

POSTBUS 3007 2001 DA HAARLEM

**Provinciale Staten van Noord-Holland**  
**door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt**  
**Dreef 3, tweede etage**  
**2012 HR Haarlem**

Gedeputeerde Staten  
Uw contactpersoon  
dhr D.B. Schrama  
BEL/MOB

Telefoonnummer +31235145124  
schramad@noord-holland.nl

1 | 5

**Betreft: Besluit af te zien van een nieuwe oeververbinding nabij Burgervlotbrug**

Verzenddatum

**Geachte leden,**

Kenmerk  
**813898/1001000**

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) brengen wij u het volgende besluit van ons college ter kennis.

Uw kenmerk

Voor de uitvoering van het coalitieakkoord is een onderzoek uitgevoerd naar nut en noodzaak van een vaste oeververbinding over het Noordhollandsch Kanaal ter hoogte van Burgervlotbrug.



*Aan het kanaal het dorp Burgervlotbrug (met de vlotbrug) en de Burgerweg naar het dorp Burgerbrug.*

De vraag om een nieuwe oeververbinding komt voort uit de situatie dat tussen de Schoorldammerbrug en de Stolperbrug twee vlotbruggen liggen (Sint Maartensvlotbrug en Burgervlotbrug) die een lastbeperking kennen (max 12 ton). Door deze lastbeperking en de beperking voor brede en lange voertuigen is een deel van het landbouwverkeer en vrachtverkeer aangewezen op de Schoorldammerbrug en de Stolperbrug om het kanaal over te steken.

Postbus 3007  
2001 DA Haarlem  
Telefoon (023) 514 3143  
Fax (023) 514 3030

Dreef 3  
2012 HR Haarlem  
www.noord-holland.nl



*Het gebied met de brug bij Schoorldam en De Stolpen met daar tussen de vlotbruggen*

De locatie bij Burgervlotbrug leent zich het best voor een nieuwe oeververbinding omdat deze ongeveer in het midden tussen de bestaande verbindingen ligt en centraal in het gebied.

Er is geïnventariseerd welk verkeer van een nieuwe oeververbinding gebruik zou kunnen gaan maken (buiten het verkeer dat nu wel over de vlotbruggen kan). Het gaat hierbij om +/- 8600 ritten per jaar van agrarisch en vrachtverkeer dat naar verwachting gebruik gaat maken van een nieuwe brug bij Burgervlotbrug. Gemiddeld is dit 33 ritten per werkdag (over de Burgerweg, de weg naar de vlotbrug, rijden nu ca 3800 voertuigen/etmaal).

De te behalen reistijdwinst voor dit zware verkeer ten opzichte van omrijden via Stolperbrug en Schoorldammerbrug is redelijk groot. Het gaat om ca 10 km omrijden. Met een rijsnelheid van 40 km/uur wordt 10 kilometer ongeveer in 15 minuten afgelegd.

Naast reistijdwinst heeft het huidige omrijden ook effect op de hoeveelheid uitstoot van gassen, het gebruik van brandstof en routes door (andere) kernen die niet wenselijk zijn. Een directere route is duurzamer/economischer.

Een nieuwe oeververbinding heeft dus voordelen, lost niet alle knelpunten op en kent ook neven- effecten:

- De huidige knelpunten van landbouwverkeer door kernen zoals Schagerbrug, Sint Maartensbrug en Warmenhuizen zullen minder worden, maar het probleem zal blijven bestaan omdat er altijd landbouwvoertuigen zullen blijven rijden.
- Burgerbrug krijgt te maken met een toename van zwaar verkeer.
- Veel wegen in het gebied zijn te smal, dit blijft zo bij een vaste oeververbinding in Burgerbrug. Aanpassingen aan deze wegen zullen dan ook nodig zijn.
- Extra stremming/hinder voor de scheepvaart als de vlotbrug gehandhaafd blijft én er een nieuwe oeververbinding komt. Alleen bij opheffen van de vlotbrug heeft de beroeps/recreatievaart voordeel (omdat de vlotbrug voor elke type boot open moet).

Opheffen is echter niet mogelijk vanwege de provinciale monumentenstatus.

Uit interviews met belanghebbenden bleek een locatie ter hoogte van Burgervlotbrug de meest logische en wenselijke locatie voor een nieuwe oeververbinding. Hiervoor zijn dan ook de mogelijkheden onderzocht en afgewogen. Een nieuwe brug op de plaats van de vlotbrug zelf is om twee redenen niet mogelijk. Ten eerste omdat de vlotbrug een (provinciaal)monument is en ten tweede omdat een nieuwe brug niet is in te passen op deze locatie vanwege bebouwing en aansluiting op de N9.



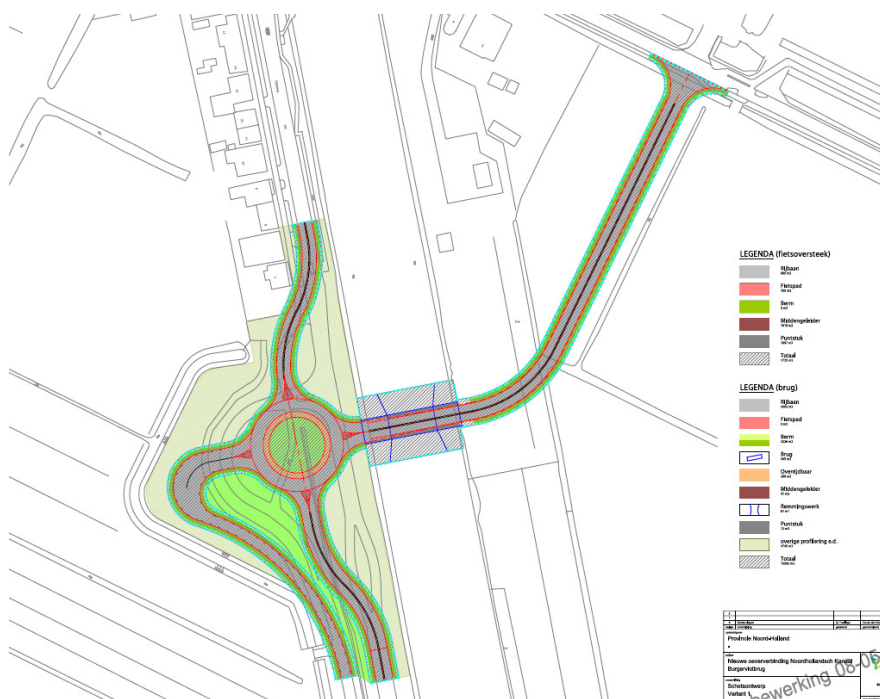
Onderzochte varianten

Bij de afweging van varianten scoorde variant 4 het beste. Deze afweging is gemaakt om een keuze te maken voor het verder uitwerken van één variant en hiervoor de kosten te berekenen. De varianten verschillen onderling ook niet zodanig dat het voor de keuze om wel of niet een nieuwe oeververbinding aan te leggen doorslaggevend zal zijn welke variant nu verder is uitgewerkt.



Locatie nieuwe brug en vlotbrug

Vanaf de Burgerweg (de weg naar de vlotbrug) gaat het tracé in een boog naar de nieuwe brug. Het uitgangspunt is een haakse kruising tussen de watergang en de weg. Direct na de brug bevindt zich de aansluiting op de N9.



Schetsontwerp variant 4

Hiervoor wordt als kruispuntsoplossing een rotonde voorgesteld. De rotonde vormt een mooie en goede verkeerskundige overgang tussen de N9 buiten de bebouwde kom en de N9 binnen de bebouwde kom van het dorp Burgervlotbrug. De rotonde biedt eveneens de mogelijkheid om de parallelweg ten zuiden van Burgervlotbrug, welke langs de N9 loopt en het landbouwverkeer afwikkelt, veilig aan te sluiten op de N9.

#### Fietsoversteek

Omdat de vlotbrug behouden moet blijven (monument) kan deze in gebruik blijven voor fiets en voetganger. De opstelvakken op de N9 voor afslaand autoverkeer bij de vlotbrug kunnen worden verwijderd en er is daarmee ruimte om een veilige oversteek voor fiets en voetganger in te richten.

#### Kosten en baten

Het schetsontwerp vormt de basis voor de kostenraming. Door diverse onzekerheden in deze fase van de studie (kabels en leidingen bodemgesteldheid) heeft de kostenraming een bandbreedte van plus/min 30%. De kosten zijn geraamd op € 13,4 miljoen incl BTW.

Er is een Quick scan MKBA uitgevoerd. De directe effecten in deze MKBA betreffen de kosten voor realisatie van de brug, de kosten voor instandhouding en de baten uit een kortere reistijd voor

wegverkeer. Verder zijn externe effecten meegenomen als verkeersveiligheid, luchtkwaliteit, natuur, landschap, geluid en regionaal economische ontwikkelingen.

Tabel 7-2 Uitkomsten Quick scan MKBA (in mln. Euro, CW per 2017, incl. btw, prijspeil 2017) externe effecten kwalitatief

	Effecten	Basis	Optimistisch
DIRECTE EFFECTEN	Investerings infrastructuur	(13)	(10)
	Beheer & onderhoud	(8)	(6)
	Reistijd-baten	5	6
EXTERNE EFFECTEN	Verkeersveiligheid	+	+
	Broeikasgasemissies ( CO2 )	0	0
	Luchtkwaliteit	0	0
	Natuur/landschap	-	0
	Geluid	0	0
INDIRECTE EFFECTEN	Regionaal economische ontwikkelingen	1	1
Netto Contante waarde (excl. externe effecten)		(16)	(9)
Ratio Baten/Lasten		0,3	0,4

### Conclusie

Geconcludeerd is dat de maatschappelijke kosten niet in verhouding staan tot de maatschappelijke baten. Dat is ook logisch gezien het feit dat er een forse investering nodig is (nieuwe brug met toe leidende wegen) terwijl er slechts een zeer beperkte groep is die direct baat heeft bij de investering.

De baten wegen ook niet op tegen de kosten die het beheer en onderhoud van de brug met zich mee brengen, waardoor de contante waarde (over 100 jaar) hoger uit komt dan de investering die gedaan moet worden in jaar 1.

Naast deze directe effecten zijn er natuurlijk ook externe en indirecte effecten van een nieuwe oeververbinding, maar ook deze effecten zijn beperkt en maken niet dat de totale baten in de buurt komen van de kosten.

Wij zijn dan ook van mening dat de kosten voor de aanleg van een nieuwe oeververbinding niet in verhouding staan tot de toegevoegde waarde hiervan. Om die reden hebben wij besloten af te zien van de aanleg van een nieuwe oeververbinding en zullen wij u voorstellen het project bij de eerste actualisatie van het PMI te schrappen.

Hoogachtend,  
Gedeputeerde Staten van Noord- Holland,

provinciesecretaris

voorzitter

Bijlage 1. Rapport Nut en noodzaak nieuwe oeververbinding over Noordhollandsch Kanaal.