

Zienswijzennota ontwerp-verkeersbesluit halteren lijnbus t.h.v. bushaltes Willem Passtoorsstraat 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: ZD18014477

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. T. Laseroms, Willem Passtoorsstraat 4 te Zundert, zienswijze d.d. 27 december 2017, ingekomen gemeente Zundert d.d. 27 december 2017;
2. M.M.E.A. van Opstal, Willem Passtoorsstraat 80 te Zundert, zienswijze d.d. 27 december 2017, ingekomen gemeente Zundert d.d. 28 december 2017;
3. R.W.C. van Steen, Willem Passtoorsstraat 78 te Zundert, zienswijze d.d. 2 januari 2018, ingekomen gemeente Zundert d.d. 4 januari 2018;
4. M. Jansen, Willem Passtoorsstraat 80 te Zundert twee zienswijzen d.d. 27 december 2017, ingekomen gemeente Zundert d.d. 28 december 2017 en één zienswijze d.d. 12 januari 2018, ingekomen 15 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 vrijdag 24 november 2017 tot en met donderdag 4 januari 2018.

De zienswijzen 1, 2 en 3 zijn a binnen de termijn ingekomen. De zienswijzen worden daarmee formeel ontvankelijk verklaard. Voor zienswijze 4 geldt dat wij op 28 december 2017 twee maal het verzoek ontvingen de termijn tenminste twee weken te verlengen. 15 januari 2018 ontvingen wij de daadwerkelijke zienswijze. De zienswijze valt hiermee binnen de termijn van 4 januari 2018 en twee weken. De zienswijze wordt daarmee formeel ontvankelijk verklaard.

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 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 (bushalte Veldstraat)

Afweging aanbeveling vindt plaats in hoofdstuk 3 van de Zienswijzennota ontwerp-verkeersbesluit halteren lijnbus t.h.v. bushaltes in de Veldstraat te Zundert

Aanbeveling 9: Plaats fietsenstalling op veilige locatie (bushalte Veldstraat)

Afweging aanbeveling vindt plaats in hoofdstuk 3 van de Zienswijzennota ontwerp-verkeersbesluit halteren lijnbus t.h.v. bushaltes in de Veldstraat te Zundert

3. Hoofdpunten van de zienswijzen

Aan de Willem Passtoorsstraat zijn in de oorspronkelijke situatie twee haltes gelegen (buurtbus 220). De haltes liggen van de rijbaan. Voor de haltes liggen parkeerplaatsen. Op de parkeerplaatsen zijn witte kruizen aangebracht. Hierdoor is het niet toegestaan hier te parkeren. In de nieuwe situatie worden de parkeervakken opgeheven en komt op die locatie de bushalte.



Foto: oorspronkelijke situatie Willem Passtoorsstraat

De wijziging in de verkeerssituatie is hierdoor beperkt. Er zijn geen gevolgen voor de parkeercapaciteit. Ten opzichte van de oorspronkelijke situatie is het enige verschil dat de lijnbus in de voorgenomen situatie halteert op de rijbaan.

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. De zienswijzen zijn daarom 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 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 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 locatie van de halte is onveilig door de ligging nabij een kruispunt.

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 GVVP) 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 intensiteit 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 veranderen. 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. Met betrekking tot de ligging ten opzichte van het kruispunt wordt in het ASVV 2004 in paragraaf 10.4.3.1 gesteld dat wanneer bushaltes voorbij een kruisingen worden gelegd de hinder voor het verkeer het geringst is. De zienswijzen zijn daarom ongegrond.

In het bestemmingsplan zijn de gronden bestemd voor “verkeer”. Deze 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 slechtienden 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. Op basis hiervan zijn alle zienswijzen niet-ontvankelijk.

Primair zijn alle zienswijzen niet-ontvankelijk. Secundair is het college het volgende van mening:

- er wordt 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 de huidige fietsvoorzieningen voorzien de parkeerbehoefte.
- 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.

3.4 Overige zaken

Zienswijzen:

- 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.

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 omstreken 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 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 is deze zienswijze ongegrond.

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 3.5 Balangenafweging	
							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. Hinder als gevolg van de bushaltes		par 3.4 overige zaken		
Jansen M.		Willem Passtoorsstraat 80	12-1-2018	ZD18001941	Z17-007496					1. locatie	2. inrichting		
Laseroms T.		Willem Passtoorsstraat 4	27-12-2017	ZD17049636	Z17-007432								
Opstal M.M.E.A. van		Willem Passtoorsstraat 80	27-12-2017	ZD17049748	Z17-007493								
Steen R.W.C. van		Willem Passtoorsstraat 78	2-1-2018	ZD18000433	Z17-007495								