

**aan**  
Gemeente Waterland  
College van Burgemeester en Wethouders  
Postbus 1000  
1140 BA MONNICKENDAM

**datum** : 14 juni 2012  
**uw kenmerk** :  
**ons kenmerk** : 2012/5033/PdW  
**Verpl.nr.** :  
**bijlage(n)** :  
**onderwerp** : Busroute Monnickendam  
**inlichtingen** : 020 – 5273 700

Geacht college,

De busroute in Monnickendam is per 11 december 2011 gewijzigd. Bussen rijden sindsdien in twee richtingen door de buitenwijken van de stad, in plaats van voorheen in één richting. Het is mij niet onopgemerkt gebleven dat de nieuwe route tot veel commotie heeft geleid onder inwoners van Monnickendam, getuige het feit dat er een groot aantal handtekeningen is opgehaald en een aanzienlijk aantal klachten bij de Stadsregio is ingediend. Laten we hiermee constateren dat het erg leeft in de gemeenschap.

Zoals u bekend is, heeft er op 23 februari een druk bezochte informatiebijeenkomst plaatsgevonden. Op deze avond is geprotesteerd tegen de huidige 'dubbele' busroute omdat bewoners de route in twee richtingen te gevaarlijk vinden, het wegprofiel te krap wordt geacht en dat bewoners meer overlast ondervinden. Aan het slot van de bijeenkomst is afgesproken om een werkgroep samen te stellen, die tot taak heeft om alle elementen die er toe doen (feiten, gevoelens en opvattingen) te verzamelen. Met als doel dat de Stadsregio Amsterdam, maar ook het College van B&W van de gemeente Waterland, hun standpunten kunnen heroverwegen. Een tweede doel was om via de werkgroep de wederzijdse standpunten nader toe te lichten, ten behoeve van de behandeling van de klachten.

Ik ben blij verrast met het resultaat van de werkgroep. De leden hebben veel werk gemaakt van het in kaart brengen van een veelheid aan aspecten rondom de 'dubbele' busroute. Dit heeft in mijn ogen geleid tot een zeer bruikbaar eindrapport met waardevolle bijlagen.

Het startpunt voor mij zijn de argumenten die in dit kader door de delegatie van Monnickendam tegen de 'dubbele' busroute zijn aangedragen. Deze argumenten zijn door de werkgroep in zeven thema's samengevat:

1. frequentietoename;
2. veiligheid;
3. privacy en woongenot;
4. milieuoverlast en fijnstof;
5. inrichting van de infrastructuur;
6. mogelijke schade aan wegen en huizen;
7. kostenverspilling.

Mijn zienswijze op deze zeven thema's komen in deze brief terug. Als bijlage bij deze brief heb ik in een tabel gevoegd waarin de thema's en mijn zienswijzen zijn samengevat.

In aanvulling op de informatie vanuit de werkgroep, heb ik met twee vertegenwoordigers van het Bewonerscomité gesproken om de problematiek ook uit hun mond te horen. Zij legden – naast de reeds bekende bezwaren die uit de werkgroep naar voren zijn gekomen – vooral de nadruk op de achterliggende zorg van de bewoners: het vanouds rustige en landelijke Monnickendam ervaart een toenemende verstedelijking. Dat gaat gepaard met meer verkeer, meer infrastructuur en meer hinder.

Deze zorg is een begrijpelijke, maar deze trend is niet omkeerbaar. Deze regio behoort tot de snelst groeiende van Nederland. In het beheersen van verkeersdrukke en hinder is openbaar vervoer niet zozeer het probleem, maar is het vooral onderdeel van de oplossing: Liever een paar bussen meer, dan veel meer auto's. Gelukkig hebben wij bij de recente aanbesteding van de concessie Waterland bijna 15% meer vervoer kunnen inkopen onder gelijktijdige toepassing van een noodgedwongen korting op de exploitatiesubsidie. Deze groei is nergens in Nederland, behalve in de concessie Waterland vertoond. In andere concessies van de Stadsregio zijn vorig jaar een aanzienlijk aantal bezuinigingsmaatregelen doorgevoerd. In dat licht vind ik het te betreuren dat de bewoners aangeven moeite te hebben met de toename van het aantal ritten, terwijl in vrijwel ieder ander concessiegebied juist weerstand bestaat tegen een verschraling van de dienstregeling.

Op basis van de onderzoeken en gesprekken constateer ik dat de start van de exploitatie van bussen over de 'dubbele' route veel beter had gekund. Vooral het ontbreken van officiële haltes en haltekommen is nu een omissie. Ik onderschrijf de conclusie van de werkgroep dat de nu bestaande tijdelijke situatie met op de weg halterende bussen niet kan worden voortgezet, omdat dit leidt tot discomfort voor de reiziger, overlast bij omwonenden en vooral ook onveiligheid voor verkeersdeelnemers. Deze, niet bedoelde, tijdelijke situatie heeft naar mijn idee ook tot veel wrevel bij de bewoners geleid.

Ten aanzien van de privacy en woongenot constateer ik dat de consequenties van de 'dubbele' busroute zich vooral voordoen vanwege het dichterbij de woningen passeren van de bussen en het op andere plekken halteren van (een deel van) de bussen. Dat zijn dan de bussen die nu over de binnenzijde van de ringweg door de wijk rijden. Over deze ringweg – de Lijnbaan – reden de bussen in de oude situatie uitsluitend over de buitenzijde van de ring. Daarbij concentreert de ondervonden overlast zich met name onder de inwoners van de Drevel, die hun leefruimte (huiskamer, slaapkamer, tuin) naar de binnenzijde van de weg gericht hebben. In de rapportage van de werkgroep wordt er daarbij specifiek ingegaan op de situatie van de woning aan de Drevel 40.

Ik wil het probleem niet kleiner maken dan het is. Maar het feit is dat bussen nog altijd op een afstand van 6 meter van de grens van het formele eigendom van de woningen passeren. De afstand tot de gevel bedraagt ruim 13 meter. Dit zijn de waarden voor de woning aan de Drevel 40; de woning die het dichtst bij de busroute is gesitueerd. Andere woningen staan op grotere afstand van de busroute. Ik kan mij voorstellen dat bewoners de ruimte tussen de busroute en nieuwe haltes en hun eigen leefruimte krap vinden. En die bewoners zitten zeker niet te wachten op een bus die 2,5 meter dichterbij komt te rijden. Maar de situatie hier is zeker niet uniek: over veel wijkontsluitingswegen in Nederland, het type weg waar we het hier over hebben, rijden bussen. En langs veel van die wijkontsluitingswegen staan die woningen op een vergelijkbare afstand, of veel kortere afstand van de busroute. En vaak zijn er niet eens tuinen en groenstroken aanwezig.

Specifiek voor de woning aan de Drevel 40 merk ik op dat een adequate tuinafscheiding – net als bij de andere woningen – wel mogelijk, doch niet aanwezig is. Datzelfde geldt voor het dubbel glas wat de betreffende woning ontbeert. Dit draagt niet bij aan vermindering van de overlast.

Voor wat betreft milieuoverlast en fijnstof merk ik op dat de nieuwe bussen van EBS een factor 3 tot 5 schoner zijn dan de vorige bussen van Arriva, dankzij de door de Stadsregio uitgevraagde en door EBS aangeboden nieuwe technieken. Zelfs wanneer rekening gehouden met de groei van het aantal ritten, is de uitstoot vele malen geringer dan voorheen. Uit de rapporten en gesprekken heb ik begrepen dat het hier vooral gaat over de uitstoot van achter de bus wachtende personenauto's. Het door de bewoners ervaren probleem wordt opgelost wanneer de tijdelijke situatie wordt aangepakt.

Wat betreft de inrichting van de infrastructuur, merk ik op dat het niet ongewoon is dat bussen over wegen met een dergelijk wegprofiel rijden. Uit gesprekken is het mij gebleken dat de huidige exploitatie geen hinder ondervindt vanwege het feit dat de weg ongeschikt zou zijn, behoudens het eerder genoemde halteren van de bussen op de rijbaan. Het aangedragen argument over de inrichting van de infrastructuur komt naar mijn idee vooral voort uit de – ook door de vertegenwoordiging van de bewoners aangedragen – zorg van de omwonenden over de toename van het verkeer, meer infrastructuur en meer hinder.

Het argument van mogelijke schade aan huizen en wegen is ook een door bewoners naar voren gebracht argument. De schouw geeft aan dat het niet zoveel lijkt uit te maken of de bus via de buitenzijde of de binnenzijde van de ring rijdt. Ook hier geldt: op veel plaatsen in Nederland rijden bussen op veel kortere afstand van woningen, ook hier zonder gevolgschade.

Ik zou graag de betreffende bewoners de helpende hand bieden en tot een situatie komen waar er geen bussen over de binnenzijde van de Lijnbaan rijden, mits dit geen nadelige consequenties voor het openbaar vervoer zou hebben. Helaas zijn die nadelige consequenties er wel. Wanneer de route in Monnickendam terug zou worden gedraaid, wordt het openbaar vervoer een stuk minder efficiënt. Het rapport van de werkgroep is daar duidelijk over: er zullen zinloze dubbele rondjes gereden worden, door de bussen van lijn 311 die vanuit Amsterdam in Monnickendam eindigen, en na twee rondjes door de stad gereden te hebben, weer naar Amsterdam vertrekken. Dit kost geld, € 87.000,- per jaar, waar geen enkele euro aan reizigersopbrengsten tegenover staat. Het bedrag van € 87.000,- moet op de ene of de andere manier terug worden verdiend. Het dagelijks bestuur van de Stadsregio kan zich niet veroorloven om meer geld uit te geven aan het openbaar vervoer in Monnickendam om tegemoet te komen aan de beleving van overlast van de bewoners aan de busroute, terwijl elders in onze regio fors op het openbaar vervoer bezuinigd moet worden en bewoners op een minstens vergelijkbare wijze in hun leefomgeving geconfronteerd worden met de aanwezigheid van openbaar vervoer.

En daarmee kom ik op het laatste bezwaar van de delegatie van Monnickendam; de kostenverspilling. De aanleg van nieuwe halten levert zeker wat op, namelijk € 87.000,- per jaar. Door incidenteel te investeren wordt dit bedrag ieder jaar, dus structureel, bespaard.

In de marge merk ik op dat de reizigers van Marken, Uitdam en Zuiderwoude er bij het terugdraaien van de route door Monnickendam enigszins op achteruit zouden gaan. De reizigers van Marken naar Amsterdam zijn 1 tot 2 minuten langer onderweg en zullen iets meer voor hun reis moeten betalen. Het terugdraaien van de route zal tot protest van die groep reizigers leiden. Dit protest is alleen goed te pareren met valide argumenten. Die zijn er naar mijn idee nu niet. Het is straks in uw gemeente het woord van de ene burger tegen dat van de andere.

Alles overziend zijn er naar mijn idee de volgende drie mogelijkheden:

1. De 'dubbele' busroute blijft gehandhaafd. De geconstateerde problemen die te maken hebben met de tijdelijke situatie van het halteren op de rijbaan worden met voorrang aangepakt door de aanleg van haltekommen, conform de afspraak met de gemeente Waterland tijdens het voorbereidingsproces van de aanbesteding van het busvervoer. Daarbij adviseer ik om aandacht te besteden aan aanvullende maatregelen om de busroute optimaal in de woonwijk in te passen. Ik constateer dat er nadelen van de 'dubbele' busroute zich dan beperken tot een mate van ondervonden overlast van het busverkeer die niet exceptioneel is. Voor de infrastructurele uitwerking van deze optie bieden wij uw onze ondersteuning aan.
2. De oude situatie wordt hersteld. Er wordt afscheid genomen van de 'dubbele' busroute. De gemeente Waterland draagt de kosten van € 87.000,- op jaarbasis. Hiermee investeert de gemeente in feite in extra leefbaarheid van haar bewoners aan de busroute.
3. De oude situatie wordt hersteld. Er wordt afscheid genomen van de 'dubbele' busroute. Het bedrag van € 87.000 wordt terugverdiend door in de dienstregeling te snijden. De invulling hiervan kan worden gevonden in het laten vervallen van een aanzienlijk aantal ritten van lijn 103. Dit is de lijn van Monnickendam - via Broek in Waterland - naar Purmerend. Om voor € 87.000,- te besparen moet er voor € 155.000,- in de dienstregeling worden gesneden. Het verlies aan reizigersopbrengsten moet immers ook verdisconteerd worden. Dit zou betekenen dat lijn 103 in de daluren en op zaterdag en zondag niet meer tussen Monnickendam en Purmerend zal rijden. Op die tijdstippen blijft alleen de lokale bediening binnen Purmerend overeind.

Na mijn betoog, spreekt het voor zich dat optie 1 voor mij de meest logische optie is. De huidige busroute blijft in stand en de tijdelijke situatie van op de weg halterende bussen wordt zo spoedig mogelijk aangepakt, door de aanleg van haltekommen..

Optie 2, waarbij de gemeente Waterland de jaarlijkse kosten van € 87.000,- voor het rijden van de oude route draagt, is voor mij niet onbespreekbaar. De reizigers van Marken, Uitdam en Zuiderwoude worden enigszins ontriefd. Vandaar dat ik geen voorstander van deze optie ben, maar ik kan mij voorstellen dat door een afweging van lokale belangen, het College van B&W hier een ander standpunt in heeft. Daarnaast moet de gemeente Waterland zelf de afweging maken in hoeverre zij jaarlijks wilt investeren in een stuk extra leefbaarheid voor de omwonenden van de busroute. Ik raad de gemeente Waterland af om dit te doen, vanwege de beperkte extra overlast die de 'dubbele' busroute met zich meebrengt.

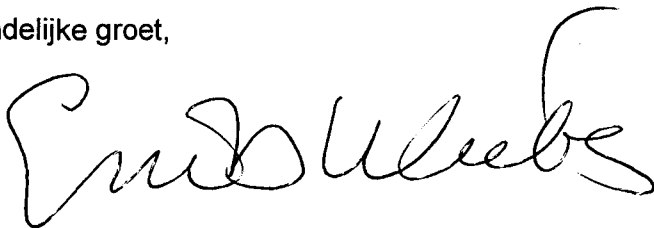
Ik heb grote bezwaren tegen optie 3. De kwaliteit van het openbaar vervoer wordt aangetast, terwijl daar nauwelijks iets tegenover staat.

Los van wat ik van optie 3 vind, is het van groot belang wat andere belanghebbenden daar van vinden. Wij weten dat de ReizigersAdviesRaad hier fel tegen gekant is. Ook hecht ik groot belang aan het standpunt van de gemeente Purmerend, omdat de uitvoering van deze optie ook de belangen van de burgers van die gemeente schaadt. Mochten de besluiten van het College van B&W van de gemeente Waterland leiden tot een noodgedwongen keuze voor optie 3, dan zal daar zeker nog met deze en mogelijk andere belanghebbenden over gesproken moeten worden.

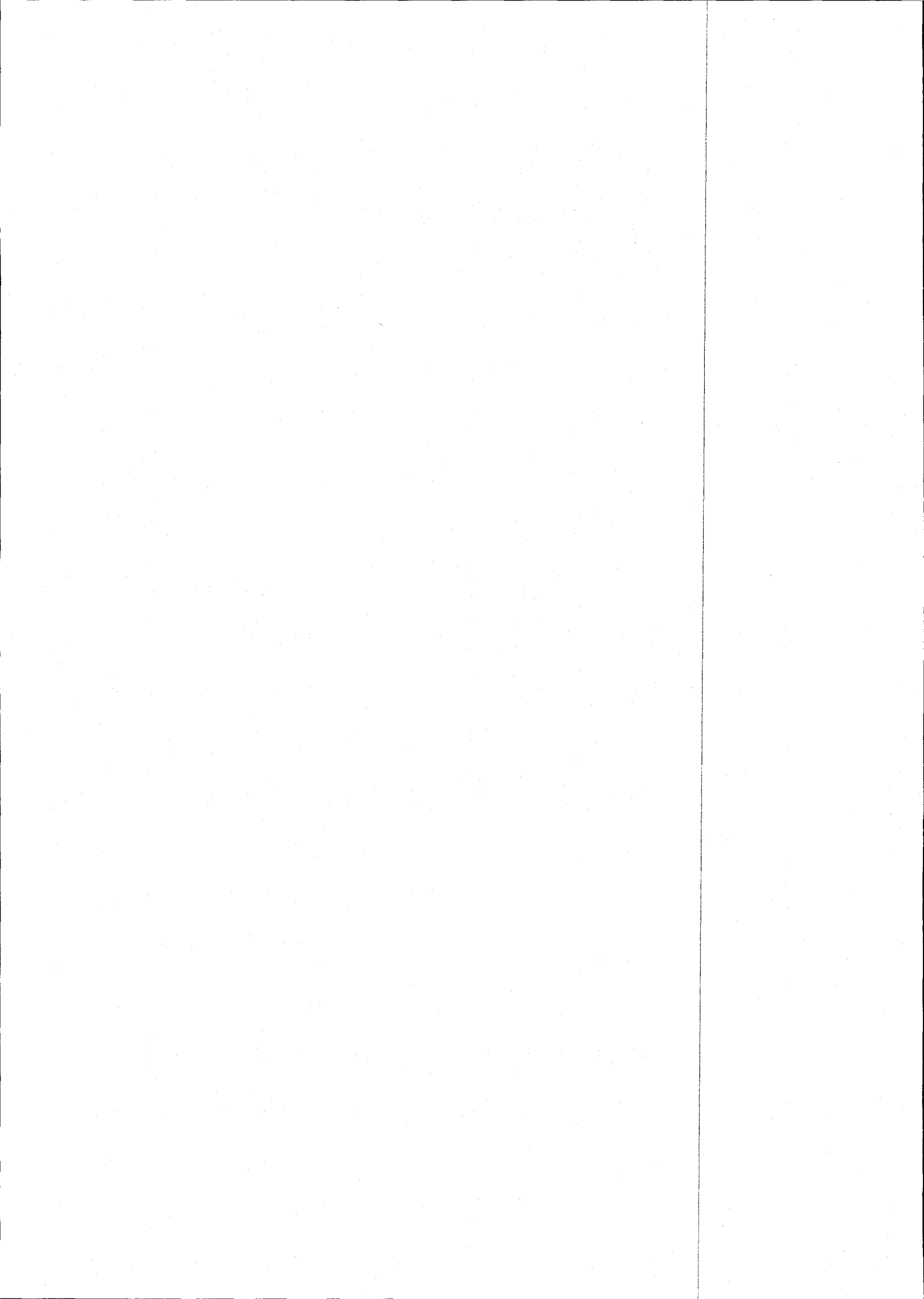
Ik heb er veel waarde aan gehecht om de argumenten van de bewoners aan de busroute met veel aandacht te bekijken en tot deze uitgebreide reactie te komen. Ik zie uw standpunt en het hieruit volgende besluit met zeer veel belangstelling tegemoet.

Ondertussen zullen wij de bij ons binnengekomen klachten behandelen. Ik zal het Dagelijks Bestuur voorstellen om dat te doen in de geest van deze brief.

Met vriendelijke groet,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'E.D. Wiebes'. The signature is fluid and cursive, with a large initial 'E' and 'W'.

E.D. Wiebes  
Portefeuillehouder openbaar vervoer



Bijlage: tabel met thema's en bijbehorende zienswijze.

Thema's	Zienswijze
Frequentietoename	Vanuit het perspectief van het beheersen van verkeersdrukke en hinder is openbaar vervoer een onderdeel van de oplossing. Een toename van het aanbod van openbaar vervoer is vanuit die optiek gewenst.
Veiligheid	De tijdelijke situatie van op de rijbaan stoppende bussen is onbedoeld. Deze tijdelijke situatie zal zo spoedig mogelijk moeten worden aangepakt.
Privacy en woongenot	De consequenties doen zich voor vanwege het dichter langs de woningen rijden en halteren van een deel van de bussen. De afstand tot het formele eigendom van de woningen bedraagt altijd nog 6 meter. De afstand tot de gevels bedraagt 13 meter. Ik kan mij voorstellen dat bewoners de ruimte tussen de busroute en hun eigen leefruimte krap vinden. In veel situaties in Nederland is deze ruimte veel krappere. Het dagelijks bestuur van de Stadsregio kan zich niet veroorloven om meer geld uit te geven aan het openbaar vervoer in Monnickendam om tegemoet te komen aan de beleving van overlast van de bewoners aan de busroute, terwijl elders in onze Stadsregio fors op het openbaar vervoer bezuinigd moet worden en bewoners op een minstens vergelijkbare wijze in hun leefomgeving geconfronteerd worden met de aanwezigheid van openbaar vervoer.
Milieuoverlast en fijn stof	De bussen in Waterland zijn sinds de start van de nieuwe concessie een factor 3 tot 5 schoner geworden. De milieuoverlast wordt ervaren door achter de bus wachtende auto's. Het door de bewoners ervaren probleem wordt opgelost wanneer de tijdelijke situatie wordt aangepakt.
Inrichting van de infrastructuur	Het wegprofiel is zodanig dat de huidige exploitatie hier geen hinder van ondervindt.
Mogelijk schade aan wegen en huizen	De schouw geeft aan dat het niet zoveel lijkt uit te maken of de bus via de buitenzijde of de binnenzijde van de ring rijdt. Op veel plaatsen in onze regio rijden bussen dichterbij woningen, ook hier zonder gevolgschade.
Kostenverspilling	De aanleg van nieuwe halten is zeker geen kostenverspilling: Het levert € 87.000,- per jaar op.

