

Zienswijzennota ontwerp-verkeersbesluit halteren lijnbus t.h.v. bushaltes in de Veldstraat 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: ZD18014475

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 83 zienswijzen binnengekomen.

1.1 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. Alle zienswijzen zijn binnen deze termijn binnengekomen en zijn daarmee ontvankelijk volgens artikel 3:16 van de Algemene wet bestuursrecht.

1.2 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 sluipverkeerroutes 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 wegcategorie 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 door 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 vertegenwoordig 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:

- Er is een gebrek aan visie op het verminderen van de verkeersdruk in de Veldstraat en Willem Passtoorsstraat en het stimuleren van het gebruik van de randweg;
- 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;
- De bus zal vertraging oplopen door toenemende intensiteiten als gevolg van de maatregelen op de Molenstraat en de noodzakelijke snelheidsremmende maatregelen op de Veldstraat.

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. In dat geval is de zienswijze niet-ontvankelijk.

Reactie op de zienswijzen die ontvankelijk zijn: het verkeersbesluit behandelt niet de busroute. De busroute is vastgesteld bij besluit van de provincie Noord-Brabant. Zie hiervoor paragraaf 2.4.

Het verkeersbesluit gaat in op de locatie van de bushaltes:

- plaatsen verkeersbord L3 bijlage I RVV1990 en de daarmee samenhangende gevolgen, zijnde:
- verbod tot stilstaan 12 meter voor en na het bord, niet zijnde het direct laten in- en uitstappen van passagiers.

Het verkeersbesluit leidt daarmee niet tot een toename in verkeersintensiteiten op de Veldstraat en Willem Passtoorsstraat. De veranderingen in verkeersintensiteit als gevolg van de aanleg van de randweg en het instellen van een eenrichtingsverkeer op de Molenstraat zijn door de gemeente eerder afgewogen (zie hoofdstuk 2). Het instellen van éénrichtingsverkeer in de Molenstraat maakt geen onderdeel uit van het bestreden verkeersbesluit.

Deze zienswijzen zijn ongegrond.

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 GVP 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 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. In dat geval is de zienswijze niet-ontvankelijk.

Reactie op de zienswijzen die ontvankelijk zijn: primair is het standpunt van het college dat het verkeersbesluit niet de busroute behandelt. De busroute is vastgesteld bij besluit van de provincie Noord-Brabant. Zie hiervoor paragraaf 2.4. Het verkeersbesluit gaat in op de locatie van de bushaltes:

- plaatsen verkeersbord L3 bijlage I RVV1990 en de daarmee samenhangende gevolgen, zijnde:
- verbod tot stilstaan 12 meter voor en na het bord, niet zijnde het direct laten in- en uitstappen van passagiers.

Het verkeersbesluit leidt daarmee niet tot een toename in verkeersintensiteiten of verandering van verkeersveiligheid op de busroute. Deze algemene zienswijzen op de gevolgen van de busroutes gaan niet in op dit verkeersbesluit en zijn daarmee ongegrond. Zienswijzen gericht op de gevolgen van de bushaltes zijn opgenomen in paragraaf 3.3.

Secundair staat het college op het standpunt dat de verkeersveiligheid voldoende wordt gewaarborgd. Door het college is op 10 april 2018 besloten maatregelen te treffen om de verkeersveiligheid in de straat te vergroten (paragraaf 2.5).

3.3 Hinder als gevolg van de bushaltes

3.3.1 locatie bushalte

Zienswijzen:

- Het halteren van de bus tast de leefbaarheid van mijn woonomgeving en mijn privacy aan (specifiek vermeld: oversteekbaarheid/oprijzicht, geluid wachtende passagiers, luchtkwaliteit). Hiernaar is geen onderzoek gedaan;
- De bushalte en/of het halteren van de bus tast mijn (particulier of zakelijk) eigendom aan. Dit leidt tot vermogensverlies;
- het uitzicht vanuit het huis wordt aangetast door de kap van bomen;
- 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 halte dienst verplaatst te worden naar Veldstraat 20/29. Dit is veiliger omdat de halte niet in een bocht ligt, er meer ruimte is voor het stallen van fietsen en woningen verder van de halte liggen.

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 een bushalte woont. Hiervoor gelden de volgende voorwaarden. Dit geldt voor de zienswijzen waarin de overlast specifiek is benoemd:

- oversteekbaarheid en oprijzicht: de oversteekbaarheid van de Veldstraat en de veiligheid bij het weggrijden uit een uitrit wordt beïnvloed door het halteren van de bus. Op basis van de rijsnelheid van het verkeer (uitgangspunt 40 km/uur op basis van het GVP) en de CROW-normen voor voldoende oprijzicht (figuur 10.1/11 ASVV 2012) wordt een gebied van 65 meter beïnvloed indien de bus halteert aan dezelfde zijde als waarvandaan de weg wordt opgereden/overgestoken;
- bereikbaarheid inrit: de bereikbaarheid van een inrit kan alleen worden beïnvloed indien de bushalte direct tegen de inrit wordt aangebracht;
- geluidsoverlast wachtende passagiers: woningen direct gelegen aan een bushalte;
- aantasting door inkijk van wachtende passagiers: woningen direct gelegen aan een bushalte;
- luchtkwaliteit: woningen direct gelegen aan een bushalte.

Indien indiener niet voldoet aan bovenstaande punten is er geen sprake van een individueel belang. In dat geval is de zienswijze niet-ontvankelijk. Voor de zienswijzen die ontvankelijk zijn, geldt voor het grootste deel dat de claims in de zienswijzen onvoldoende onderbouwd worden.

Het halteren van een bus en het wachten van passagiers op het trottoir, hoort bij het normale c.q. te verwachten (verkeers)gebruik van de openbare ruimte c.q. weg met deze functie (erftoegangsweg categorie I – erftoegangsweg met buurtverzamel functie. Aangezien de intensiteiten ver onder de norm voor dergelijke wegen ligt (zie hoofdstuk 2) is er daarnaast geen grond om aan te nemen dat grenzen ten aanzien van oversteekbaarheid, oprijzicht of andere overlast worden overschreden. Ten aanzien van de bereikbaarheid van inritten geldt dat de bushalte bij de aanleg hierop wordt aangepast. Inritten blijven goed toegankelijk en bereikbaar. Voor inritten die direct naast de inritten liggen geldt dat er door de plaatsing van verkeersbord L3 de mogelijkheden voor het gebruik van de weg niet verandert. Voor inritten mag niet geparkeerd worden. De plaatsing van verkeersbord L3 onderstreept dit. Dat er soms bussen voor de inrit halteren beperkt niet de bereikbaarheid. Bussen halteren slechts kort, waarna de inrit weer bereikbaar is. Stilstaan is ook in de bestaande situatie voor de inrit toegestaan en behoort daarom tot het normale gebruik van de weg.

Ook de alternatieve locatie voor de bushaltes nabij huisnummer 20 en 29 is beoordeeld. De beoordeling is beschreven in de notitie “Beoordeling alternatieve locatie bushalte Veldstraat”, d.d. 29 maart 2018. De notitie is opgenomen in bijlage 1 en maakt integraal onderdeel uit van de zienswijzennota. De voorgenomen locatie heeft de voorkeur voor de alternatieve locatie. De locaties zijn niet onderscheidend op de aspecten verkeersveiligheid en fietsparkeren. De ruimtelijke inpassing van het fietsparkeren aan De Brug is beter dan de alternatieve locatie. Bij de voorgenomen locatie liggen drie woningen (Veldstraat 9, 11 en 14) op een afstand van 9 tot 12 meter van de halte. In het alternatief één woning 11 en één op 29 meter. Het college weegt het belang van een goede inpassing van het fietsparkeren zwaarder dan de afstand tot de woningen. De voorgenomen locatie geniet hierdoor de voorkeur.

Op basis van bovenstaande zijn de zienswijzen ongegrond.

De te verwijderen bomen staan niet op de lijst met waardevolle bomen van de gemeente Zundert of de landelijke registratie monumentale bomen door de Bomenstichting. Conform artikel 2:6 van de Bomenverordening 2012 kunnen deze bomen daarom zonder vergunning worden gerooid. De zienswijze is daarom ongegrond.

In het bestemmingsplan zijn de gronden bestemd voor “groen”. Binnen die bestemming is het toegestaan fiets- en wandelvoorzieningen aan te brengen. Daarbij is het toegestaan zonder vergunning straatmeubilair te plaatsen. Het bestemmingsplan noch het Besluit omgevingsrecht (Bor) kent een definitie van het begrip straatmeubilair. De nota van toelichting bij de voorloper van het Bor (het Bblb) geeft ook geen definitie, maar noemt een aantal voorbeelden: “zitbanken, plantenbakken en dergelijke” (Stb. 2002-410, p. 38). Naast een zitbank wordt een haltepaal en prullenbak aangebracht. Dit past binnen de definitie. De zienswijze is ongegrond.

3.3.2 inrichting bushalte

- de bushaltes voldoen niet aan de CROW-richtlijnen;
- het verkeersbesluit geeft geen inzage of de locatie van de halte voldoet aan het FietsParkeur;
- de bushaltes zijn niet toekomstbestendig. Zij zullen de toenemende vraag naar goed openbaar vervoer ten gevolge van toekomstige ontwikkelingen niet kunnen faciliteren;
- overlast van zwerfvuil / urinerende passagiers;
- het ontbreekt aan voldoende fietsparkeerplaatsen, waardoor het trottoir wordt geblokkeerd en deze niet meer kan worden gebruikt door slechtzienenden en minder-validen.

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 maximaal 100 meter. Indien indiener op meer dan 100 meter van de bushalte woont, is er geen sprake van een individueel belang.

Reactie op de zienswijzen die ontvankelijk zijn: de zienswijzen gaan in op de feitelijke inrichting en het gebruik van de bushaltes. Primair betekent dit dat de feitelijke inrichting geen onderdeel uit maakt van het bestreden verkeersbesluit. Daarmee zijn deze zienswijzen ongegrond. Secundair is het college het volgende van mening:

- er wordt niet bestreden dat de bushaltes niet volledig voldoen aan de CROW-normen. Omdat de bus echter halteert op de rijbaan is het vooral van belang dat de bushalte voldoet aan de CROW-normen voor toegankelijke bushaltes, daar waar de passagiers in- en uitstappen. Hieraan voldoen de bushaltes wel;
- op 27, 28 en 29 maart 2018 is om 11u, 13u en 15u het aantal fietsen geteld. Hieruit blijkt dat er behoefte is aan circa 45 fietsparkeerplaatsen. Bij het ontwerp-verkeersbesluit is een ontwerp voor de bushaltes gevoegd. Er zijn vier fietsparkeerplaatsen opgenomen. Om in de werkelijke parkeerbehoefte te voorzien is besloten aan De Brug een parkeergelegenheid voor minimaal 48 fietsen te realiseren;
- de fietsparkeervoorzieningen voldoen niet aan het Fietsparkeurmerk. Dit is geen verplichting. Het staat het college vrij het type fietsvoorzieningen te kiezen.
- volgens artikel 4:7.2 van de APV is het verboden afval buiten een daarvoor bestemde verzamelplaats te plaatsen, te werpen of te laten vallen. Bij de aanleg van de bushalte worden afvalbakken worden geplaatst;
- volgens artikel 4:8 van de APV is het verboden om binnen de bebouwde kom op een openbare plaats zijn natuurlijke behoefte te doen buiten daarvoor bestemde plaatsen. Dit geldt uiteraard ook voor passagiers die in- of uitstappen bij de bushaltes;
- er is in de zienswijze niet nader gemotiveerd waarom de bushaltes niet toekomstbestendig zouden zijn. Derhalve is hierop ook niet nader ingegaan.

Hoewel de inrichting van de bushalte buiten het bereik van het besluit valt, hebben de (ongegronde) zienswijzen geleid tot een wijziging van het inrichtingsplan: aan De Brug wordt een parkeervoorziening gerealiseerd.

3.4 Overige zaken

Zienswijzen:

- mijn oprit is regelmatig niet bereikbaar door de aanwezigheid van een snelheidsremmer;
- het is onduidelijk hoe een vlotte doorstroming voor hulpdiensten tot stand komt als de Molenstraat éénrichtingsverkeer wordt.

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 maximaal 100 meter. Indien indiener op meer dan 100 meter van de bushalte woont, is er geen sprake van een individueel belang. Op basis hiervan zijn alle zienswijzen niet-ontvankelijk.

3.5 Belangenafweging

Zienswijzen:

- er is geen overleg geweest met een onafhankelijke verkeerscommissie, de Dorpsraad Klein-Zundert, politie en direct belanghebbenden;
- 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 maximaal 100 meter. Indien indiener op meer dan 100 meter van de bushalte woont, is er geen sprake van een individueel belang.

Reactie op de zienswijzen die ontvankelijk zijn:

- overeenkomstig artikel 24 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer is met verkeersfunctionaris de heer H. Tuerlings, namens de korpschef van de eenheid Zeeland-West-Brabant overleg gepleegd over de handhaafbaarheid van de maatregelen. Op 4 november 2017 is een positief advies gegeven;
- de belangen conform artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994 zijn afgewogen. Om te garanderen dat deze afweging compleet is, is gekozen voor een uniforme openbare voorbereidingsprocedure (afd. 3.4 Awb). Daarmee is de motivering volledig en deugdelijk is voldaan aan artikel 3:2 Awb en is niet gebleken dat er conform artikel 3:4 van de Awb sprake is van onevenredige nadelige gevolgen.

Op basis van het bovenstaande zijn deze zienswijzen ongegrond.

4. Individuele zienswijzen



NAAM	VOORLETTERS-TUSSENVOEGSEL	ADRES	DATUM ZIENSWIJZE	INTERN REG. NR.	ontvankelijk art. 3:16 Awb (ingediend binnen termijn)	par 3.1 Verplaatsen problematiek van de Molenstraat naar de Veldstraat en Willem	par 3.2 Verkeersveiligheid in relatie tot de busroute	hoofdpunten zienswijzen			par 3.5 Belangenafweging
								par 3.3.1 locatie	par 3.3.2 2. inrichting	par 3.4 overige zaken	
Areman	J.C.	Veldstraat 85	28-12-2017	ZD1800049	Z18-00041						
Backx	C.F.	Veldstraat 41	24-12-2017	ZD17049764	Z17-007484						
Batenburg-Sprekels	A.J.C.	Veldstraat 44	24-12-2017	ZD17049763	Z17-007483						
Batenburg-Kerstens	J.J.J.	Veldstraat 11	2-1-2018	ZD18000246	Z18-000090						
Berg	A.A.M. van den	Veldstraat 54	28-12-2017	ZD17049746	Z17-007473						
Berg	D.M. van den	Veldstraat 79	28-12-2017	ZD18000044	Z18-000046						
Berg-Havermans	C.A.B.M. van den	Veldstraat 54	27-12-2017	ZD17049744	Z17-007472						
Broek	L.E.L.M. van den	Veldstraat 80	28-12-2017	ZD18000023	Z18-000068						
Campenhout	C.J.M. van	Veldstraat 73	28-12-2017	ZD18000027	Z18-000064						
Campenhout-Meeuwissen	A.A.M. van	Veldstraat 73	28-12-2017	ZD18000043	Z18-000047						
Daems	B.C.	Veldstraat 62	28-12-2017	ZD18000025	Z18-000066						
Dictus	K.A.J.M.	Veldstraat 14	3-1-2018	ZD18000228	Z18-000132						
Doremalen	H. van	Veldstraat 52	1-1-2018	ZD18000228	Z18-000109						
Elven	A.C. van	Veldstraat 47	26-12-2017	ZD17049760	Z17-007480						
Es	A.J.P.M. van	Veldstraat 6	1-1-2018	ZD18000218	Z18-000102						
Everaers	H.A.M.	Willem Passtoorsstraat 43	26-12-2017	ZD17049756	Z17-007477						
Fens	L.	Veldstraat 56	1-1-2018	ZD18000223	Z18-000107						
Franken	A.J.	Veldstraat 5	28-12-2017	ZD17049787	Z17-007507						
Gaal	J.F. van	Veldstraat 17	28-12-2017	ZD17049788	Z17-007506						
Goethem	L.E.M. van	Veldstraat 74	28-12-2017	ZD18000035	Z18-000056						
Gommers	J.M.M.	Willem Passtoorsstraat 41	28-12-2017	ZD18000031	Z18-000060						
Havermans	H.L.C.M.	Veldstraat 53	29-12-2017	ZD18000127	Z18-000074						
Havermans	L.P.H.	Veldstraat 72	28-12-2017	ZD18000040	Z18-000051						
Havermans	R.	Veldstraat 62	28-12-2017	ZD18000026	Z18-000065						
Hereijgers	A.J.M.	Veldstraat 66	28-12-2017	ZD18000038	Z18-000053						
Hereijgers-van Dieck	J.T.R.M.	Veldstraat 66	28-12-2017	ZD18000037	Z18-000054						
Holt	F.C.M.	Veldstraat 58	29-12-2017	ZD18000051	Z18-000038						
Holt-Deurloo	A.E.C.M.	Veldstraat 58	28-12-2017	ZD18000052	Z18-000037						
Hoppenbrouwers	J.C.J.M.	Veldstraat 49	27-12-2017	ZD17049674	Z17-007460						
Hoppenbrouwers	M.J.A.M.	Willem Passtoorsstraat 51	28-12-2017	ZD18000033	Z18-000058						
Jacobs	F.P.	Veldstraat 1	29-12-2017	ZD18000046	Z18-000044						
Jansen	M.	Willem Passtoorsstraat 80	27-12-2017	ZD17049751	Z17-007489						
Jochims	J.C.A.	Willem Passtoorsstraat 47	27-12-2017	ZD17049675	Z17-007462						
Kats	M.	Willem Passtoorsstraat 72	2-1-2018	ZD18000021	Z18-000097						
Kerstens	C.P.	Veldstraat 31	26-12-2017	ZD17049762	Z17-007482						
Kimmel	M.	Veldstraat 39	26-12-2017	ZD17049759	Z17-007479						
Labie	J.A.M. de	Willem Passtoorsstraat 43	26-12-2017	ZD17049755	Z17-007476						
Langstraat	L.	Veldstraat 15	28-12-2017	ZD17049754	Z17-007475						
Laserons	T.	Willem Passtoorsstraat 4	27-12-2017	ZD17049636	Z17-007432						
Loenen	S.E. van	Willem Passtoorsstraat 66	27-12-2017	ZD17049671	Z17-007465						
Loenhout	G.A.M. van	Veldstraat 57	28-12-2017	ZD17049768	Z17-007487						

ontvankelijk, ingediend binnen termijn
niet-ontvankelijk
ontvankelijk, niet gegrond

NAAM	VOORLETTERS- TUSSENVOEGSEL	ADRES	DATUM ZIENSWIJZE	INTERN REG. NR.	ZAAKNR.	ontvankelijk art. 3:16 Awb (ingediend binnen termijn)	par 3.1 Verplaatsen problematiek van de Molenstraat naar de Veldstraat en Willem	hoofdpunten zienswijzen		par 3.4 overige zaken	par 3.5 Belangenafweging
								par 3.3. Hinder als gevolg van de bushaltes			
								1. locatie	2. inrichting		
Loenhout	R.G. van	Veldstraat 57	28-12-2017	ZD17049765	Z17-007485						
Loenhout-Mouws	A.C.M. van	Veldstraat 57	28-12-2017	ZD17049767	Z17-007488						
Loenhout-Mouws	A.C.M. van	Veldstraat 57	28-12-2017	ZD17049766	Z17-007491						
Löwenhal	B.	Veldstraat 56	1-1-2018	ZD18000224	Z18-000108						
Löwenhal	J.	Veldstraat 56	1-1-2018	ZD18000222	Z18-000106						
Luijten	A.F.P.B.	Willem Passtoorsstraat 73	2-1-2018	ZD18000209	Z18-000093						
Maas	L.R.H.	Veldstraat 81	2-1-2018	ZD18000227	Z18-000111						
Matthijssen	C.J.M.	Willem Passtoorsstraat 75	29-12-2017	ZD18000050	Z18-000039						
Meulen	E.A.R. van der	Veldstraat 10	26-12-2017	ZD18000030	Z18-000062						
Meulen- Terstappen	A.H.M. van der	Veldstraat 10	28-12-2017	ZD18000029	Z18-000061						
Monseurs-van den Berg	M.F.M.	Veldstraat 79	28-12-2017	ZD18000048	Z18-000042						
Opstal	M.M.E.A. van	Willem Passtoorsstraat 80	27-12-2017	ZD17049747	Z17-007494						
Poppelaars	J.C.M.	Veldstraat 70	28-12-2017	ZD18000039	Z18-000052						
Poppelaars	R.A.J.C.	Veldstraat 80	28-12-2017	ZD18000024	Z18-000067						
Poppelaars-Backx	C.C.P.	Veldstraat 70	28-12-2017	ZD18000034	Z18-000057						
Renne	A.C.J.M.	Willem Passtoorsstraat 47	27-12-2017	ZD17049676	Z17-007463						
Ritchie-van Baardewijk	A.M.	Veldstraat 23	2-1-2018	ZD18000216	Z18-000100						
Roks	H.M.J.	Willem Passtoorsstraat 51	23-12-2017	ZD18000032	Z18-000059						
Romme	M.J.	Veldstraat 30	2-1-2018	ZD18000217	Z18-000101						
Schrauwen-van Peperstraten	A.M.	Veldstraat 9	2-1-2018	Z18-000089	Z18-000089						
Schrauwen-van Peperstraten	A.M.	Veldstraat 9	16-3-2018	ZD18011471	Z18-000090						
Snepvangers-de Keijzer	N.C.E.	Veldstraat 51	29-12-2017	ZD18000152	Z18-000007						
Steen	R.W.C. van	Willem Passtoorsstraat 78	28-12-2017	ZD17049757	Z17-007495						
Steen	R.W.C. van	Willem Passtoorsstraat 78	28-12-2017	ZD17049758	Z17-007495						
Stichting Werkgroep Eikenlaan		Eikenlaan 23	2-1-2018	ZD18000212	Z18-000098						
Tax	W.H.	Veldstraat 68	28-12-2017	ZD18000042	Z18-000049						
Tax-Hereijgers	A.M.	Veldstraat 68	28-12-2017	ZD18000041	Z18-000050						
Verquawen	W.W.F.	Veldstraat 74	28-12-2017	ZD18000036	Z18-000055						
Verheijen	R.M.M.	Willem Passtoorsstraat 69	23-12-2017	ZD17049750	Z17-007474						
Vermeiren	A.C.	Veldstraat 21	29-12-2017	ZD18000022	Z18-000070						
Verpalen	L.H.M.	Veldstraat 18 a	28-12-2017	ZD18000045	Z18-000045						
Verschuuren	H.A.	Veldstraat 16	2-1-2018	ZD18000238	Z18-000110						
Vissenberg	A.A.M.	Willem Passtoorsstraat 74	28-12-2017	ZD17049709	Z17-007459						
Vriënds	G.J.A.	Veldstraat 25	28-12-2017	ZD18000215	Z18-000099						
Wierks	P.J.C.	Willem Passtoorsstraat 63	29-12-2017	ZD18000210	Z18-000094						
Wierks-Willemsen	D.J.M.	Willem Passtoorsstraat 63	29-12-2017	ZD18000028	Z18-000036						
Willemsen	C.A.	Veldstraat 42	24-12-2017	ZD17049761	Z17-007481						
Willemsen	J.A.M.	Veldstraat 40	24-12-2017	ZD18000221	Z18-000105						
Willemsen	M.L.	Veldstraat 40	31-12-2017	ZD18000220	Z18-000104						
Willemsen-Vermeeren	A.C.C.	Veldstraat 40	31-12-2017	ZD18000219	Z18-000103						
Zanden	J.C. van der	Veldstraat 45	25-12-2017	ZD18000047	Z18-000043						

Bijlage 1: Beoordeling alternatieve locatie bushalte Veldstraat

Beoordeling alternatieve locatie bushalte Veldstraat

Opsteller: Roel Koenraad, gemeente Zundert
Datum: 29 maart 2018
Status: vastgesteld door het college d.d. 10 april 2018
Documentnummer: ZD18013088

Beoordeling alternatieve locatie bushalte Veldstraat

1.1 Inleiding

De gemeente Zundert is voornemens een bushaltepaar ter hoogte van Veldstraat 9/11 en 14 aan te leggen. Het college stelde 21 november 2017 hiervoor een ontwerp-verkeersbesluit (publicatie Staatscourant nr. 68130 d.d. 23 november 2017) vast. Door de bewoners van Veldstraat 9 en 11 is een alternatieve locatie voorgesteld. Gesteld wordt dat de alternatieve locatie minder hinder voor de omgeving oplevert doordat woningen verder van de halte liggen, fietsparkeren beter kan worden ingepast en het verkeersveiliger is. Deze notitie vergelijkt de voorgenomen en alternatieve locatie op basis van deze punten. Ambtshalve is het aspect ruimtelijke inpassing toegevoegd.

1.2 Uitgangspunten

Op 27, 28 en 29 maart is om 11u, 13u en 15u het aantal gestalde fietsen geteld. Hieruit blijkt dat er behoefte is aan circa 45 fietsparkeerplaatsen.

Bij het ontwerp-verkeersbesluit is een inrichtingsplan voor de bushaltes gevoegd. Er zijn vier fietsparkeerplaatsen opgenomen. Om te voorzien in de werkelijke behoefte is de gemeente voornemens aan De Brug een parkeergelegenheid voor minimaal 48 fietsen te realiseren. Bij de vergelijking tussen de locaties wordt ervan uit gegaan dat deze parkeergelegenheid beschikbaar is.

1.3 Samenvatting

De locaties zijn niet onderscheidend op de aspecten verkeersveiligheid en fietsparkeren. De ruimtelijke inpassing van het fietsparkeren aan De Brug is beter dan de alternatieve locatie. Bij de voorgenomen locatie liggen drie woningen (Veldstraat 9, 11 en 14) op een afstand van 9 tot 12 meter van de halte. In het alternatief één woning 11 en één op 29 meter. Het college weegt het belang van een goede inpassing van het fietsparkeren zwaarder dan de afstand tot de woningen. De voorgenomen locatie geniet hierdoor de voorkeur.

2.1 Beoordeling situatie Veldstraat locatie 9 en 11

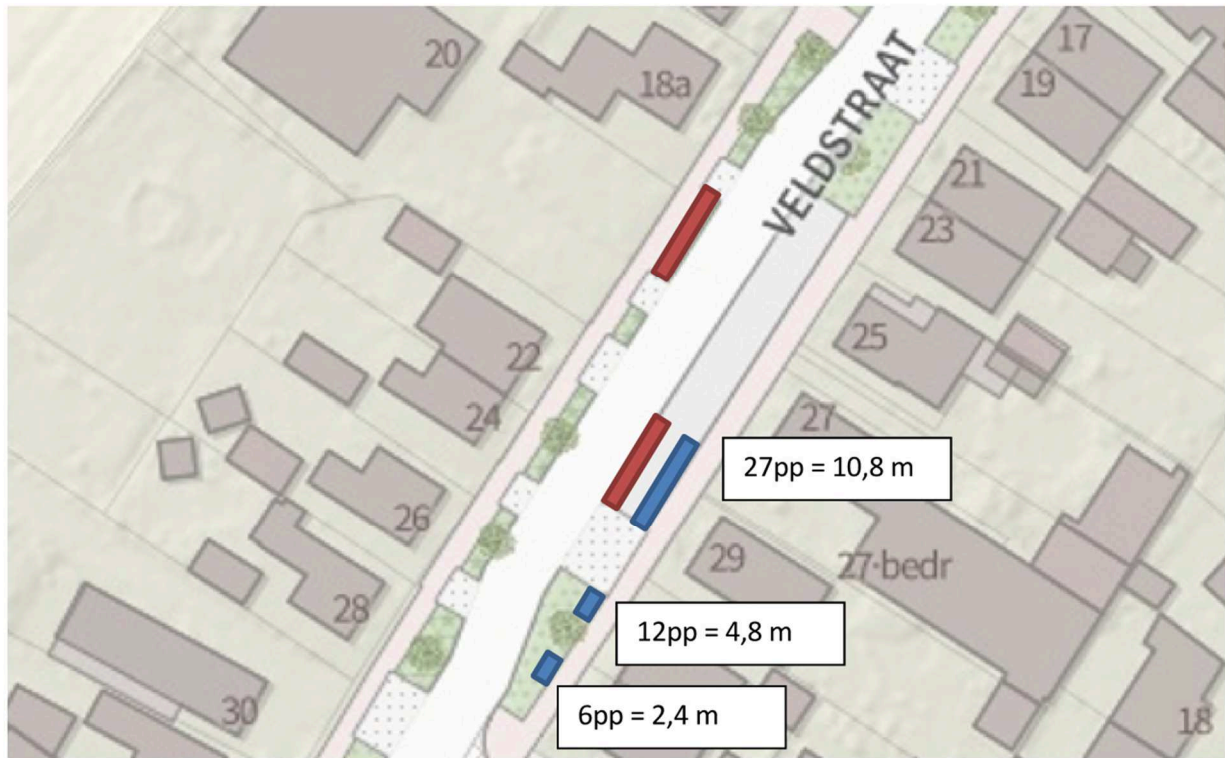


- Locatie bushalte (indicatief)
- Locatie fietsparkeren (indicatief)

- Afstand vanaf de halte tot aan de woningen Veldstraat 9 en 11: 8,9 meter;
- Afstand vanaf de halte tot aan de woning Veldstraat 14: 11,8 meter;
- Breedte rijbaan ter hoogte van Veldstraat 11: 6 meter;
- Capaciteit fietsparkeren: 48;
- Verkeersveiligheid: een aanzienlijk deel van de fietsers komt uit Klein-Zundert. Een logische aanrijroute naar de fietsenstalling is via straat De Brug. Deze fietsers maken geen gebruik van de Veldstraat en hoeven deze ook niet over te steken. De halte ligt in een bocht met een straal van circa 200 meter. Dit is conform de grens van het CROW¹ voor veilige situatie. Het CROW stelt dat het uitzicht voor het overige verkeer wordt gewaarborgd en de buschauffeur goed uitzicht behoudt bij het wegrijden. Het zicht voor het verkeer in de straat is goed. De Veldstraat maakt onderdeel uit van een 30 km/u zone. De situatie is hiermee verkeersveilig;
- Ruimtelijke inpassing fietsparkeren: een parkeercoffer aan De Brug is goed ruimtelijk inpasbaar (foto locatie in bijlage). De voorziening ligt aan de zijkant van de woningen. Dit minimaliseert de hinder voor de omgeving.

¹ ASVV 2004 Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom, paragraaf 10.4.3

2.2 Beoordeling situatie Veldstraat 29



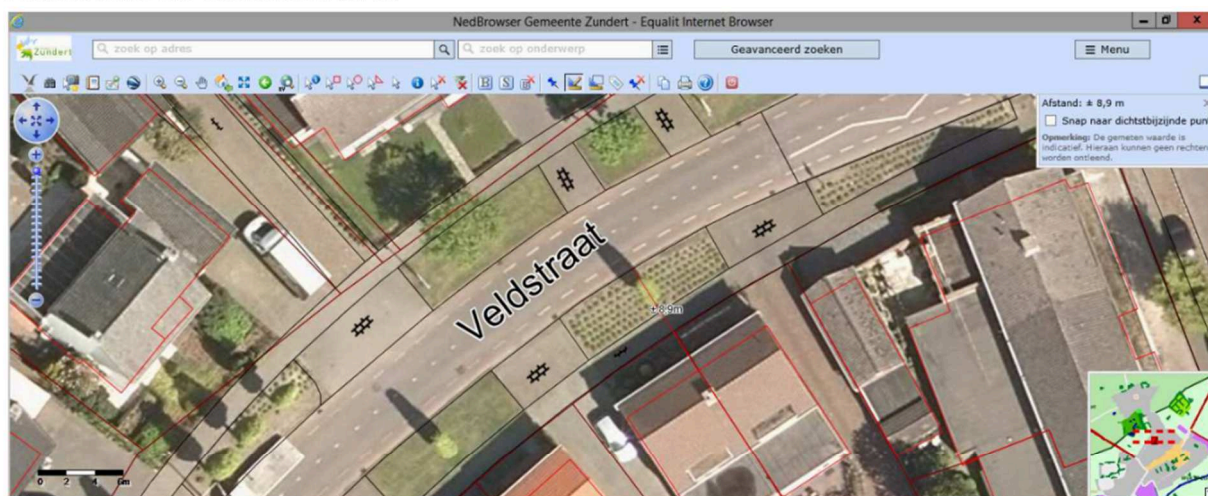
Locatie bushalte (indicatief)

Locatie fietsparkeren (indicatief)

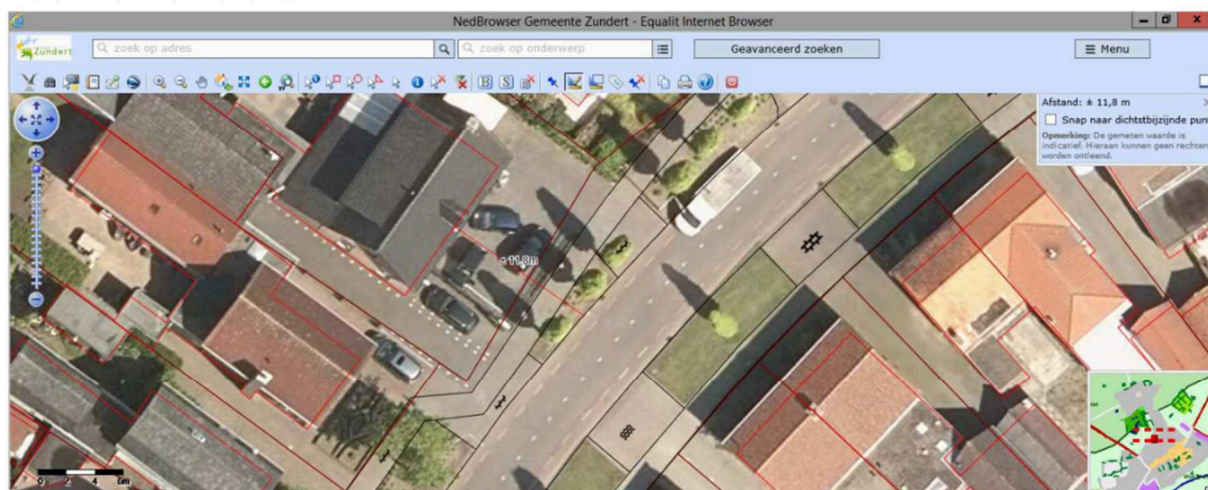
- Afstand vanaf de halte tot aan de woningen Veldstraat 20: 29,2 meter;
- Afstand vanaf de halte tot aan de woning Veldstraat 29: 10,6 meter;
- Breedte rijbaan ter hoogte van Veldstraat 20: 5,8 meter;
- Capaciteit fietsparkeren: 45;
- Verkeersveiligheid: een aanzienlijk deel van de fietsers komt uit Klein-Zundert. Een logische aanrijroute naar de fietsenstalling is via het "Juulpad" en De Brug. Deze fietsers maken gebruik van de Veldstraat. Het zicht in de straat is goed. De Veldstraat maakt onderdeel uit van een 30 km/u zone. De situatie is verkeersveilig;
- Ruimtelijke inpassing fietsparkeren: de strook waar de halte wordt voorgesteld is 5 meter diep. Hierdoor is het niet mogelijk twee rijen fietsen ter hoogte van de halte op te stellen. Fietsen staan in dat geval te dicht op de geleidelijn bij de halte. In toch te kunnen voorzien in de parkeerbehoefte worden parkeervoorzieningen verdeeld over drie locaties. Fietsen staan in het zicht van omwonenden en passanten (zie ter illustratie foto in bijlage). De ruimtelijke inpassing is hierdoor matig;
- Parkeren: opheffen vier haaksparkerplaatsen.

Bijlage 1: metingen achtergrondinformatie

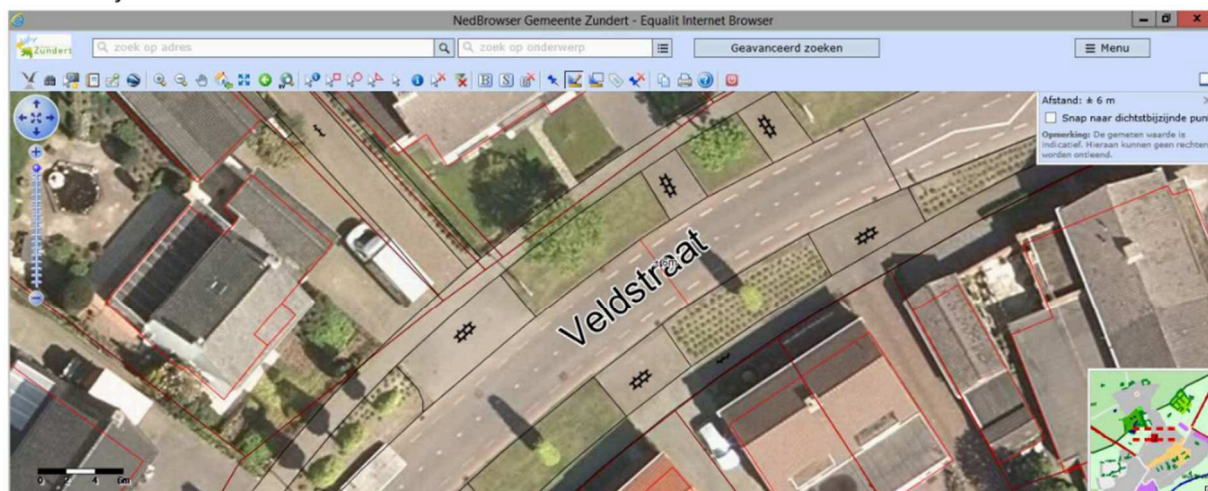
Afstand halte tov Veldstraat 9 en 11



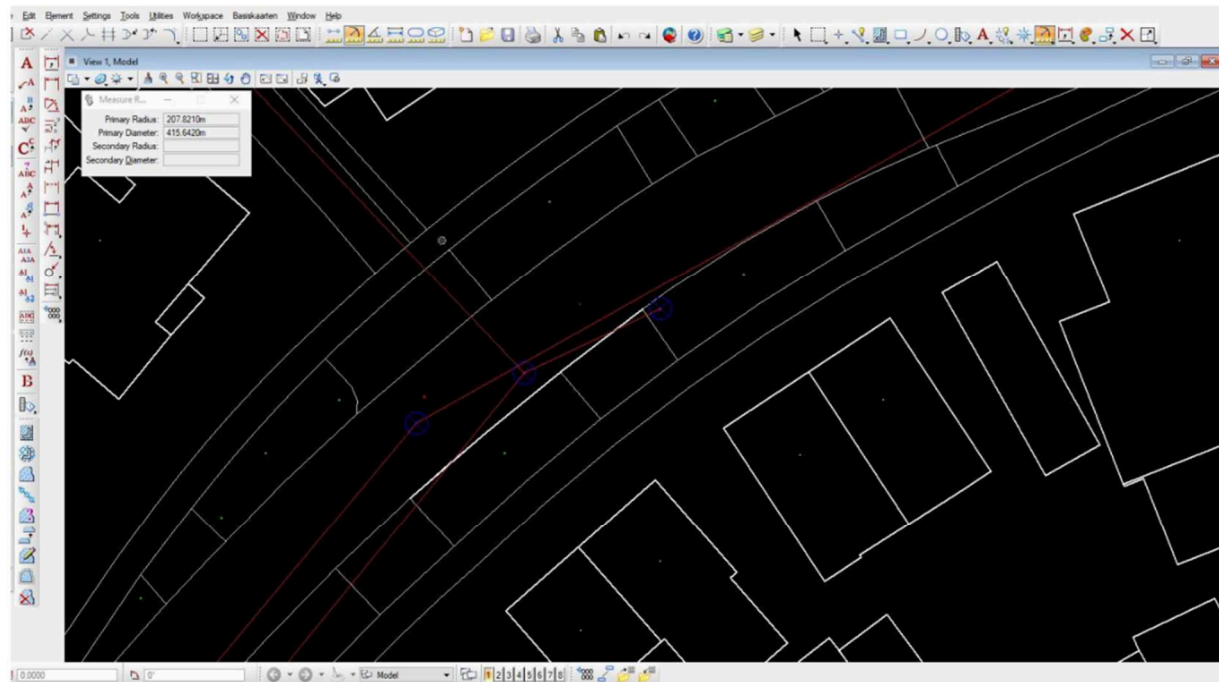
Afstand halte tov Veldstraat 14



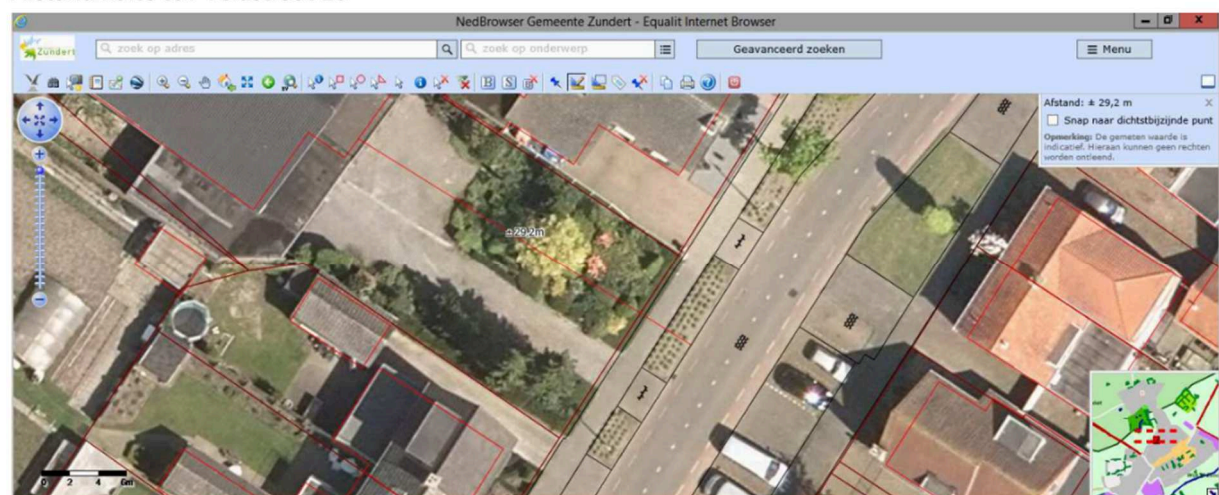
Breedte rijbaan thv Veldstraat 11



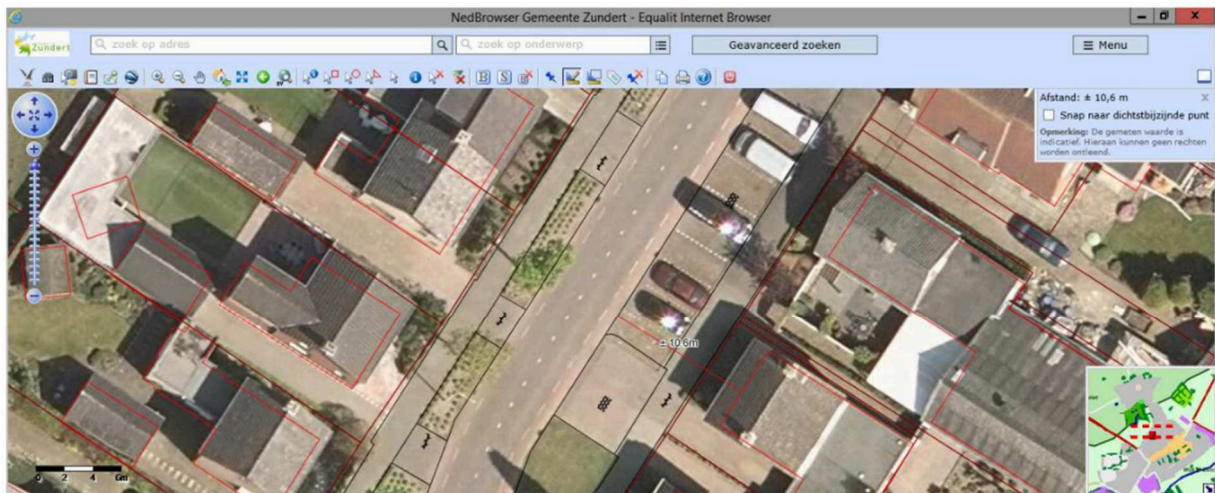
Straal van de bocht thv Veldstraat 11



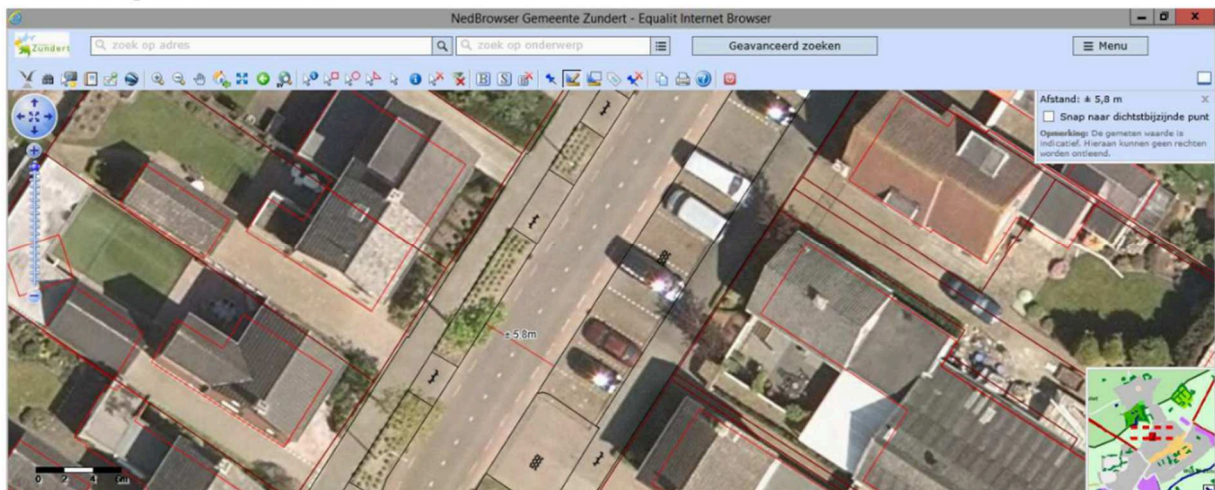
Afstand halte tov Veldstraat 20



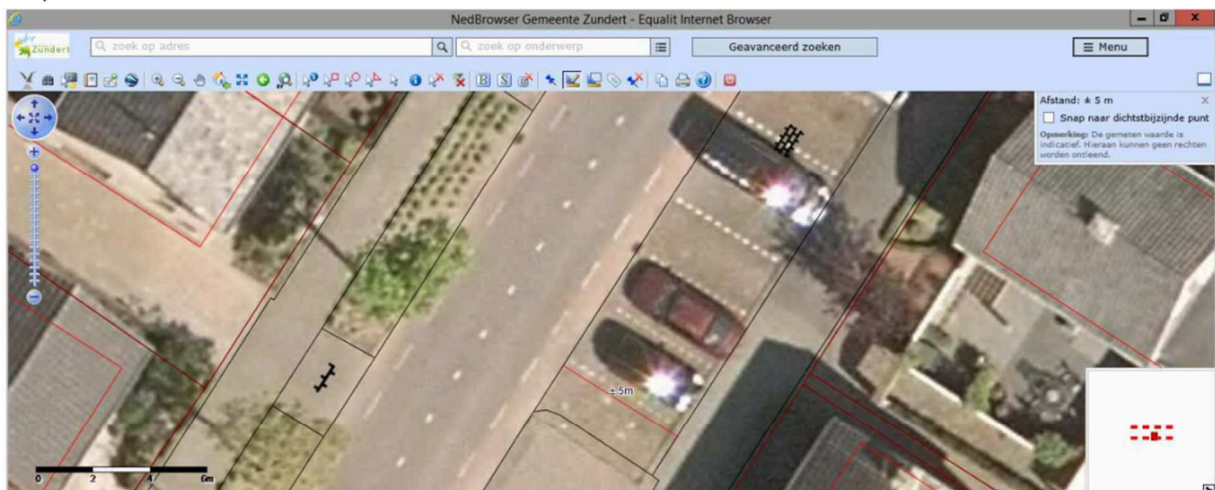
Afstand halte tov Veldstraat 29



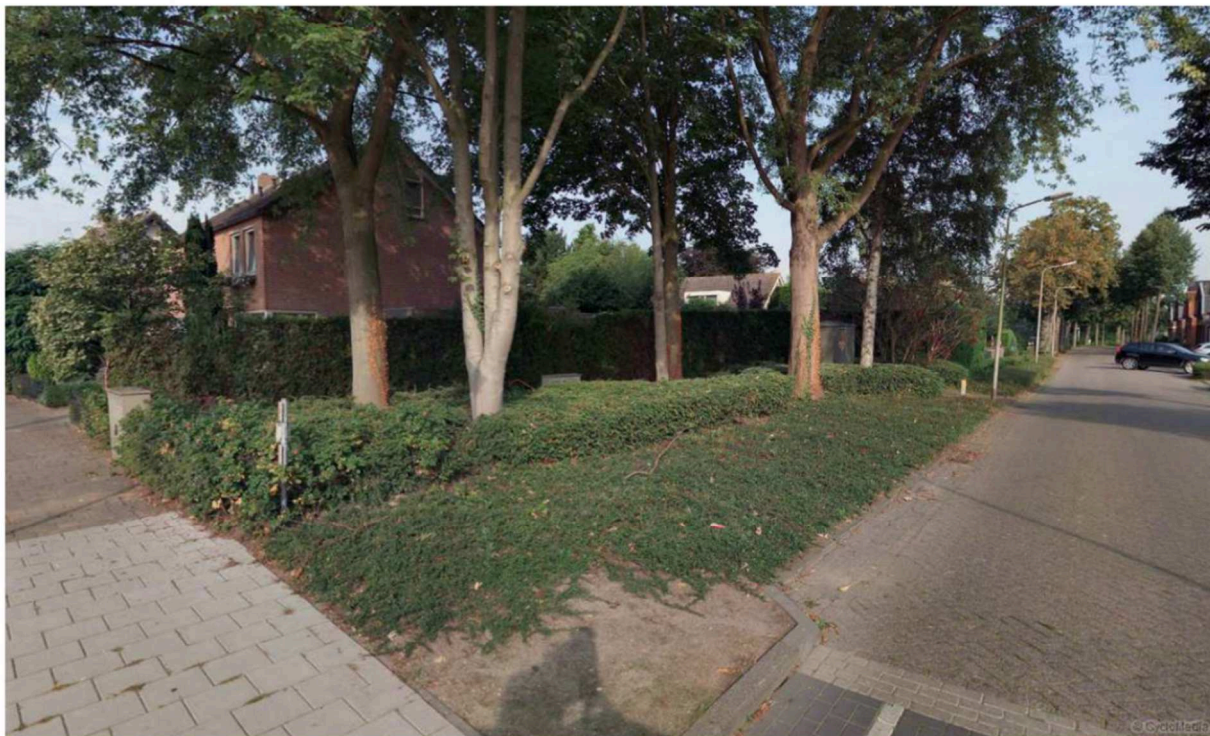
Breedte weg thv Veldstraat 29



Diepte strook thv Veldstraat 29



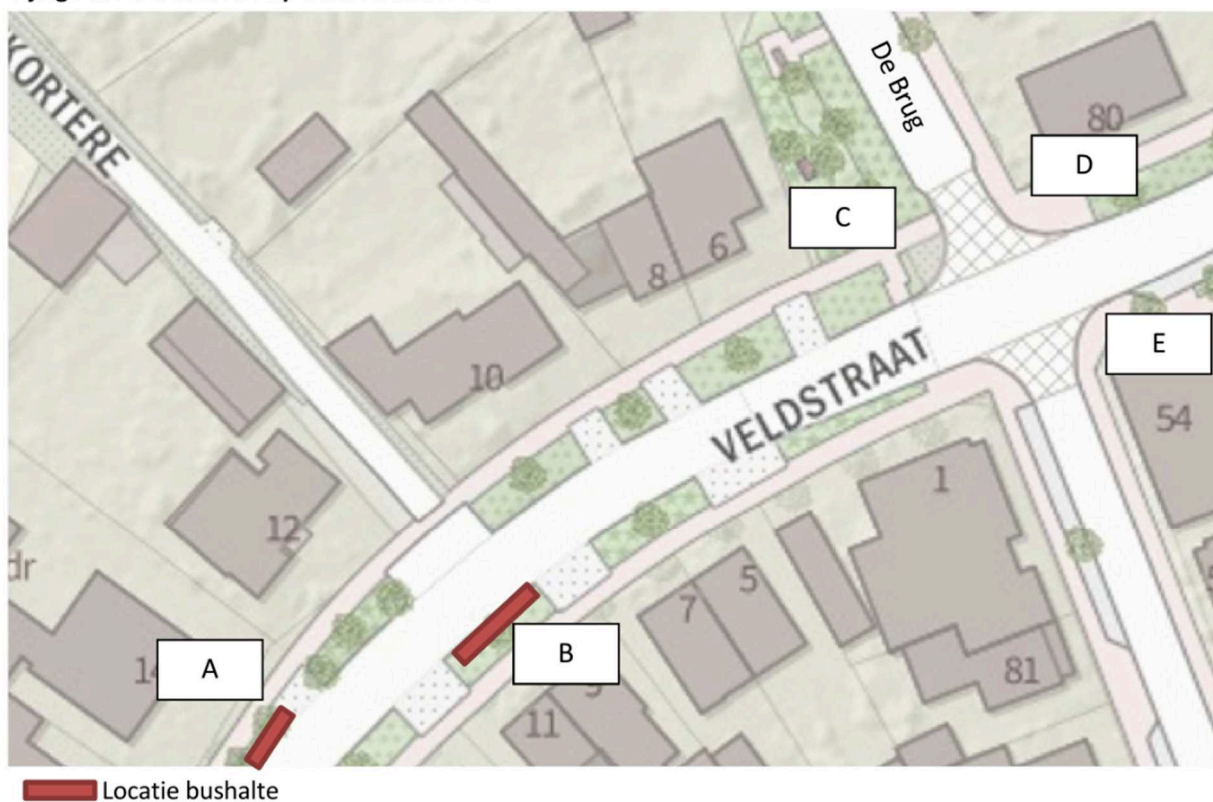
Situatie De Brug



Situatie Veldstraat thv nr 29



Bijlage 2: resultaten fietsparkeeronderzoek



	Locatie A	Locatie B	Locatie C	Locatie D	Locatie E	Totaal
27 mrt '18 11u	0	0	27	11	0	38
27 mrt '18 13u	0	0	26	10	0	36
27 mrt '18 15u	0	0	24	8	0	32
28 mrt '18 11u	0	0	34	11	0	45
28 mrt '18 13u	0	0	29	13	0	42
28 mrt '18 15u	0	0	24	10	0	34
29 mrt '18 11u	0	0	27	11	0	38
29 mrt '18 13u	0	0	29	11	0	40
29 mrt '18 15u	0	0	30	9	0	39
Gemiddeld	0	0	27,8	10,4	0	38,2

Bijlage 3: inrichtingsschets fietsparkeren De Brug

