterkingsplannen tussen Hoorn en Amsterdam. De Eilandraad vindt echter beide situaties dermate onveilig dat er niet 10 jaar of langer kan worden gewacht op het combineren van de werkzaamheden met de voorgenomen dijkversterking.*

*Als Eilandraad wachten wij vervolgstappen van de Provincie af en zullen in een tweede gesprek wellicht tot concrete plannen kunnen komen. Deze worden dan uiteraard ook aan gemeente Waterland ter beoordeling voorgelegd. De bedoeling van de Provincie is in ieder geval om, zodra voldoende duidelijk is, een informatiebijeenkomst te organiseren in dorpshuis Het Trefpunt. Wij houden u uiteraard via onze website op de hoogte van het vervolg.*

## B) Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK)

Op 20 november 2014 hebben wij gesproken met Rene de Rijk (Adviseur Wegen, cluster Kennis en Ontwikkeling HHNK). Dit gesprek ging vooral over het mogelijk verbreden van het fietspad op de Waterlandse Zeedijk, het mogelijk verbreden van de N518 richting de dijk en het verbeteren van de afrit voor fietsers en voetgangers ter hoogte van het Dijkeinde.

Wat betreft het fietspad blijkt er voldoende ruimte op de kruin om het fietspad met 0,5 meter te verbreden naar 3,0 meter. Financieel is er echter geen ruimte bij het Hoogheemraadschap. Extra geld wordt alleen intern aangevraagd als hier steekhoudende argumenten voor zijn zoals aantoonbaar veel ongevallen. Als Eilandraad zien wij echter meerdere redenen om het fietspad te verbreden zoals:

- Het voorkomen van een ontbrekende schakel in het hoofdnet fiets;
- Het aansluiten bij het recreatieplan Waterland van Recreatieschap Landschap Waterland en daarmee het bevorderen van de recreatieve functie van de Waterlandse Zeedijk;
- De relatie met het niet meer willen toestaan van fietsers op de N518;
- Het belang van gemeente Waterland om een goed en veilig fietsnetwerk binnen haar gemeente te hebben

Onder andere daarom zijn wij het gesprek aangegaan met Stadsregio Amsterdam om te kijken wat er aan subsidie mogelijk is (zie onder punt C).

Het verbreden van de N518 richting de dijk blijkt onder voorwaarden mogelijk. Hiermee kan de N518 vooral in de bochten veiliger worden gemaakt en kan tevens worden voldaan aan de minimale verhardingsbreedte van 6,5 m. Wij ontvingen hierover op 24 november 2014 een e-mail van Arjan van de Corput (Adviseur Waterkeringen HHNK) met de volgende tekst:

*Over je vraag voor verbreden weg (Monnickendam / Marken), tussen de dijk en de huidige weg. Er lijken wel mogelijkheden aan de binnenkant. Graag aandacht voor:*

- *Mogelijk aanwezige drainage, deze in stand houden of herleggen*
- *Letten op kabels en leidingen*
- *We willen geen steiler binnentalud. Hiervoor vooraf de dwarsprofielen (bestaande en nieuw) overleggen zodat we dit kunnen beoordelen*
- *Tijdens de uitvoering aandacht voor stabiel houden binnentalud en bekleding*
- *Erosiebestendig afwerken*
- *Aanvullende info van beheerder, Petra de Haan bijv. over onderhoud?*
- *Aanvragen watervergunning*

**Blad 3/9**



Wat betreft het verbeteren van de afrit voor fietsers bij het Dijkeinde werd in het gesprek vastgesteld dat dit veel te duur zou worden als het uitgevoerd zou worden op de manier zoals gedaan bij afrit Gouw of afrit Bereklaauw. Uiteindelijk over 10 tot 15 jaar combineren met de dijkversterking behoort wel tot de mogelijkheden. Omdat het een officieel fietsknooppunt betreft (no. 53), zal dit ook aan de Stadsregio worden voorgelegd.

### C) Stadregio Amsterdam

Op 15 december 2014 hebben wij gesproken met Maarten Bakker (beleidsmedewerker subsidies Stadsregio). In dat gesprek werd aangegeven dat de Stadsregio tot 50% van de kosten wil bijdragen aan de verbreding van het fietspad. Wij ontvingen daarover op 16 december 2014 de volgende e-mail:

*Gisteren spraken wij over de fietsinfrastructuur op de dijk tussen Marken en Monnickendam. Zoals aangegeven bestaat het regionaal fietsnetwerk uit utilitaire verbindingen in de regio van Amsterdam. De Markermeerdijk tussen Amsterdam en Hoorn valt hier grotendeels in. Bij een eventuele verbetering van de fietsinfrastructuur op de dijk kan de Stadsregio Amsterdam een bijdrage leveren vanuit de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU-gelden). Het gaat daarbij om een maximumbijdrage van 50% van de subsidiabele projectkosten. Wij moeten constateren dat een fietspadbreedte van slechts 2,5 meter voor tweerichtingen op een dijk te smal is. Inhalend of twee richtingenverkeer kunnen gevaar lopen door dit smalle profiel. Wij snappen dat het opwaarderen richting de breedte die vanuit de CVC wordt voorgeschreven wellicht wat overdreven is voor de intensiteiten op dit stuk fietspad maar kunnen ons zeker vinden in een verbreding naar 3,0 of zelfs 3,5 meter.*

Dit betekent dat het fietspad niet naar de norm van 3,5 meter breed hoeft. Hoewel dit uiteraard beter is, zal het ook tot hogere kosten leiden omdat dan de kruinbreedte aangepast moet worden. Bij verbreding met 0,5 meter gaat het slechts om een verbreding van fundering en asfalt met 0,5 meter. Dit kost (excl. BTW) ongeveer € 225.000 op basis van 1500 m<sup>2</sup> (3 km x 0,5 m) en een eenheidsprijs van € 150 per m<sup>2</sup>. Bij een gunstige aanbesteding moet er dus ongeveer € 100.000 worden opgebracht door het Hoogheemraadschap, waarbij wij ons kunnen voorstellen dat gemeente Waterland en de Provincie ook een deel van deze kosten voor hun rekening nemen. De andere € 100.000 betaalt de Stadsregio Amsterdam.

Wat betreft de bushaltes is ook de Stadsregio er een voorstander van om de haltes bij het Dijkeinde en afslag Uitdam uit te voeren zoals gedaan bij afrit Gouw. Zij is bereid hier substantieel aan bij te dragen. Provincie Noord-Holland had reeds het voornemen uitgesproken hiervoor subsidie aan te vragen bij de Stadsregio. De verwachting is dat dit dus wel goed komt.

Tot slot knooppunt 53 in het hoofdnet fiets bij het Dijkeinde. De Stadsregio vindt het, gezien de huidige oncomfortabele en zelfs gevaarlijke situatie, niet gewenst dat hier de komende 10 tot 15 jaar nog niets aan gebeurt. Daarom is het advies om naar goedkopere oplossingen te kijken. Als Eilandraad denken wij dan aan het behoud van een trap met fietsgoot, maar deze niet haaks op de dijk te leggen maar meer schuin het talud af. Hierdoor wordt deze minder steil en is een betere opstelplaats beneden aan het talud mogelijk.

### D) Gemeente Waterland

Op 18 december 2014 hebben wij gesproken met Niek Zwaag (medewerker Verkeer & Vervoer) over vervolg en aanpak. Bekend was al dat de uitvoering pas in 2017 plaats gaat vinden in plaats van 2016. Voordeel daarvan is dat heel 2015 beschikbaar is om tot een definitief ontwerp te komen.

**Blad 4/9**





De voorkeur van de Eilandraad is om gezamenlijk met alle betrokken partijen tot een definitief ontwerp te komen, waaronder dus de Eilandraad en waarbij gemeente Waterland het initiatief neemt. Uit het rapport “Trajectbenadering N518” van Grontmij d.d. 16 januari 2014 blijkt overigens dat er reeds onderlinge afstemming tussen overheidsinstanties heeft plaatsgevonden van waaruit adviezen zijn geformuleerd. In de memo “Trajectstudie N518” d.d. 30 april 2014 van Provincie Noord-Holland worden reeds (concept) keuzes gemaakt. Graag voegen wij daar dus het concept voorstel van de Eilandraad aan toe. Deze is gebaseerd op de uitslag van de enquête, de nadere analyse van de problematiek en de gevoerde gesprekken. Daarbij benadrukken wij nogmaals dat het onze voorkeur heeft om hierin samen met gemeente Waterland op te trekken.

## **2) Concept voorstel Eilandraad**

Wat betreft het fietspad op de Waterlandse Zeedijk blijkt al uit het bovenstaande dat de Eilandraad een voorstander is van een verbreding met 0,5 meter. Financiering is reeds 50% toegezegd door de Stadsregio en voor het restant liggen er kansen om gezamenlijk met Hoogheemraadschap, Provincie en gemeente Waterland er voor te zorgen dat deze zwakke schakel in het hoofdnet fiets wordt weggenomen. Daar waar het gaat om fietsknooppunt 53 bij het Dijkeinde acht de Eilandraad het kansrijk dit toch nu al mee te nemen door met een goedkoop ontwerp de veiligheidssituatie toch aanzienlijk te verbeteren. Uitgangspunt is behoud van een trap met fietsgoot, maar deze minder steil te maken door deze schuin in het verlengde van het talud aan te brengen in plaats van haaks. Over 10 tot 15 jaar kan dan in combinatie met de voorgenomen dijkversterking een definitieve oplossing worden gerealiseerd, vergelijkbaar met de huidige situatie bij afslag Gouw of afslag Bereklaauw.

Wat betreft de bushaltes bij afslag Dijkeinde en afslag Uitdam lijkt het erop dat Provincie Noord-Holland en Stadsregio Amsterdam hier samen wel uitkomen en er dus bushaltes komen zoals die reeds aanwezig is bij afslag Gouw (zonder abri). De Eilandraad ondersteunt dit van harte.

Wat betreft ons concept advies over het veiliger maken van het tracé N518 hanteren wij de wegvakken (A t/m H) en kruispunten (1 t/m 8) zoals deze zijn aangegeven in het rapport “Trajectbenadering N518”. Dit geeft structuur en maakt vergelijking van argumenten duidelijker. Uitgangspunt is een realistisch pakket aan verbetermaatregelen ten aanzien van verkeersveiligheid waarbij de belangen van inwoners van Marken vooral niet uit het oog worden verloren.

### Wegvak A (Graaf Willemlaan – Hemmeland)

Geen opmerkingen.

### Kruispunt 1 (Hemmeland)

Middengeleider in alleen wegmarkering volstaat. Overigens geen bezwaren tegen verhoogd aanleggen van deze middengeleider.

### Wegvak B (Hemmeland - Cornelis Dirkz. Laan)

Geen opmerkingen.

### Kruispunt 2 (Cornelis Dirkz. Laan)

Ontbreken linksafvak vanuit Marken is inderdaad geen probleem vanwege de lage intensiteit. De huidige twee verhoogde smalle middengeleiders met bebording zijn wel een probleem omdat er feitelijk te weinig ruimte is voor grotere voertuigen zoals bussen. Wegverbreding is daar nodig.

**Blad 5/9**



## Wegvak C (Cornelis Dirkz. Laan – VOP Waterlandse Zeedijk)

Geen opmerkingen.

## Kruispunt 3 (Waterlandse Zeedijk voetgangersoversteek)

Zie opmerking bij kruispunt 2 met betrekking tot het nadeel van de daar beoogde smalle middengeleider. Wij stellen vast dat er op dit moment geen VOP (zebrapad) aanwezig is en het lijkt ons goed deze aan te brengen.

## Wegvak D (VOP Waterlandse Zeedijk – Bereklaauw)

Op dit bochtige traject kan door personenauto's 80 km/uur worden gereden, hoewel dit met grotere voertuigen zoals (lijn)bussen over het algemeen niet lukt. Het betreft echter een maximum snelheid en dus geen verplichte snelheid en daarmee geen argument om de snelheidsbeperking te verlagen. Wel is het verstandig om voor dit gehele wegvak een inhaalverbod in te stellen. Verder blijkt uit de ongevalstatistiek niet dat op dit wegvak een probleem aanwezig is.

Het breder maken van de wegverharding is uiteraard wel gewenst omdat de kans op schampongevallen daarmee afneemt (vooral in de bochten). Helaas is daar op dit wegvak geen ruimte voor. Verbreding naar de landkant is geen optie omdat daar het wat lager gelegen fietspad ligt en verbreding richting de dijk ook niet omdat op een aantal punten de teen van het talud direct aan het asfalt grenst. Het Hoogheemraadschap geeft namelijk geen toestemming om het dijktaalud steiler te maken. Daarnaast zou het eventueel steiler maken van het talud, of het afsnijden van een deel van het talud middels een muur, leiden tot obstakels binnen de obstakelvrije zone. Hoewel het huidige dijklichaam langs het gehele tracé Monnickendam – afslag Uitdam binnen de obstakelvrije zone ligt, moet dit toch niet als obstakel worden aangemerkt omdat het talud naar verwachting flauwer is dan 1 : 2. Voertuigen die van de weg raken zullen namelijk eerder deels het talud oprijden dan dat ze er direct tegen tot stilstand komen. Sterker nog, het dijklichaam werkt feitelijk als een soort geleiderail wat de veiligheid ten goede komt.

Vanuit een logisch totaalpakket aan maatregelen, zoals wij in deze brief voorstellen voor het gehele traject Monnickendam - Marken, zou vanuit een compromis het toch te billijken zijn om op dit wegvak een snelheidsbeperking van 60 km/uur in te voeren. Dit ook in verband met de aansluitende oversteek bij de Bereklaauw die vanaf Monnickendam gezien pas laat zichtbaar is en het feit dat de afrit Bereklaauw de uitstraling heeft van een zijstraat zoals je die binnen de bebouwde kom aantreft.

## Kruispunt 4 (Bereklaauw voorrangskruispunt)

Eens met het voorstel om dit plateau minder steil te maken zodat het comfort voor vooral (lijn)bussen toeneemt. Verder de suggestie om, ook bij een snelheidsbeperking van 60 km/uur, langs de N518 aankondigingsknipperlichten aan te brengen welke gaan knipperen zodra er motorvoertuigen, fietsers of voetgangers worden waargenomen op de toeritten naar de oversteek.

## Wegvak E (Bereklaauw – Gouw)

Sowieso geen fietsers meer toestaan op de rijbaan en de snelheidsbeperking van 80 km/uur handhaven. Ook op dit wegvak is geen sprake van een concentratie aan ongevallen. Het dodelijke ongeval van begin 2014 had niets te maken met de weginrichting (epileptische aanval automobilist waarbij een wegwerker omkwam). Op dit wegvak is er wel ruimte om de verhardingsbreedte richting de dijk te verbreden tot de minimale breedte van 6,5 meter en zelfs tot de gewenste breedte van 7,0 meter. Het Hoogheemraadschap heeft hier randvoorwaarden aan gesteld die niet onoverkomelijk lijken en wij adviseren daarom deze verbreding daadwerkelijk uit te voeren.

**Blad 6/9**



Bij het gemaal is verbreding beperkt mogelijk, echter dat betreft een recht stuk weg en daar is met vangrails de veiligheid te verbeteren zoals reeds is voorgesteld in de trajectstudie. Bij uiteindelijke daadwerkelijke verbreding van de weg moet dit wat de Eilandraad betreft ten goede komen aan een dubbele as-streep met 0,5 meter ruimte ertussen. Dit geeft een wat ruimer beeld en verlaagt de kans op schampongevallen. Verder is het advies om voor dit hele wegvak een inhaalverbod in te stellen.

#### Kruispunt 5 (Gouw voorrangskruispunt)

Handhaven zoals reeds uitgevoerd. Het dodelijke ongeval ten gevolge van ijzel (1998) had ook hier niets te maken met de (toenmalige) weginrichting.

#### Wegvak F (Gouw – Dijkeinde)

Sowieso geen fietsers meer toestaan op de rijbaan. De snelheidsbeperking van 80 km/uur handhaven omdat 60 km/uur gezien de omstandigheden, en in tegenstelling tot wat in de trajectstudie wordt gesteld, juist geen geloofwaardige snelheid is. In onze ogen zal een snelheidsbeperking van 60 km/uur zelfs leiden tot onverantwoorde inhaalmanoeuvres met mogelijk frontale aanrijdingen tot gevolg. Verder is er bij het huidige regime van 80 km/uur op dit wegvak geen sprake van een concentratie aan ongevallen.

Op dit, ook in tegenstelling van wat er in de trajectstudie wordt gesteld, juist niet bochtige wegvak is er voldoende ruimte om de verhardingsbreedte richting de dijk te verbreden tot de minimale breedte van 6,5 meter en zelfs tot de gewenste breedte van 7,0 meter. Wij adviseren, ook bij ontbreken van scherpe en krappe bochten, deze verbreding toch daadwerkelijk zo uit te voeren en de gewonnen ruimte ook hier te benutten voor een dubbele as-streep met 0,5 meter ruimte ertussen. Dit in verband met een ruimer maar ook bestendig beeld ten opzichte van de aansluitende wegvakken.

Verder is het advies, in tegenstelling tot wat wij adviseren voor de andere wegvakken tussen Monnickendam en afslag Uitdam, om op dit wegvak juist geen volledig inhaalverbod in te stellen. Dit betreft namelijk het enige stuk waar grotendeels veilig ingehaald kan worden. Verder is het goed om halverwege Monnickendam en afslag Uitdam een inhaalmogelijkheid te krijgen. Doe je dat niet, dan zal men niet willen wachten op bijvoorbeeld veel langzamer rijdende toeristen en deze inhalen op mogelijk onoverzichtelijke plekken. Dat is uiteraard niet in het belang van de beoogde verbetering van de verkeersveiligheid.

#### Kruispunt 6 (Dijkeinde voorrangskruispunt)

De intensiteit op dit kruispunt is erg laag en de zichtbaarheid is voldoende, hoewel in het rapport van Grontmij qua zichtbaarheid het tegenovergestelde wordt beweerd. Verder wordt in de conclusie van het rapport van Grontmij gesteld dat EBS geen problemen zou hebben met huidige of toekomstige drempels. Ook dit is niet juist. Van de huidige drempels is namelijk door EBS gesteld dat die bij de Bereklaau te steil is en verder wordt in algemene zin op blz. 21 van het rapport van Grontmij gesteld dat EBS geen nieuwe drempels op het traject wil.

Zonder het te hebben nagevraagd, nemen wij daarbij aan dat de hulpdiensten ook geen voorstander zijn van extra drempels. Zeker bij de ambulance zal dit het geval zijn omdat patiënten meestal zo stabiel mogelijk vervoerd moeten worden. Het advies om ter plaatse een plateau aan te brengen, vergelijkbaar met afslag Gouw, delen wij dus niet. Het lijkt ons beter dit geld te investeren in maatregelen die meer effect hebben op de verkeersveiligheid zoals het verbreden van de verharding richting de dijk. Een eventuele snelheidsbeperking naar 60 km/uur zonder een drempel is vanuit intensiteit en zichtbaarheid in onze ogen ook niet nodig.



### Wegvak G ( Dijkeinde – Zeedijk)

Net als bij wegvak F geen fietsers op de rijbaan, 80 km/uur handhaven, de weg verbreden richting de dijk en een dubbele as-streep aanbrengen met 0,5 meter ertussen. Verder hier wel weer een volledig inhaalverbod instellen. Verschil met wegvak F is vooral de scherpe bocht bij de zogenaamde Peereboomboerderij met ter plaatse een hoog aantal ongevallen. Hier kan bij goed weer, en asfalt dat aan de stroefheidsnormen voldoet, in principe 80 km/uur worden gereden. De Eilandraad adviseert echter om ter plaatse een adviessnelheid van 60 km/uur aan te geven. Feitelijk een vergelijkbare oplossing zoals nu bij de Nes-bocht waar op deze 80 km/uur weg een adviessnelheid van 40 km/uur staat aangegeven.

### Kruispunt 7 (Zeedijk voorrangskruispunt)

De Eilandraad is geen voorstander van een drempel op basis van de bezwaren van EBS en de nadelen voor de stabiliteit van patiënten in een ambulance. Omdat de verkeersintensiteit op dit kruispunt veel hoger is dan de andere kruispunten, is het verstandig om op termijn te onderzoeken of er ruimte gemaakt kan worden voor aparte rijstroken op de N518 voor afslaand verkeer en dit te combineren met een veiligere oversteek voor fietsers met een middengeleider. Hiervoor zijn gezien de beschikbare ruimte nu al kansen en zeker als ter plaatse de dijk wordt versterkt. Dit deel zit namelijk wel in de huidige plannen voor dijkversterking tussen Hoorn en Amsterdam. Een eventuele snelheidsbeperking naar 60 km/uur zonder een drempel is vanuit de zeer goede zichtbaarheid in onze ogen niet nodig.

### Wegvak H (Zeedijk – VOP Marken)

Conform het advies in de trajectstudie de snelheidsbeperking van 80 km/uur handhaven en vanwege het niet bochtige wegvak is een wegverbreding en dubbele as-streep met 0,5 meter ertussen niet nodig. Vanuit het realiseren van een eenduidig beeld op het gehele traject kan het uiteraard wel worden overwogen. Wat betreft het huidige inhaalverbod pleit de Eilandraad er sterk voor om dit op te heffen. Er zijn namelijk op dit overzichtelijke stuk geen argumenten voor zo een inhaalverbod. Nabij kruispunt 8 is er wel reden voor een stukje inhaalverbod omdat vanwege de helling van de dijk naar het eiland onvoldoende zicht is om veilig in te kunnen halen.

De twee ongevallen met dodelijke afloop waar in het rapport van Grontmij aan wordt gerefereerd hebben ook hier niets te maken met de weginrichting. Er is iemand met de auto van de rechte weg geraakt en in het water terecht gekomen. Verder is er een voetganger aangereden die 's nachts dronken op de rijweg liep. In de bocht bij de Nes is er vooral sprake van ongevallen met motorrijders die de N518 vooral gebruiken om te racen. Naast de nodige geluidsoverlast op Marken, leidt dit dus ook tot diverse ongevallen waarbij meer en beter handhaven de enige oplossing lijkt te zijn.

Voorals in de bocht bij de Nes kunnen wij ons voorstellen dat de huidige geleiding met een grondwal, en pijlborden die ervoor staan, wat veiliger uitgevoerd kan worden om letsel bij een val van een motorrijder te beperken. De adviessnelheid van 40 km/uur in deze bocht functioneert voor de overige weggebruikers verder prima.

Verder vindt de Eilandraad het voorstel in het rapport van Grontmij (figuur 24 op blz. 38) een prima voorstel om de huidige parkeersituatie bij de Nes te verbeteren. Het aanbrengen van extra drempels binnen dit voorstel om eerder genoemde redenen uiteraard niet. Dit is ook niet nodig omdat de huidige adviessnelheid van 40 km/uur prima functioneert. Vanwege hoge kosten heeft de Provincie er echter reeds voor gekozen genoemd ontwerpvoorstel helemaal niet uit te voeren.

**Blad 8/9**





Wat betreft de parkeervakken langs het wegvak op de verbindingdijk heeft de Eilandraad in haar brief van 13 oktober 2014 reeds het volgende gesteld:

Parkeervak nabij Kruispunt 8 (Dijk Marken):

*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 bermen 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.*

Parkeervak halverwege de verbindingdijk:

*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.*

Kruispunt 8 ( Dijk Marken – voetgangers/fietsoversteek)

De intensiteit ter plaatse is erg laag en wij adviseren als Eilandraad om, in combinatie met de voorgenomen parkeervoorziening ter plaatse, deze mogelijke verbetering als meekoppelkans mee te nemen in de voorgenomen dijkversterking waarvan de uitvoering in 2018 zal starten.

### **3) Tot slot**

Wij stellen vast dat onze adviezen niet volledig aansluiten op de twee in de gemeenteraad aangenomen moties en ook niet op de standpunten die B&W in haar brief van 13 juni 2014 heeft verwoord. Daarom willen wij juist eerst in gesprek met gemeente Waterland om te kijken of B&W, gemeenteraad en Eilandraad tot eenzelfde advies richting Provincie Noord-Holland kunnen komen. Wij gaan ervan uit dat u hierover met ons in gesprek wilt en wachten uw uitnodiging af. 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](mailto: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)

**Blad 9/9**

