

Advies van de commissie bezwaarschriften gemeente Bloemendaal

1. Inleiding

Dit is het advies van de commissie bezwaarschriften van de gemeente Bloemendaal (hierna: de commissie) over de volgende bezwaarschriften:

betreft	bezwaren
van	Vereniging Dorpsraad Bennebroek, vertegenwoordigd door Th.J. van Dijk (voorzitter), H.A. Geerars en A.D. Geerars-Van Dorp, H.A. van den Heisteeg-Stokman, R.E. Gerritsen, P.J. Gerritsen, B.J.C. de Rooij, M.D. de Rooij-van Pelt, A. van Rijn, C.M. van Rijn, J. Abma, M. Abma-Kostelijk, C. van der Elst, P.J.N. Bak, F. de Klerk, F. Koopman (Koopman hengelsport), H. Snijder en H. Steensma
Ingekomen	tussen 18 februari 2021 en 17 maart 2021

De bezwaren zijn gericht tegen:

het besluit	tot verplaatsing van de bushalte Bennebroekerlaan aan de oostzijde van de Rijksstraatweg te Bennebroek naar het gedeelte van de Rijksstraatweg ter hoogte van de nummers 4 – 6 bij de bestaande parkeervakken
van	het college van burgemeester en wethouders (hierna: het college)
datum	5 februari 2021

Onder 2 treft u de kern van het advies aan. Onder 3 staat de samenstelling van de commissie. Aansluitend treft u onder 4 het verslag van de hoorzitting aan. De overwegingen en het volledige advies van de commissie staan onder 5. In de bijlage staan de voor de zaak relevante wettelijke bepalingen.

2. Kern van het advies

Het advies strekt ertoe de bezwaren van H. Snijder en H. Steensma niet-ontvankelijk te verklaren, de overige bezwaren ontvankelijk en deels gegrond te verklaren en met inachtneming van het advies van de commissie nader en gedocumenteerd onderzoek te doen naar de verplaatsing van de bushalte en op basis van de uitkomst daarvan een besluit op bezwaar te nemen waarbij de bij het verkeersbesluit betrokken belangen zijn afgewogen en het besluit wordt voorzien van een deugdelijke motivering.

3. Samenstelling commissie

Mevrouw mr. M.C. Duits (voorzitter), de heer mr. S. Bechinka en de heer mr. D.O. Bogers (leden).

Secretaris de heer mr. P. Bakker.

4. Verslag van de hoorzitting

Wegens de maatregelen in verband met het Coronavirus is gekozen voor een digitale hoorzitting via een videoverbinding. Tijdens de hoorzitting op 25 mei 2021 hebben bezwaarden en het college de gelegenheid gekregen hun standpunten mondeling toe te lichten.

Aanwezig: de voorzitter, leden en secretaris van de commissie;
de heer H.A. Geerars, de heer H. Steensma, mevrouw H. Snijder, de heer D. Duijn (vertegenwoordiger van de vereniging Dorpsraad Bennebroek), de heer B.J.C de Rooij, mevrouw M.D. de Rooij-van Pelt, de heer R. Gerritsen (bezwaarden);
de heer ing. G. Janus en mevrouw mr. F. Bettink (vertegenwoordigers van het college).

De voorzitter opent de zitting en legt uit hoe de behandeling van de bezwaarschriften zal verlopen. Zij licht toe dat de voorzitter en leden van de commissie niet bij de gemeente in dienst zijn. De commissie is een onafhankelijke adviescommissie en adviseert het college over het te nemen besluit op de bezwaarschriften. De secretaris ondersteunt de commissie bij haar werkzaamheden.

De voorzitter gaat eerst in op de belanghebbendheid van de bezwaarden. Zij geeft aan dat mevrouw Snijder en de heer Steensma niet woonachtig zijn aan de Rijksstraatweg en derhalve wat verder van de te realiseren bushalte af wonen. Zij geeft mevrouw Snijder het woord om haar belanghebbendheid toe te lichten.

Mevrouw Snijder heeft meer gekeken naar de omliggende dorpen dan naar zichzelf als persoon. Zij heeft gewerkt als vrijwilliger bij Welzijn Bloemendaal en heeft met ouderen gewerkt als vrijwilliger. Deze mensen krijgen problemen met de verplaatsing van de halte.

De voorzitter vraagt of zij dus meer opkomt voor de belangen van anderen dan voor haar eigen belang.

Mevrouw Snijder beaamt dit.

De voorzitter vraagt de heer Steensma te bevestigen dat ook hij niet aan de Rijksstraatweg woont.

De heer Steensma woont op het Lage Duin maar is gebruiker van de bus. Hij is visueel mindervalide en is afhankelijk van het openbaar vervoer. Verplaatsing zou

zeer nadelig voor hem zijn. Hij moet dan twee keer een drukke weg oversteken, de Bennebroekerlaan. Er is daar geen zebrapad.

De voorzitter geeft het woord aan de heer De Rooij.

De aankondiging van de verplaatsing van de bushalte is volgens hem onzorgvuldig gedaan. Er is onvoldoende onderzoek gedaan en er worden oneigenlijke argumenten gebruikt in het verweerschrift. De heer De Rooij en zijn vrouw zijn woonachtig tegenover de bushalte. Zij zijn beiden huisarts. De situatie is nu al onveilig en dat wordt er niet beter op met het plaatsen van de bushalte aan de overkant van de weg. De gemeente doet deze zaak onterecht af als een simpel verkeersbesluit. Spreker gaat ervan uit dat er geen abri en geen fietsenstalling worden geplaatst. Niet staat vermeld dat de andere bushalte komt te vervallen. De gemeente stelt voorts vast dat de drie parkeerplekken niet continu gebruikt worden. Dit is logisch want het betreft een blauwe zone. Ook wordt vastgesteld dat auto's dubbel geparkeerd worden en met de wielen op de stoep. Dat is correct. Er zijn afspraken gemaakt met de gemeente over parkeerplaatsen die nimmer opgeheven mogen worden in verband met de daar gevestigde winkeliers. De gemeente kan hier echter geen stukken meer van overleggen. De gemeente geeft aan dat de huidige halte niet voldoet aan de richtlijnen vanwege overlast van fietsen en overhangend groen. Dit argument slaagt niet omdat dit voortkomt uit het tekortschieten van de handhaving. Voorts is er een hoogteverschil tussen trottoir, fietspad en halte. Op de tekening van de nieuwe situatie is er nog steeds een verschil van 13/14 cm tussen voetpad en halte en voetpad en trottoir. De nieuwe halte voldoet dus niet aan de richtlijnen. De vraag is dus waarom de gemeente niet heeft onderzocht waarom de oude halte niet zou kunnen voldoen aan de CROW-richtlijnen. Waarom immers niet de uitvoegstrook van de bus betegelen zodat de bus stopt op de rijbaan voor het stoplicht? Er is geen onderzoek gedaan naar alternatieven, maar gelijk gekozen voor het verplaatsen van de halte. Dat veroorzaakt 200 m verderop een nog moeilijker verkeerssituatie dan er nu al is. De gemeente schat zonder onderzoek in dat de nieuwe halte geen gevaar voor de verkeersveiligheid oplevert. Dit wordt bestreden. De gemeente beargumenteert dat de omwonenden ruime parkeergelegenheid hebben op eigen erf. Dat doet niet ter zake. Tot slot vreest de heer De Rooij een inbreuk op zijn privacy door de nieuwe bushalte. Dit heeft waardevermindering tot gevolg. De gemeente lijkt dit te doen ten behoeve van de mindervalide mens. Echter, deze moeten dan wel een hindernisbaan van 200 m afleggen om bij de bushalte te komen.

De voorzitter geeft het woord aan mevrouw Snijder.

Mevrouw Snijder heeft richtlijnen voor bushaltes opgezocht. Zowel in de nieuwe situatie als in de oude situatie gaat de bushalte daar niet aan voldoen. Op de huidige plaats zijn echter stoplichten met verklikkers. Mindervaliden zoals slechtzienden kunnen daarop afgaan. Bovendien liggen er ribbeltegels op de grond. In de nieuwe situatie is dit niet het geval.

De voorzitter geeft het woord aan de heer Steensma.

De heer Steensma geeft aan dat in de oude situatie de oversteekmogelijkheden ideaal zijn, in tegenstelling tot de nieuwe situatie waarbij een drukke weg moet worden overgestoken. Wel onderkent hij dat de huidige halte niet ideaal is. De heer Steensma is er voorts niet over te spreken dat alleen schriftelijk bezwaar kan worden gemaakt.

De voorzitter geeft het woord aan de heer Gerritsen.

De heer Gerritsen sluit zich aan bij het betoog van de heer De Rooij. Zijn grootste bezwaar ligt in het ontbreken van voldoende onderzoek naar de mogelijkheid tot aanpassing van de bestaande halte. Voorts is er geen onderzoek geweest naar bijvoorbeeld de verkeersveiligheid van de nieuwe halte. Uit het besluit van het college en het verweerschrift blijkt geen belangenafweging. Volgens jurisprudentie dient het college alle betrokken belangen af te wegen. Tot slot merkt hij op dat de drie op te offeren parkeerplaatsen wel degelijk vaak gebruikt worden, in tegenstelling tot wat de gemeente meent waar te nemen.

De voorzitter geeft het woord aan de heer Geerars.

De heer Geerars geeft aan voornamelijk moeite te hebben met het privacy-aspect van deze zaak. Hij geeft aan zijn huis niet te hebben gekocht als die bushalte daar zou zijn, evenals veel mensen het huis niet zullen willen kopen om dezelfde reden. Voorts wijst de heer Geerars op de veiligheidssituatie. Van de oude bushalte is volgens de heer Geerars een perfecte bushalte te maken.

De voorzitter geeft het woord aan de heer Duijn.

De heer Duijn geeft aan dat de nieuwe locatie niet centraal in Bennebroek ligt. Reizigers moeten al snel 200 m meer lopen dan bij de oude halte het geval was. Oversteken bij de nieuwe locatie is minder veilig dan bij de oude locatie. Ook heeft het halteren bij de nieuwe halte een negatieve invloed op de verkeersstroom. Dit is strijdig met wat in het verkeersbesluit staat. Het besluit draagt niet bij aan het belang van de busreizigers, waaronder mindervaliden, en de verkeersveiligheid ter plaatse. Verzocht wordt om het besluit te heroverwegen en eerst in overleg te treden met de omwonenden. Dit is in overeenstemming met de motie van de gemeenteraad van 19 maart 2021 te dien aanzien. De Dorpsraad is voorts van mening dat de huidige bushalte met kleine aanpassingen zou kunnen voldoen aan de CROW-richtlijnen.

De voorzitter geeft het woord aan mevrouw Bettink en vraagt haar in te gaan op de stelling van het college dat de huidige locatie niet zodanig aan te passen is dat deze voldoet aan de CROW-richtlijnen. Voorts heeft de commissie geen onderliggende

stukken/onderzoek gezien. Tot slot is de commissie benieuwd naar de belangenafweging die heeft plaatsgevonden.

Mevrouw Bettink legt uit dat het onderzoek naar de huidige locatie niet op schrift is gesteld omdat evident is dat het voldoen aan de richtlijnen daar onmogelijk is. Met betrekking tot de verkeersveiligheid merkt mevrouw Bettink op dat bij de nieuwe halte weliswaar geen zebrapad is en geen verkeerslichten zijn, maar dat dit vanuit de CROW ook geen verplichting is. Bij de nieuwe locatie zou voorts geen plek van 1,5 m zijn, maar dat is bij de oude plek ook niet het geval. Op het moment echter dat de parkeerplaatsen worden opgeheven, blijft er 1,95 m over. Digitaal bezwaar maken is overigens wél mogelijk en dat is in onderhavige zaak ook gedaan. Tot slot vermeldt mevrouw Bettink dat op het moment van het schrijven van het verweerschrift geen duidelijkheid was over afspraken met betrekking tot de parkeerhavens. Nu zij een concrete datum heeft gekregen, zegt zij toe hier naar te gaan kijken. Overigens zijnabri's en fietsenstallingen vergunningvrij; dit valt buiten de omvang van deze procedure.

De voorzitter vraagt naar het advies van de ambtelijke verkeerscommissie die ingestemd zou hebben. Dat advies kent de commissie niet.

De heer Janus geeft aan dat de ambtelijke verkeerscommissie bestaat uit een ambtenaar van de politie, de wethouder openbare ruimte en een verkeersambtenaar van de gemeente. Het plan is aan deze commissie voorgelegd en goedgekeurd. Uitgangspunt van de commissie is de verkeersveiligheid.

De voorzitter geeft aan dat duidelijk is dat de bushalte in overeenstemming met de richtlijnen moet worden gebracht, maar de voorzitter wil graag iets meer weten over de afweging van de belangen die de gemeente heeft gemaakt.

Mevrouw Bettink geeft aan dat er geen participatietraject is geweest, maar dat mensen hun bezwaren kunnen laten horen in de bezwaarprocedure.

De voorzitter brengt de genoemde motie van de gemeenteraad naar voren. Is mevrouw Bettink daarmee bekend?

Mevrouw Bettink zegt dat er inderdaad een motie is aangenomen dat het verkeersbesluit heroverwogen moet worden. Die heroverweging vindt plaats in bezwaar, dus is het college op dit moment de motie aan het uitvoeren.

De heer Duin zegt dat er niet alleen heroverwogen moet worden, maar dat ook in overleg met de omwonenden moet worden getreden.

De heer Bechinka vraagt of de gemeente beleid heeft om dit soort besluiten met een grote impact op de omgeving als een voornemen eerst voor te leggen aan de omwonenden.

Mevrouw Bettink geeft aan dat er geen beleid op dat vlak is.

De heer Bechinka vindt dit jammer omdat het veel bezwaren zou kunnen voorkomen. Verder wil de heer Bechinka weten of er nu een advies van de ambtelijke verkeerscommissie ligt.

De heer Janus geeft aan dat het meer een adviezenlijst betreft. De overwegingen van de adviescommissie worden niet op papier gezet.

De heer Bechinka geeft aan dat er ook een akkoord zou zijn van de provincie Noord-Holland. Er zou verder contact geweest zijn met Connexxion / Arriva. Zijn hier documenten van? Wat vindt de busmaatschappij?

De heer Janus zegt dat het een buslijn is van Arriva en dat er in het verkeersbesluit dus ten onrechte Connexxion staat. Het plan dat er nu ligt is een initiatief geweest van de provincie. Arriva heeft een ontwerp aangeleverd.

De heer Bechinka merkt op dat deze stukken niet in het dossier zijn aangetroffen. Hij vervolgt met de stelling van het college dat aanpassing op de oude plek niet mogelijk is. Daarmee is echter niet aangegeven waarom het niet mogelijk is. Bezwaarden hebben gezegd dat het fietspad aldaar is op te hogen zodat er een hoger plateau komt en rolstoelers gemakkelijker de bus kunnen bereiken en waarom kan de haven niet worden opgeheven en worden verhoogd zodat de bus kan stoppen bij de stoplichten?

De heer Janus geeft aan dat een hoogteperron nodig is van 18 cm ten opzichte van de rijbaan. Dit zou betekenen dat het fietspad ook tot die hoogte moet worden opgehoogd. De bestaande halte eindigt precies tegen de voetgangersoversteekplaats die nu juist op de hoogte van de rijbaan is aangebracht. Dan zou er dus een hoogteverschil van 18 cm over een zeer korte afstand overbrugd moeten worden en dat is niet goed haalbaar.

De heer Bechinka vraagt nogmaals naar de optie om de haven weg te halen aldaar.

De heer Janus geeft aan dat het college dat niet heeft onderzocht.

De heer Bogers heeft het zo begrepen dat eigenlijk de provincie Noord-Holland deze halteplek heeft aangewezen. Klopt dat?

De heer Janus beaamt dat de provincie heeft voorgesteld om deze halte te plaatsen.

De heer Bogers mist toch de belangenafweging, hetgeen hij dan kan plaatsen in het licht van het feit dat de provincie de halte heeft aangewezen. In het kader van het

verkeersbesluit staat vooral de toegankelijkheid van de halte centraal, maar de bezwaarders hebben het over de bereikbaarheid van de halte. Daar heeft de heer Bogers nog geen duidelijke reactie van het college op gehoord.

Mevrouw Bettink geeft aan dat er in het verweerschrift wel op is ingegaan. Het college realiseert zich dat de halte 200 m van de oude halte is gesitueerd, maar er moest gezocht worden naar een geschikte plek om wel aan de CROW-richtlijnen te kunnen voldoen en dan wordt op deze locatie uitgekomen.

De heer Bogers vervolgt dat als hij het goed begrijpt de bereikbaarheid geen criterium is in de CROW-richtlijnen?

Mevrouw Bettink beaamt dit.

De heer Bogers herhaalt dat er een hoogteverschil is tussen fietspad, trottoir en halte, maar de heer De Rooij geeft aan dat op de tekening van de nieuwe halte nog steeds een hoogteverschil is te zien van 13 respectievelijk 14 cm. De heer De Rooij stelt op die grond vast dat ook de nieuwe halte bij voorbaat al niet aan de CROW-richtlijnen zal voldoen. Kan het college dat toelichten?

De heer Janus geeft aan dat het bij het hoogteverschil gaat over de toegankelijkheid van het perron vanaf het trottoir. Daarbij moet men het fietspad kruisen. Bij de nieuwe halte is het zo ontworpen dat voetpad, fietspad en halteperron op elkaar aansluiten zonder hoogteverschillen. Bij de bestaande halte moet men eerst van het trottoir naar beneden naar het fietspad en daarna weer omhoog naar het halteperron en dan nog een keer omhoog de bus in.

Mevrouw Bettink zegt dat dat bij de nieuwe halte gelijk wordt gemaakt.

De heer De Rooij bestrijdt dit. Hij zegt dat in de tekening van de nieuwe halte reeds een hoogteverschil zit.

De heer Bogers geeft aan geen tekening in het dossier te hebben aangetroffen. Dit maakt echter ook geen onderdeel uit van het verkeersbesluit dat voorligt, dat betreft immers slechts het bord dat geplaatst wordt. De heer Bogers vervolgt over de abri en de fietsenstalling. Hij geeft aan dat omwonenden zich daar erg veel zorgen over maken. Kan mevrouw Bettink daar iets meer over vertellen?

Mevrouw Bettink geeft aan dat deze vergunningvrij geplaatst mogen worden.

De heer Janus beaamt dat de fietsenrekken er zullen komen. Een abri niet noodzakelijkerwijs.

De heer Bogers vraagt naar de mogelijkheid om uitsluitend per brief bezwaar te kunnen maken.

Mevrouw Bettink geeft aan dat dit niet juist is. Via een formulier op de website kan bezwaar worden gemaakt.

De heer Bechinka heeft nog een vraag. Enkele bezwaarden hebben aangegeven dat bij de nieuwe locatie een slechte oversteekvoorziening ontstaat. Er zijn geen stoplichten en geen zebrapad. Mocht de nieuwe halte er komen, komt er dan een zebrapad?

De heer Janus antwoordt dat er een veilige oversteekplek is bij de verkeerslichten en dan ligt het niet voor de hand om even verderop, bij de nieuwe halte, een zebrapad aan te leggen.

De voorzitter geeft mevrouw De Rooij het woord voor een tweede termijn.

Mevrouw De Rooij geeft aan dat zij beiden huisarts zijn en soms met spoed naar patiënten moeten. Ze vindt het bij de nieuw voorgestelde situatie lastig om de weg op te komen. De heer De Rooij brengt nog in dat in de nieuwe situatie, gelijk aan de oude situatie, ook een hoogteverschil van 18 cm op een korte afstand moet worden overbrugd. Daarmee ondergraaft het college zijn eigen redenering. De heer De Rooij begrijpt niet dat het college dat als argument durft te gebruiken.

De voorzitter geeft het woord aan mevrouw Snijder.

Mevrouw Snijder merkt op dat er geen knielbussen rondrijden dus dat de hele discussie hypothetisch is. In de bussen die rondrijden kan je niet met een rolstoel komen. Dan is er nog gesproken over 1,95 m breedte van de stoep, verdwijnt dan de haven, gaat de bus stoppen op straat? In dat geval gaat er een enorm verkeersprobleem ontstaan.

De voorzitter geeft het woord aan de heer Steensma.

De heer Steensma merkt nog op dat een bushalte zonder zebra's en stoplichten weliswaar is toegestaan, maar dat er nu een bushalte verdwijnt waar wel zebra's en stoplichten zijn. Dit is onwenselijk, zeker in het licht van het feit dat in Bennebroek relatief veel oudere mensen wonen.

De voorzitter geeft het woord aan de heer Gerritsen.

De heer Gerritsen sluit zich aan bij alles dat is gezegd. Hij merkt wel nog op dat besluit onzorgvuldig tot stand is gekomen en dat geen belangenafweging heeft plaatsgehad.

De voorzitter geeft het woord aan de heer Geerars.

De heer Geerars merkt op dat alles reeds gezegd is en dat hij de besluitvorming onzorgvuldig vindt.

De voorzitter geeft het woord aan de heer Duin.

De heer Duin beaamt dat er weinig rolstoelgebruikers gebruik maken van de reguliere bus. Tot slot merkt de heer Duin nog op dat de nieuwe halte niet slechts van één kant van het dorp 200 m verder lopen is.

De voorzitter geeft het woord aan mevrouw Bettink.

Mevrouw Bettink geeft aan dat de fietsenrekken aan de overkant van de woning van de familie De Rooij worden geplaatst, zodat zij daar hopelijk geen overlast van ondervinden. Voorts heeft mevrouw Bettink eerder slechts aangegeven dat het plaatsen vanabri's vergunningvrij is. Zij heeft niet gezegd dat dit zonder overleg gebeurt.

De voorzitter houdt voor dat veel mensen zeggen dat er geen rolstoelgebruikers zijn die van de bus gebruik maken. In hoeverre kan dat de belangenafweging van het college beïnvloeden?

Mevrouw Bettink geeft aan dat ook mensen met rollators op deze wijze bediend worden.

De voorzitter dankt daarna de aanwezigen voor hun inbreng en sluit de hoorzitting.

5. Overwegingen en advies van de commissie

Procedureverloop

De bezwaren zijn gericht tegen het besluit van het college van 5 februari 2021 om de bushalte Bennebroekerlaan aan de oostzijde van de Rijksstraatweg te Bennebroek te verplaatsen naar het gedeelte van de Rijksstraatweg ter hoogte van de nummers 4 – 6 bij de bestaande parkeervakken.

Ontvankelijkheid

De bezwaren zijn gericht tegen een besluit als bedoeld in artikel 1:3, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: de Awb) waartegen bezwaar kan worden gemaakt. De bezwaarschriften zijn binnen de bezwaartermijn van zes weken ingediend.

De commissie ziet zich verder voor de vraag gesteld of bezwaarden belanghebbenden zijn bij het onderhavige verkeersbesluit.

Onder 'belanghebbende' wordt ingevolge artikel 1:2, eerste lid, van de Awb verstaan: degene wiens belang rechtstreeks bij een besluit is betrokken. Volgens

vaste jurisprudentie van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: de Afdeling) is met het vereiste van het zijn van belanghebbende een zekere begrenzing beoogd ten aanzien van de mogelijkheid tegen een besluit bezwaar te maken en beroep in te stellen. Het is niet de bedoeling van de wetgever geweest om tegen een verkeersbesluit beroep open te stellen voor een ieder. Bij verkeersbesluiten dient dan ook van geval tot geval te worden onderzocht wiens belangen rechtstreeks bij een dergelijk besluit zijn betrokken. Voorts heeft de Afdeling overwogen dat een persoon slechts belanghebbende bij een verkeersbesluit is indien hij of zij een bijzonder, individueel belang heeft bij dat besluit, welk belang zich in voldoende mate onderscheidt van dat van andere weggebruikers (zie bijvoorbeeld de uitspraak van 14 februari 2018, ECLI:NL:RVS:2018:506).

De commissie is van oordeel dat het bezwaar van H. Snijder niet-ontvankelijk is. Zij is woonachtig aan de Eikenlaan 11, op ruime afstand de nieuwe bushalte en zij heeft daarop geen zicht. Daarenboven heeft zij ter zitting verklaard niet haar eigen belang te behartigen, maar dat van anderen. Hoewel de commissie dit lovenswaardig vindt, onderscheidt zij zich hiermee onvoldoende van andere weg of busgebruikers.

Het bezwaar van H. Steensma, woonachtig aan de Lage Duin 18, is eveneens niet-ontvankelijk. Hij woont op ruime afstand tot de nieuwe bushalte. De omstandigheid dat hij vanaf zijn woning verder moet lopen naar de nieuwe bushalte, waarbij komt dat hij slechtziend is, maakt niet dat hij in juridische zin gevolgen ondervindt van het besluit. Hij onderscheidt zich hiermee onvoldoende van andere busgebruikers.

Het bezwaar van de vereniging Dorpsraad Bennebroek is ontvankelijk, nu kan worden geoordeeld dat deze kwestie algemene en collectieve belangen betreft die de vereniging krachtens haar doelstellingen en blijkens haar feitelijke werkzaamheden in het bijzonder behartigt (zie bijvoorbeeld ECLI:NL:RBNHO:2013:BZ3410 Dit betreft een uitspraak over de Dorpsraad Bennebroek waarin de voorzieningenrechter de vereniging als belanghebbende heeft aangemerkt. Dit is standaardjurisprudentie van de Afdeling (zie ECLI:NL:RVS:2009:BI9672).

De overige bezwaarden kunnen als belanghebbende bij het verkeersbesluit worden aangemerkt. Ook overig is gebleken dat de bezwaarschriften voldoen aan de eisen die de Awb stelt.

Heroverweging

Als een bezwaarschrift is ingediend en het bezwaar ontvankelijk is, moet het bestuursorgaan ingevolge artikel 7:11 van de Awb het besluit op grondslag van het bezwaar volledig heroverwegen. Uitgangspunt is daarbij dat het besluit op bezwaar wordt genomen met inachtneming van de feiten en omstandigheden ten tijde van het nemen van het besluit op bezwaar.

Ingevolge artikel 7:12, eerste lid, van de Awb moet het besluit op bezwaar goed worden gemotiveerd. De commissie heeft dit als uitgangspunt genomen bij het haar advies.

In de bezwaarschriften zijn de volgende bezwaren – kort samengevat vermeld:

1. De noodzaak van de verplaatsing van de bushalte wordt niet onderbouwd. CROW richtlijnen hebben geen wettelijke status;
2. Er is niet onderzocht of de huidige bushalte voldoet aan de eisen van toegankelijkheid of welke maatregelen noodzakelijk zijn om de huidige bushalte te verbeteren. Het besluit is niet zorgvuldig voorbereid;
3. Verplaatsing van de bushalte zorgt ervoor dat de toegankelijkheid en de verkeersveiligheid van de halte aanzienlijk afneemt zonder goede belangenafweging. Men moet nu honderden meters verder lopen over een smalle en slecht onderhouden stoep of over het fietspad omdat er auto's geparkeerd staan op de stoep;
4. In het besluit is niet kenbaar gemaakt welke verkeerstechnische gevolgen het nieuwe besluit met zich brengt.
5. Er is geen overleg gevoerd met omwonenden en belanghebbenden. Dit is onzorgvuldig;
6. De nabije ligging van een bushalte op de grens met Heemstede is niet in de besluitvorming meegenomen. Dit is onzorgvuldig;
7. Er worden drie belangrijke parkeerplaatsen zonder belangenafweging opgeofferd terwijl er geen alternatief wordt geboden. De parkeerdruk zal enorm toenemen;
8. De gekozen locatie ligt aan weerszijden recht tegenover woonhuizen en voortuinen waardoor stank- en geluidsoverlast van de stoppende bussen enorm zal toenemen. Het woongenot van die bewoners zal daardoor aanzienlijk worden aangetast door inkijk, alsmede de waarde van hun bezit;
9. De gemeente heeft beloften gedaan dat de huidige parkeerplaatsen niet opgeheven mogen worden;
10. Er kan uitsluitend per post bezwaar worden ingediend.

De commissie geeft hieronder haar advies over de bezwaren

Inleiding

De commissie constateert dat in de bezwaarschriften en ter zitting een groot aantal bezwaren wordt aangevoerd. Om die reden is het goed om aan te vangen met een duiding van de omvang van het geding.

Er is bezwaar gemaakt tegen het verkeersbesluit met nummer 775589, dat is gepubliceerd in de Staatscourant van 5 februari 2021, nr. 6461. Het besluit behelst plaatsing van het bord L3b (bushalte) uit Bijlage I van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (hierna: RVV 1990), op de Rijksstraatweg

te Bennebroek, uitsluitend aan de oostzijde van de weg ter hoogte van nummer 4-6 van de Rijksstraatweg en deze bushalte langs de rijbaan over een lengte van circa 12 m te voorzien van zwartwitgeblokte markering, zoals bedoeld in artikel 23, eerste lid, onder e, van het RVV 1990.

Dit betekent dat een aantal van de aangevoerde bezwaren buiten de reikwijdte van deze procedure vallen. Het betreft samengevat de volgende bezwaren.

Door bezwaarden is aangevoerd dat in de besluitvorming niet is meegewogen dat reeds een bushalte in de nabijheid van de nieuwe bushalte is gesitueerd op de grens met Heemstede. Voorts is door bezwaarden aangevoerd dat aan de enkele plaatsing van een bushalte nog meer consequenties vastzitten zoals de plaatsing van een bushokje en de plaatsing van fietsenrekken die mogelijk een hangplek gaan vormen. Daarnaast hebben bezwaarden aangevoerd dat de financiering van het plan onduidelijk is en dat onduidelijk is of het plan voldoet aan een goede ruimtelijke ordening. Verder hebben bezwaarden aangevoerd dat de plaats van de nieuwe bushalte de bereikbaarheid niet ten goede komt en dat de aansluiting op andere bussen wordt bemoeilijkt. Tot slot wordt aangevoerd dat de huidige locatie van de bushalte nauwelijks problemen oplevert en dat bij de keuze voor de nieuwe locatie niet is voldaan aan artikel 44 van de Wet personenvervoer 2000.

Deze bezwaren vallen buiten het toetsingskader van het voorliggende verkeersbesluit en de commissie gaat hier derhalve niet inhoudelijk op in.

Toetsingskader

Het wettelijk kader voor het nemen van een verkeersbesluit als hier aan de orde wordt gevormd door de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: WvW 1994), het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) en het RVV 1990. Het bestuursorgaan komt bij het nemen van een verkeersbesluit beoordelingsruimte toe bij de uitleg van de in artikel 2, eerste en tweede lid, van de WvW 1994 genoemde begrippen. Nadat het bestuursorgaan heeft vastgesteld welke verkeersbelangen in welke mate naar zijn oordeel bij het besluit dienen te worden betrokken, dient het die belangen tegen elkaar af te wegen. Daarbij komt het bestuursorgaan beleidsruimte toe. Het bestuursorgaan toetst of de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van het verkeersbesluit niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen (zie bijvoorbeeld de uitspraak van de Afdeling van 2 oktober 2019, ECLI:NL:RVS:2019:3298).

Afgewogen belangen

Ingevolge artikel 21 van het BABW vermeldt de motivering van het verkeersbesluit in ieder geval welke doelstelling of doelstellingen met het verkeersbesluit worden beoogd, waarbij moet worden aangegeven welke van de in artikel 2, eerste en tweede lid, van de wet genoemde belangen ten grondslag liggen aan het verkeersbesluit.

Afgaande op het verkeersbesluit stelt de commissie vast dat het college bij het nemen van het verkeersbesluit voornamelijk het belang heeft meegewogen dat de

verplaatsing van de bushalte nodig is om de toegankelijkheid van de bushalte voor personen met een fysieke loopbeperking te verbeteren. Met het verplaatsen wordt de bushalte beter toegankelijk voor mindervaliden. Op grond van het 'Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer' moet een bushalte aan bepaalde eisen voldoen, zodat onbelemmerd gebruik kan worden gemaakt van het openbaar vervoer door personen met een functiebeperking die zich in de samenleving, al dan niet met een hulpmiddel of persoonlijke begeleiding, zelfstandig kunnen bewegen en kenbaar maken.

Dat de huidige halte niet aan de normen voldoet, is niet in geschil. Daarbij heeft het college meegewogen de beschikbaarheid van ruimte om de bus veilig in het verkeer te kunnen laten stoppen.

Tot slot heeft het college gesteld dat het aanwijzen en aanduiden van bushaltes strekt tot het zo veel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer, de verkeersveiligheid (het verzekeren van de veiligheid op de weg) en het beschermen van weggebruikers en passagiers.

Overwegingen van de commissie

CROW-richtlijnen

Bezwaarden geven aan dat de CROW-richtlijnen geen wettelijke status hebben en dat daarop geen beroep kan worden gedaan als onderbouwing voor verplaatsing van de bushalte. De commissie onderkent dat dit het geval is, maar is het met het college eens dat deze richtlijnen algemeen erkend worden als de norm voor toegankelijke bushaltes teneinde te voldoen aan de op het college rustende plicht die voortvloeit uit het eerder vermelde 'Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer', dat op haar beurt weer voortvloeit uit Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte

Onderzoek

Bezwaarden geven aan dat niet is onderzocht of de huidige bushalte aan de richtlijnen voldoet of dat de huidige bushalte op dusdanige wijze kan worden aangepast dat deze wel voldoet aan de richtlijnen. Het college geeft aan dat onderzocht is of de huidige bushalte voldoende toegankelijk is. Zij komt daarbij tot de conclusie dat het halteperron van het trottoir gescheiden is door een verlaagd fietspad en dat het trottoir langs de halte smal is en deels wordt geblokkeerd door overhangend groen en fietsen. Daarbij is de nuttige lengte van het halteperron circa 8 meter terwijl de breedte varieert van circa 0,80 tot 1,30 meter waarbij de hoogte 11 centimeter is met een schuine trottoirband. Het halteperron eindigt direct tegen de voetgangersoversteek bij de verkeerslichten, die in hoogte gelijk ligt aan de rijbaan. Het college stelt vast dat een verhoogd halteperron nodig is waar de bus direct langs kan stoppen, terwijl de lengte van het perron 12 meter moet zijn en de breedte zodanig dat een rolstoel erop kan staan en moet kunnen keren. Dit is aldus het college evident niet het geval. De commissie overweegt dat dit in de bezwaarschriften en ter zitting niet is weersproken. Echter, de commissie is het met bezwaarden eens dat de gemeente niet (voldoende) heeft onderzocht

waarom de oude halte niet zou kunnen voldoen aan de CROW-richtlijnen. Het is de commissie uit het verweerschrift en het verhandelde ter zitting niet gebleken dat dit niet mogelijk is. In het verweerschrift staat hierover slechts vermeld dat het niet mogelijk is geacht de huidige locatie aan te passen zodat hij voldoet aan de richtlijnen. Tijdens de hoorzitting bleek dat het onderzoek naar de huidige locatie niet op schrift is gesteld. Terecht stellen bezwaarden dat in elk geval onderzocht had moeten worden of de huidige locatie van de bushalte geschikt kan worden gemaakt om zo te voldoen aan de toegankelijkheidscriteria. Zo menen bezwaarden dat de uitvoegstrook van de bus opgehoogd kan worden waardoor de bus op de rijbaan stopt voor het stoplicht. Ook zou, aldus bezwaarden, het fietspad aldaar op te hogen zijn zodat er een hoger plateau komt en rolstoelers gemakkelijker de bus kunnen bereiken. De commissie adviseert derhalve ook op voornoemde punten nader onderzoek te doen. De commissie overweegt dat het besluit op dit punt onzorgvuldig en aldus in strijd met artikel 3:4 van de Awb tot stand is gekomen. Het bezwaar op dit punt is gegrond.

Toegankelijkheid/verkeersveiligheid

Bezwaarden geven aan dat verplaatsing van de bushalte de toegankelijkheid van de bushalte juist niet ten goede komt. Bezwaarden voeren aan dat een grotere afstand moet worden afgelegd naar de nieuwe bushalte, hetgeen de bereikbaarheid niet ten goed komt. De mensen uit de doelgroep zouden nu eerst honderden meters verder moeten lopen over een smalle en slecht onderhouden stoep of over het fietspad omdat er auto's staan geparkeerd op de stoep. Het college stelt hier tegenover dat het niet mogelijk is geacht de huidige locatie aan te passen zodat hij voldoet aan de richtlijnen. Daarom is gekeken naar een andere geschikte plek op de lijn. Het college is van mening dat deze halte nog steeds centraal gelegen en goed toegankelijk is. De commissie overweegt dat het college niet heeft weersproken dat bij de nieuwe bushalte honderden meters over slecht begaanbaar terrein moet worden afgelegd hetgeen de toegankelijkheid en de veiligheid niet ten goede komt. De commissie acht de motivering op dit punt onvoldoende.

Verkeerstechnische implicaties

Bezwaarden voeren aan dat geen onderzoek is gedaan naar de verkeerstechnische gevolgen van de nieuwe bushalte. Gevreesd wordt voor verkeersonveilige situaties. Het college stelt dat zij inschat dat halteren bij de nieuwe halte op de rijbaan geen negatieve invloed heeft op de doorstroming van het verkeer ten opzichte van de reeds bestaande situatie. Zij legt hieraan onder meer aan ten grondslag dat er relatief weinig mensen instappen bij de halte en dat de bus bij andere haltes ook op de rijbaan stopt, waar dit ook geen problemen oplevert. Bovendien stopt de bus net voorbij een oversteekplaats met een middengeleider ervoor/naast, waardoor zij het risico van het inhalen van de bus als gering inschat. Voorts kan de bus bij de nieuwe halte gebruik maken van 'korte afstand radio' waarmee de kruising 'leeg' gemaakt kan worden en er dus geen lange file staat die de bus kan gaan proberen in te halen. De commissie komt dit niet als ongeloofwaardig voor en volgt het college in deze redenering.

Parkeerplaatsen

Bezwaarden voeren aan dat er drie parkeerplaatsen worden opgeofferd zonder enige vorm van belangenafweging en zonder het aanbieden van enig alternatief, waardoor de parkeerdruk enorm zal toenemen. Het college overweegt dat de parkeerplaatsen een blauwe zone vormen die niet voortdurend gebruikt wordt. Bezoekers van de winkels zouden elders parkeren terwijl bewoners ruime parkeergelegenheid op eigen terrein hebben. Tot slot overweegt het college dat elders op de Rijksstraatweg meerdere parkeerplaatsen zijn waar gebruik van gemaakt kan worden. De commissie begrijpt het zo dat het college kennelijk heeft overwogen dat het met haar besluit te dienen doel, te weten de toegankelijkheid van de bushalte prevaleert boven het belang dat is gediend met de drie parkeerplaatsen. De commissie overweegt dat dit een discretionaire bevoegdheid betreft die het college gemotiveerd mag maken. De commissie is van oordeel dat deze afweging op goede gronden is gemaakt.

Woongenot

Naast de bezwaren die zijn aangevoerd met betrekking tot de belangen die het college blijkens het verkeersbesluit heeft meegewogen, is ook een aantal bezwaren aangevoerd die betrekking hebben op de mogelijke nadelige gevolgen die het verkeersbesluit kan hebben voor omwonenden. Zo voeren bezwaarden aan dat de gekozen locatie aan weerszijden recht tegenover woonhuizen en voortuinen ligt. Dit brengt stank- en geluidsoverlast met zich, alsmede een inbreuk op de privacy. Het woongenot en de waarde van hun bezit zal hierdoor worden aangetast. Nergens in het bestreden verkeersbesluit geeft het college er blijk van deze belangen te hebben onderzocht en te hebben meegewogen. Het college bestrijdt deze gronden in het verweerschrift en is van mening dat het verplaatsen van de halte niet zorgt voor meer inkijk of stank- en geluidsoverlast en daaruit voortvloeiende waardevermindering van de betreffende woningen. Het college merkt hierbij op dat door bezwaarden geen stukken zijn overgelegd waaruit blijkt dat er nadelige gevolgen voor omwonenden zullen zijn. De commissie overweegt echter dat het bestuursorgaan zelf dient te toetsen of de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van het verkeersbesluit niet onevenredig zullen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Dat is in dit geval niet gebeurd. De commissie is dan ook van oordeel dat het college hier nader onderzoek naar moet doen en dat het besluit op dit punt een nadere motivering behoeft.

Opheffen parkeerplaatsen; toezegging

Bezwaarden voeren aan dat de gemeente in een eerder stadium heeft beloofd dat de huidige parkeerplaatsen niet opgeheven zullen worden. Het college geeft aan dat geen stukken zijn overgelegd waaruit dit blijkt. De commissie heeft geen reden te twifelen aan hetgeen het college te dien aanzien stelt. Bezwaarden kunnen om een geslaagd beroep te kunnen doen op het vertrouwensbeginsel niet volstaan met een enkele stelling.

Tot slot overweegt de commissie met betrekking tot het bezwaar dat uitsluitend bezwaar kan worden gemaakt per post dat het college naar voren heeft gebracht dat digitaal bezwaar kan worden gemaakt via een formulier op de website van de gemeente.

Conclusie

Het college heeft naar het oordeel van de commissie onvoldoende onderzocht of, en gemotiveerd dat het verkeersbesluit zal bijdragen aan de belangen die volgens het college ten grondslag liggen aan het verkeersbesluit, te weten het waarborgen van de vrijheid van het verkeer, de veiligheid op de weg en het beschermen van weggebruikers en passagiers. Er is geen kenbare, voldoende motivering. Ook is niet voldoende kenbaar onderzocht of de huidige bushalte in overeenstemming met de richtlijnen kan worden gebracht. De commissie kan gelet hierop niet beoordelen of het college terecht tot verplaatsing van de halte heeft besloten. Dit is in strijd met artikel 3:2 (zorgvuldige voorbereiding) en artikel 3:46 (motiveringsplicht) van de Awb. Zij adviseert het college om de bovenvermelde aspecten nader te onderzoeken en het besluit op dit punt nader te motiveren.

De commissie overweegt verder dat uit het verkeersbesluit niet blijkt dat er een belangenafweging heeft plaatsgevonden waarbij de verkeersbelangen zijn afgewogen tegen de mogelijke nadelige effecten voor omwonenden. De commissie is van oordeel dat niet duidelijk is in hoeverre de voor belanghebbenden eventuele nadelige gevolgen van het verkeersbesluit zijn afgewogen tegen de met het besluit te dienen doelen, te weten de toegankelijkheid van de bushalte voor personen met een fysieke loopbeperking. Er is ook op dit punt geen kenbare, voldoende motivering.

Bij de heroverweging van het besluit adviseert de commissie voorts het volgende

De commissie heeft voorts geen stukken in het dossier aangetroffen die betrekking hebben op het advies van de ambtelijke verkeerscommissie, het advies van de politie, het advies van de betrokken busmaatschappij en het advies van de provincie Noord-Holland. Ook dit draagt naar de mening van de commissie bij aan haar conclusie dat het verkeersbesluit onzorgvuldig tot stand is gekomen en onvoldoende (kenbaar) is gemotiveerd. De commissie betreurt het ten slotte dat niet reeds bij de voorbereiding van het verkeersbesluit contact is gezocht met de belanghebbende omwonenden. Dit had wellicht een deel van de bezwaren weg kunnen nemen.

Kortom, de commissie adviseert op basis van alle informatie om

1. de bezwaren van H. Snijder en H. Steensma niet-ontvankelijk te verklaren;
2. de overige bezwaren ontvankelijk en deels gegrond te verklaren;
3. met inachtneming van het advies van de commissie nader en gedocumenteerd onderzoek te doen naar de verplaatsing van de bushalte en op basis van de uitkomst daarvan een besluit op bezwaar te nemen waarbij

de bij het verkeersbesluit betrokken belangen zijn afgewogen en het besluit wordt voorzien van een deugdelijke motivering.

Overveen, 13 juli 2021,

De commissie bezwaarschriften van de gemeente Bloemendaal,

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'M.C. Duits', written in a stylized, cursive manner.

Mevrouw mr. M.C. Duits
(voorzitter)

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'P. Bakker', written in a stylized, cursive manner.

de heer mr. P. Bakker
(secretaris)

Bijlage wettelijke bepalingen

Algemene wet bestuursrecht

Artikel 1:2

1. Onder belanghebbende wordt verstaan: degene wiens belang rechtstreeks bij een besluit is betrokken.
2. Ten aanzien van bestuursorganen worden de hun toevertrouwde belangen als hun belangen beschouwd.
3. Ten aanzien van rechtspersonen worden als hun belangen mede beschouwd de algemene en collectieve belangen die zij krachtens hun doelstellingen en blijkens hun feitelijke werkzaamheden in het bijzonder behartigen.

Artikel 3:2

Bij de voorbereiding van een besluit vergaart het bestuursorgaan de nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen.

Artikel 3:46

Een besluit dient te berusten op een deugdelijke motivering.

Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW)

Artikel 12

De plaatsing of verwijdering van de hierna genoemde verkeersstekens moet geschieden krachtens een verkeersbesluit:

- a. de volgende borden:
 - I. de borden die zijn opgenomen in de hoofdstukken A tot en met G van bijlage 1, behorende bij het RVV 1990, uitgezonderd de borden C22 en E9, alsmede de borden E4, E12 en E13 tenzij onder deze verkeersborden een onderbord als bedoeld in artikel 8, tweede lid, onderdeel d, wordt aangebracht, dan wel toepassing wordt gegeven aan artikel 8, derde lid;
 - II. bord L3 van bijlage 1, behorende bij het RVV 1990, voor zover het een bushalte betreft;

Artikel 21

De motivering van het verkeersbesluit vermeldt in ieder geval welke doelstelling of doelstellingen met het verkeersbesluit worden beoogd. Daarbij wordt aangegeven welke van de in artikel 2, eerste en tweede lid, van de wet genoemde belangen ten grondslag liggen aan het verkeersbesluit. Indien tevens andere van de in artikel 2, eerste en tweede lid, van de wet genoemde belangen in het geding zijn, wordt voorts aangegeven op welke wijze de belangen tegen elkaar zijn afgewogen.

Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990)

Artikel 23

1. De bestuurder mag zijn voertuig niet laten stilstaan:
 - a. op een kruispunt of een overweg;
 - b. op een fietsstrook of op de rijbaan langs een fietsstrook;

- c. op een oversteekplaats of binnen een afstand van vijf meter daarvan;
- d. in een tunnel;
- e. bij een bord bushalte ter hoogte van de geblokte markering dan wel, ingeval die markering niet is aangebracht, op een afstand van minder dan 12 meter van het bord;
- f. op de rijbaan langs een busstrook en
- g. langs een gele doorgetrokken streep.

2. Onderdeel e van het eerste lid geldt niet voor het onmiddellijk laten in- en uitstappen van passagiers.

Wegenverkeerswet 1994

Artikel 2

- 1. De krachtens deze wet vastgestelde regels kunnen strekken tot:
 - a. het verzekeren van de veiligheid op de weg;
 - b. het beschermen van weggebruikers en passagiers;
 - c. het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;
 - d. het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer.
- 2. De krachtens deze wet vastgestelde regels kunnen voorts strekken tot:
 - a. het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer;
 - b. het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden;
 - c. de bestrijding van de epidemie van covid-19.
- 3. De krachtens deze wet vastgestelde regels kunnen voorts strekken tot:
 - a. het bevorderen van een doelmatig of zuinig energiegebruik;
 - b. het waarborgen van het op juiste wijze in rekening brengen van tarieven voor het gebruik van de weg;
 - c. het gebruik en de waarborging van de juistheid van de registers die ingevolge deze wet worden bijgehouden;
 - d. het voorkomen en bestrijden van fraude;
 - e. de regeling van positie, inrichting en werkwijze, alsmede het uitoefenen van toezicht op zelfstandige bestuursorganen die taken verrichten op het terrein van deze wet.

Artikel 44 Wet personenvervoer 2000

Artikel 44

- 1. De concessieverlener stelt ten behoeve van de verlening van een concessie, met uitzondering van een concessie als bedoeld in artikel 64, eerste lid, een programma van eisen vast.
- 2. Het programma van eisen heeft in elk geval betrekking op:

- a. de bereikbaarheid in het gebied waarvoor een concessie wordt verleend en op de functie van het openbaar vervoer voor degenen die daarvan afhankelijk zijn;
- b. de algemene eisen die aan het te verrichten openbaar vervoer worden gesteld;
- c. de afstemming met het openbaar vervoer in aangrenzende gebieden, alsmede met andere vormen van personenvervoer;
- d. de afstemming met milieudoelstellingen van de concessieverlener;
- e. de te benutten infrastructurele voorzieningen.

3. Voordat het programma van eisen wordt vastgesteld, vraagt de concessieverlener overeenkomstig artikel 27, tweede tot en met vierde lid, ter zake advies aan consumentenorganisaties die voldoen aan bij algemene maatregel van bestuur gestelde voorwaarden. Bij de verlening van de desbetreffende concessie is artikel 27 niet van toepassing.

4. Een concessieverlener publiceert het programma van eisen dat is opgesteld voor een concessie voor openbaar vervoer die wordt verleend zonder dat daarvoor een aanbesteding wordt gehouden voorafgaand aan de verlening van die concessie

Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer

Artikel 2

1 De aanpassingen, bedoeld in artikel 8, tweede lid, van de wet zijn gericht op het toegankelijk maken van de in artikel 7 van de wet genoemde voorzieningen van openbaar vervoer tot het niveau van onbelemmerd gebruik van openbaar vervoer dat minimaal nodig is voor personen met een functiebeperking die zich in de samenleving, al dan niet met een hulpmiddel of persoonlijke begeleiding, zelfstandig kunnen bewegen en kenbaar maken.

2 Onder aanpassingen, bedoeld in het eerste lid, wordt verstaan het geheel van maatregelen of voorzieningen met betrekking tot het betreden, gebruiken of verlaten van het openbaar vervoer en daartoe behorende haltes en stations, alsmede het organiseren van het gebruik van dat vervoer, ten behoeve van personen met een functiebeperking.