

# **Bijlage I**

**Bij raadsvoorstel 29 maart 2016 centrale halte**

# **Haalbaarheidsonderzoek centrale halte Middenbeemster**

Versie 1: 6 november 2015  
Versie 2: 8 april 2016 <sup>1</sup>

Steller: C.Leeflang

Team projecten

Stadsbeheer

---

<sup>1</sup> De 1<sup>e</sup> versie is op 8 april 2016 gecorrigeerd op redactionele fouten en is consistent gemaakt met het raadsvoorstel van 29 maart 2016 teneinde verwarring te voorkomen. Deze rapportage van het haalbaarheidsonderzoek moet worden gezien als een dynamisch stuk, dat op ontwikkelingen (gesprekken/ aanpassingen ontwerp/ doorberekeningen) wordt aangepast.

## **1. Inleiding**

- 1.1. Vraagstelling en doelstelling
- 1.2. Organisatie

## **2. Inventarisatie**

- 2.1. Beschikbare onderzoeken / gegevens
- 2.2. Locatiekenmerken
- 2.3. Beleidsuitgangspunten
- 2.4. Juridisch planologisch onderzoek
- 2.5. Financiering en subsidiering

## **3. Openbaar vervoer**

- 3.1 Wet Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer
- 3.2 Uitwerking op verschillende bestaande bus locaties in de Midden Beemster
- 3.3 Bedieningsareaal
- 3.4 Uitwerking centrale halteplaats
- 3.5 Standpunt Stadsregio Amsterdam

## **4. Samenvatting en conclusie**

## 1. Inleiding

### 1.1. Vraagstelling en doelstelling

In het voorjaar van 2014 heeft de raad van de gemeente Beemster het gemeentelijk verkeer en vervoerplan (GVVP) vastgesteld. Bij dit plan is een aanzet voor een uitvoeringsprogramma opgenomen. Vanuit de raad is de vraag gekomen om te onderzoeken of het gebied tussen de Rijperweg en het gemeentehuis ingericht kan worden met één bushalte, waar alle lijnen kunnen halteren en die voldoet aan alle eisen voor Toegankelijk Openbaar Vervoer, en deze aanzet uit te werken tot een concreet uitvoeringsprogramma voor de collegeperiode 2014-2018.

Doel van het uitvoeringsprogramma is zicht te krijgen op:

- uit te voeren projecten (studie, plan, realisatie);
- benodigd budget om projecten uit te voeren;
- mogelijkheden voor eventuele subsidiëring.

Het projectenprogramma is in de lijn van het GVVP. Dit programma sluit aan bij problemen die in de huidige situatie spelen, maar anticipeert ook op de toekomstige ontwikkelingen binnen de gemeente Beemster.

In dit licht is de vraag gesteld om de verblijfskwaliteit van het marktplein te verbeteren door de haltering van de buslijnen 306, 129 en de buurtbus ( 3 bushaltes) te verplaatsen en een haalbaarheidsstudie te verrichten om te bezien wat de ruimtelijke en financiële consequenties zijn van een centrale halte nabij het gemeentehuis.

De centrale vraagstelling van het haalbaarheidsonderzoek luidt:

*Op welke wijze (planologisch, procedureel en financieel) is een centrale halte te ontwikkelen.*

Het doel dat beoogd wordt met de haalbaarheidsstudie luidt als volgt:

*Op basis van het haalbaarheidsonderzoek wordt een Go – no Go investeringsbeslissing genomen ten aanzien van de verdere ontwikkeling, voorbereiding en realisatie van dit plan. In de haalbaarheidsstudie is zoveel mogelijk gebruik gemaakt van en voortgeborduurd op bekende onderzoeken.*

Op basis van de resultaten van de haalbaarheidsstudie kan worden besloten:

- of een kwalitatieve afweging van eventuele uitwerkingsvarianten gemaakt kan worden;
- of de uitvoering van een uitwerkingsvariant al dan niet ter hand wordt genomen;
- op welke inhoudelijke wijze en binnen welke randvoorwaarden dit zal geschieden.

### 1.2. Organisatie

Voor de uitvoering van de haalbaarheidsstudie heeft de afdeling Stadsbeheer, team Projecten als projectleider gefungeerd in samenspraak met de gemeente Purmerend, afdeling Ruimtelijke Ordening, team beleid, de gemeente Beemster evenals de Stadsregio Amsterdam, beleidsveld infrastructuur en openbaar vervoer.

## 2. Inventarisatie

### 2.1 Beschikbare onderzoeken / gegevens

- Uitvoeringsprogramma GVVP Beemster 2014 – 2018 dd.14 november 2014
- Visie Marktplein, vastgesteld door gemeenteraad van de Beemster op 7 mei 2013
- Bestemmingsplan Middenbeemster en Westbeemster 2013
- Bestemmingsplan vierde kwadrant Middenbeemster.
- Dienstregeling EBS 2015
- Dienstregeling Connexion 2015
- Onderzoek Connexion aantal in/uitstappers lijn 129 (februari 2015)

- Structuurvisie “Beemstermaat”
- Regiovisie Waterland 2040
- Wet gelijke behandeling voor Openbaar Vervoer (OV)

## 2.2. Locatiekenmerken

Het plangebied bestaat uit het centrum van Middenbeemster, begrensd door de westelijke huisverkaveling aan de Middenweg, de Rijperweg, Zwaansvliet en Rijn Middelburgstraat. Binnen dit plangebied bevindt zich het historische Marktpllein.

In het centrum van Middenbeemster zijn op “de Buurt” momenteel 3 bushaltes aanwezig van buslijn 306, buslijn 129 en de buurtbus.

## 2.3. Beleidsuitgangspunten

De uitgangspunten voor de haalbaarheidsanalyse binnen het plangebied worden onderstaand samengevat onder de belangrijkste beleidsdocumenten.

- *Structuurvisie “Beemstermaat”*

De structuurvisie is een strategisch document over de ruimtelijke en functionele ontwikkeling in de Beemster. De structuurvisie is een belangrijk sturingsinstrument en is verplicht op grond van artikel 2.1.1. van de wet Ruimtelijke Ordening. De structuurvisie vormt het afwegingskader voor ruimtelijke ontwikkelingen en geeft aan waar welke functies wenselijk zijn en waar niet. Hierin is opgenomen naast de realisatie van het vierde kwadrant een verdere ontwikkeling van het dorpshart (het marktpllein), waarin gesproken wordt over het faciliteren van de ruimtelijke ontwikkeling van het dorpshart tot een levendig dorpsplein met meerdere horeca – en winkelgelegenheden. In combinatie met meer mogelijkheden tot een meerdaags (toeristisch) verblijf in de polder, zal dit leiden tot meer bezoek en versterking van de sociaal- economische positie van de ondernemers in het dorp.

- *Regiovisie Waterland 2040*

In de Regiovisie Waterland 2040 geeft het Intergemeentelijk Samenwerkingsorgaan Waterland (ISW) aan dat voor de regio het behoud, en zo mogelijk versterking, van het kenmerkende authentieke karakter van de regio voorop staat.

In dit strategisch ontwikkelingskader voor de langere termijn is voor de Beemster opgenomen de afronding van de bebouwing in de Middenbeemster in het zogenaamde vierde kwadrant (de Keyser) met ongeveer 240 woningen. Start bouw eerste 42 woningen maart 2015, oplevering 2016.

- Bestemmingsplan Middenbeemster en Westbeemster 2013 en Bestemmingsplan vierde kwadrant Middenbeemster.
- *Wet gelijke behandeling voor Openbaar Vervoer (OV)*

Vanaf 2012 is de Wet Gelijke Behandeling Gehandicapten en Chronisch Zieken in werking getreden. In deze wet is een specifieke regeling voor het toegankelijk maken van openbaar vervoer voor gehandicapten opgenomen. Volgens deze wet mag niet meer worden gediscrimineerd op basis van handicap en moeten ook bushaltes vanaf 2015 in principe voor de helft van de haltes toegankelijk zijn voor mensen met een mobiliteitsbeperking. Deze haltes zijn bijvoorbeeld verhoogd zodat de hoogte aansluit op de hoogte van de bus. Ook zijn ze breder zodat rolstoelgebruikers makkelijker in en uit de bus kunnen manoeuvreren. Tot slot zijn toegankelijke haltes ook uitgerust met geleide lijnen voor visueel gehandicapten. Deze maatregelen maken ook dat reizigers met een kinderwagen makkelijker en veiliger in- en uit- kunnen stappen.

- *Marktplaats visie*

De gemeente Beemster is van mening dat in de Marktplaatsvisie een aantal belangrijke keuzes zijn gemaakt voor gebruik van het Marktplaats, waarbij de status van beschermd dorpsgezicht een goede bescherming biedt voor de samenhang van de bebouwing en de openbare ruimte. Met betrekking tot de bushaltes op het plein is het volgende opgenomen; *”De bus is het openbaar vervoermiddel van de Beemster. Het is van belang dat de verschillende buslijnen op één centrale plek halteren, zodat de passagiers daar kunnen overstappen. Het marktplaats is, gelet op de routing, de enige plek in de Middenbeemster waar dit mogelijk is. Dit betekent dat de bushaltes in de toekomst op het marktplaats zullen blijven. Momenteel zijn er op het Marktplaats drie bushaltes. Twee haltes voor lijnbussen aan de Middenweg, één halte op het noordoostkwadrant ( zijde lunchroom ) en één halte op het zuidwestkwadrant ( zijde Spijshuis ). Daarnaast is er een halte op het zuidoost kwadrant ( zijde kerk ) voor de buurtbus. Binnen de Beemster worden in de komende 20 jaar veel nieuwe woningen gebouwd. De gemeente Beemster heeft in samenwerking met verschillende partijen bekeken op welke wijze het openbaar vervoer door deze en andere (regionale) ontwikkelingen dient te worden aangepast. Er is rekening gehouden met OV-routes die “robuust en duurzaam” ingevuld dienen te worden om te voorkomen dat in de toekomst het draagvlak voor een lijn gaat afnemen. Uit deze studie is verlegging van de buslijn 129 over het Marktplaats voortgekomen. De verwachting is dat deze lijn, komende over de Middenweg vanuit Alkmaar, zal afslaan naar de Rijperweg en zo via de Purmerenderweg naar Purmerend zal rijden. Als gevolg van deze verlegging zal er op het Marktplaats een nieuwe halte bij moeten komen aan de Middenweg, op het noordwestkwadrant (zijde oude Munt)....”*

#### **2.4. Juridisch planologisch onderzoek**

Om een eventuele functiewijziging, bijvoorbeeld de aanleg van een verkeersfunctie (centrale halte), in een groengebied binnen het gebied te ontwikkelen, dient een nieuw bestemmingsplan gemaakt te worden middels een uitgebreide procedure. Uitgebreid betekent dat een afwijking van het bestemmingsplan ex artikel 2.12 eerste lid onder a onder 3 (A3) wordt verleend of dat er een zogenaamd postzegelbestemmingsplan wordt gemaakt. Het is niet mogelijk via artikel 4, lid 8 bijlage II Bor ( wet algemene bepaling omgevingsrecht ) deze procedure af te wikkelen omdat in de planvorming een busstation met de daarbij benodigde voorzieningen wordt gecreëerd, een functie die er tot op heden niet was, wat gevolgen heeft voor omgeving en omwonenden.

#### **2.5. Financiering en subsidiering**

- Financiële middelen gemeente Beemster

Voor de uitvoering van projecten stelt gemeente Beemster middels haar begroting financiële middelen ter beschikking. Bij de behandeling van de begroting wordt jaarlijks een voorstel tot actualisatie van de projectentabel uit het GVVP ingediend.

- Subsidiegelden Stadsregio Amsterdam

De vraag wat een indicatie is van de mogelijke financiële bijdrage bij de totstandkoming van een centrale halteplaats, is in dit kader aan de Stadsregio Amsterdam (SRA) voorgelegd. De SRA heeft aangegeven dat de indicatieve bijdrage voor het aanpassen van vier haltes op de bestaande locatie maximaal € 234.428, - is, inclusief onvoorzien en VAT en exclusief BTW, dat is opgebouwd op basis van de volgende componenten:

- De aanpassing van vier haltes in het kader van het halteplan, gebaseerd op de reguliere normbedragen en aanvullende kosten waarvoor een vaste, maximum bijdrage van € 124.428, - beschikbaar is;
- Volwaardige R-Net inrichting van twee haltes op basis van globale kostenramingen waarvoor een maximum bijdrage van € 110.000, - beschikbaar is.

De bijdrage voor het aanpassen van de Klaas Hogetoornlaan is in bovenstaande opsomming buiten beschouwing gebleven omdat deze halte, ongeacht de variant van een centrale halteplaats een toekomstvast onderdeel is van de taakstelling "Halteplan" en als zodanig gesubsidieerd wordt.

### 3. Openbaar vervoer

#### 3.1 Wet Besluit Toegankelijkheid van het Openbaar Vervoer

In Nederland worden in de algemene wet gelijke behandeling (Awgb) en de wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte (Wet gbh/cz) de uitgangspunten van de Wet Toegankelijkheid van het Openbaar Vervoer verder uitgewerkt. In de wet gbh/cz is een specifieke regeling voor het toegankelijk maken van openbaar vervoer voor gehandicapten opgenomen. De Staatscourant heeft het ministeriële besluit van 11 maart 2011 ( besluit 225) houdende regels betreffende toegankelijkheid van het openbaar vervoer en de daartoe te verrichten aanpassingen gepubliceerd. In artikel 17 van dit besluit wordt gesteld dat per 1 januari 2016 ten aanzien van de bushaltes van stads- en streekvervoer aan de doelstelling moet zijn voldaan. Er zal voor de wegbeheerders van bushaltes een verplichting komen te rusten om de toegankelijkheid van bushaltes voor iedereen gelijk te laten zijn. Op basis van de gemaakte afspraken tussen rijk, provincies en stadsregio's en de daarop gebaseerde subsidieregeling van de stadsregio zal het toegankelijk maken van bushaltes tot de verplichtingen van de wegbeheerder gaan behoren. Vanaf 2012 is de Wet Gelijke Behandeling Gehandicapten en Chronisch Zieken in werking getreden. Volgens deze wet mag niet meer worden gediscrimineerd op basis van handicap en moeten ook bushaltes vanaf 2015 in principe voor de helft van de haltes toegankelijk zijn. Gemeenten en provincies zijn hiervoor verantwoordelijk. Concreet betekent dit dat met de afloop van het Halteplan (per 1-1-2016) reizigers met een functiebeperking rechtsbescherming genieten en de wegbeheerder aansprakelijk gesteld kan worden voor haltes die (redelijkerwijs) niet voldoen. T.a.v. de afspraken met het Rijk; d.w.z. de taakstelling geformuleerd als haltes geprioriteerd in het Halteplan, is de Stadsregio Amsterdam binnen het bestuurlijk gebied verantwoordelijk voor het toegankelijk maken van het OV. Voor de realisatie van deze taakstelling zijn voor alle aangesloten gemeenten vanaf 2007 subsidies beschikbaar en toetst zij de halteontwerpen waaraan zij vervolgens op basis van deze toetsing via subsidies meefinanciert. Het halteplan dat in 2007 is vastgesteld door de stadsregio omvat o.a. de met de gemeente Beemster overeengekomen taakstelling. Voor de gemeente Beemster geldt dat op dit moment nog geen bushaltes zijn aangepast conform deze wetgeving.

#### 3.2. Uitwerking op de verschillende bestaande buslocaties in de Middenbeemster

##### Locatie Middenweg / Klaas Hogetoornlaan ( lijn 129 / 306):

Gemiddelde In- / Uitstappers per werkdag: In 10 / Uit 4 personen.

Positieve punten:

-Inpasbaar op de bestaande locatie.

Negatieve punten:

-Toepassing L-elementen (keerwanconstructie) noodzakelijk.

-Achter perron steil talud naar sloot aanwezig.

-Hekwerk langs perron gewenst.

Kostenraming afdeling Stadsbeheer: ca. € 34.000,- (excl. b.t.w.)

**N.B.** *De geopperde mogelijkheid om hier een centrale halte te ontwikkelen, is gezien de grote afstand tot "de buurt" en grondeigendom situatie niet verder onderzocht. Ook voor de Stadsregio is deze decentrale locatie geen optie voor een centrale halte.*

##### Locatie Rijperweg / Insulindeweg "Breadablick" ( lijn 306 / 416):

Gemiddelde In- / Uitstappers per werkdag: In 20 / Uit 30 personen.

Positieve punten:

-Inpasbaar op de bestaande locatie.

- Negatieve punten:
- Hoogteverschil tussen rijbaan en fietspad. +/- 40 cm.
  - Hellingbaan toepassen.
  - Hekwerk langs perron gewenst.

Kostenraming afdeling Stadsbeheer: ca. € 34.000,- (excl. b.t.w.)

**N.B.** Bij eventueel wegvallen rondje MB vervalt deze halte, de functie dient dan mogelijk overgenomen te worden door de buurtbus. Buurtbus gaat overigens maar 1 x 1 1/2 uur. Er zal overleg moeten volgen met EBS om naar de nieuwe routing / intensiteit te kijken. (EBS heeft de verplichting buurtbus te organiseren/ faciliteren).

#### **Locatie De Buurt “Spijshuis” (lijn 306/129/416):**

Gemiddelde In- / Uitstappers per werkdag “de Buurt”: In 80 / Uit 60 personen.

Positieve punten: - Halve halte wordt volledig langshalteren

- Negatieve punten:
- Hoogteverschil helling 1:12 is zeer gebruiksonvriendelijk.
  - Hoogteverschil helling 1:8 is zeer gebruiksonvriendelijk.
  - Afwatering tussen gevel en halteplaats levert problemen op.

Kostenraming afdeling Stadsbeheer: ca.€ 42.000,- (excl. b.t.w.)

**N.B.** Halte op zich is in principe op locatie inpasbaar, maar voldoet niet aan eisen m.b.t. hellingen en afwatering, toegankelijkheid is **NIET** goed te noemen.

#### **Alternatief voor Locatie De Buurt “Spijshuis” op de Rijperweg t.h.v. monument.**

Gemiddelde In- / Uitstappers per werkdag “de Buurt”: In 80 / Uit 60 personen

Positieve punten: - Eenvoudig inpasbaar.

- Ruimte aanwezig om hoogteverschil goed op te vangen
- Problemen met fout parkeergedrag wordt opgelost.

- Negatieve punten:
- Verwijderen van vier parkeerplaatsen.
  - Ligging gesitueerd voor een verzetmonument.
  - Geen zicht op ander halte i.v.m. overstappen ri. Amsterdam 129 of 306.
  - Naar verwachting weinig of geen politiek draagvlak gezien situering voor het monument.

Kostenraming afdeling Stadsbeheer ca. € 42.000,- (excl. b.t.w.)

#### **Locatie De Buurt “t.p.v. Lunchroom (oost)” (lijn 129)**

Positieve punten: - Eenvoudig inpasbaar.

- Negatieve punten:
- Haltehaven niet in betonverharding.
  - Uitrijhoek Noord-Oosthaven net niet inpasbaar i.v.m. gevellijn nr. 144
  - Haltehavens zonder aanwezigheid ABRI i.v.m. historische omgeving

Kostenraming afdeling Stadsbeheer ca. € 30.000,- (excl. b.t.w.)

#### **Locatie De Buurt “Overzijde Lunchroom (west)” (lijn 129)**

(wordt in gebruik genomen bij omlegging lijn 129 naar Rijperweg (uit te voeren 2016/2017))

Positieve punten: - Eenvoudig inpasbaar.

- Negatieve punten:
- Haltehaven niet in betonverharding.
  - Haltehavens zonder aanwezigheid ABRI i.v.m. historische omgeving

Kostenraming afdeling Stadsbeheer ca. € 30.000,- (excl. b.t.w.)



### 3.3 Bedieningsareaal

De invloed op de dienstregelingsuren (DRU) wanneer eventueel verplaatst wordt naar centrale locatie en mogelijke (financiële) consequenties m.b.t. het “rondje Middenbeemster” en de dienstregelingsuren is voorgelegd aan de Stadsregio Amsterdam.

Deze heeft hierop als volgt gereageerd:

“De dienstregelingsuren blijven gelijk wanneer de bussen rechtstreeks rijden naar het busstation Middenbeemster. Dit geldt ook wanneer De Buurt wordt aangepast naar een 30km zone waarbij een gelijkwaardige kruising wordt gerealiseerd op de Middenweg-Rijperweg. Logistiek voordeel voor het schrappen van het rondje Middenbeemster is dat de bussen niet meer op de halte Insulindeweg (tijdens de rit) hun tijd moeten afwachten. Dit kan dan op busstation Middenbeemster.

Zodra de bus via het rondje Middenbeemster dient te rijden en ook het busstation is gerealiseerd, neemt de rijtijd per rit toe.

Dit is geen gelijkwaardig alternatief aangezien dit een behoorlijke, structurele verslechtering van bereikbaarheid tot gevolg heeft (langere reistijd, onbetrouwbaardere doorstroming). De vereiste R-net kwaliteit wordt aangetast; handhaven van de bestaande 306 route betekent volgens EBS jaarlijks een toename van 310 dru's (€ 75,-) dit komt neer op ongeveer € 23.250,- per jaar. De kosten voor de extra DRU's vallen voor rekening van de gemeente Beemster gedurende de exploitatie.

Daarnaast is het belangrijker dat relatief weinig gebruik wordt gemaakt van de andere haltes en dat binnen Middenbeemster draagvlak is om de bus niet meer het rondje te laten rijden in verband met de overlast op de Rijperweg. Door realisatie van een busstation neemt de overlast af maar blijft een groot deel van de inwoners wel bediend door de bus, uitgaande van een straal van 800m. Daarnaast past het schrappen van extra lussen binnen het beleid van de Stadsregio. Uiteindelijk minder, maar wel hoogwaardigere bushaltes waardoor het OV voor de reiziger per saldo vaak sneller en in ieder geval attractiever wordt, ondanks dat de reiziger een stukje extra moet lopen.”

#### **N.B.**

Hierbij aangetekend dat de Stadsregio Amsterdam in andere stukken aangeeft dat het een voorwaarde is dat 95% van de adressen een halte dienen te hebben op max. 400 meter van woonadres af, waarbij bedrijventerreinen niet bediend hoeven te worden.

Bij toepassing van het zogenaamde “invloedsgebied” of “bedieningsareaal” van ca. 400 m1 zal door het inzetten van de buurtbus het gehele gebied ten westen van de Middenweg wel kunnen worden bediend, waardoor ook m.n. de maatschappelijke instelling Breidablick kan worden bereikt.

### 3.4 Uitwerking Centrale halteplaats

Conform de vastgestelde visie Marktplaats is om de verblijfskwaliteit van het marktplaats te verbeteren en de bus een goede en veilige halteplaats te geven de mogelijkheid onderzocht om de bestaande haltes op “de Buurt” van buslijn 306, buslijn 129 en de buurtbus op te heffen en in de directe omgeving een alternatieve centrale halte te realiseren ter plaatse van aansluiting Rijperweg - Zwaansvliet (“monumententuin nabij gemeentehuis”).

Bij deze uitwerking is tevens gekeken naar;

- de omgeving en de mogelijkheden die dit biedt voor een centrale halteplaats;
- verschillende uitwerkingsvarianten;
- aandacht voor inpassing van verkeersstromen van fietsers en voetgangers;
- de effecten o.a.: ruimtelijke impact, eigendommen / bestemmingen.

Deze uitwerking heeft geresulteerd in een uitwerking die in principe inpasbaar is op het groengebied van de zgn. “beeldentuin” gelegen in het gebied tussen het gemeentehuis en de Rijperweg / Zwaansvliet en “de dokterswoning” (zie bijlage)

Positieve punten:

- Ruimtelijk eenvoudig inpasbaar.
- Bushaltes op marktplein kunnen vervallen waardoor letterlijk ruimte aan verdere invulling van de marktplein visie gegeven kan worden.
- Veilige overgang voor voetgangers en fietsers naar centrale halte.
- Mogelijkheid tot realisatie fietsenstalling
- Centrale halte conform eisen toegankelijkheid openbaar vervoer uit te voeren.
- Ruimte voor minimaal 2 gelede bussen tegelijkertijd, dus voldoende ruimte om elkaar te passeren.
- Mogelijkheid tot plaatsen vanabri of zelfs grotere overkapping.
- Mogelijkheid om i.h.k.v. het toeristisch beleid van de gemeente de centrale halte te gebruiken als op-/uitstapmogelijkheid voor touringcars.
- Mogelijkheid bij herinrichting tot uitbreiding van aantal parkeerplaatsen op parkeerplaats voor gemeentehuis (de kosten zijn geraamd op ca. € 150.000 / € 200.000 e.e.a. afhankelijk van het uitwerkingsmodel).

Negatieve punten:

- Extra inzet buurtbus om het “bedieningsareaal” van 400m<sup>1</sup> te handhaven.
- Investeringsbedrag centrale halteplaats ligt aanzienlijk hoger dan het beschikbare subsidiebedrag voor de verschillende bushaltes.
- Aantasting van het huidige groengebied / beeldentuin.

### **3.5 Standpunt Stadsregio Amsterdam**

In verband met de nadere uitwerking van een centrale halteplaats is het standpunt van de Stadsregio Amsterdam over de infrastructurele ontsluiting naar een eventuele nieuwe centrale locatie (huidig wegprofiel/ inrichting, ontsluiting langzaam verkeer)gevraagd en hieronder puntsgewijs weergegeven:

“Het voorstel Beemster” m.b.t. inrichting wegvak Rijperweg tussen in-/uitrit busstation en Middenweg is in beginsel akkoord onder de navolgende (rand)voorwaarden en aandachtspunten:

- Het betreft een “tijdelijke” situatie welke niet meer dan 2 jaar mag duren: de periode vanaf ingebruikname nieuwe centrale haltelocatie voorafgaande aan de herinrichting De Buurt, volwaardige 30 km zone inrichting Rijperweg en Middenweg. Mede ingegeven door het krappe dwarsprofiel van de Rijperweg, dat naar verwachting passerend zwaar wegverkeer (vrachtauto's en landbouwvoertuigen) en de geprognosticeerde intensiteit van 24 bussen/uur minimaal kan faciliteren:
- Vanuit verkeersveiligheids oogpunt ondersteunen wij het voorstel tot het opheffen van de fietssuggestiestroken, tegelijkertijd constaterende dat in deze “tijdelijke” situatie de Rijperweg nog geen volwaardige 30 km zone inrichting kent en daarmee wegverkeer de mogelijkheid biedt om rijnsnelheden hoger dan 30 km/uur te bereiken:
- Optimalisering inrichting Rijperweg: absolute prioriteit bussen via verkeersregelininstallatie; bv. Inbouw KAR om doorstromingsverlies op Rijperweg te compenseren en teruglegging stopstreep op Rijperweg.
- Optimalisering prioriteit bussen via verkeersregelininstallatie; bv. Inbouw KAR om doorstromingsverlies op Rijperweg te compenseren:
- Procesafspraken om de praktijkervaring ten aanzien van doorstroming openbaar vervoer in deze tijdelijke situatie mee te nemen in de planvorming voor de “definitieve” situatie (volwaardige Duurzaam Veilig inrichting van 30 km zones Rijperweg-Middenweg):
- Procesafpraak: gedurende de planvorming van de volwaardige Duurzaam Veilig herinrichting van de wegen waarover het voorgenomen geoptimaliseerde

buslijnnennetwerk afgewikkeld wordt, wordt het wensbeeld openbaar vervoer in overleg met concessieverlener en vervoerder opgesteld, zoals in het vastgestelde GVVP opgenomen. Daarbij dient ook de geplande ontsluitingsstructuur met betrekking tot de ruimtelijke ontwikkelingen rondom de Rijperweg en Middenweg (bv. 4<sup>e</sup> Kwadrant) betrokken te worden:

- Onze mogelijke bijdrage hangt sterk samen met de gezamenlijke oplossingsrichting voor de optimalisering van het openbaar vervoer in de gemeente Beemster, zoals in het vastgestelde GVVP opgenomen.”
- **Toekomstig gebruik OV lijnnennet**

De Stadsregio heeft tevens aangegeven dat eind 2017 met de start exploitatie Noord-zuidlijn een nieuw lijnnennet ontstaat in Waterland omdat een groot deel van de bussen niet meer naar Amsterdam Centraal mag rijden maar ingekort wordt tot Amsterdam Noord. Dit alles conform de lijnnennetvisie 2018 van de Stadsregio Amsterdam.

Ook voor de lijndienst naar Middenbeemster kan dit gevolgen hebben.

Vanuit de Stadsregio wordt gedacht aan het koppelen van de lijn Middenbeemster en De Rijk zodanig in de spitsuren een frequentie van 4x per uur wordt geboden.

De reizigers vanuit Middenbeemster krijgen hiermee een hoogwaardige verbinding met Amsterdam. Uiteraard betekent dit voor reizigers uit De Rijk dat ze altijd via Middenbeemster rijden. Voor deze reizigers betekent dit extra reistijd en dus een verslechtering.

Met het ontwerp van de centrale halte in Middenbeemster rijden alle bussen tussen De Buurt en de centrale halte via de Rijperweg. Hierdoor rijdt één rit twee keer hetzelfde traject. Met bovengenoemde wijziging in de dienstregeling betekent dit in de spitsuren dat er 16 bussen per uur over de Rijperweg komen te rijden. Door ook lijn 129 2x per uur via de huidige route richting de centrale halte te laten rijden, stijgt het aantal busbewegingen naar 24 bewegingen per uur. Hiermee komt een grote druk te liggen op de capaciteit van de Rijperweg.

Door lijn 129 via de Purmerenderweg en Rijperweg naar Middenbeemster te laten rijden, zijn er 4 busbewegingen minder nodig op de Rijperweg tussen de centrale halte en de Middenweg. Daarnaast wordt hiermee ook Zuidoostbeemster beter bediend door lijn 129. Dit is ook een wens van Connexxion en Provincie Noord-Holland (concessieverlener lijn 129) Door buslijn 129 niet via Zuidoostbeemster te laten rijden neemt volgens SRA de kans af dat de frequentie van lijn 306 wordt verhoogd. Daarmee samenhangend neemt de kans ook af dat lijn 306 één van de weinige lijnen is die doorrijdt richting Amsterdam Centraal. Met bovenstaande situatie waarin de frequentie van lijn 306 wordt verhoogd en lijn 129 via Zuidoostbeemster rijdt lijkt voor alle partijen een win-win situatie te ontstaan. Voor de volledigheid meldt SRA wellicht ten overvloede, dat uiteindelijk EBS beslist hoe het lijnnennet eruit komt te zien en niet de gemeente.

Tevens is met de Stadsregio overleg geweest over het huidig gebruik van lijn 129.

De conclusie is getrokken dat op basis van het onderzoek dat Connexxion heeft gedaan over de (representatieve) maand februari, dat de cijfers aantonen dat de halte Middenbeemster, “De Buurt” het vaakst wordt gebruikt door inwoners uit Middenbeemster gevolgd door de K. Hogetoornlaan. De halte bij het golfterrein (Zuidoostbeemster, Jonk) wordt slechts zeer sporadisch gebruikt. Gemiddeld reist slechts 1 persoon per twee dagen vanaf deze halte. Ook de halte Zuidoostbeemster, Nekkerweg wordt slechts sporadisch gebruikt met gemiddeld 1 reiziger per dag.

Voor de volledigheid worden onderstaand de opmerkingen vanuit de concessiehouder EBS (lijn 306) weergegeven over het voorliggende ontwerp centrale halteplaats:

- Met de huidige lijnvoering hebben wij behoefte aan een (kleine) eindpuntvoorziening. De behoefte vervalt indien we lijn 301 en 306 integreren, het eindpunt ligt dan immers in De Rijk.

- De Rijperweg is smal; dit zal straks breed genoeg moeten zijn voor twee bussen om elkaar te passeren, ook is hier sprake van vrachtverkeer en landbouwverkeer.
- De aansluiting met de Middenweg is krap; wij stellen voor de stopstreep op de Rijperweg oost) ruim voor het kruispunt te leggen, zodat bussen komende van de Middenweg straks voldoende ruimte hebben om in te draaien richting de Rijperweg (richting busstation).

#### 4. Samenvatting en Conclusie

In het kader van de Wet Besluit Toegankelijkheid van het Openbaar Vervoer is voor de realisatie subsidiegeld beschikbaar gesteld door een subsidiebesluit van de Stadsregio Amsterdam, waarbij rekening moet worden gehouden met het feit dat deze specifieke subsidieregeling voor het realiseren van toegankelijke bushaltes eind 2015 afloopt.

De verschillende locaties zijn door de afdeling Stadsbeheer gecalculeerd op:

• Locatie Middenweg / Klaas Hogetoornlaan ( lijn 129 / 306):	€	34.000,-
• Locatie Rijperweg / Insulindeweg "Breidablick" ( lijn 306 / 416):	€	34.000,-
• Locatie De Buurt "Spijshuis" (lijn 306/129/416):	€	42.000,-
• Locatie De Buurt "t.p.v. Lunchroom (oost)" (lijn 129):	€	30.000,-
• Locatie De Buurt "overzijde Lunchroom (west)" (lijn 129)	€	30.000,-
Totaal:	€	170.000,-

#### Subsidie SRA:

Voor het aanpassen van de overige 4 haltes (dus excl. Klaas Hogetoornlaan) op hun bestaande locatie is uitgaande van reguliere normbedragen € 89.500,- beschikbaar. In aanvulling daarop komen de extra inpassingskosten voor deze 4 haltes ook voor ca. 95% in aanmerking voor subsidie; waardoor de bijdrage Halteplan voor de 4 haltes in totaal ca. € 129.000 bedraagt. Voor de volledige taakstelling, de 5 haltes (dus incl. Klaas Hogetoornlaan), bedraagt de halteplan bijdrage € 161.200,-

Resteert door gemeente Beemster bij te dragen: € 8.800,-  
(excl.5 % niet gesubsidieerde inpassingskosten.)

De centrale halteplaats ter plaatse van aansluiting Rijperweg - Zwaansvliet ("beeldentuin nabij gemeentehuis") is inclusief aanpassing fiets/voetpad gecalculeerd op ca. € 800.000,-

Het aanpassen van de Rijperweg tussen Zwaansvliet en Middenweg is gecalculeerd op ca. € 733.000,-

Er zijn 3 alternatieven te benoemen in deze haalbaarheidsstudie:

1. Aanleg bestaande bushaltes conform Wet Besluit Toegankelijkheid van het Openbaar Vervoer.
2. Aanleg centrale halteplaats.
3. Aanleg centrale halteplaats met inzet buurtbus op het "rondje Middenbeemster".

#### Ad.1

Aanleg bestaande bushaltes conform Wet Besluit Toegankelijkheid van het Openbaar Vervoer is technisch mogelijk. De kosten zijn begroot op € 170.000, terwijl het beschikbare subsidiebedrag € 161.200,- bedraagt.

Resteert een bedrag voor de gemeente Beemster van € 8.800,- excl.5 % extra inpassingskosten die niet door SRA gesubsidieerd worden.

#### Ad.2

In dit voorstel zal het rondje Middenbeemster komen te vervallen voor de 306 waarbij alleen de locatie Middenweg / Klaas Hogetoornlaan gehandhaafd zal blijven (niet gesubsidieerde kosten voor gemeente ca. € 2000,-). Voor de resterende haltelocaties wordt een centrale halteplaats aangelegd nabij Rijperweg / Zwaansvliet ("beeldentuin nabij gemeentehuis"). De hiervoor beschikbare subsidie bedraagt ca. € 234.000,- op een investeringsbedrag van € 800.000,-.

Resteert een bedrag voor de gemeente Beemster van ca. € 566.000,- + € 2000,- = € 568.000,-

Deze oplossing is exclusief de eventuele aanpassing van de Rijperweg tussen Zwaansvliet en Middenweg die gecalculeerd is op € 733.000

#### Ad.3

In dit voorstel zal het rondje Middenbeemster komen te vervallen voor de 306 en mogelijk vervangen worden door de buurtbus waarbij alleen de locatie Middenweg / Klaas Hogetoornlaan gehandhaafd zal blijven (niet gesubsidieerde kosten voor gemeente ca. € 2000,-). Voor de resterende haltelocaties wordt een centrale halteplaats aangelegd nabij Rijperweg / Zwaansvliet ("beeldentuin nabij gemeentehuis"). De hiervoor beschikbare subsidie bedraagt ca. € 234.000,- op een investeringsbedrag van € 800.000,-. Resteert een bedrag voor de gemeente Beemster van ca. € 566.000,- + € 2000,- = € 568.000,-

Deze oplossing is exclusief de eventuele aanpassing van de Rijperweg tussen Zwaansvliet en Middenweg die gecalculeerd is op € 733.000. De kosten voor inzet van de buurtbus om het rondje Middenbeemster te handhaven zullen nader bepaald dienen te worden.

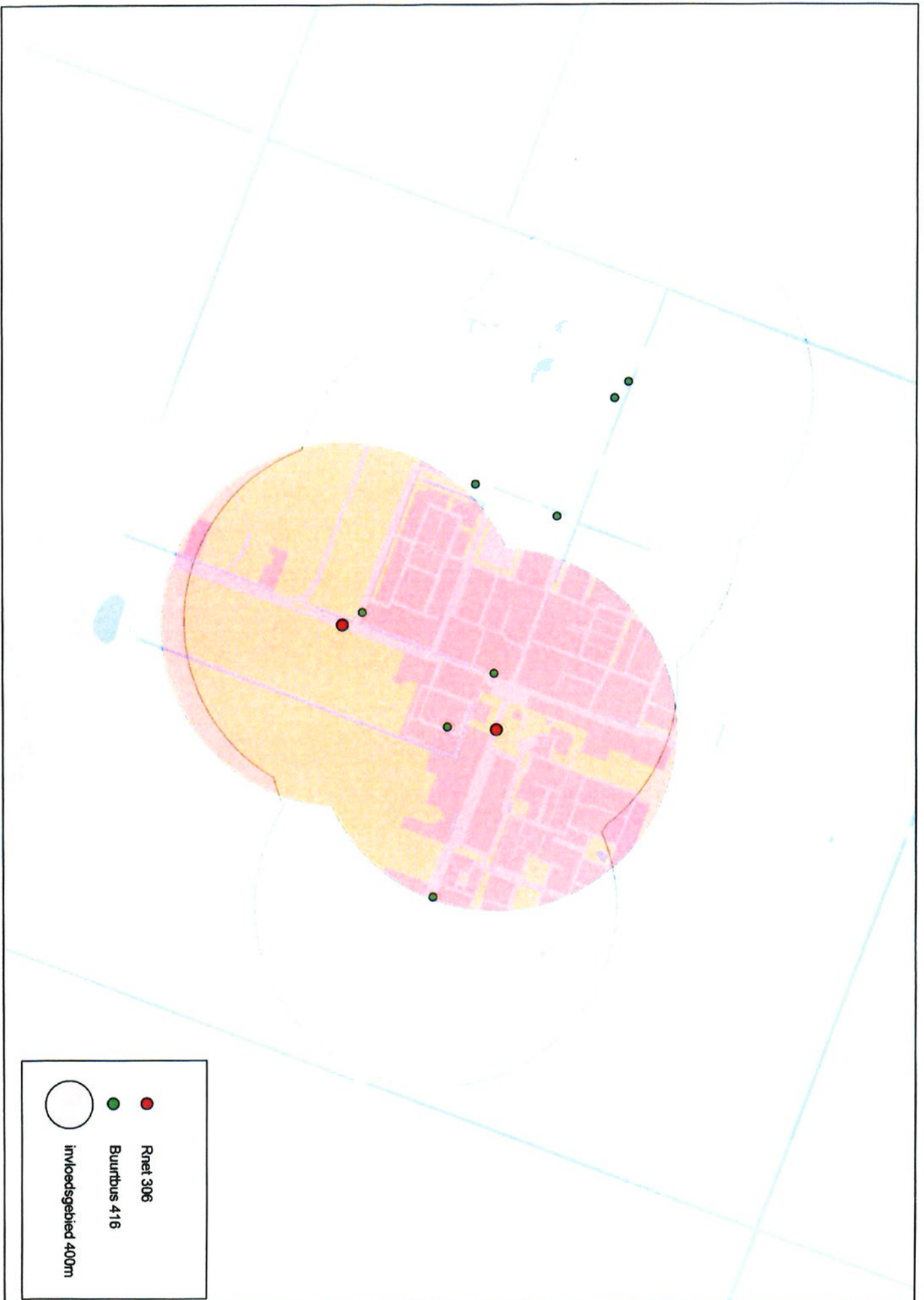
#### **Conclusie:**

Vastgesteld kan worden dat bij de uitvoering van het halteplan op basis van de Wet gelijke behandeling voor Openbaar Vervoer van de huidige halteplaatsen, een financiële bijdrage van de gemeente nodig is van ca. € 8.800,- excl. 5% extra inpassingskosten die niet door SRA gesubsidieerd worden.

Bij de keuze voor een centrale halteplaats is een financiële bijdrage van de gemeente nodig van ca. € 568.000,- exclusief nog niet begrote kosten voor extra inzet buurtbus op het "rondje".

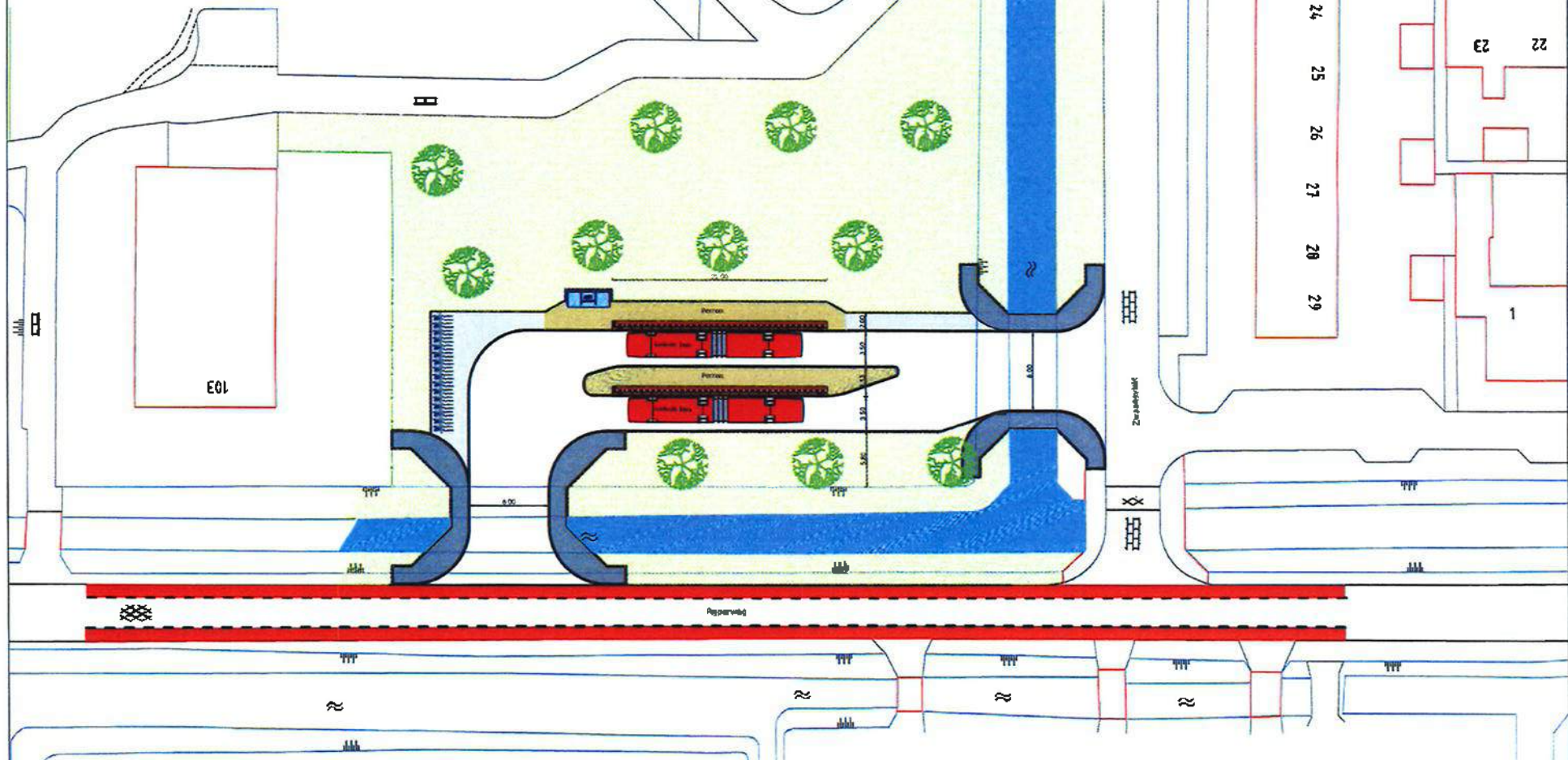
Inclusief de volgens SRA noodzakelijke aanpassing van de Rijperweg tussen Zwaansvliet en Middenweg die gecalculeerd is op € 733.000,-, geeft een totaalbedrag van ruim € 1.300.000,- te zien.





# Gemeente Beemster

Busstation Rijperweg  
 Variant 1  
 Schaal: 1:400




## Busstation Rijperweg

Busstation aan de Rijperweg creëren door toepassing van twee toegangsbruggen.

- Toegankelijke perrons (18 cm hoog) van 22 meter lengte.
- 32 stuks fietsparkeerplaatsen
- Trottoir gedeelte voor voetgangers
- Abri: type Aqul (breed)
- Kostenraming op basis van SO 23-10-2014

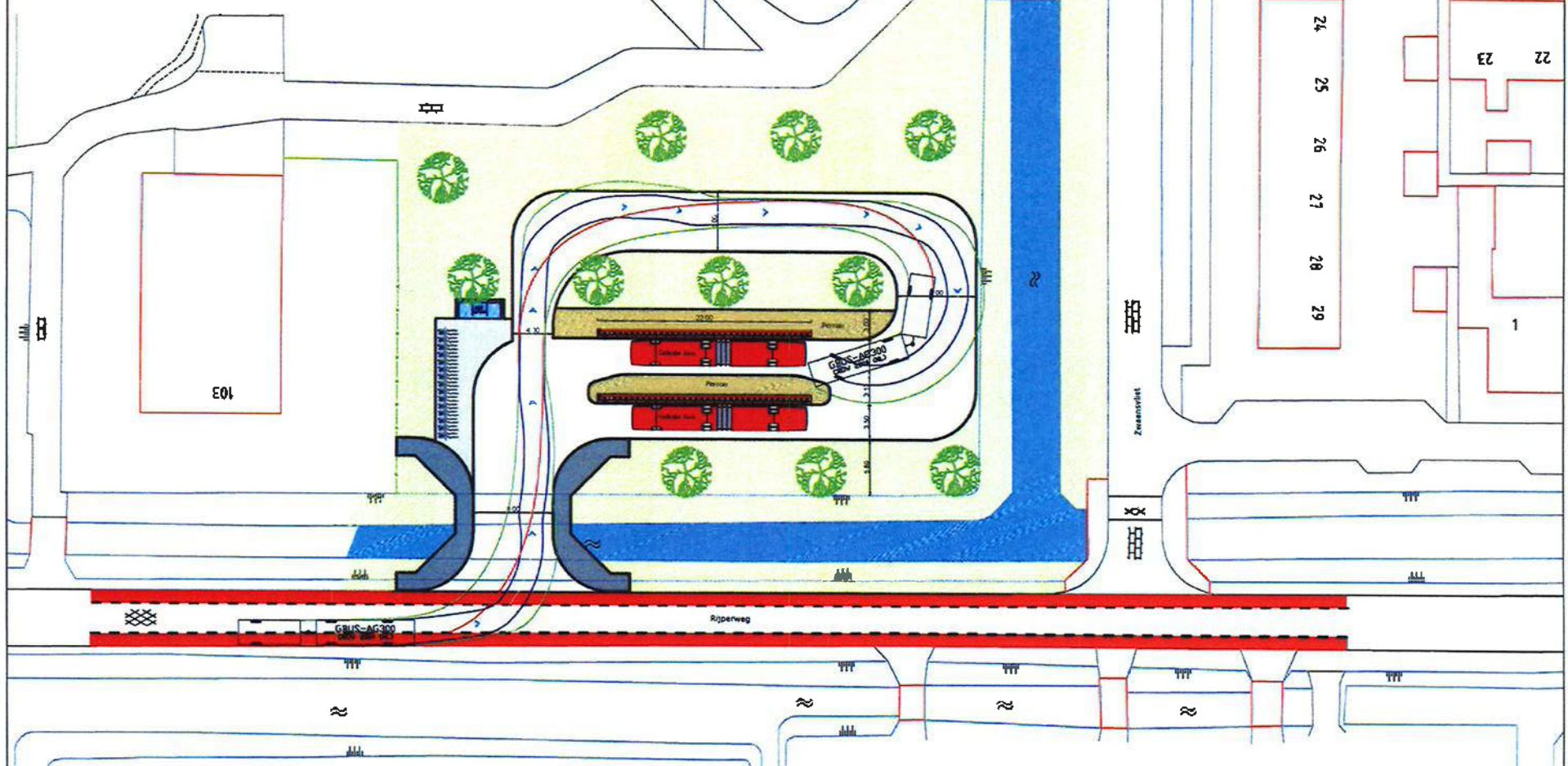
€ 247.000,-

PROJECT:		Gemeente Beemster			
ONDERDEEL:		Busstation Rijperweg (variant 1)			
GET. N.T. M.O.	DATE	23-10-2016	TEKNAAM	PAR.	WILDEING
SCHAAL	1400				
FORMAAT	A3		TEAM VOORNAME		
<b>RUIMTELIJKE ONTWIKKELING</b>					
					



# Gemeente Beemster

Busstation Rijperweg  
 Variant 2  
 Schaal: 1:400




## Busstation Rijperweg

Busstation aan de Rijperweg creëren door toepassing van één toegangsbrug.

- Toegankelijke perrons (18 cm hoog) van 22 meter lengte.
- 30 stuks fietsparkeerplaatsen
- Trottoir gedeelte voor voetgangers
- Abri: type Aqoi (breed)
- Rond-rij mogelijkheid, gebaseerd op 'gelede-bus'
- Kostenraming op basis van SO 23-10-2014

€ 314.000,-

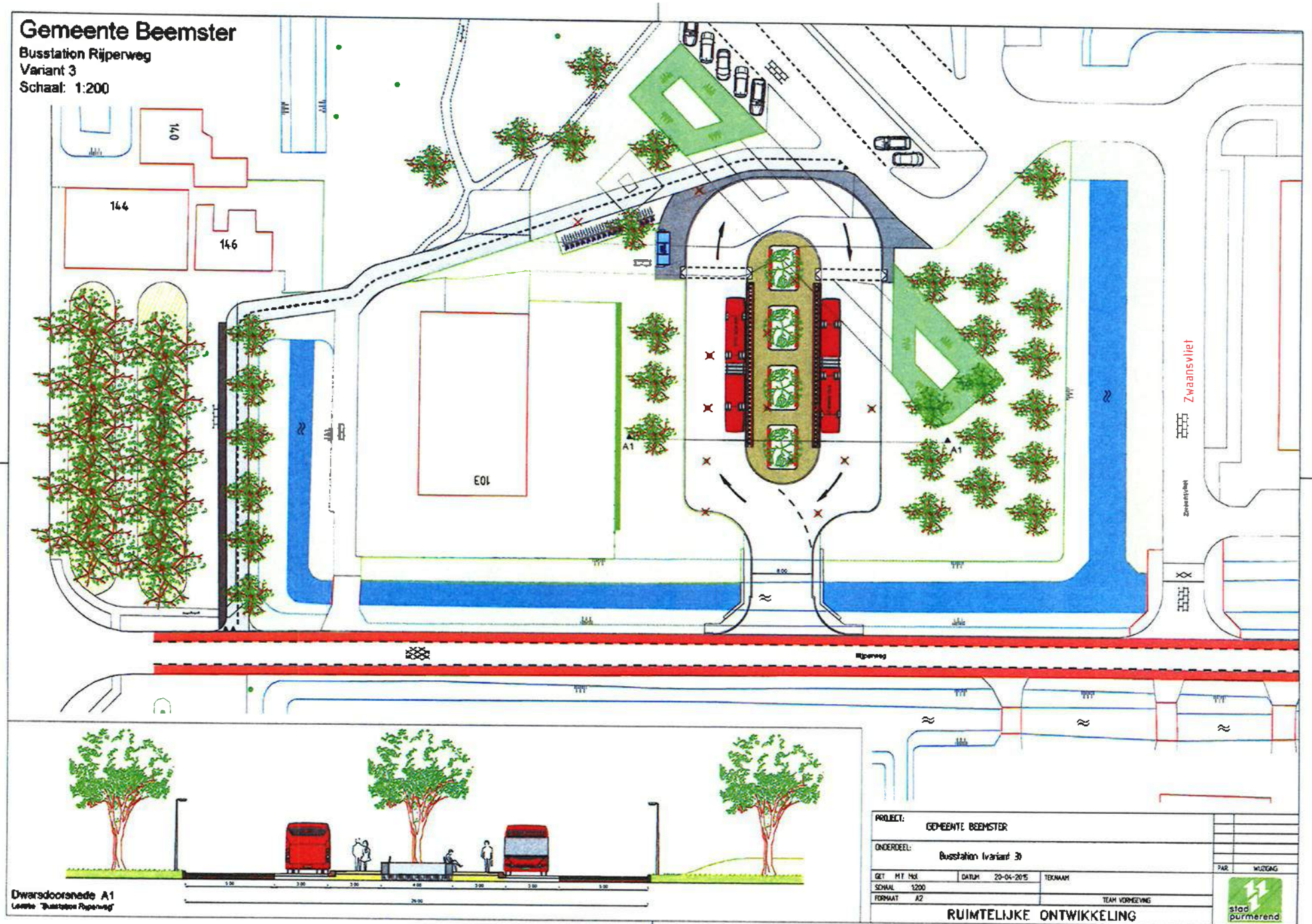
PROJECT:		Gemeente Beemster			
ONDERDEEL:		Busstation Rijperweg (variant 2)			
GET. M.T. Mdl	DATUM	23-10-2014	TEKNAAM	PAR.	WUZING
SCHAAL	1:400				
FORMAAT	A3		TEAM VOORKEUZE		
<b>RUIMTELIJKE ONTWIKKELING</b>					
					

# Gemeente Beemster

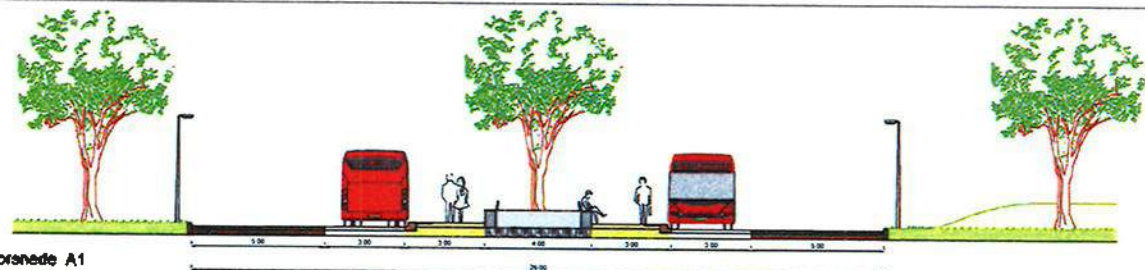
Busstation Rijperweg

Variant 3

Schaal: 1:200



Dwarsdoorsnede A1  
Locatie "Busstation Rijperweg"



PROJECT:		GEMEENTE BEEMSTER			
ONDERDEEL:		Busstation (variant 3)			
GET	M.T. NOL	DATE	20-04-2015	TEKNAAM	
SCHAL	1:200			TEAM	VERKEER
FORMAAT	A2				
RUIMTELIJKE ONTWIKKELING					

## Bespreekdocument.

Het voorliggende haalbaarheidsonderzoek laat zich in de kern vangen in een aantal bespreek- c.q. beslispunten;

1. Aanleg bestaande bushaltes conform Wet Besluit Toegankelijkheid van het Openbaar Vervoer.
2. Wel of geen opheffing van het “rondje Middenbeemster”.
3. Positieve en negatieve punten van een centrale halteplaats.
4. Aanleg centrale halteplaats met handhaving van de bestaande bushaltes (rondje Middenbeemster) uitgezonderd de bushaltes op “de Buurt”.
5. Aanleg centrale halteplaats met opheffing van het “rondje Middenbeemster”.

### **Ad 1. Aanleg bestaande bushaltes conform Wet Besluit Toegankelijkheid van het Openbaar Vervoer**

De uitvoering van het halteplan door het aanpassen van de huidige halteplaatsen vraagt een financiële bijdrage van de gemeente van ca. € 58.000. Hiermee kan uitvoering worden gegeven aan uitvoeringsmaatregelen die nodig zijn in het kader van de Wet gelijke behandeling voor Openbaar Vervoer en blijft de huidige routing gehandhaafd.

Aangezien de specifieke subsidieregeling voor het realiseren van toegankelijke bushalte eind 2015 afloopt, is het van belang op korte termijn hierover een besluit te nemen.

#### Voordelen:

- Voldoen tijdig aan wettelijke verplichting (Wet gelijke behandeling).
- Beperkte investering voor gemeente (rond € 58.000,-).
- Huidige bedieningsareaal gehandhaafd.
- Volgens stadsregio Amsterdam (SRA) dit goed uitvoerbaar, zij zien geen directe noodzaak/ aanleiding om bushaltes van Buurt af te halen.

#### Nadelen:

- Locatie Spijshuis niet gebruiksvriendelijk uit te voeren.
- Voldoet niet aan uitgangspunten Marktplaatsinvisie.

### **Ad 2. Wel of geen opheffing van het “rondje Middenbeemster”.**

De Stadsregio (en concessieuitvoerder EBS) is bij de eventuele aanleg van een centrale halteplaats voorstander van om het “rondje Middenbeemster” te laten vervallen waardoor er geen tijdsverlies in de route ontstaat (geen negatieve exploitatiegevolgen). Door realisatie van een centrale bushalte blijft een groot deel van de inwoners wel bediend door de bus 306. Daarbij past het schrappen van extra lussen binnen het beleid van de Stadsregio. Dit betekent dat een aantal bestaande bushaltes niet meer opgenomen worden binnen de lijn 306. De mogelijkheid om de Buurtbus hiervoor in te zetten om deze lacune op te lossen zou in nader overleg met EBS, de Buurtbus en SRA onderzocht kunnen worden.

Wanneer het rondje bij de aanleg van een centrale halteplaats gehandhaafd blijft en de bus via het “rondje Middenbeemster” naar de centrale halteplaats dient te rijden, neemt de rijtijd per rit toe (negatieve exploitatiegevolgen). De kosten die hiermee samenhangen zijn op jaarbasis € 23.250,- en komen voor rekening van de gemeente gedurende de looptijd van de concessie (huidige concessie tot december 2019).

Aandachtspunt is dat er wellicht draagvlak in Middenbeemster is om de bus niet meer het rondje te laten rijden in verband met de ervaren overlast door het centrumgebied.

Daarnaast is dit voorstel nog niet inhoudelijk besproken met het bestuur van de SRA. Het is mogelijk dat de eventuele negatieve exploitatie effecten bij hen zwaar kan wegen.

### **Ad 3. Positieve en negatieve punten van een Centrale halteplaats.**

De uitwerking heeft geresulteerd in een 3-tal principevarianten die allen inpasbaar zijn op het groengebied "beeldentuin" gelegen tussen het gemeentehuis en de Rijperweg / Zwaansvliet en "de dokterswoning".

De 3 uitwerkingsvarianten geven de mogelijkheid (m.n. variant 1 (haakse halteplaats t.o.v. Rijperweg)) om zo optimaal mogelijk in de bestaande omgeving te worden ingepast met handhaving van het grootste deel van de bestaande bomen en groeninrichting.

#### Voordelen:

- Ruimtelijk eenvoudig inpasbaar.
- Bushaltes op marktplein kunnen vervallen waardoor letterlijk ruimte aan verdere invulling van de marktplein visie gegeven kan worden.
- Voetgangers en fietsers veilige overgang naar centrale halte.
- Mogelijkheid tot realisatie fietsenstalling.
- Centrale halte conform eisen toegankelijkheid uit te voeren.
- Ruimte voor minimaal 2 gelede bussen tegelijkertijd, dus voldoende ruimte om elkaar te passeren.
- Mogelijkheid tot plaatsen vanabri of zelfs grotere overkapping.
- Mogelijkheid om i.h.k.v. het toeristisch beleid van de gemeente de centrale halte te gebruiken als op-/uitstapmogelijkheid voor touringcars.

#### Nadelen:

- Aantasting van het huidige groengebied / beeldentuin.
- Investeringsbedrag centrale halteplaats ligt hoger dan het beschikbare subsidiebedrag voor de verschillende bushaltes.
- Meer rijtijd benodigd voor bussen met mogelijke financiële consequenties.

### **Ad 4. Aanleg centrale halteplaats met handhaving van de bestaande bushaltes (rondje Middenbeemster) uitgezonderd de bushaltes op "de Buurt".**

Met de aanleg van een centrale halteplaats met handhaving van de bestaande bushaltes Rijperweg / Insulindeweg "Bleidablick" en Rijperweg / Nic. Cromhoutlaan (rondje Middenbeemster) in de busroute 306 komen de bushaltes op "de Buurt" te vervallen.

#### Voordelen punten Ad 3 plus

- Bediening "Bleidablick" blijft gehandhaafd.

#### Nadelen punten Ad 3 plus

- Negatieve exploitatiegevolgen waarvan de kosten voor rekening van de gemeente komen.
- Alle voorgestelde haltes moeten aangepast worden naar toegankelijkheid waardoor minder subsidie naar centrale haltelocatie gaat.
- De kosten voor het realiseren van de centrale halte zal afhankelijk van de gekozen uitwerkingsvariant voor de gemeente, dus inclusief subsidies, tussen de ca. € 349.000 en € 449.000 bedragen.

### **Ad 5. Aanleg centrale halteplaats met opheffing van het "rondje Middenbeemster".**

Met de aanleg van een centrale halteplaats met opheffing van het "rondje Middenbeemster" en de bushaltes op "de buurt", zullen de kosten die hiermee gemoeid zijn, afhankelijk van de gekozen uitwerkingsvariant, voor de gemeente tussen de ca. € 222.000 en € 322.000 bedragen.

N.B. De kosten bij de inzet van de buurtbus om het rondje Middenbeemster eventueel te handhaven zullen nader bepaald dienen te worden.

Voordelen punten Ad 3 plus:

- Geen gevolgen voor exploitatie, dus geen extra kosten te verwachten.
- Minder haltes aangepast waardoor meer subsidie voor centrale haltelocatie ingezet kan worden. (vanuit SRA heeft dit model de voorkeur).

Nadelen punten Ad 3 plus:

- Bediening soberder, bij eventuele inzet door de buurtbus zal halte "Breidablick" minder frequent worden bediend.
- De kosten voor het realiseren van de centrale halte zal afhankelijk van de gekozen uitwerkingsvariant voor de gemeente, dus inclusief subsidies, tussen de ca. € 222.000 en € 322.000 bedragen.

**N.B.**

Vanuit de concessiebeheerder (SRA) wordt voorgesteld bij het realiseren van een centrale halte die aan de route van de verlegging gesitueerd is, de verlegging van de route voor lijn 129 in te stellen aangezien lijn 129 anders met negatieve exploitatiegevolgen geconfronteerd wordt. Dit dient echter nog afgestemd te worden met de betrokken vervoerder (Connexxion) en concessiebeheerder (Provincie). Bovendien is tijdens de behandeling van het gemeentelijk verkeer-en vervoerplan afgesproken de verlegging van de route, o.a. door het achterblijven van de woningbouwontwikkelingen in Zuidoostbeemster, in 2016 opnieuw aan de gemeenteraad voor te leggen.