

Wijziging van de voorrangssituatie bij de fietsoversteken op de Stationslaan te Breda ter hoogte van het Centraal Station.

Z2024-006768 d.d. 1 mei 2025

Burgemeester en wethouders van Breda

Gelet op:

De bepalingen in de Wegenverkeerswet 1994, het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990, het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW) en de Algemene wet bestuursrecht;

Het Algemeen Mandaatbesluit Breda 2019, vastgesteld door burgemeester en wethouders op 15 januari 2019, van kracht geworden op 24 januari 2019, inzake de bevoegdheid tot het nemen van verkeersbesluiten.

Overwegende:

Op grond van artikel 15, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 moet een verkeersbesluit genomen worden voor de plaatsing of verwijdering van de in artikel 12 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer genoemde verkeerstekens, alsmede voor onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd.

Uit het oogpunt van:

- Het verzekeren van de veiligheid op de wegen
- Het beschermen van de weggebruikers en passagiers

Is het gewenst om

De voorrangssituatie bij de twee fietsoversteken op de Stationslaan ter hoogte van het Centraal Station te Breda aan te passen, zodat fietsers geen voorrang meer hebben bij het oversteken van de rijbaan. Een en ander zoals weergegeven op de bijgevoegde tekening 'Stationslaan omdraaien voorrangregeling fietsoversteken oostelijke oversteek' en 'Stationslaan omdraaien voorrangregeling fietsoversteken westelijke oversteek'.

Motivering

Sinds de opening van de Stationslaan in 2015 zijn de fietsoversteken ter hoogte van het Centraal Station (ter hoogte van Speelhuuslaan west en Lachapellestraat) een voortdurende zorg vanuit verkeersveiligheid. Ondanks eerdere gerichte maatregelen, waarbij de voorrang voor fietsers werd behouden, bleef een gevaarlijke situatie bestaan bij de fietsoversteken. Omdat het vaak om ongevallen met licht letsel gaat, worden deze incidenten zelden geregistreerd bij de politie en meestal onderling afgehandeld. Uit de

beschikbare politiecijfers blijkt echter dat er op het wegvak in de afgelopen jaren meerdere ongevallen hebben plaatsgevonden. In 2016 waren er geen geregistreerde ongevallen, in 2017 waren dit er 2, in 2018 6, in 2019 0, in 2020 2, in 2021 5, in 2022 0 en in 2023 opnieuw 2. Omdat het ongevallenregister niet specifiek per oversteekplaats wordt bijgehouden, kan het werkelijke aantal incidenten ter hoogte van de fietsoversteken hoger liggen.

In de afgelopen jaren zijn diverse aanpassingen gedaan om de verkeersveiligheid te verbeteren en de 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 het 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 bleef de situatie onduidelijk en risicovol voor zowel fietsers als automobilisten. Tijdens de opstelling van de Mobiliteitsvisie 2020 ontving de gemeente veel meldingen over de onveiligheid bij deze oversteekplaatsen, en sindsdien zijn er door de jaren heen regelmatig meldingen blijven binnenkomen.

De belangrijkste oorzaak van deze onveiligheid is de korte afstand tussen het fietspad en de rijbaan. Fietsers die parallel aan de rijbaan rijden, steken plotseling over, waardoor automobilisten onvoldoende tijd hebben om te anticiperen en te remmen. Dit leidt regelmatig tot gevaarlijke situaties. In gesprekken met de wijkraad Belcrum, Veilig Verkeer Nederland en de Fietsersbond is de veiligheid herhaaldelijk aan de orde gesteld. Ook observaties door verkeerskundigen van de gemeente bevestigen dat er sprake is van een veiligheidsprobleem.

Om de verkeersveiligheid te verbeteren is besloten om de voorrangssituatie bij de fietsoversteken te wijzigen. Fietsers moeten voortaan voorrang verlenen aan het gemotoriseerde verkeer op de rijbaan. Deze maatregel maakt de situatie voorspelbaarder en duidelijker voor alle weggebruikers en sluit aan bij de rest van de Stationslaan, waar fietsers al geen voorrang hebben. De twee fietsoversteken vormden een uitzondering op het overige traject, waardoor er sprake was van een inconsistente verkeerssituatie. Met deze wijziging wordt die inconsistentie opgelost en is het voorrangssysteem op de hele Stationslaan uniform.

Deze wijziging zorgt voor meer veiligheid van de fietsers. Doordat zij nu moeten stoppen, hebben ze meer tijd om de verkeerssituatie te overzien en oogcontact te maken met automobilisten. Dit verkleint het risico op onverwachte oversteekmanoeuvres. Automobilisten worden hierdoor minder verrast door 'plotseling' overstekende fietsers, wat de kans op ongevallen aanzienlijk vermindert.

Een vergelijkbare voorrangssituatie is al langere tijd succesvol toegepast op andere drukke locaties in Breda, zoals de Zwijnsbergenstraat, Emerparklaan, Groenedijk, Westerhagenlaan en Meester Bierensweg. Ook daar heeft deze weginrichting geleid tot een veiliger verkeersbeeld.

De politie heeft een advies uitgebracht over de gewijzigde voorrangssituatie. Zij geven daarbij aan dat het in principe niet wenselijk is om twee verschillende voorrangssystemen naast elkaar te hanteren voor voetgangers en fietsers. In lijn met deze kanttekening heeft de politie voorgesteld om de voetgangersoversteekplaatsen te laten vervallen, zodat de voorrangssystemen voor zowel fietsers als voetgangers gelijk zijn. Verkeerskundigen van de gemeente zijn echter van mening dat deze situatie in de specifieke context van de Stationslaan niet tot verwarring leidt. Voetgangers bewegen langzamer dan fietsers en hebben hierdoor meer tijd om oogcontact te maken met automobilisten. Fietsers steken echter vaker 'plotseling' over, wat een verhoogd risico op ongevallen met zich meebrengt. Door de gewijzigde situatie moeten fietsers extra oplettend zijn en kunnen zij niet langer uitgaan van automatische voorrang. Omdat het verkeersveiligheidsprobleem vooral speelt bij overstekende fietsers en in veel mindere mate bij voetgangers, is ervoor gekozen de voetgangersoversteekplaatsen te behouden. Hoewel de politie vanuit theoretisch oogpunt pleit voor eenzelfde voorrangssituatie voor fietsers en voetgangers, blijkt uit de praktijk dat het apart regelen van de voorrang voor fietsers en voetgangers juist bijdraagt aan de verkeersveiligheid.

De inrichting van de weg is aangepast zodat er niet langer sprake is van een doorgaand rood fietspad over de rijbaan, dit werkt attentie verhogend voor de fietsers en door de geplaatste haaiantanden en verkeersborden is voor hen duidelijk dat zij voorrang moeten geven aan verkeer dat zich op de rijbaan bevindt. Direct na de wijziging zijn er informatieborden geplaatst met de tekst 'Let op: voorrangssituatie gewijzigd' om weggebruikers op de gewijzigde verkeerssituatie te attenderen. Deze borden zijn inmiddels verwijderd, omdat het gebruikelijk is dat na een gewenningsperiode de meeste weggebruikers voldoende bekend zijn met de nieuwe situatie.

Uit metingen blijkt dat de V85 – snelheid op Stationslaan- de snelheid die door 85% van de automobilisten niet wordt overschreden- in beide richtingen rond de 37-38 km/u ligt. Dit ligt slechts 7-8 km boven de toegestane snelheid van 30 km/u, wat geen extreme overschrijding is. De verkeersveiligheid wordt echter in belangrijke mate beïnvloed door het gedrag van fietsers. Fietsers gaan vaak uit van hun voorrang, wat leidt tot onverwachte oversteekmomenten, zelfs wanneer automobilisten zich over het algemeen aan de snelheid houden. Deze combinatie van factoren creëert risicosituaties, waarbij niet alleen de snelheid van het verkeer een rol speelt, maar ook het moment waarop fietsers de rijbaan opgaan.

Zienswijzen

De gewijzigde voorrangssituatie heeft geleid tot diverse reacties. Om eenieder in de gelegenheid te stellen om te reageren is een concept van het verkeersbesluit van 6 december 2024 tot en met 27 december 2024 ter inzage gelegd. De ontvangen reacties zijn opgenomen in een Nota van Reactie Stationslaan en zijn door het college van een reactie voorzien. Wij hebben de ontvangen reacties, kort en zakelijk, als volgt samengevat:

- De gewijzigde voorrangssituatie is op 4 november 2024 uitgevoerd, terwijl er nog geen verkeersbesluit is genomen. Er is geen urgentie aangetoond die directe uitvoering rechtvaardigt.
- De communicatie over de gewijzigde voorrangssituatie is onvoldoende, dit heeft geleid tot verwarring bij weggebruikers.
- Een duidelijke onderbouwing voor de noodzaak van de wijziging van de voorrangssituatie ontbreekt:
 - o De motivering mist concrete cijfers over ongevallen en snelheidsmetingen.
 - o De snelheidsmetingen (V85) zijn niet bij de fietsoversteken uitgevoerd, maar bij taxistandplaatsen en K+R plekken (Kiss & Ride), wat volgens hen de betrouwbaarheid van de analyse vermindert.
 - o De gevolgen van de toegenomen verkeersdruk (taxi's, bussen en K+R) zijn onvoldoende onderzocht.
- De gewijzigde voorrangssituatie is in strijd met het principe van een 30 km zone.
- Ongevallen zijn vooral te wijten aan automobilisten die zich niet aan de regels houden. Het is onterecht dat fietsers nu uit de voorrang worden gehaald.
- Fietsers zijn al tien jaar gewend aan de oude situatie, waardoor de verandering kan leiden tot meer ongevallen.
- Door de nabijheid van voetgangersoversteekplaatsen is er kans op verwarring bij automobilisten waardoor zij onbedoeld ook fietsers voorrang blijven geven.
- Automobilisten die stoppen voor voetgangers komen soms stil te staan op het fietspad, wat gevaarlijke situaties kan veroorzaken. Er zijn andere, minder ingrijpende, maatregelen mogelijk om de verkeersveiligheid te verbeteren.
- Verzocht wordt om de oorspronkelijke voorrangssituatie te herstellen en een gedegen analyse uit te voeren in samenspraak met belanghebbenden.

Wij hebben de ontvangen reacties beoordeeld en betrokken bij de definitieve besluitvorming. Voor een volledige en meer gedetailleerde reactie verwijzen wij naar de Nota van Reactie Stationslaan.

De ontvangen reacties hebben geen aanleiding gegeven om van het voorgenomen verkeersbesluit af te zien of anders te besluiten. Wij erkennen dat de communicatie rondom de wijziging van de voorrangssituatie beter had moeten en dat de verkeersmaatregelen ten onrechte zijn uitgevoerd voordat er een verkeersbesluit is genomen. Vanwege de extra verwarring die zou ontstaan door het terugdraaien van de uitgevoerde verkeersmaatregelen, een en ander in afwachting van een zorgvuldige voorbereiding van het verkeersbesluit, is hiervoor in het belang van de verkeersveiligheid niet gekozen. Wij zijn van mening dat met het terinzage leggen van een concept verkeersbesluit en het bieden van gelegenheid om gedurende drie weken reacties in te dienen, alsnog tot een zorgvuldig en (beter) gemotiveerd ver-

keersbesluit is gekomen. Ook heeft er naar aanleiding van de ontvangen reacties een gesprek plaatsgevonden met de indieners daarvan, waarbij ook mondeling een toelichting is gegeven op de achtergronden bij deze verkeersmaatregel.

Eerder genomen maatregelen hadden niet het gewenste effect om de verkeersveiligheid bij de fietsoversteken te verbeteren, daarom is gekozen voor deze voorrangswijziging. Hoewel er bij degenen die reacties hebben ingediend, en ook bij de politie, vrees bestaat voor meer verwarring of onduidelijkheid vanwege het verschil in voorrang tussen voetgangers en fietsers, blijkt uit observaties door de verkeersdeskundigen van de gemeente dat de nieuwe voorrangssituatie juist leidt tot meer duidelijkheid en veiligheid. Op de hele Stationslaan is er nu sprake van een uniforme voorrangregeling waarbij fietsers geen voorrang hebben bij het oversteken.

Een verschil in voorrang tussen fietsers en voetgangers is niet ongebruikelijk, omdat bij drukke wegen vaker gekozen wordt voor een dergelijke voorrangregeling die de veiligheid en duidelijkheid voor alle weggebruikers bevordert. In Breda zijn vergelijkbare oversteeksituaties bij onder andere de Zwijnsbergstraat, Emerparklaan, Groenedijk, Westerhagenlaan en Meester Bierensweg.

Om de effecten van de maatregel te monitoren, hebben deskundigen van de gemeente zowel voor als na de wijziging observaties uitgevoerd op meerdere dagen en tijdstippen, waaronder tijdens spitsuren. Deze waarnemingen laten zien dat het gedrag van zowel automobilisten als fietsers is verbeterd. Fietsers stoppen nu om de situatie in te schatten, terwijl automobilisten de oversteken rustiger naderen en vaker oogcontact maken met overstekende fietsers en voetgangers. Dit heeft geleid tot minder onverwachte en gevaarlijke situaties.

Hoewel het incidenteel kan voorkomen dat auto's op het fietspad tot stilstand komen, leidt dit niet tot verkeersgevaarlijke situaties. Er is voldoende ruimte voor fietsers om veilig te wachten alvorens zij hun weg vervolgen of om veilig het stilstaande voertuig te passeren.

Het college is van mening dat de gewijzigde voorrangregeling bijdraagt aan het verbeteren van de verkeersveiligheid en meer veiligheid voor fietsers. Er zijn geen plannen om de oorspronkelijke voorrangssituatie te herstellen. Tijdens het groot onderhoud aan de Stationslaan, dat gepland staat in 2026 of 2027, zal de nieuwe situatie opnieuw worden geëvalueerd. Tot die tijd zijn er geen aanvullende maatregelen voorzien. De wijziging van de voorrangssituatie is duidelijk aangegeven door aangepaste bebording en markering. Daarnaast is de kleur van de fietsoversteken gewijzigd van rood naar zwart om de nieuwe situatie extra te benadrukken en zijn waarschuwingsborden geplaatst om weggebruikers te attenderen op de gewijzigde voorrangssituatie.

Met dit verkeersbesluit wordt besloten om de volgende verkeerstekens te plaatsen en verwijderen bij de twee fietsoversteken:

- Het bord B06-F + OB02 + OB503, verleen voorrang aan fietsers (in 2 richtingen) op kruisende weg, wordt verwijderd aan zowel de noord- als zuidzijde van de Stationslaan;
- Het bord B06-F, verleen voorrang aan bestuurders op kruisende weg, wordt verwijderd op de middengeleiders van de Stationslaan;
- Het bord B06, verleen voorrang aan bestuurders op kruisende weg, wordt geplaatst bij het begin van de oversteek, aan beide zijden van het fietspad;
- De haaiantanden op beide rijbanen worden verwijderd voor gemotoriseerd verkeer;
- De haaiantanden worden aangebracht op het fietspad aan beide zijden van de oversteek, bij het begin en op het middenstuk van de oversteken.

Een en ander zoals opgenomen op de bij dit besluit behorende tekeningen 'Stationslaan omdraaien voorrangregeling fietsoversteken oostelijke oversteek' en 'Stationslaan omdraaien voorrangregeling fietsoversteken westelijke oversteek'.

Belangenafweging

Het college heeft de algemene belangen die aan dit verkeersbesluit ten grondslag liggen, te weten de verkeersveiligheid en de veiligheid van fietsers, zwaarder laten wegen dan het verzoek om bij de twee fietsoversteken ter hoogte van het station de voorrang voor de fietsers te behouden vanwege de vrees voor verwarring en onduidelijkheid. De verkeerskundigen van de gemeente hebben nadrukkelijk nagedacht over de meest veilige situatie voor fietsers en alle mogelijkheden overwogen. Eerder genomen maatregelen bleken onvoldoende effectief waardoor een ingrijpendere maatregel nodig was. Hoewel de gekozen maatregel een aanpassing vraagt van fietsers, draagt het bij aan een duidelijkere en veiligere verkeerssituatie en een consistente voorrangsregeling op de hele Stationslaan waarbij fietsers geen voorrang hebben bij het oversteken. De nieuwe situatie vraagt om gewenning van alle weggebruikers. Tijdens het groot onderhoud aan de Stationslaan zal een evaluatie plaatsvinden en tot die tijd wordt de situatie zorgvuldig gemonitord. Mocht blijken dat aanvullende verkeersmaatregelen nodig zijn om de verkeersveiligheid verder te verbeteren, dan zal het college daarop actie ondernemen.

Niet is gebleken dat belanghebbenden onevenredig worden benadeeld dan wel dat door de te nemen maatregelen een onduidelijke verkeerssituatie zou ontstaan.

Gehoord

Overeenkomstig artikel 24 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer is overleg gepleegd met de politie Zeeland-West-Brabant.

Besluiten

I. Bij de twee fietsoversteken op de Stationslaan, ter hoogte van de Gravinnen van Nassauboulevard 59 en Anna van Lotharingentoren 1-2 t/m 55, de voorrangssituatie voor fietsers te wijzigen en in verband hiermee de volgende borden en markeringen te plaatsen en te verwijderen;

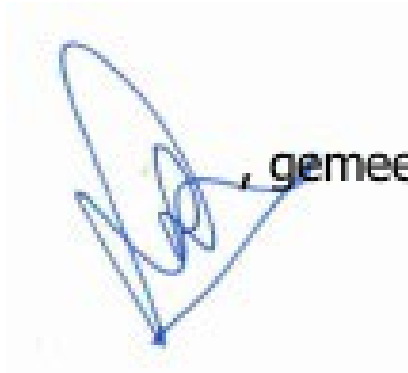
- Het bord B06-F + OB02 + OB503, verleen voorrang aan fietsers (in 2 richtingen) op kruisende weg, aan zowel de noord- als zuidzijde van de Stationslaan te verwijderen;
- Het bord B06-F, verleen voorrang aan bestuurders op kruisende weg, op de middengeleiders van de Stationslaan te verwijderen;
- Het bord B06, verleen voorrang aan bestuurders op kruisende weg, bij het begin van de oversteek, aan beide zijden van het fietspad te plaatsen;
- De haaiantanden op beide rijbanen voor gemotoriseerd verkeer te verwijderen;
- De haaiantanden op het fietspad aan beide zijden van de oversteek, bij het begin van de oversteken aan te brengen.

II. Een en ander overeenkomstig tekening 'Stationslaan omdraaien voorrangsregeling fietsoversteken oostelijke oversteek' en 'Stationslaan omdraaien voorrangsregeling fietsoversteken westelijke oversteek', welke onderdeel uitmaken van dit besluit.

III. De datum van openbaarmaking van dit verkeersbesluit te bepalen op 1 mei 2025



, burgemeester,



, gemeentesecretaris.

Ter inzage

Het verkeersbesluit is voor een ieder in te zien via www.officiëlebekendmakingen.nl en www.overheid.nl. Nadere informatie kan worden ingewonnen via telefoonnummer 14 076.

Bezwaar

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht kan iedereen wiens belang rechtstreeks bij dit besluit is betrokken, hiertegen binnen zes weken na de dag waarop dit besluit bekend is gemaakt, een bezwaarschrift indienen. Het bezwaarschrift moet worden gericht aan het college van Burgemeester en Wethouders van Breda, Postbus 90156, 4800 RH Breda. Het maken van bezwaar schorst niet de werking van dit besluit.

Het bezwaarschrift moet ten minste bevatten:

- a. naam en adres;
- b. de dagtekening;
- c. omschrijving van het besluit waartegen het bezwaarschrift gericht is: Verkeersbesluit 'Wijziging van de voorrangssituatie bij de fietsoversteken op de Stationslaan te Breda ter hoogte van het Centraal Station';
- d. de gronden van het bezwaar.

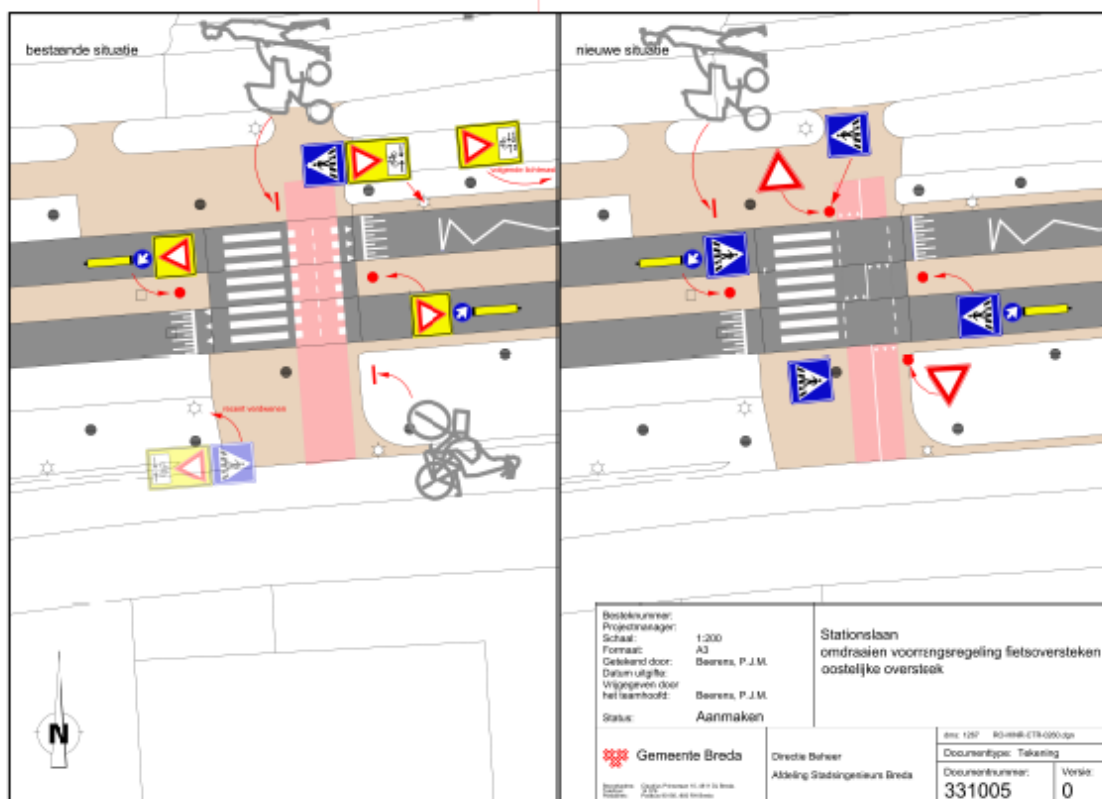
U wordt verzocht, indien mogelijk, een kopie van het besluit waartegen het bezwaar is gericht, mee te zenden.

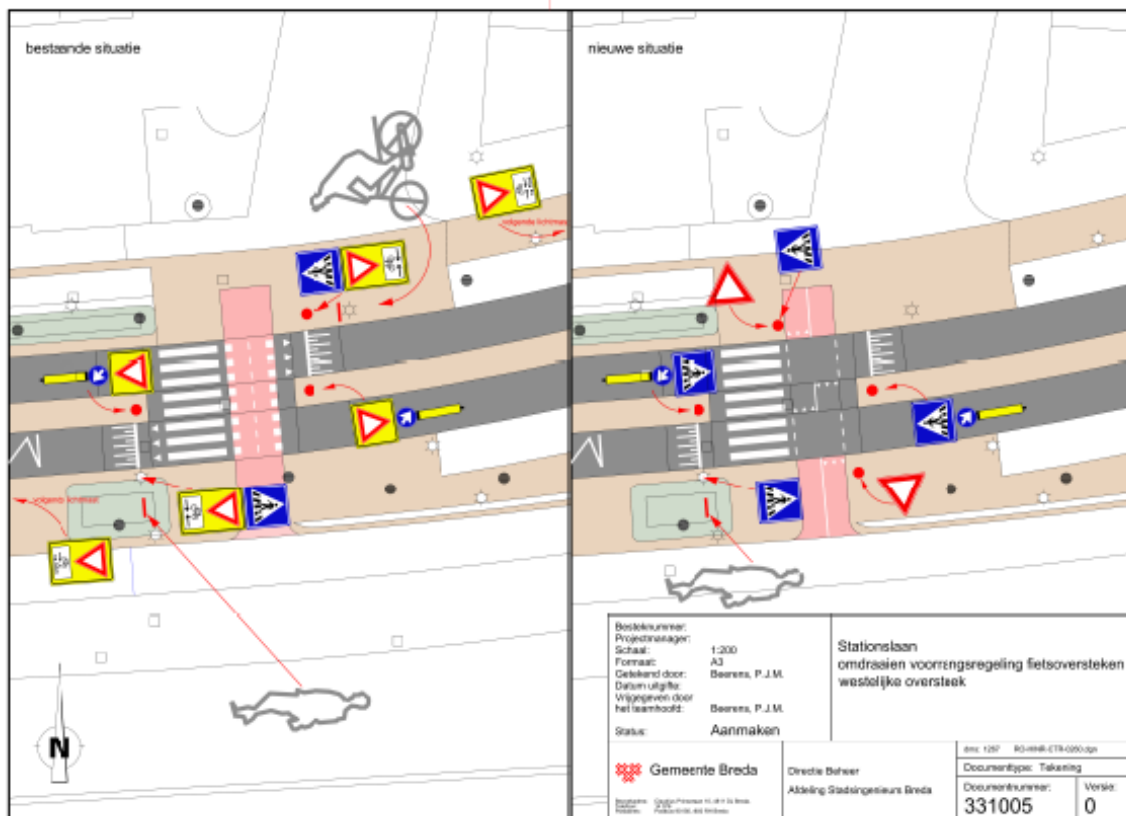
Indien een bezwaarschrift is ingediend kan bij de voorzieningenrechter van de rechtbank binnen het rechtsgebied waar de indiener van het bezwaarschrift zijn woonplaats heeft, een verzoek worden gedaan tot het treffen van een voorlopige voorziening (waaronder schorsing) indien onverwijlde spoed, gelet op de betrokken belangen, dat vereist. Voor de behandeling van een verzoek om een voorlopige voorziening wordt een bedrag aan griffierecht geheven.

Bijlage bij dit besluit

- Tekeningen 'Stationslaan omdraaien voorrangsregeling fietsoversteken oostelijke oversteek' en 'Stationslaan omdraaien voorrangsregeling fietsoversteken westelijke oversteek'.

- Nota van reactie Stationslaan.





Rote van Reactie		
Reacties naar aanleiding van concept verkeersbesluit Stationslaan		
Schriftelijke reactie A, ontvangen op 30 december 2024		
Nr	Reactie	Antwoord
1	Onjuiste volgorde van besluitvorming en uitvoering De gewijzigde voomsituatie 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 BAWW 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 Balcom 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 voomsituatie 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 eerder 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 Fietsersbond 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 Fietsersbond 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 planwettigtermijn 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 afwijking 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 decembervakantie 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 voorgeschiedte aangepast door het plaatsen en verwijderen van verkeersborden.
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 plekke. De snelheidsmetingen (VBS) zijn niet uitgevoerd bij de fietsoversteken zelf, maar bij toekendplaatsen 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, die 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 onoverwinnelijke nadelige gevolgen ontstaan voor belanghebbenden.
5	Onvolledige analyse verkeersveiligheid Geleid wordt dat de toegenomen verkeersdrukke (o.a. fiets, 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 onveilig 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 voorgeschiedte bij de fietsoversteken te wijzigen. Door fietsers uit de voorming 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 voormingregeling. Met deze aanpassing ontstaat een consistent beeld langs de hele Stationslaan waar ook bij andere fietsoversteken de fietsers geen voorming hebben.

6	Verzoek om herstel oude situatie Verzocht wordt om de conpronkelijke voomengsituatie te herstellen en een gedegen analyse uit te voeren in samenspraak met belanghebbenden.	Het college is van mening dat de wijziging van de voomengsituatie bijdraagt aan een veiligere verkeerssituatie, met name voor fietsers. De gewijzigde inrichting zorgt voor meer duidelijkheid en voorspelbaarheid. Er zijn geen plannen om de conpronkelijke voomengsituatie 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 6, 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 voormeng hebben. Door de wijziging van de voomengsituatie wordt van dit principe afgeweken.	Hoewel de Stationslaan is ingericht als 30 km/u-zone, betekent dit niet automatisch dat fietsers overal voormeng 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 de verkeersveiligheid te verbeteren is de voomengsituatie aangepast. Door fietsers uit de voormeng te halen, is er nu meer duidelijkheid en uniformiteit in de voomengsituatie 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 voormeng te halen.	In de oude situatie hadden fietsers voormeng, 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 voormeng 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 voormeng te hebben op deze kruisingen. Gewenst 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. Niet zoals verkeersdeelnemers destijds gewend zijn geraakt aan de oude situatie waarin fietsers voormeng hadden, zal ook deze nieuwe voomengsituatie met de tijd vertrouwd raken. Om deze overgang te ondersteunen zijn direct na de wijziging informatieborden geplaatst met de tekst 'Let op: voomengsituatie 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 voormeng 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 voormeng tussen voetgangers en fietsers is in lijn met vergelijkbare verkeerssituaties in Breda. Voetgangers behouden hun voormeng vanwege hun lagere snelheid en voorspelbare overstekgedrag. 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 luidende 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 voormangeregeling wordt dit probleem vermindert. Fietsers moeten nu zelf voormang 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 voormangsituatie 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 achtergrondchild geplaatst, zijn het fietspad en de voetgangersoversteekplaats omgekleurd, is het fietspad rood gemarkeerd en is er een nieuwe drempel aangelegd. Daarnaast is er een blikwenschichtmarkering op de weg aangebracht en is de 30km/u bord verplaatst naar een meer zichtbare locatie bij de oversteek. Ook zijn er oversteekafhouders geplaatst en is er een extra B06-bord met geel achtergrondchild in de middenberm toegevoegd voor extra attentiewaarde. Ondanks deze maatregelen, waarbij we telkens de voormang 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 voormangsituatie te wijzigen. Gezien de vele maatregelen die al zijn genomen, achten wij deze aanpassing niet buitenproportioneel. Met de gewijzigde voormangsituatie verwachten wij de verkeersveiligheid te verbeteren en het risico op ongevallen te verdelven.
Schriftelijke reactie C, ontvangen op 10 november 2024		
13	De huidige situatie is zeer onveilig. Fietsers en voetgangers hadden altijd voormang en deze situatie was bekend bij weggebruikers. De wijziging is plots en zonder voorafgaande bekendmaking doorgevoerd. Verwacht wordt om de herinrichting terug te draaien en de oude voormangsituatie te herstellen.	Zie de antwoorden onder 1 en 2.
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.