

Nota van Reactie**Reacties naar aanleiding van concept verkeersbesluit Stationslaan****Schriftelijke reactie A, ontvangen op 20 december 2024**

Nr	Reactie	Antwoord
1	Onjuiste volgorde van besluitvorming en uitvoering De gewijzigde voorrangssituatie is al op 4 november 2024 uitgevoerd, terwijl het ontwerpverkeersbesluit pas op 6 december 2024 is gepubliceerd. Volgens artikel 15 van de Wegenverkeerswet en artikel 12 BABW had de wijziging pas na een formeel verkeersbesluit mogen plaatsvinden.	Wij erkennen dat de borden en markeringen zijn geplaatst voordat het verkeersbesluit formeel is vastgesteld en gepubliceerd. Dit had volgens de juiste procedure anders moeten verlopen. Jaarlijks worden er in de gemeente Breda meer dan 100 verkeersmaatregelen getroffen waarvoor een verkeersbesluit wordt genomen. In de meeste gevallen verloopt dit proces correct. In dit specifieke geval is door een menselijke fout over het hoofd gezien dat het verkeersbesluit nog niet was vastgesteld op het moment dat de verkeersmaatregel werd uitgevoerd. Zodra deze fout werd geconstateerd, zijn er stappen ondernomen om dit te corrigeren en de procedure voor het vaststellen van het verkeersbesluit alsnog op een juiste en zorgvuldige wijze te doorlopen.
2	Gebrek aan communicatie en publicatie Bewoners van de Belcrum zijn vooraf niet geïnformeerd over de veranderingen. De gemeente heeft de wijziging niet tijdig gepubliceerd via officiële kanalen, wat in strijd is met de Bekendmakingswet (artikel 12).	Wij erkennen dat de communicatie rondom de wijziging van de voorrangssituatie beter had gekund. Om bewoners alsnog te informeren en de gelegenheid te geven om te reageren is ervoor gekozen om een concept verkeersbesluit te publiceren en eenieder de mogelijkheid te geven om reacties in te dienen. Dit biedt extra ruimte voor inspraak en een heroverweging van het voorgenomen verkeersbesluit. Het doorlopen van een inspraakprocedure is bij verkeersbesluiten niet standaard, maar is in dit geval wel gedaan om de zorgen en bezwaren die leven vooraf kenbaar te maken. De ingediende reacties zijn zorgvuldig bekeken en meegewogen bij het nemen van het definitieve verkeersbesluit. Verder vindt er elk kwartaal overleg plaats tussen Veilig Verkeer Nederland (hierna: VVN), de Fietzersbond en de gemeente Breda. Tijdens deze overleggen wordt gesproken over de verkeersveiligheid voor fietsers en mogelijke maatregelen om deze te verbeteren. De voorgenomen aanpassing van de fietsoversteken bij het station is door de gemeente in dit overleg ingebracht. De bezwaren die de Fietzersbond had, onder andere in het artikel van 12 november 2024 BN DeStem, zijn tijdens deze overleggen niet naar voren gebracht.

3	Afwijking van wettelijke procedures De uitvoering is verricht vóór publicatie van het verkeersbesluit, wat in strijd is met artikel 3:40 van de Algemene wet bestuursrecht. Artikel 15, lid 2 van de Wegenverkeerswet is ook van toepassing, maar wordt onterecht buiten beschouwing gelaten. De zienswijzetermijn is onterecht verkort tot drie weken, terwijl de Algemene wet bestuursrecht een termijn van zes weken voorschrijft (artikel 3:16 Awb).	Het college heeft een reactietermijn gesteld om vooraf de zorgen en belangen zo goed mogelijk in kaart te brengen. Dit stelt het college in staat om bij de afweging van het verkeersbesluit een zorgvuldige belangenafweging te maken. Er is geen openbare voorbereidingsprocedure zoals bedoeld in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht gevolgd. Artikel 3:16 Awb is daarom niet van toepassing. Er is gekozen voor een redelijke termijn voor het indienen van reacties. Uit de rechtspraak volgt dat een termijn van twee weken als redelijk kan worden beschouwd. Vanwege de drukke decembermaand is gekozen voor een reactietermijn van drie weken. Het college acht deze termijn redelijk. Na vaststelling van het definitieve verkeersbesluit hebben belanghebbenden de mogelijkheid om bezwaar te maken als zij van mening zijn dat hun belangen onvoldoende zijn meegewogen in het verkeersbesluit. Artikel 15, lid 2 van de Wegenverkeerswet 1994 is niet van toepassing op dit besluit. Dit artikel ziet op fysieke maatregelen die leiden tot een beperking of uitbreiding van het aantal categorieën weggebruikers dat van de weg gebruik kan maken. Dat is hier niet van toepassing. In dit geval wordt de voorrangssituatie aangepast door het plaatsen en verwijderen van verkeerstekens.
4	Gebrekkige motivering van het besluit Er ontbreekt een onderbouwing van urgentie die de directe uitvoering rechtvaardigt. De motivering mist concrete cijfers en kwalitatieve gegevens over verkeersongevallen en observaties ter plaatse. De snelheidsmetingen (V85) zijn niet uitgevoerd bij de fietsoversteken zelf, maar bij taxistandplaatsen en K+R (Kiss + Ride) plekken, wat de betrouwbaarheid van de conclusie over de snelheid vermindert.	Voor wat betreft de directe uitvoering verwijzen wij naar antwoord 1. In het definitieve verkeersbesluit wordt uitgebreider ingegaan op de aanleiding en onderbouwing, zie hiervoor de motivering van het verkeersbesluit. Volgens vaste rechtspraak hoeft het college niet de absolute noodzaak van een verkeersmaatregelen aan te tonen. Van belang is dat de aan het verkeersbesluit ten grondslag gelegde belangen worden gediend en er geen onevenredige nadelige gevolgen ontstaan voor belanghebbenden.
5	Onvolledige analyse verkeersveiligheid Gesteld wordt dat de toegenomen verkeersdrukke (o.a. taxi's, K&R-plekken en internationale bussen) onvoldoende is meegenomen in de analyse. Er is geen brede analyse uitgevoerd die alternatieve scenario's onderzoekt, ondanks de verplichting daartoe in de "Mobiliteitsvisie" (november 2020). De aanpassing maakt de situatie juist onveiliger en benadeelt kwetsbare verkeersdeelnemers zoals fietsers.	Het station is een belangrijk knooppunt, niet alleen voor lokaal verkeer, maar ook als internationaal station. De groei van de stad en de toenemende verkeersdrukke brengen extra risico's met zich mee voor kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals fietsers en voetgangers. Juist om deze kwetsbare groepen beter te beschermen en de verkeersveiligheid beter te waarborgen, is ervoor gekozen om de voorrangssituatie bij de fietsoversteken te wijzigen. Door fietsers uit de voorrang te halen, wordt de situatie voorspelbaarder en ontstaat er meer oogcontact tussen verkeersdeelnemers. Er zijn in de afgelopen jaren diverse maatregelen getroffen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Omdat deze maatregelen niet het gewenste effect hadden en ongevallen bleven plaatsvinden, is op basis van waarnemingen en praktijkervaring gekozen voor de voorgestelde gewijzigde voorrangregeling. Met deze aanpassing ontstaat een consistent beeld langs de hele Stationslaan waar ook bij andere fietsoversteken de fietsers geen voorrang hebben.

6	Verzoek om herstel oude situatie Verzocht wordt om de oorspronkelijke voorrangssituatie te herstellen en een gedegen analyse uit te voeren in samenspraak met belanghebbenden.	Het college is van mening dat de wijziging van de voorrangssituatie bijdraagt aan een veiligere verkeerssituatie, met name voor fietsers. De gewijzigde inrichting zorgt voor meer duidelijkheid en voorspelbaarheid. Er zijn geen plannen om de oorspronkelijke voorrangssituatie te herstellen. De situatie blijft onder toezicht. Tijdens het groot onderhoud aan de Stationslaan wordt de verkeersveiligheid opnieuw geëvalueerd. Mocht blijken dat aanvullende maatregelen nodig zijn, dan worden deze in dat traject meegenomen.
Schriftelijke reactie B, ontvangen op 14 november 2024		
7	Afwijking van het principe van de 30 km/u-zone De Stationslaan is een druk gebied met verschillende verkeersdeelnemers, waaronder voetgangers, fietsers, taxi's en bussen. Dit gebied is vanaf de aanleg ingericht als een 30 km/u-zone, waarbij automobilisten geen voorrang hebben. Door de wijziging van de voorrangssituatie wordt van dit principe afgeweken.	Hoewel de Stationslaan is ingericht als 30 km/u-zone, betekent dit niet automatisch dat fietsers overal voorrang hebben. Het uitgangspunt van een 30 km/u-zone is het bevorderen van de verkeersveiligheid door een lagere snelheid en meer aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers. Juist om die verkeersveiligheid te verbeteren is de voorrangssituatie aangepast. Door fietsers uit de voorrang te halen, is er nu meer duidelijkheid en uniformiteit in de voorrangssituatie op de Stationslaan. Automobilisten kunnen voorspelbaarder en gecontroleerder rijden, terwijl fietsers extra oplettend zijn bij het oversteken. Dit draagt bij aan een veiliger situatie voor alle verkeersdeelnemers.
8	Ongevallen door foutief gedrag automobilisten De verkeerssituatie ter plaatse is duidelijk en overzichtelijk. Ongevallen zijn vooral te wijten aan automobilisten die zich niet aan de verkeersregels houden. Het is daarom daarom onjuist dat nu fietsers worden beperkt door hen uit de voorrang te halen.	In de oude situatie hadden fietsers voorrang, maar dit zorgde regelmatig voor gevaarlijke situaties. Door de relatief korte afstand tussen het fietspad en de rijbaan hadden automobilisten onvoldoende tijd om het gedrag van overstekende fietsers tijdig in te schatten en hierop te reageren. Dit leidde in de praktijk tot ongevallen en meldingen van onveilige situaties. Om de veiligheid van fietsers te verbeteren, is ervoor gekozen om hen uit de voorrang te halen. Deze wijziging zorgt ervoor dat fietsers nu bewuster oversteken en automobilisten voldoende ruimte hebben om veilig te reageren.
9	Gewenning en risico op onveiligheid Fietsers zijn al tien jaar gewend om voorrang te hebben op deze kruisingen. Gevreesd wordt dat zowel fietsers als automobilisten niet snel zullen wennen aan de nieuwe situatie, wat kan leiden tot een verhoogd risico op ongevallen.	We begrijpen dat elke wijziging in de verkeerssituatie gewenning vraagt van zowel fietsers als automobilisten. Net zoals verkeersdeelnemers destijds gewend zijn geraakt aan de oude situatie waarin fietsers voorrang hadden, zal ook deze nieuwe voorrangssituatie met de tijd vertrouwd raken. Om deze overgang te ondersteunen zijn direct na de wijziging informatieborden geplaatst met de tekst 'Let op: voorrangssituatie gewijzigd'. Deze borden zijn inmiddels weer verwijderd.
10	Onduidelijkheid door voetgangersoversteekplaatsen Door de nabijheid van de voetgangersoversteekplaatsen naast de fietsoversteek, wordt verwacht dat sommige automobilisten ook fietsers voorrang zullen blijven geven terwijl anderen dit niet doen. Dit verschil in gedrag leidt tot meer onduidelijkheid en daarmee tot onveiligheid.	In de praktijk zien we, op basis van meerdere observaties door de verkeerskundigen van de gemeente, dat de nieuwe situatie juist zorgt voor meer duidelijkheid en voorspelbaar gedrag. Het onderscheid in voorrang tussen voetgangers en fietsers is in lijn met vergelijkbare verkeerssituaties in Breda. Voetgangers behouden hun voorrang vanwege hun lagere snelheid en voorspelbare oversteekgedrag. Fietsers daarentegen bewegen sneller en kunnen onverwacht oversteken, wat eerder leidde tot gevaarlijke situaties.

11	Belemmering door stilstaand autoverkeer Automobilisten die stoppen voor overstekende voetgangers zullen soms pas op het fietspad tot stilstand komen. Dit hindert het kruisende fietsverkeer en verhoogt de kans op gevaarlijke situaties.	Uit de observaties blijkt dat dit slechts incidenteel voorkomt en niet leidt tot gevaarlijke situaties. Juist door de gewijzigde voorrangregeling wordt dit probleem verminderd. Fietzers moeten nu zelf voorrang verlenen aan het autoverkeer en kunnen daardoor pas oversteken wanneer de rijbaan vrij is. Wanneer een automobilist stopt voor een overstekende voetganger, wachten fietsers automatisch ook, waardoor zij niet meer onverwacht op het fietspad worden gehinderd.
12	Alternatieve maatregelen niet onderzocht Het besluit tot wijziging van de voorrangssituatie is buitenproportioneel. Gesteld wordt dat er andere maatregelen mogelijk zijn om de veiligheid te verbeteren.	De afgelopen jaren zijn er diverse maatregelen genomen om de verkeersveiligheid te verbeteren en de twee oversteeklocaties te verduidelijken. Zo is er een B06-bord met geel achtergrondschild geplaatst, zijn het fietspad en de voetgangersoversteekplaats omgewisseld, is het fietspad rood gemarkeerd en is er een nieuwe drempel aangelegd. Daarnaast is er een bliksemschichtmarkering op de weg aangebracht en is de 30km/u bord verplaatst naar een meer zichtbare locatie bij de oversteek. Ook zijn er oversteeksilhouetten geplaatst en is er een extra B06-bord met geel achtergrondschild in de middenberm toegevoegd voor extra attentiewaarde. Ondanks deze maatregelen, waarbij we telkens de voorrang voor fietsers hebben behouden, bleek dit in de praktijk toch niet veilig genoeg te zijn. Omdat eerdere aanpassingen onvoldoende effect hadden, is uiteindelijk besloten om de voorrangssituatie te wijzigen. Gezien de vele maatregelen die al zijn genomen, achten wij deze aanpassing niet buitenproportioneel. Met de gewijzigde voorrangssituatie verwachten wij de verkeersveiligheid te verbeteren en het risico op ongevallen te verkleinen.
Schriftelijke reactie C, ontvangen op 10 november 2024		
13	De huidige situatie is zeer onveilig. Fietzers en voetgangers hadden altijd voorrang en deze situatie was bekend bij weggebruikers. De wijziging is plots en zonder voorafgaande bekendmaking doorgevoerd. Verzocht wordt om de herinrichting terug te draaien en de oude voorrangssituatie te herstellen.	Zie de antwoorden onder 1 en 6.
Conclusie: De ontvangen reacties geven geen reden om van de voorgenomen verkeersmaatregelen af te zien of anders te besluiten. Het definitieve verkeersbesluit zal worden opgesteld met enkele tekstuele en inhoudelijke aanpassingen naar aanleiding van de ontvangen reacties.		

, burgemeester,

, gemeentesecretaris.