

Busbaan Twiske, rectificatie van de brief aan [REDACTED]
[REDACTED] van 09 juli 2001

VERGADERING DAGELIJKS BESTUUR STADSDEEL AMSTERDAM-NOORD

D.D. 20 SEP. 2001

NR. 34401-B

PORTEFEUILLE: Grondzaken

BEHANDELD DOOR: [REDACTED]

TITEL AGENDAPUNT:

Busbaan Twiske, rectificatie van de brief aan [REDACTED] van 9 juli 2001

GEVRAAGDE BESLISSING:

- I akkoord te gaan met het versturen van de bijgaande brief aan de heer [REDACTED] inzake rectificatie brief van 9 juli aan de heer [REDACTED] over de busbaan Twiske
- II akkoord te gaan de brief ter kennisname te brengen aan de Commissies Grondzaken, Leefbaarheid en Ruimtelijk Ontwikkeling

KORTE TOELICHTING:

Op 9 juli jl is er aan de heer [REDACTED] een brief gestuurd door het Dagelijks Bestuur met beantwoording van een aantal vragen over de busbaan in Twiske.

In deze brief is een zinsnede opgenomen die aan geeft dat de aanleg van de busbaan afhankelijk is van het besluit van de Raad van State inzake de beroepsprocedure van het bestemmingsplan Kadoelen/ Oostzaner - werf II. Bij de beantwoording van de brief aan de heer [REDACTED] van 9 juli jl was verondersteld dat nog dit najaar een besluit van de Raad van State (RvS) zou vallen over het beroep. Dit is achterhaald, telefonisch contact met de RvS heeft aangegeven dat niet op korte termijn een zitting (en dus een uitspraak) is te verwachten, mogelijk pas medio 2002.

Maatschappelijk gezien is realisatie van de busbaan Twiske op korte termijn zeer gewenst, het oude tracé staat reeds lang onder grote druk.

Indien er niet dit jaar de aanleg van busbaan en brug wordt aanbesteed en gegund en in realisatie in 2002 plaats vindt vervalt de ROA-subsidie van 5 miljoen en wordt de realisatie afhankelijk van andere financieringen.

Het bestemmingsplan is reeds in werking sinds 23 augustus 2000. Een verzoek voor een voorlopige voorziening is afgewezen, dit is een indicatie voor de uiteindelijke uitspraak omtrent het beroep.

Gezien deze ontwikkelingen dient de stelling pas te starten met de aanleg na besluit van de RvS te worden herzien. Rectificatie van de brief aan de heer [REDACTED] is gewenst.

Op een nog vast te stellen informatiebijeenkomst zal bovenstaande eveneens aan de orde komen.

BESLISSING DAGELIJKS BESTUUR:

Conform 20/a

CORRECTIE: ja, n.a.v. DB d.d.
ja, n.a.v. B-procedure/DB-lid d.d.

ORIGINEEL RETOUR NAAR : [REDACTED] via mw. [REDACTED]
AFSCHRIFT BESLUIT AAN : secretariaat DB, [REDACTED]
TOTAAL AANTAL AFSCHRIFTEN : 3

ADVIES FINANCIËN:

n.v.t.

ADVIES INTERNE EN EXTERNE COMMUNICATIE:


brief verzenden vóór uitnodiging voor informatiebijeenkomst over definitief maaiveldontwerp


OVERIGE ADVIEZEN:

jurist SWW [REDACTED]

MEEGEZONDEN STUKKEN:

- DB-voordracht
- concept Besluit
- brief aan [redacted] van 9 juli 2001
- concept rectificatiebrief aan de heer [redacted]

Paraaf sectormanager: 

Paraaf DB-lid: 

Paraaf stadsdeelsecretaris: 13/9/01 F

Akkoord

G.B.: 
H.O.: 
J.K.: 
R.P.: 

Bespreken

G.B.
H.O.:
J.K.:
R.P.:

A-procedure
x B-procedure
C-procedure

Amsterdam,

Aan het Dagelijks Bestuur van het Stadsdeel Amsterdam-Noord,

Op 9 juli jl is er aan de heer [REDACTED] een brief gestuurd door het Dagelijks Bestuur met beantwoording van een aantal vragen over de busbaan in Twiske.

In deze brief is een zinsnede opgenomen die aangeeft dat de aanleg van de busbaan afhankelijk is van het besluit van de Raad van State inzake de beroepprocedure van het bestemmingsplan Kadoelen/ Oostzaner - werf II. Bij de beantwoording van de brief aan de heer [REDACTED] van 9 juli jl was verondersteld dat nog dit najaar een besluit van de Raad van State (RvS) zou vallen over het beroep. Dit is achterhaald, telefonisch contact met de RvS heeft aangegeven dat niet op korte termijn een zitting (en dus een uitspraak) is te verwachten, mogelijk pas medio 2002.

Er is inzake de busbaan één beroep aangetekend, door de heer [REDACTED]

De besluitvorming van de Raad van State in dit beroep is ernstig vertraagd; over het beroep dient de Raad van State binnen 12 maanden een uitspraak te doen. Dit is echter een termijn van orde, er staat geen sanctie op een termijnoverschrijding (beroep is al begin 2000 ingediend).

Bij de beantwoording van de brief aan de heer [REDACTED] van 9 juli jl is verondersteld dat nog dit najaar een besluit van de Raad van State zou vallen over het beroep. Dit is achterhaald, telefonisch contact met de Raad van State heeft aangegeven dat niet op korte termijn een zitting (en dus een uitspraak) is te verwachten.

Naar verwachting zal de zitting van het beroep pas in het voorjaar 2002 plaats vinden, een vonnis wordt op zijn vroegst in de zomer van 2002 verwacht.

De inschatting is dat de uitspraak voor het stadsdeel voor wat betreft de busbaan positief uit zal vallen, er zijn geen procedurefouten gemaakt en het verzoek voor een verzoek om een voorlopige voorziening met betrekking tot de busbaan is afgewezen; dit is een indicatie voor de uitspraak op het beroep.

In het meest ongunstige geval, wanneer de goedkeuring op het onderdeelbusbaan vernietigd wordt, blijft het huidige bestemmingsplan van kracht voor deze delen. Dit betekent dat de busbaan in Twiske-west en de brug wel kunnen worden gerealiseerd, hiervoor was een bestemming openbaar vervoer van kracht. Voor het deel in Twiske-oost zal een aanpassing moeten worden gemaakt, afhankelijk van de uitspraak.

Maatschappelijk gezien is realisatie van de busbaan Twiske op korte termijn zeer gewenst, het oude tracé staat reeds lang onder grote druk. De bewoners en gebruikers van de Adriaan Loosjesstraat en de Stentorstraat hebben reeds jaren veel overlast van het busverkeer.

De realisatie van de busbaan en de daarbij behorende brug worden gefinancierd met subsidie van de ROA (ca. 5 miljoen) en een bijdrage van het stadsdeel (ca. 1,8 miljoen uit grondexploitatie) voor het voet-fietsgedeelte van de brug en bovenwijkse voorzieningen. Voor het subsidiedeel is gesteld dat nog dit jaar de aanbesteding en gunning van het werk moeten plaatsvinden, zo niet dan vervalt de subsidie. Realisatie van de busbaan is dan op korte termijn niet mogelijk en wordt afhankelijk van andere financieringen.

Bij brief van 9 juli 2001 is aan de heer [REDACTED] bericht dat de uitspraak van de Raad van State over het beroep afgewacht zal worden, voordat de uitvoering van de aanleg van de busbaan gestart wordt. Gezien de ontwikkelingen is dit achterhaald.

Omdat nu nog de mogelijkheid bestaat om dit te rectificeren (gelet op de recente datum van de reeds verzonden brief), stel ik voor bijgaande concept-brief aan de heer [REDACTED] te verzenden.

Op een nog vast te stellen informatiebijeenkomst zal bovenstaande eveneens aan de orde komen.

Gezien het bovenstaande stel ik u voor het volgende besluit te nemen.

Het Dagelijks Bestuurslid van het
stadsdeel Amsterdam-Noord voor
Grondzaken, Landelijk Noord,
Stadsdeelwerken en Verkeer,

R.R.H. Peer MBA



Dhr. [REDACTED]

datum: 09 JULI 2001

behandeld door: [REDACTED]

kenmerk

uw kenmerk:

bijlagen:

tel.nr.: 020-[REDACTED]

betreft: reactie schrijven 28 maart 2001

Geachte heer [REDACTED]

Hierbij ontvangt u antwoord op uw schrijven van 28 maart 2001. Middels dit schrijven wordt u op de hoogte gesteld van de stand van zaken m.b.t. de busbaan Twiske.

Zoals u reeds in een eerder schrijven is gemeld, heeft het Dagelijks Bestuur ingestemd met het Voorlopig Ontwerp voor de busbaan Twiske. In navolging van dit besluit is door de GVB bij het ROA de subsidieaanvraag ingediend. Op dit moment ligt de subsidieaanvraag daar ter beoordeling. Of de busbaan Twiske voldoet aan alle voorwaarden en in aanmerking komt voor subsidiegelden zal uit de beoordeling van het ROA moeten blijken. Tot op heden zijn bij het stadsdeel geen berichten binnengekomen dat dit niet het geval zal zijn. Sterker nog het stadsdeel en het GVB zijn ervan overtuigd dat het ROA een beschikking voor de subsidie zal afgeven. De beschikking wordt verwacht in september 2001.

Op dit moment is de voorbereiding van het definitieve ontwerp in volle gang. Zoals u weet, heeft de leefbaarheid en veiligheid hierbij een hoge prioriteit. Dit betekent dat - naast de vele maatregelen die reeds in het Voorlopig Ontwerp zijn meegenomen - bij het opstellen van het Definitief Ontwerp zoveel mogelijk rekening wordt gehouden met de opmerkingen die in de verkeerscommissie door de verschillende instanties zijn gemaakt.

Het stadsdeel is bekend dat de Raad van State nog een uitspraak zal moeten doen aangaande het nog lopende beroep tegen het besluit van Gedeputeerde Staten inzake goedkeuring van het bestemmingsplan Kadoelen Oostzanerwerf II. Het mag duidelijk zijn dat de start van de aanleg van de Busbaan niet eerder geschiedt dan dat de uitspraak van de Raad van State bekend is.

Er vanuit gaande u voldoende te hebben geïnformeerd, verblijf ik

Het Dagelijks Bestuur van het
stadsdeel Amsterdam-Noord,

secretaris,

drs. J. Maas

loco

voorzitter,

drs. J.W. Oosterbaan



De heer [REDACTED]

datum: 20 SEP. 2001

behandeld door:

mw [REDACTED]

tel.nr.: 020-[REDACTED]

kenmerk:

Tw-busbaan [REDACTED]

sept2001/SWWO&R-[REDACTED]

uw kenmerk:

bijlagen:

betreft: rectificatie brief van 9 juli 2001

Geachte meneer [REDACTED],

In ons schrijven van 9 juli 2001, naar aanleiding van uw brief van 28 maart 2001, is een zinsnede opgenomen over de start aanleg van de busbaan (zie laatste alinea, laatste zin van de brief van 9 juli 2001).

In deze zin wordt verondersteld dat de start van de aanleg van de busbaan afhankelijk is van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, omtrent het tegen het goedkeuringsbesluit van het bestemmingsplan Kadoelen/Oostzanerwerf II ingediende beroep.

Op het moment dat wij u die brief deden toekomen waren wij in de veronderstelling dat de bodemzitting medio oktober 2001 zou plaatsvinden, zodat begin november 2001 een uitspraak in de bodemprocedure van het bestemmingsplan door de Raad van State zou zijn gedaan.

Inmiddels hebben wij van de Raad van State begrepen dat een zitting zeker niet eerder dan voorjaar 2002 is te verwachten. Het in dat geval wachten op de uitspraak van de Raad van State voordat gestart zou kunnen worden met de aanleg van de busbaan achten wij onwenselijk.

Daar komt bij dat bedoeld bestemmingsplan reeds in werking is getreden op 23 augustus 2000, gelet op de uitspraak van 22 augustus 2000, nr. 200001496/2 van de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, waarin onder meer uw verzoek tot het treffen van een voorlopige voorziening is afgewezen.

Maatschappelijk gezien is realisatie van de busbaan Twiske op korte termijn zeer gewenst, het oude tracé staat reeds lang onder grote druk. De bewoners en gebruikers van de Adriaan Loosjesstraat en de Stentorstraat hebben reeds jaren veel overlast van het busverkeer.

Bij vertraging van de aanleg vervalt de subsidie en daarmee de mogelijkheid op korte termijn tot realisatie van een busbaan te komen.

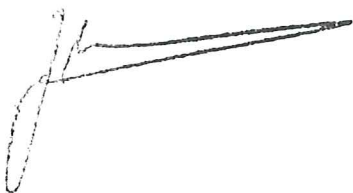
Dien aangaande menen wij op basis van het in werking getreden bestemmingsplan tot aanleg van de busbaan op korte termijn over te gaan, zonder een uitspraak over de onherroepelijke goedkeuring van het bestemmingsplan Kadoelen-Oostzandwerf II af te wachten.

De hierboven omschreven zinsnede over de start van de aanleg van de busbaan, gekoppeld aan de toekomstige uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, trekken wij hierbij in.

Er van uitgaande u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

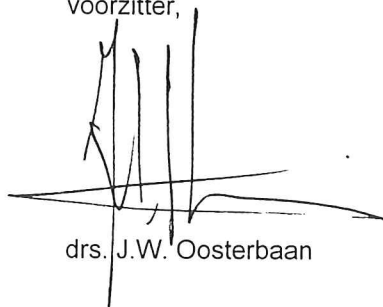
Het Dagelijks Bestuur van het
stadsdeel Amsterdam-Noord,

secretaris,



drs. J. Maas

voorzitter,



drs. J.W. Oosterbaan

Beantwoording brief [REDACTED] van 22 juni 2001 inzake
heroverweging besluit realisatie busbaan Twiske

Beantwoording brief [REDACTED] van 22 juni 2001 inzake
heroverweging besluit realisatie busbaan Twiske

VERGADERING DAGELIJKS BESTUUR STADSDEEL AMSTERDAM-NOORD

D.D.

20 SEP. 2001

NR.

34600-B

PORTEFEUILLE: Ruimtelijk Ordening

BEHANDELD DOOR: [REDACTED]

TITEL AGENDAPUNT:

Beantwoording brief [REDACTED] van 22 juni 2001 inzake heroverweging besluit realisatie busbaan Twiske

GEVRAAGDE BESLISSING:

- I akkoord te gaan met het versturen van de bijgaande brief aan de heer [REDACTED] inzake heroverweging besluit realisatie busbaan Twiske
- II akkoord te gaan de brief van de heer [REDACTED] van 22 juni jl. te behandelen in de Commissie Ruimtelijke Ontwikkeling en de beantwoording ter kennisname te brengen van dezelfde commissie
- III akkoord te gaan de brief van de heer [REDACTED] en beantwoording ter kennisname te brengen aan de Commissie Leefbaarheid

KORTE TOELICHTING:

Op 22 juni jl. heeft de heer [REDACTED] een raadsadres ingediend over de busbaan in Twiske. De Stadsdeelraad heeft over de aanleg busbaan reeds een besluit genomen. De brief wordt behandeld in de Commissie Ruimtelijke Ontwikkeling.

In de brief stelt de heer [REDACTED] dat de aanleg van de busbaan ter discussie moet worden gesteld omdat naar zijn inzicht niet aan de gestelde voorwaarden wordt voldaan. E.e.a. zou zijn toegezegd tijdens de raadsbehandeling van het bestemmingsplan Kadoelen/Oostzanerwef. Uit de verslagen van Commissies en Raad is hierover niets terug te vinden. Wel zijn toezeggingen gedaan de voorwaarden voor realisatie te garanderen. Hierbij moet gedacht worden aan veiligheid en voorzieningen tegen geluidshinder enz.

In de bijgaande conceptbrief wordt de heer [REDACTED] hiervan op de hoogte gesteld.

De heer [REDACTED] is reeds telefonische geïnformeerd over de procedure van een raadsadres.

BESLISSING DAGELIJKS BESTUUR:

Conform 20/9

CORRECTIE: ja, n.a.v. DB d.d.
ja, n.a.v. B-procedure/DB-lid d.d.

ORIGINEEL RETOUR NAAR : [REDACTED] via mw. [REDACTED]

AFSCHRIFT BESLUIT AAN : secretariaat DB

TOTAAL AANTAL AFSCHRIFTEN : 1

ADVIES FINANCIËN:

n.v.t.

ADVIES INTERNE EN EXTERNE COMMUNICATIE:


n.v.t.

OVERIGE ADVIEZEN:

n.v.t.

MEEGEZONDEN STUKKEN:

- DB-voordracht
 - concept Besluit
 - brief [redacted] van 22 juni 2001
 - concept beantwoordingbrief aan de heer [redacted]
 - overzicht behandeling Cie's en Stadsdeelraad
-

Paraaf sectormanager: 

Paraaf DB-lid: 

Paraaf stadsdeelsecretaris: 

Akkoord

G.B.: 

H.O.: 

J.K.: 

R.P.:

Bespreken

G.B.

H.O.:

J.K.:

R.P.:

A-procedure

x B-procedure

C-procedure

Aan het Dagelijks Bestuur van het Stadsdeel Amsterdam-Noord,

Op de 22 juni 2001 heeft de heer [REDACTED] een raadsadres ingediend met als onderwerp de busbaan in Twiske Oost. De stadsdeelraad heeft al een besluit genomen over de aanleg van de busbaan. De brief wordt behandeld in de Commissie Ruimtelijke Ontwikkeling.

In zijn brief van 22 juni stelt de heer [REDACTED] dat de realisatie van de busbaan ter discussie moet worden gesteld. Zijn inziens voldoet de busbaan niet aan de gestelde voorwaarden. Hij verwijst hierbij naar de raadbehandeling van het bestemmingsplan Kadoelen/Oostzanerwef II waarin zaken zijn toegezegd. In de beantwoording aan de heer [REDACTED] is alleen in algemene zin ingegaan op zijn opmerkingen, veel van zijn opmerkingen zijn reeds in eerdere brieven beantwoord. Er zijn geen nieuwe aspecten aan de orde. Voor de vragen over subsidie en reistijden wordt de heer [REDACTED] verwezen naar het Gemeente Vervoerbedrijf.

Uit de verslagen van de commissie- en raadvergadering waarin het bestemmingsplan Kadoelen/Oostzanerwef II wordt behandeld is niets terug te vinden over gedane toezegging van heroverwegen. Alleen is toegezegd de voorwaarden waaraan de busbaan bij realisatie moet voldoen te garanderen. Hierbij moet gedacht worden aan veiligheid en voorzieningen tegen geluidshinder enz. Aan deze voorwaarden zijn in het inrichtingsplan busbaan voldaan. Wel is er een motie aangenomen over onderzoek naar een luvormig alternatief van de busbaan.

Het advies uit het onderzoek geeft aan het handhaven van het tracé overeenkomstig het gestelde in het bestemmingsplan. Hierover heeft u 27 april 2000 reeds een besluit genomen. Dit besluit heeft u voor behandeling in de commissie Ruimtelijk Ordening aangehouden, omdat u wilde wachten op de afhandeling van de beroepsprocedure bij de Raad van State.

Het besluit van de Raad van State laat erg lang op zich wachten, mogelijk is er pas medio 2002 een uitspraak te verwachten. Ondertussen heeft de Raad van State wel het verzoek tot het treffen van een voorlopige voorziening is afgewezen.

Ik stel voor bij de behandeling van de brief aan de heer [REDACTED] in de commissie Ruimtelijke Ordening het DB-besluit van de motie ter kennis neming mee te geven.

Inmiddels is aan de heer [REDACTED] door een jurist van de Sector Wonen en Werken de procedure van een raadsadres uiteengezet. Daarnaast is hem toegezegd dat zijn brief van 22 juni 2001 ter kennisname wordt gebracht van de commissie Leefbaarheid en behandeld wordt in de commissie Ruimtelijke Ontwikkeling.

Gezien het bovenstaande stel ik u voor het volgende besluit te nemen.

Het Dagelijks Bestuurslid van het Stadsdeel
Amsterdam-Noord voor Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening, Milieu en Sport,


Ing. G.J. Beckman

Het Dagelijks Bestuur van het Stadsdeel Amsterdam-Noord,

BESLUIT:

- I akkoord te gaan met het versturen van de bijgaande brief aan de heer ██████████ inzake heroverweging besluit realisatie busbaan Twiske
- II akkoord te gaan de brief van de heer ██████████ van 22 juni jl. te behandelen in de Commissie Ruimtelijke Ontwikkeling en de beantwoording ter kennisname te brengen van dezelfde Commissie
- III akkoord te gaan de brief van de heer ██████████ van 22 juni jl. ter kennisname te brengen aan de Commissie Leefbaarheid

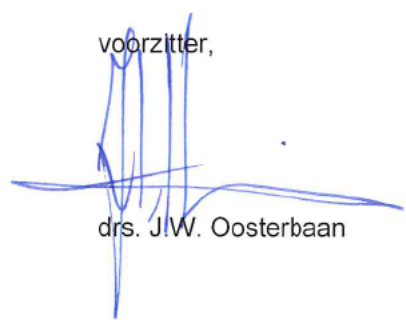
Aldus besloten in de vergadering van het Dagelijks Bestuur van het Stadsdeel Amsterdam-Noord d.d.

secretaris,



drs. J. Maas

voorzitter,



drs. J.W. Oosterbaan



De heer [REDACTED]

datum: 20 SEP. 2001

behandeld door:

mw. [REDACTED]

tel.nr.: 020-[REDACTED]

kenmerk:

Tw-busbaan [REDACTED]
juli2001/SWWO&R-[REDACTED]

uw kenmerk:

brf.22 juni 2001

bijlagen:

betreft: busbaan Twiske

Geachte heer [REDACTED]

Hierbij ontvangt u een antwoord op uw schrijven van 22 juni 2001.

Voor zover het de financiering met subsidiegelden en reistijden betreft verwijs ik u naar het Gemeentelijk Vervoerbedrijf. Daarnaast is een aantal opmerkingen reeds beantwoord in ons schrijven van 9 juli jl. en de rectificatie hierop.

Met de behandeling van het bestemmingsplan Kadoelen/Oostzanerwef II heeft de stadsdeelraad een besluit genomen over de bestemming busbaan. Hierbij zijn de door u genoemde aspecten voldoende aan de orde geweest. Bij de behandeling van het bestemmingsplan zijn er door het stadsdeelbestuur geen toezeggingen gedaan over een heroverweging.

De voorwaarden, zo veilig mogelijk en voldoen aan de normen van geluidsbelasting, zijn in het inrichtingsplan verwerkt.

Ondertussen is het bestemmingsplan Kadoelen/Oostzanerwef II reeds in werking sinds 23 augustus 2000. Hangende de bodemprocedure is ons inziens geen reden de realisatie van de busbaan te heroverwegen.

Er van uitgaande u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Het Dagelijks Bestuur van het
stadsdeel Amsterdam-Noord,

secretaris,

drs. J. Maas

voorzitter,

drs. J.W. Oosterbaan

Raadsadres

Stadsdeelraad Amsterdam Noord
Postbus 37608
1030 BB Amsterdam

Amsterdam, 22 juni 2001

Betreft: busbaan Twiske

stadsdeel amsterdam-noord			
ingekomen: 25 JUNI 2001			
Srknr:	26814		
Zaaknr:	6481		
Bestemd voor:	SBS-LS	TB	TGN
	O	FK	
	O	FK	
	O	FK	
	O	FK	
Oosterbaan	O	X	

Geachte dames en heren,

In maart 1999 heeft u, met de vaststelling van het Bestemmingsplan Kadoelen-Oostzanerwerf besloten in principe akkoord te gaan met de aanleg van een vrijliggende busbaan door de woonbuurten Twiske Oost en Twiske West.

Inmiddels is voor deze busbaan een definitief ontwerp gemaakt en is er bij het ROA een subsidieverzoek ingediend.

Wij, de aanwonenden van de geplande busbaan, zijn om een groot aantal redenen tegen de aanleg van de busbaan.

Deze redenen zijn vastgelegd in de zienswijzen op het bestemmingsplan.

Ook bij de informatieavonden over de busbaan hebben wij die aan u bekend gemaakt.

Na bestudering van het definitief ontwerp blijkt dat niet alleen de aanwonenden maar ook een grote groep andere bewoners uit het gebied nadeel gaat ondervinden. Ook het GVB en het Stadsdeel Noord zullen met een aantal belangrijke nadelen worden geconfronteerd.

In bijgaande notitie "Stand van zaken openbaar busvervoer Twiske /Kadoelen /Oostzanerwerf" zijn een aantal constatering met betrekking tot de voorgestelde busbaan beschreven.

In de notitie zijn de nieuwe verkeersregels en het verkeersveiligheidsplan reeds ingevoegd.

Hieronder hebben wij de constatering uit de notitie en een aantal aan de busbaan gerelateerde conclusies voor u op een rijtje gezet.

1) De noodzaak om de busbaan aan te leggen is niet aanwezig.
Alle de woningen in het gebied liggen binnen een (door het stadsdeel en de openbaar vervoerbedrijven vastgestelde) acceptabele afstand vanaf de huidige bushaltes.

klopt niet zie tek.

klopt met

2) Van de drie buslijnen door de Stentorstraat en Adriaan Loosjesstraat zijn er momenteel nog twee over. (Lijn 29 gaat nu naar Landsmeer)

zie 1 entck.

3) De overlast in bovengenoemde straten nog verder terugdringen door de overgebleven twee lijnen beide naar de busbaan te verplaatsen heeft tot gevolg dat er woningen buiten de optimale loopafstand van de bushaltes komen te liggen.

4) Met het verplaatsen van het busverkeer naar de busbaan wordt een zelfde aantal woningen (ongeveer 100), als nu het geval, met overlast door langsrijdend busverkeer geconfronteerd.

8

5) De reistijd met Connexionbus 92 zal door gebruikmaking van de busbaan ongeveer 30 seconden korter worden.

toets ROA
ikv. subsidie
= pos.

De reistijd met de GVB bussen zal door gebruikmaking van de busbaan ongeveer 10 seconden langer worden.

(Tijdens de besluitvorming in de stadsdeelraad, is voor beide een verbetering van de reistijd van 60 seconden gepresenteerd).

6) Het stadsdeel zal, zoals de zaken er nu voor staan, ongeveer 2 miljoen uit eigen middelen moeten aanwenden om de busbaan mogelijk te maken.

busbaan =
extern.
voet-fietsbrug +
aanpassing =
SDN.

Tijdens de besluitvorming in de stadsdeelraad, is uit gegaan van de situatie dat de busbaan geheel extern gefinancierd zou worden.

7) Gezien de gepresenteerde geringe reistijdverbeteringen en gezien de langere rijweg over de busbaan voor de helft van het totaal aantal bussen, zal er in plaats van een OV rendementsverbetering een vermindering van het OV rendement optreden.

zie 5

8) Als de busbaan door gaat, dan worden de vervoersbedrijven (na korting op hun rijksbijdrage) opgezaald met een voorzienbaar exploitatietekort.

zie 5

9) De stadsdeelraad zou op de hoogte moeten zijn van de werkelijke situatie, anders kan zij niet correct besluiten nemen.

o
o Een besluit over de definitieve plannen voor de busbaan is daarom ook nog steeds niet genomen.

10) De subsidie van het ROA is nog niet beschikbaar.

volgt

(red. dec. 2001
toegevoerd)

11) De raad van State heeft op het beroep (onbehoorlijk bestuur) tegen vaststelling van het bestemmingsplan Kadoelen-Oostzanerwerf, nog geen uitspraak gedaan

volgt
(red. 26 juni 2002 uitspr. beroep ongegrond.)

Wij vragen u op korte termijn uw verantwoording te nemen en te zorgen voor een gedegen eigen onderzoek naar de werkelijke situatie rond de beoogde aanleg van de busbaan. Vervolgens verzoeken wij u dit raadsadres te agenderen voor de eerstvolgende daarvoor bestemde commissievergadering zodat besproken kan worden wie nu verantwoordelijk is voor de besluitvorming met betrekking tot de busbaan, het DB of de Raad, en of de aanleg van de busbaan eigenlijk nog wel moet doorgaan.

Wij vertrouwen er op dat u goede nota neemt van het bovenstaande en zien een bevredigende afhandeling met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet

namens de verontruste bewoners,

[Redacted signature block]

Cc. Fracties Stadsdeelraad Amsterdam Noord
het GVB t.a.v. de heer [Redacted]
Connexxion t.a.v. de heer [Redacted]
ROA t.a.v. de heer [Redacted]
Buurtbeheer Twiske Kadoelen

bijlage Notitie "Stand van zaken openbaar busvervoer Twiske/ Kadoelen/ Oostzanerwerf"

STAND VAN ZAKEN OPENBAAR BUSVERVOER

TWISKE /KADOELEN /OOSTZANERWERF

datum : juni 2001

inleiding

De ontwikkeling met betrekking tot het openbaar busvervoer, in het gebied Twiske /Kadoelen /Oostzanerwerf, nadert langzaamaan het eindstation. Belangrijk onderdeel van deze ontwikkeling is de eventuele aanleg van een **busbaan** door Twiske Oost en Twiske West. Een nieuw aspect in de ontwikkeling is het nu openbaar gemaakte **verkeersveiligheidsplan** en de landelijk ingevoerde **nieuwe verkeersregels**.

Tijdens de voorbereiding van de busbaan hebben twee voor hun eigen belang opkomende groeperingen steeds tegenover elkaar gestaan. Aan de ene kant de bewoners van de Stentorstraat en de Adriaan Loosjesstraat en aan de andere kant de bewoners van de nieuwbouwbuurt Twiske Oost en Twiske West. In grootte zullen deze groeperingen elkaar niet veel ontlopen. In beide gebieden liggen ongeveer 100 woningen op minder dan 12 meter uit de as van de weg c.q. beoogde busbaan.

Juist omdat beide groepen elkaar in evenwicht hielden is in de politieke besluitvorming over de aanleg van de busbaan (terecht) slechts gekeken naar het algemeen belang en in dit geval specifiek naar het belang van het openbaar vervoer. De vraag is nu of het stadsdeel dit goed heeft gedaan.

Toetsing van de doelstellingen

Samengevat in de gemeentelijke notitie ZIENSWIJZEN OVER DE BUSBAAN staan de doelen aangegeven die volgens het DB van het stadsdeel gehaald moesten worden. Na toetsing van het schetsvoorstel van de busbaan is door het DB geconstateerd dat deze doelen gehaald konden worden en hierna is de stadsdeelraad akkoord gegaan met de verdere uitwerking van het plan.

In de vergaderingen van de commissie ruimtelijke ordening en de daarop aansluitende raadsvergaderingen is wel vastgesteld dat, mochten er doelen na uitwerking van de plannen niet gehaald worden, de invoering van de busbaan heroverwogen zou worden.

Hieronder staan de doelstellingen en de uiteindelijke resultaten toegelicht.

Doelstelling 1 de bereikbaarheid van de nieuwe woongebieden moet verbeterd.

In de huidige situatie liggen 25 woningen in Twiske Oost en 115 woningen in Twiske West op een loopafstand tot de dichtstbijzijnde bushalte, van meer dan 350 meter (hemelsbreed).

Deze afstand (350 meter) wordt verkeerskundig als **optimaal** beschouwd.

Als tweede “**acceptabele**” afstand wordt door het instituut dat deze afstanden heeft vastgesteld (CROW) een afstand van 450 meter voor een lokale bus en 550 meter voor een interlokale (streek)bus genoemd.

Geconstateerd wordt alle woningen in Twiske Oost en Twiske West, in de huidige situatie, binnen deze acceptabele (CROW) loopafstanden zijn gelegen.

Inmiddels is voor het stadsdeel Amsterdam Noord door het GVB een nieuwe optimale loopafstand bepaald.

In een notitie van wethouder Peer is deze afstand overgenomen en deze zal door de raad naar alle waarschijnlijkheid binnenkort worden vastgesteld.

De nieuwe afstand bedraagt 400 meter d.w.z. 50 meter meer dan waar ambtelijk tot nu toe mee is gewerkt.

Voor Twiske west en Twiske Oost betekent dit dat met de bestaande lijnvoering door de Stentorstraat en de Adriaan Loosjesstraat nagenoeg alle woningen met het Openbaar Vervoer optimaal bereikbaar zullen zijn.

Naast de afstandsmethode hemelsbreed (400 meter) hanteert het GVB tevens de methode werkelijke loopafstand.

Deze afstand is bepaald op maximaal 450 meter (50 meter meer dan de afstand hemelsbreed).

De veertien woningen die hemelsbreed verder dan 400 meter van de halte liggen, liggen wel allemaal binnen 450 meter werkelijke loopafstand ervan.

Geconstateerd wordt dat met de huidige lijnvoering alle woningen van de nieuwbouwggebieden, op basis van nieuw beleid, optimaal worden ontsloten door het openbaar vervoer.

Doelstelling 2 de bestaande busverbinding over de Stentorstraat en de Adriaan Loosjesstraat moet worden ontlast.

In eerste instantie lag het in de bedoeling om het **aantal buslijnen** (92, 29 en 36) in deze straten te verminderen om daarmee de overlast voor de aanwonenden te verminderen.

Buslijn 29 van het GVB is inmiddels omgelegd naar de gemeente Landsmeer.

Zoals de zaken er nu voor staan worden de overige twee buslijnen na gereedkomen

Kadoelenweg.

Met het vervallen van buslijn 92 daar, komen ook zij op een grotere loopafstand dan 350 meter te liggen van de dichtstbijzijnde bushalte.

Het betreft hier een zestigtal woningen.

De combinatie busbaan en het vervallen van de buslijn over de Kadoelenweg leidt tot het aantal van 180 woningen die niet meer binnen de optimale loopafstand tot de bushalte vallen.

In vergelijking tot de huidige stand van zaken een vermindering per saldo van **40 woningen**.

Deze resultaten zijn nog gebaseerd op de ambtelijke toetsing en op de "oude" loopafstandsmaat van 350 meter.

Geconstateerd wordt dat de aanleg van de busbaan samen met de uitvoering van het verkeersveiligheidsplan, leidt tot een vermindering van de bereikbaarheid van het openbaar vervoer in Kadoelen, en van het totale gebied Twiske Oost, Twiske West, Oostzanerwerf en Kadoelen als geheel.

Doelstelling 3 de busbaan moet de reistijd met het openbaar vervoer verkorten.

De stadsdeelraad is voorstander van verbetering van openbaar vervoer als concurrent van het vervoer per auto.

Dit is trouwens niet alleen stadsdeelbeleid ook de hogere overheden voeren dit beleid. Het Rijk stelt voor verbeteringen in de lijnvoering van het openbaar vervoer dan ook subsidies beschikbaar.

Bij de eerste subsidieverzoeken voor de busbaan was sprake van een beoogde reistijdverbetering van 94 seconden.

Tijdens de besluitvorming in de stadsdeelraad werd door de ambtenaren van het stadsdeel nog slechts een reistijdverbetering van 60 seconden gepresenteerd.

Op basis hiervan heeft de stadsdeelraad de aanleg van de busbaan wel geaccepteerd.

Na dit besluit is een voorlopig ontwerp gemaakt en wederom is hierop de reistijdverkorting vastgesteld.

Voor de GVB bussen was de vermindering van de reistijd nu nog maar 40 seconden. Voor Connexxion zou de reistijdverkorting 60 seconden blijven. (Er is hiervoor niet een nieuwe berekening gemaakt)

Nu het ontwerp van de busbaan definitief is geworden is de uiteindelijke reistijd verkorting nog eens precies nagerekend.

Omdat dit specialistisch werk is, is dit uitbesteed aan een gespecialiseerd bureau.

Bij de door hen gemaakte berekeningen zijn de recente voorrangregels voor langzaam verkeer eveneens meegenomen.

Uit de berekeningen blijkt dat de route die Connexxion (via de busbaan) gaat rijden gemiddeld ongeveer 30 seconden sneller zal zijn.

De route die het GVB gaat rijden (via de busbaan) zal niet sneller maar juist gemiddeld ongeveer 10 seconden langzamer zijn.

Geconstateerd wordt dat voor Connexxion de reistijdverbetering de helft is van de tijd waarop het besluit is genomen (30 sec. i.p.v. 1 minuut) en dat het GVB zelf met een verlenging van de reistijd wordt geconfronteerd.

Doelstelling 4 de aanleg van de busbaan moet volledig gefinancierd kunnen worden met Rijkssubsidiegelden.

Het Rijk heeft geld beschikbaar gesteld voor verbetering van het openbaar vervoer. Zoals reeds vermeld wordt dit subsidiegeld beschikbaar gesteld als er een reistijdverkorting met de investering wordt bewerkstelligd.

Achterliggende gedachte hierbij is dat met de verbetering het rendement op de verbeterde lijnen wordt vergroot en dat daarna omgekeerd de busbedrijven worden gekort op hun rijksbijdrage.

Het subsidiegeld komt dan uiteindelijk weer bij het Rijk terug.

Voor het project busbaan was een Rijkssubsidie bedrag gereserveerd van 3 miljoen gulden.

Dit bedrag is inmiddels verhoogt tot 5 miljoen.

De begroting van het definitief ontwerp komt nu echter al uit op 6,3 miljoen.

Gezien de recente prijsontwikkelingen in de weg- en waterbouw en gezien het aantal nog op te lossen knelpunten in het ontwerp, zal het bedrag nog wel hoger uitvallen.

Het verschil tussen deze bedragen zal voor een deel door de centrale stad worden bijgelegd en een deel zal uit de begroting moeten komen van het stadsdeel zelf.

Een eigen financiële bijdrage door het stadsdeel zelf was echter bij het nemen van het raadsbesluit om door te gaan met de voorbereiding van de busbaan niet acceptabel.

Anders zou het stadsdeel de huidige route over de Stentorstraat en Adriaan Loosjesstraat wel hebben kunnen verbeteren.

Het verbreden van het eenbaans bruggetje over het Twiske is dan natuurlijk een veel goedkopere oplossing.

Uitgangspunt was dat het gehele project met extern subsidiegeld gerealiseerd zou worden.

Geconstateerd wordt dat het stadsdeel wanneer de plannen tot uitvoering worden gebracht dit tot een forse eigen bijdrage (ongeveer 2 miljoen) van het stadsdeel zal gaan leiden.

De rendementsberekening

De subsidie van 5 miljoen is gebaseerd op de rendementsberekening van het GVB. Als de reistijdverbeteringen van het externe bureau in de rendementsberekening zou worden ingevoerd dan zal de subsidie beduidend (ongeveer 4 miljoen lager) lager komen te liggen.

De bijdrage van het stadsdeel zal dan uiteraard nog hoger uit vallen. Het GVB zelf, heeft de berekening gemaakt van het verschil in exploitatiekosten tussen de huidige lijnvoering en de lijnvoering over de busbaan. Hierbij heeft zij echter een verkeerd uitgangspunt gehanteerd. Zij heeft namelijk de rendementsberekening gebaseerd op **enkel** de reistijdverbetering. Dit is niet gebruikelijk, omdat hoewel de tijd dat de bus moet rijden wordt verkort er geen werkelijk financieel voordeel uit te halen is.

Het voordeel dat met reistijdverschillen kan ontstaan is die van een efficiëntere inzet van bussen op verschillende routes. Het verschil in reistijden al uit de eigen berekeningen is echter zo gering (40 en 60 seconden) dat daarmee de inzet van het aantal bussen niet kan worden verminderd. De rendementsverbetering (inzet) is dus eigenlijk **nul komma nul**.

Bovendien heeft het GVB geen rekening gehouden met het **groter aantal kilometers** dat per dag meer gereden moet gaan worden. Zoals het GVB zelf al aangeeft zal de busbaan voor de GVB lijnen een vergroting van het aantal te rijden kilometers leiden. Per dag betekend dit een vermeerdering van het totaal aantal gereden kilometers van ongeveer 42 kilometer. Over deze kilometers zullen natuurlijk ook de kosten van slijtage, onderhoud, benzine en dergelijke moeten worden berekend.

Geconstateerd wordt dat de wijziging in de lijnvoering zoals voorgesteld is met de busbaan door Twiske Oost en Twiske West in werkelijkheid niet tot een rendementsverbetering, maar eerder tot een rendementsvermindering leidt.

Het GVB zal, zoals eerder opgemerkt, na de subsidieverstrekking voor de investering na gereedkomen van de busbaan, aan de hand van de gepresenteerde rendementsberekening worden gekort in de rijksbijdrage voor het openbaar busvervoer.

In de ritverdeling zal het GVB echter geen financieel gewin hebben en in de beheer- en onderhoudskosten zullen zij worden geconfronteerd met juist een kostenverhoging. Per saldo zal er dus door de voorgestelde wijziging een enorm **verlies** gaan ontstaan.

Geconstateerd wordt dat door akkoord te gaan met de aanleg van de busbaan,

het GVB met een extra exploitatietekort wordt opgezaald.

Bestuurlijke verantwoordelijkheid

Tot 1 januari 2002 is de gemeente Amsterdam verantwoordelijk voor de kwaliteit van het openbaar vervoer in de stad.

Met het besluit in principe akkoord te gaan met de aanleg van de busbaan, is echter gezien het voorgaande, de kwaliteit van het openbaar busvervoer niet verbeterd.

De bereikbaarheid van de wijk is niet verbeterd, eerder nog (als lijn 92 van de Kadoelenweg af zou gaan) verminderd.

De veiligheid van de mede weggebruikers is door de wijziging niet verbeterd, eerder nog (afkeuring busbaan door verkeerscommissie) verminderd.

Het rendement op de lijnvoering is niet verbeterd, eerder nog verminderd.

De kosten van de aanleg zullen niet volledig door subsidie worden gedekt.


De subsidie zelf zal bij het GVB in mindering worden gebracht, via de jaarlijkse rijksbijdrage.

Zonder rendementsverbetering betekend dit een extra jaarlijks verlies.

De boven-subsidiabele kosten en een deel van de OV investering moeten door het stadsdeel worden opgebracht.

Hierover is nog geen separaat (deelraad) besluit over genomen.

Tot zover een opsomming van de stand van zaken betrekking hebbende op de aanleg van een busbaan in het stadsdeel Amsterdam Noord.

 22 juni 2001

