

Zienswijzennota ontwerp-verkeersbesluit opheffen bushaltes Markt en Bredaseweg te Zundert

Opsteller: Roel Koenraad en Hans van Rijen, gemeente Zundert
Datum: 19 april 2018
Status: vastgesteld door het college op 24 april 2018
Documentnummer: ZD18014476

1. Inleiding

Het ontwerp-verkeersbesluit is gepubliceerd in de Staatscourant d.d. 23 november 2017, onder nummer 68130. Het ontwerp-besluit heeft van 24 november 2017 tot en met 4 januari 2018 voor een ieder ter inzage gelegen. Daarop zijn vier zienswijzen binnengekomen.

1.1 Zienswijzen

1. M. Jansen, Willem Passtoorsstraat 80 te Zundert, zienswijze d.d. 12 januari 2018, ingekomen gemeente Zundert d.d. 15 januari 2018;
2. A.C.M. van Loenhout-Mouws, Veldstraat 57, zienswijze d.d. 28 december 2017, ingekomen gemeente Zundert d.d. 28 december 2017;
3. M.M.E.A. van Opstal, Willem Passtoorsstraat 80 te Zundert, zienswijze 27 december 2017, ingekomen gemeente Zundert d.d. 28 december 2017;
4. R.W.C. van Steen, Willem Passtoorsstraat 78 te Zundert, zienswijze 2 januari 2018, ingekomen gemeente Zundert d.d. 3 januari 2018.

1.2 Ontvankelijkheid artikel 3:16 Awb

Volgens artikel 3.16 van de Algemene wet bestuursrecht dienen zienswijzen binnen de daarvoor gestelde termijn van zes weken te zijn ingediend. De termijn liep van 24 november 2017 tot en met 4 januari 2018. Zienswijze 1 is buiten de termijn binnengekomen en is daarmee niet-ontvankelijk. Zienswijzen 2 tot en met 3 zijn binnen termijn binnengekomen en zijn daarmee ontvankelijk volgens artikel 3:16 van de Algemene wet bestuursrecht.

1.3 Opbouw zienswijzennota

Hoofdstuk 2 geeft een toelichting op de voorgeschiedenis en plaatst het ontwerp-verkeersbesluit in een bredere context.

Van alle binnengekomen zienswijzen zijn er veel die vergelijkbaar zijn met elkaar en/of betrekking hebben op één of meerdere vergelijkbare thema's. De zienswijzen zijn daarom op hoofdpunten gerubriceerd. In hoofdstuk 3 zijn de ingekomen zienswijzen samengevat, voorzien van een reactie en beoordeeld. De zienswijzen zijn eerst beoordeeld op ontvankelijkheid. Daarvoor dient sprake te zijn van een bijzonder, individueel belang, dat zich in voldoende mate onderscheidt van dat van andere weggebruikers. Indien dat het geval is de zienswijze inhoudelijk beoordeeld of deze gegrond is. Indien hiervan sprake is, is het verkeersbesluit hierop aangepast

In hoofdstuk 4 is een tabel opgenomen, waarin per individuele indiener is aangegeven of de zienswijze ontvankelijk is conform artikel 3:16 Awb, op welke hoofdpunten een zienswijze is ingediend, of de betreffende zienswijze een individueel belang betreft (artikel 1:2 Awb), of de zienswijze gegrond is en tot welke aanpassing dit geleid heeft.

2. Voorgeschiedenis en context ontwerp-besluit

De kern van Zundert kende problemen met betrekking tot bereikbaarheid en leefbaarheid. Vanuit een heldere visie en met concrete maatregelen gaat de gemeente Zundert deze problemen te lijf.

2.1 Centrumvisie II

Voor het centrum van Zundert is het Masterplan Centrumvisie vastgesteld door de gemeenteraad in juni 2007. In mei 2009 is de Uitwerking Masterplan Centrumvisie II vastgesteld. De centrumvisie en de daarin opgenomen (verkeers)-maatregelen in het centrum zijn via een uitgebreid en zorgvuldig planproces tot stand gekomen. In de centrumvisie worden, uitgaande van en aanvullend op de Randweg, verkeersmaatregelen in de kern vastgelegd. Het betreft onder andere (niet onuitputtelijk) de volgende maatregelen:

- Inrichting van alle wegen in de kern, behalve de Hofdreef, de Prinsenstraat en de Wernhoutseweg/Molenstraat (tot de Prinsenstraat) als verblijfsgebied (30 km-zone);
- Instellen éénrichtingsverkeer in de Molenstraat;
- Weren van doorgaand verkeer in de Molenstraat.

2.2 Bestemmingsplan Randweg

In 2015 is de randweg Zundert aangelegd. Er reden teveel auto's en vrachtauto's door de kern van Zundert. De Molenstraat heeft een te smal profiel voor dit verkeer. Dit leidde tot een verslechterde bereikbaarheid en tot leefbaarheidsproblemen. Daarnaast was de regionale bereikbaarheid van Zundert en omgeving aanleiding voor de randweg.

Op 25 juni 2012 stelde de gemeenteraad van Zundert het bestemmingsplan Randweg Zundert (d.d. 28 juni 2012) vast. Onderdeel van dit plan is het Milieueffectrapport (d.d. 10 februari 2011). Uit de stukken blijkt dat Zundert bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen heeft. De problematiek de kern van Zundert kon alleen maar robuust en toekomst worden opgelost door de aanleg van een nieuwe weg buiten de kern. In combinatie met de centrummaatregelen leidt dit tot de grootste afname van verkeer op de Veldstraat en Willem Passtoorsstraat¹.

Tegen het bestemmingsplan zijn zienswijzen ingediend. De zienswijzen zijn behandeld in de zienswijzennota² behorende bij eerder genoemd bestemmingsplan. Nota Zienswijzen 'Randweg Zundert' d.d. 16 mei 2012. Een aantal indieners van een zienswijzen hebben hun vrees uitgesproken dat door de aanleg van de randweg sluijverkeer routes zullen ontstaan die zullen leiden tot onaanvaardbare verkeersintensiteiten op verschillende wegen. Uit de nota blijkt dat op alle wegvakken, waaronder de Veldstraat en Willem Passtoorsstraat, de verkeersstromen beneden de capaciteit behorend bij de desbetreffende weg categorie blijven.

2.3 Concrete maatregelen

- 2015: aanleg en opening randweg;
- 2015: verkeersbesluit 30 km/h zone Veldstraat en gedeelte Willem Passtoorsstraat³;
- 2015: Veldstraat en gedeelte Willem Passtoorsstraat voorzien van gelijkwaardige kruisingen en snelheidsremmende maatregelen
- 2016: verkeersbesluit Verkeersmaatregelen Molenstraat⁴ (o.a. instellen verbod doorgaand vracht- en landbouwverkeer, instellen 30 km/h zone)
- Tweede helft 2018: start herinrichting Molenstraat tot verblijfsgebied en instellen éénrichtingsverkeer.

¹ Pagina 174, Milieueffectrapport d.d. 10 februari 2011, www.ruimtelijkeplannen.nl

² Nota zienswijzen 'Randweg Zundert' d.d. 16 mei 2012, www.ruimtelijkeplannen.nl

³ Publicatie nr. 1035, d.d. 17 april 2015, www.staatscourant.nl

⁴ Publicatie nr. 13413, d.d. 11 maart 2016, www.staatscourant.nl

2.4 Wijziging lijnvoering lijn 115

De Provincie Noord-Brabant is verantwoordelijk voor het openbaar vervoer in Brabant en is hiermee concessieverlener. Arriva exploiteert momenteel het busvervoer in Noord-Brabant en is hiermee concessienemer. De gemeente Zundert is gesprekspartner van Arriva en de provincie.

Arriva is verantwoordelijk voor het opstellen van een exploitatieplan. De provincie stelt het exploitatieplan vast. Het instellen van éénrichtingsverkeer in de Molenstraat betekent dat de bussen ook nog slechts in één richting door het centrum kunnen blijven rijden. Arriva achtte daarom een heroriëntatie op de routevoering noodzakelijk. Dit vond plaats in 2015. Via enkele stappen is de gewijzigde lijnvoering opgenomen in het Exploitatieplan 2018. Bewoners hebben op 8 juni 2017 alternatieve routes aangedragen. 5 juli heeft bestuurlijk overleg met Arriva plaatsgevonden. De ingediende alternatieven hebben voor Arriva niet geleid tot wijzigingen van het exploitatieplan. Het overleg heeft ertoe geleid dat door de gemeente Zundert geen zienswijze tegen het Exploitatieplan 2018 is ingediend. Tijdens een informatieavond op 10 juli 2017 zijn bewoners over de standpunten geïnformeerd. Op 10 december 2017 is de nieuwe dienstregeling ingegaan. Vanaf dat moment rijdt lijn 115 voor de Willem Passtoorsstraat en Veldstraat

2.5 Hinder voor bewoners Veldstraat en Willem Passtoorsstraat

In 2015 is de randweg opgesteld voor verkeer, is er op de Veldstraat en deel van de Willem Passtoorsstraat een 30 km-zone ingesteld, zijn kruispunten gelijkwaardig gemaakt en zijn snelheidsremmende maatregelen getroffen. Bewoners uit de Veldstraat en Willem Passtoorsstraat ervaren desalniettemin overlast van het verkeer. Op 26 maart 2018 heeft een technische avond plaatsgevonden. Tijdens deze avond is met een vertegenwoordiger van de straten gesproken over de overlast. Door bewoners zijn aanbevelingen aangedragen. Het college van burgemeester en wethouder van de gemeente Zundert heeft kennisgenomen van de aanbevelingen. Op 10 april is hierover het volgende besloten:

Aanbeveling 1: betere locatie bloembakken zodat ze beter functioneren als snelheidsremmer

Besluit college: aanbeveling is overgenomen.

Toelichting: Het aantal locaties wordt uitgebreid van één naar vier.

Aanbeveling 2: Pas inrichting van de straat aan op de fietsgebruiker

Besluit college: aanbeveling is overgenomen.

Toelichting: De bloembakken worden vervangen door smallere geleiders. Hierdoor ontstaat meer ruimte voor fietsers.

Aanbeveling 3: Er is overlast van vrachtverkeer

Besluit college: aanbeveling is overgenomen.

Toelichting: Er wordt een verbod ingesteld voor doorgaand vracht- en landbouwverkeer in de woonwijken in Zundert waaronder de Veldstraat en Willem Passtoorsstraat.

Aanbeveling 4: Plaats zebrapaden op cruciale locaties in de Veldstraat

Besluit college: aanbeveling is niet overgenomen.

Als gevolg van de extra snelheidsremmende maatregelen en het verbod voor zwaar verkeer verbetert de oversteekbaarheid sterk.

Aanbeveling 5: Herkenbare signalering van de 30 km-zone

Besluit college: aanbeveling is niet overgenomen.

Toelichting: Met bovenstaande maatregelen wordt de snelheid in de straat terug gebracht. Hiermee is het doel bereikt. Aanvullende signalering is dan ook niet meer nodig.

Aanbeveling 6: De lijnvoering van lijn 115 moet via de randweg

Besluit college: aanbeveling is niet overgenomen.

Toelichting: Primair is de lijnvoering een bevoegdheid van Arriva. Bewoners ervaren overlast van de bus. In het bestemmingsplan vallen de Veldstraat en Willem Passtoorsstraat binnen de bestemming Verkeer. De straten fungeren binnen Zundert als een zogenaamde binnenring. Vanuit de aard van de bestemming en de functie in het netwerk is het voor de hand liggend dat een bus gebruik maakt van de weg. Sinds 2015 voert de gemeente jaarlijks verkeerstellingen uit. Hieruit blijkt dat de verkeerdruk sinds 2015 (voor openstelling randweg) afneemt van circa 2050 mvt/etmaal, naar 1.560 mvt/etmaal in 2016 en 1.650 mvt/etmaal in 2017. Dit blijft ver onder de norm van maximaal 5.000 motorvoertuigen per etmaal (landelijk en lokaal beleid). Er is dan ook geen aanleiding om aan te nemen dat de bus de verkeersveiligheid en leefbaarheid onevenredig zwaar aantast.

Aanbeveling 7: Nightliner niet meer laten stoppen bij de halte Veldstraat

Besluit college: aanbeveling is (eerder) overgenomen.

Toelichting: Op 14 april start Arriva een pilot waarbij de halte Veldstraat niet meer wordt aangedaan door de Nightliner.

Aanbeveling 8: Plaats bushalte op veilige locatie

Afweging aanbeveling vindt plaats in hoofdstuk 3 van onderliggende zienswijzennota.

Aanbeveling 9: Plaats fietsenstelling op veilige locatie

Afweging aanbeveling vindt plaats in hoofdstuk 3 van onderliggende zienswijzennota.

3. Hoofdpunten van de zienswijzen

Van alle binnengekomen zienswijzen zijn er veel die vergelijkbaar zijn met elkaar en/of betrekking hebben op één of meerdere vergelijkbare thema's. De zienswijzen zijn daarom op hoofdpunten gerubriceerd. De zienswijzen hebben niet geleid tot aanpassing van het verkeersbesluit.

3.1 Verplaatsen problematiek van de Molenstraat naar de Veldstraat en Willem Passtoorsstraat

Zienswijzen:

- De problematiek van de Molenstraat wordt verplaatst naar de Willem Passtoorsstraat/Veldstraat, terwijl de gemeenteraad op 25-06-2012 (bestemmingsplan Randweg Zundert) heeft besloten dat wanneer de Molenstraat éénrichtingsverkeer wordt, de omliggende straten daarvan geen last mogen ondervinden in de vorm van toenemende intensiteiten;
- De verkeersdruk in de Veldstraat en Willem Passtoorsstraat is onvoldoende onderzocht, zeker nu de richting van Molenstraat ten opzichte van het plan in het GVVP is omgedraaid;

Reactie: er is alleen sprake van een bijzonder, individueel belang, dat zich in voldoende mate onderscheidt van dat van andere weggebruikers indien men voldoende dicht bij de omstrede bushalte woont. De invloedssfeer van de bushaltes is, op basis van een eventueel effect op parkeren, maximaal 100 meter. Indien indiener op verder dan 100 meter van de bushalte woont, is er geen sprake van een individueel belang. Op basis hiervan zijn alle zienswijzen niet-ontvankelijk.

3.2 Verkeersveiligheid in relatie tot de busroute

Zienswijzen:

- Een busroute door de Veldstraat en Willem Passtoorsstraat is verkeersonveilig, indien ander gemotoriseerd verkeer niet wordt verminderd;
- Het verkeersbesluit is in strijd met het GVVP, omdat de straten gebruikt worden door veel kinderen;
- Een busroute door de Veldstraat en Willem Passtoorsstraat voldoet niet aan de kwaliteitseisen voor een utilitaire fietsroute, zoals opgenomen in het GVVP;
- Een goede inrichting van een busroute door de Veldstraat en Willem Passtoorsstraat is tegenstrijdig met de beperkingen die vanuit het GVVP gelden voor de bloemencorso-route. Er kan daarom geen verkeersveilige busroute worden gerealiseerd;
- Er is geen onderzoek gedaan naar en daarmee geen rekening gehouden met de impact van de busroute op de verkeersveiligheid, bereikbaarheid, ruimtelijke inpasbaarheid, doorstroming van het verkeer, milieu en het beperken van de overlast voor omwonenden;
- De busroute is niet afgewogen tegen alternatieven, zoals de randweg. Terwijl een route via de randweg verkeersveiliger is en minder overlast voor bewoners geeft. Het verkeersbesluit lijkt te zijn gebaseerd op een zienswijze uit 2010, toen nog geen besluit over de randweg was genomen en de verkeerssituatie anders was;
- Alternatieve routes, zoals bijvoorbeeld aangedragen door bewoners op 08-06-2017 en/of vermeld in het GVVP zijn door Arriva en de gemeente Zundert niet gedegen onderzocht op basis van analyses van reizigersgegevens, halteplaatsonderzoek, berekening exploitatiekosten en reistijden;
- De bushalte aan de Willem Passtoorsstraat (Welborg) heeft volgens de businesscase van Arriva een functie voor Klein-Zundert en het nieuwbouwproject ten westen van de Veldstraat. De halte dient daarom gesitueerd te worden aan de randweg. De Veldstraat en Willem Passtoorsstraat zijn beiden 30 km/uur straten en dienen als zodanig te worden ingericht, zodat 85% van het verkeer de maximum snelheid van 30 km/uur niet overtreedt. Er is voorafgaand aan de start van de busroute geen schouwing gedaan aan de hand van foto's.

Reactie: er is alleen sprake van een bijzonder, individueel belang, dat zich in voldoende mate onderscheidt van dat van andere weggebruikers indien men voldoende dicht bij de omstrede bushalte woont. De invloedssfeer van de bushaltes is, op basis van een eventueel effect op parkeren, maximaal 100 meter. Indien indiener op verder dan 100

meter van de bushalte woont, is er geen sprake van een individueel belang. Op basis hiervan zijn alle zienswijzen niet-ontvankelijk.

3.3 Overige zaken

Zienswijzen:

- Er is sprake van mogelijke aantasting van mijn particulier of zakelijk eigendom, zoals mijn huis, tuin, oprit en/of auto (bv. door aanleg bushalte, frequenter zwaar verkeer/slecht wegdek, overlast van fietsen, zwerfvuil, geluid van passagiers of bereikbaarheid inrit);
- De locatie van de bushalte is in strijd met het bestemmingsplan. De strook waar deze gerealiseerd wordt heeft de functie "groenstrook". Daarnaast is er geen locatie aangewezen voor de overige voorzieningen, zoals fietsrekken,abri en/of bankje;
- de locatie van de bushalte is onveilig door de ligging nabij een kruispunt
- De plannen zijn niet inpasbaar in het toekomstbeleid;
- De haltes voldoen niet aan de CROW-richtlijnen;
- De halte is niet toekomstbestendig en zal de toenemende vraag naar goed openbaar vervoer ten gevolge van toekomstige ontwikkelingen niet kunnen faciliteren;
- De route tot 10 december 2017 was veilig en dient intact te blijven, in ieder geval tot het eenrichtingsverkeer in de Molenstraat van kracht wordt;
- Als de halte aan de Markt wordt opgeheven is het besluit tot verplaatsing van de route onomkeerbaar
- Ik kan mij niet vinden in dit besluit;
- Het al aanleggen van een bushalte met bijbehorende faciliteiten voordat de procedures zijn afgerond is een onverantwoorde speculatie van belastinggeld en een ondermijning van het recht op bezwaar en inspraak.

Reactie: er is alleen sprake van een bijzonder, individueel belang, dat zich in voldoende mate onderscheidt van dat van andere weggebruikers indien men voldoende dicht bij de omstreden bushalte woont. De invloedssfeer van de bushaltes is, op basis van een eventueel effect op parkeren, maximaal 100 meter. Indien indiener op verder dan 100 meter van de bushalte woont, is er geen sprake van een individueel belang. Op basis hiervan zijn alle zienswijzen niet-ontvankelijk.

3.3 Belangenafweging

Zienswijzen:

- er is geen deugdelijke motivering en toetsbaarheid voor de besluitvorming;
- er is niet voldaan aan artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht;
- in verhouding met de te dienen doelen van het verkeersbesluit is er sprake van onevenredige nadelige gevolgen, zoals vermeld in artikel 3:4 lid 2 van de Algemene wet bestuursrecht.

Reactie: er is alleen sprake van een bijzonder, individueel belang, dat zich in voldoende mate onderscheidt van dat van andere weggebruikers indien men voldoende dicht bij de omstreden bushalte woont. De invloedssfeer van de bushaltes is, op basis van een eventueel effect op parkeren, maximaal 100 meter. Indien indiener op verder dan 100 meter van de bushalte woont, is er geen sprake van een individueel belang. Op basis hiervan zijn alle zienswijzen niet-ontvankelijk.

4. Individuele zienswijzen

ontvankelijk, ingediend binnen termijn
 niet-ontvankelijk
 ontvankelijk, ongegrond

NAAM	VOORLETTERS-TUSSENVOEGSEL	ADRES	DATUM ZIENSWIJZE	INTERN REG. NR.	ZAAKNR.	ontvankelijk art. 3:16 Awb (ingediend binnen termijn)	hoofdpunten zienswijzen			
							par 3.1 Verplaatsen Problematiek van de Molenstraat naar de Veldstraat en Willem Passtoorsstraat	par. 3.2 Verkeersveiligheid in relatie tot de busroute	par 3.3 overige zaken	par. 3.4 Belangenafweging
Jansen M.		Willem Passtoorsstraat 80	12-1-2018	ZD18001942	Z17-007496					
Loenhout-Mouws A.C.M. van		Veldstraat 57	28-12-2017	ZD17049766	Z17-007491					
Opstal M.M.E.A. van		Willem Passtoorsstraat 80	27-12-2017	ZD17049749	Z17-007492					
Steen R.W.C. van		Willem Passtoorsstraat 78	2-1-2018	ZD18000432	Z18-000134					