MOBILITEITSPLAN GEMEENTE ETTEN-LEUR

SAMEN ONDERWEG NAAR 2040



GEMEENTE ETTEN-LEUR

kragten

MOBILITEITSPLAN GEMEENTE ETTEN-LEUR

SAMEN ONDERWEG NAAR 2040

Opdrachtgever:	Gemeente Etten-Leur
Projectnr:	ETL014
Status:	definitief
Datum:	25 juli 2025

GEMEENTE ETTEN-LEUR

In samenwerking met:

kragten

VOORWOORD

Hoe gaan we de mobiliteit in Etten-Leur verbeteren en wat zullen onze inwoners hiervan merken? Dat is de kernvraag van ons nieuwe mobiliteitsplan. We staan voor grote uitdagingen, maar ook voor mooie kansen om onze gemeente nog verkeersveiliger, leefbaarder en toegankelijker te maken. Als Etten-Leur doen we veel dingen al goed als het gaat om verkeer en verkeersveiligheid, maar het kan altijd beter. Bijvoorbeeld als het gaat om voorrangsregels voor fietsers op oversteekplaatsen en bij rotondes. Hier willen we eenduidigheid in krijgen en dit is dan ook een belangrijk speerpunt.

Een van de belangrijkste projecten op dit moment is de ontwikkeling van de nieuwbouwwijk Haansberg, die we volledig volgens het zogenaamde STOMP-principe zullen inrichten. Dit betekent dat we meer prioriteit geven aan voetgangers en fietsers, gevolgd door openbaar vervoer en deelmobiliteit, en pas als laatste aan de auto. Hierdoor creëren we een wijk waar het prettig en veilig is om te lopen en te fietsen, met goede verbindingen naar het openbaar vervoer en deelauto's. Auto's zijn welkom in de wijk, maar wel te gast. Parkeerplaatsen voor auto's zullen gegroepeerd op loopafstand van de woning vormgegeven worden, maar niet meer in de straat voor de deur van woningen.

Een ander belangrijk project is de aanleg van de oostelijke randweg inclusief een tunnel onder het spoor ter hoogte van de Ambachtlaan. Hiermee lossen we niet alleen een al lang bestaand verkeersknelpunt in Etten- Leur Noord op, maar leggen we 1 van de puzzelstukken om de wijken van Etten-Leur in de toekomst te kunnen ontsluiten via een randwegenstructuur. Onnodige verkeersbewegingen van auto en vrachtverkeer door onze wijken kunnen hierdoor in de toekomst verminderd worden en wordt de veiligheid voor de fietser en de voetganger verbeterd en gestimuleerd.

Niet alleen in Haansberg maar in heel Etten-Leur willen we het lopen en fietsen meer stimuleren. En zorgen dat meer mensen gebruik maken van het openbaar vervoer en deelauto's. We gaan daarom de voorzieningen bij onze openbaar vervoer knooppunten, het trein- en busstation, verbeteren. We bieden daar deelauto's aan en zorgen voor betere fiets- en wandelroutes naar deze knooppunten. Ook goede fietsparkeervoorzieningen zijn daarbij belangrijk. Dit maakt het voor iedereen makkelijker om zich duurzaam en efficiënt te verplaatsen.

Ook de toegankelijkheid van het centrum krijgt extra aandacht. We zorgen ervoor dat het centrum beter bereikbaar wordt voor fietsers en voetgangers. En dat mensen met een beperking zich zonder obstakels kunnen verplaatsen in het centrum. Dit doen we onder andere door trottoirs, looproutes en oversteekplaatsen aan te passen. We kijken ook naar meer parkeerplaatsen voor fietsen en de vindbaarheid van de bewaakte fietsenstalling.

Ons mobiliteitsplan is niet alleen een plan op papier, maar een concrete aanpak die zichtbaar en voelbaar zal zijn in het dagelijks leven van onze inwoners. De speerpunten in dit plan kunnen we niet alleen oppakken. Daarbij hebben we ook de hulp nodig van maatschappelijke partners uit Etten-Leur zoals de Fietsersbond en Veilig Verkeer Nederland. We nodigen iedereen uit om mee te denken en mee te doen, zodat we samen onderweg zijn naar een toekomstbestendig Etten-Leur.



Laten we samen deze stappen zetten en ervoor zorgen dat Etten-Leur een fijne plek blijft om te wonen, werken en leven.

Jean-Pierre Schouw
Wethouder mobiliteit

INHOUDSOPGAVE

1 SAMENVATTING 6

2 INLEIDING 8

2.1 AANLEIDING 8

2.2 DOEL MOBILITEITSPLAN 8

2.3 LEESWIJZER 8

DEEL A: MOBILITEITSPLAN 9

3 ACHTERGROND: VAN WAAROM NAAR HOE MOBILITEITSBELEID 10

4 MOBILITEITSPLAN ETTEN-LEUR 12

4.1 AMBITIE 1. BEREIKBAARHEID, VERKEERSVEILIGHEID EN LEEFBAARHEID IN BALANS 13

4.2 AMBITIE 2. IEDEREEN KAN MEEDOEN 24

4.3 AMBITIE 3. DUURZAME MOBILITEIT 30

4.4 AMBITIE 4. VEILIGE MOBILITEIT 34

4.5 OVERZICHT AMBITIES, SPEERPUNTEN EN ACTIES 39

5 NETWERKEN 41

5.1 VOETGANGERSNETWERK 41

5.2 FIETSNETWERK 42

5.3 NETWERK OPENBAAR VERVOER 45

5.4 NETWERK VOOR GEMOTORISEERD VERKEER 46

5.5 NETWERK VOOR (ZWAAR) VRACHT- EN LANDBOUWVERKEER 49

DEEL B: ACHTERGROND 51

6 PARTICIPATIE 52

6.1 ENQUÊTERESULTATEN 52

6.2 WERKATELIERS 59

7 VERKEERS- EN GEBIEDSANALYSE 62

7.1 VERKEERSVEILIGHEID 62

7.2 LOPEN 65

7.3 FIETSEN 66

7.4 OPENBAAR VERVOER 67

7.5 PERSONENAUTOVERKEER 69

7.6 KNELPUNTENANALYSE 70

7.7 KNELPUNTEN LANDBOUWNETWERK 73

BIJLAGEN 75

B1 NETWERK FIETSVERKEER 76

B2 NETWERK OPENBAAR VERVOER 77

B3 NETWERK GEMOTORISEERD VERKEER 78

B4 NETWERK (ZWAAR) VRACHT- EN LANDBOUWVERKEER 79

B5 ONGEVALLENLOCATIES 80

B6 OVERZICHT VERKEERSINTENSITEITEN 84

B7 RAPPORTAGE MOBILITEITSENQUÊTE DEEL 2 87

1 SAMENVATTING

Mobiliteitsplan gemeente Etten-Leur – Samen onderweg naar 2040

Etten-Leur is een gemeente in beweging. We willen dat iedereen hier prettig kan wonen, werken en leven, met een goede bereikbaarheid en oog voor duurzaamheid. In het voorjaar van 2024 is de Mobiliteitsvisie Etten-Leur 2040 'Samen onderweg naar 2040' vastgesteld door de gemeenteraad. In dit mobiliteitsplan worden de ambities en speerpunten uit de vastgestelde mobiliteitsvisie verder uitgewerkt, tot concrete beleidsdoelstellingen en acties. Dit plan is tot stand gekomen met de inbreng van inwoners, ondernemers en maatschappelijke partners, want samen bouwen we aan de toekomst van onze gemeente.

Dit mobiliteitsplan laat zien waaraan en hoe we als gemeente de komende jaren gaan werken op het gebied van mobiliteit. Binnen het mobiliteitsplan staan de volgende ambities, speerpunten en acties centraal:

Ambitie 1. Bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid in balans

Speerpunt 1.1. Ruimte voor lopen en fietsen.

Acties: Als gemeente passen we het STOMP-principe toe bij de inrichting van nieuwbouwprojecten en herinrichting van bestaande gebieden en wegen. STOMP betekent hoe belangrijk we iets vinden: eerst Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobility as a Service (deelmobiliteit) en op de laatste plaats de Privéauto.

Speerpunt 1.2: Autoluwe stad en randwegen.

Acties: We willen dat ons centrum aantrekkelijker en veiliger is voor langzaam verkeer. Ook willen we dat de verblijfskwaliteit in het centrum toeneemt. We onderzoeken of we de snelheid op wegen in het centrum kunnen verlagen. Daarnaast zetten we in op een noordelijke en oostelijke randweg met een tunnel onder het spoor. Alternatieve routes voor vracht- en landbouwverkeer worden gestimuleerd. Ook kijken we naar het efficiënt benutten van parkeerplaatsen in het centrum. Daarnaast worden openbare fietsenstallingen gerealiseerd en zorgen we voor een goede oversteekbaarheid van wegen.

Speerpunt 1.3: Etten-Leur als knooppunt in de regio.

Acties: We lobbyen voor een hogere frequentie van intercityverbindingen. We onderzoeken verbeteringen in het voor- en natransport naar het station voor voetgangers en fietsers. Hierbij kijken we ook naar een voetgangers- en fietstunnel. We onderzoeken nieuwe snelfietsroutes en kijken hoe we bestaande fietsverbindingen naar omliggende gemeenten kunnen verbeteren.

Ambitie 2: Iedereen kan meedoen

Speerpunt 2.1: iedereen toegang tot mobiliteit.

Acties: We verbeteren de toegankelijke inrichting van voet- en fietspaden, bijvoorbeeld door het aanbrengen van geleide lijnen voor mensen met een visuele beperking. Daarnaast wordt er onderzoek gedaan in hoeverre in Etten-Leur sprake is van vervoersarmoede en welke oplossingen hiervoor mogelijk zijn. Initiatieven voor deelmobiliteit worden gestimuleerd en tevens wordt beleid hiervoor ontwikkeld. We hebben doorlopend aandacht voor maatwerkvervoer zoals Bravoflex en Deeltaxi West-Brabant en andere lokale initiatieven in samenwerking met het sociaal domein.

Speerpunt 2.2: Benutten van kansen die bestaande netwerken bieden.

Acties: Logische en herkenbare fietsroutes worden gerealiseerd door ontbrekende schakels in het netwerk te onderzoeken en aan te leggen. Fietsgebruik wordt gepromoot door middel van campagnes. We overleggen met vervoerders en provincie om het busnetwerk te behouden en we onderzoeken kansrijke locaties voor mobiliteitshubs.

Ambitie 3: Duurzame mobiliteit:

Speerpunt 3.1: Duidelijke routes voor fietsers en voetgangers.

Acties: We zorgen voor uniforme voorrangsregels voor fietsers op kruispunten en rotondes om onduidelijkheid en onveilige situaties te voorkomen. Sport- en beweegroutes worden aangelegd met speel- en sporttoestellen en watertappunten om lopen te stimuleren.

Speerpunt 3.2: Stimuleren duurzame mobiliteit.

Acties: Het gebruik van openbaar vervoer wordt gestimuleerd door middel van campagnes. Nieuwe parkeernormen worden opgesteld om de balans tussen parkeerplaatsen en een fijne leefomgeving te verbeteren. Er worden laadpalen voor elektrische voertuigen gerealiseerd en oplaadplekken voor elektrische fietsen in bewaakte fietsenstallingen.

Speerpunt 3.3: Inzetten op schone, gezonde leefomgeving en duurzaamheid.

Acties: We onderzoeken de mogelijkheden voor stadslogistiek en volgen daarbij de regionale ontwikkelingen. Ook spelen we in op nieuwe voertuigen en zorgen we dat wegen gereed zijn voor zelfrijdend vervoer. Circulair en duurzaam materiaalgebruik wordt toegepast bij (her)inrichtingsprojecten. De invoering van een zero-emissiezone in het centrum wordt onderzocht.

Ambitie 4: Veilige mobiliteit:

Speerpunt 4.1: Verkeersveilige wegen en kruispunten.

Acties: Knelpunten op wegvak- en kruispuntniveau worden aangepakt en waar mogelijk gecombineerd met gepland onderhoud. Hierbij wordt ook ingezet op de aanpak van onze "grijze" wegen. Dit zijn wegen waarvan de inrichting niet voldoet aan de landelijke richtlijnen voor de inrichting van wegen. Voor gerichte handhaving wordt meer samengewerkt met politie en kijken we naar de inzet van flexflitsers.

Speerpunt 4.2: Verkeersveiligheid kwetsbare doelgroepen.

Acties: Veilige schoolomgevingen worden gerealiseerd door maatregelen uit te voeren en bijvoorbeeld te experimenteren met 'schoolstraten'. Verkeerseducatie en gedragscampagnes worden voortgezet en er worden campagnes gericht op ouderen en kwetsbare doelgroepen ingezet. Ook zetten we samen met de buurtbewoners campagnes in tegen te hard rijden.

Speerpunt 4.3 Minder afleiding in het verkeer.

Campagnes tegen afleiding in het verkeer worden uitgevoerd en middelbare scholen worden hierbij betrokken.

Meerjarig Uitvoeringsplan

Na het vaststellen van het mobiliteitsplan stellen we een meerjarig uitvoeringsplan vast. Het uitvoeringsplan vertaalt de mobiliteitsvisie en het mobiliteitsplan naar concrete maatregelen met kostenindicaties en planning. Het plan wordt elke twee jaar bijgewerkt, is flexibel en kan worden aangepast aan nieuwe inzichten, subsidiemogelijkheden en ontwikkelingen op lokaal, regionaal of landelijk niveau..



2 INLEIDING

2.1 AANLEIDING

Etten-Leur wil zowel nu als in de toekomst een fijne plek zijn om te wonen, werken en leven. De bereikbaarheid van de gemeente speelt hierin een belangrijke rol. We zien allemaal dat de wereld om ons heen verandert, met nieuwe maatschappelijke uitdagingen zoals de toename van het aantal ouderen op de totale bevolking en de gevolgen van een veranderend klimaat. Alleen door samen met inwoners, ondernemers en anderen na te denken over de toekomst van Etten-Leur, komen we tot goede en slimme oplossingen voor deze uitdagingen.

Dit vraagt om een nieuwe kijk op mobiliteit in onze gemeente, oftewel een nieuwe mobiliteitsvisie en een nieuw mobiliteitsplan. We richten ons daarbij niet alleen op verkeersveiligheid, bereikbaarheid en doorstroming, maar ook op de leefbaarheid binnen onze gemeente en een duurzame toekomst voor de generaties na ons.

2.2 DOEL MOBILITEITSPLAN

In het voorjaar van 2024 is de Mobiliteitsvisie Etten-Leur 2040 'Samen onderweg naar 2040' vastgesteld door de gemeenteraad. De mobiliteitsvisie Etten-Leur schetst het toekomstbeeld op mobiliteit voor de komende jaren. De ambities en speerpunten geven aan hoe de gemeente Etten-Leur de volgende stap wil zetten in de zogenoemde 'mobiliteitstransitie' naar meer gebruik van alternatieve vormen van mobiliteit dan de auto.

In dit mobiliteitsplan worden de ambities en speerpunten uit de vastgestelde mobiliteitsvisie verder uitgewerkt, tot concrete beleidsdoelstellingen en acties. Dit mobiliteitsplan laat zien waaraan en hoe de gemeente Etten-Leur de komende jaren gaat werken op het gebied van mobiliteit.

2.3 LEESWIJZER

Dit mobiliteitsplan is onderdeel van het mobiliteitsbeleid van de gemeente Etten-Leur voor de komende jaren en bestaat uit twee delen.

Deel A: Mobiliteitsplan
Het totale mobiliteitsbeleid is samengevat in hoofdstuk 2 van deze rapportage. Hierin staat de mobiliteitsvisie,, met ambities en speerpunten op het gebied van mobiliteit in Etten-Leur (2040), het mobiliteitsplan en uitvoeringsplan kort omschreven. Vervolgens beschrijft Hoofdstuk 3 het mobiliteitsplan, met concrete acties hoe we de gestelde ambities en speerpunten gaan verwezenlijken. Hoofdstuk 4 geeft de wensnetwerken voor de verschillende vervoerswijzen.

Deel B: Achtergrond
De opgehaalde wensen, knelpunten en ambities met betrekking tot mobiliteit vanuit de samenleving zijn opgenomen in Hoofdstuk 5 (Participatie). Hoofdstuk 6 bevat een Verkeers- en gebiedsanalyse van de verkeerssituatie in de gemeente Etten-Leur op basis van feitelijke data. Daarbij is aandacht voor verschillende vervoerswijzen en thema's.



DEEL A:
MOBILITEITSPLAN



3 ACHTERGROND: VAN WAAROM NAAR HOE MOBILITEITSBELEID

Bijna elke verplaatsing komt voort uit behoeftes, zoals een ontmoeting met familie, een werkdag op kantoor, een wandeling naar de supermarkt of een ontspannen fietstocht. Waarom is mobiliteit belangrijk voor Etten-Leurenaren? En welke maatschappelijke effecten willen we met het mobiliteitsbeleid bereiken? Etten-Leur wil zowel nu als in de toekomst een fijne plek zijn om te wonen, werken en leven. De bereikbaarheid en leefbaarheid van de gemeente spelen hierin een belangrijke rol. Alleen door samen met inwoners, ondernemers en anderen na te denken over de toekomst van Etten-Leur, komen we tot goede en slimme oplossingen voor de bereikbaarheid van nu, morgen en later.

Dit vraagt om een nieuwe kijk op mobiliteit in onze gemeente: een nieuw mobiliteitsbeleid. We richten ons daarbij op verkeersveiligheid, bereikbaarheid en doorstroming. Ook besteden we aandacht aan de leefbaarheid binnen onze gemeente en een duurzame toekomst voor de generaties na ons.

Het mobiliteitsbeleid van Etten-Leur onderscheiden we in drie documenten.



Figuur 1 Stappen mobiliteitsvisie - mobiliteitsplan – uitvoeringsplan

Mobiliteitsvisie – de waarom-vraag
In de mobiliteitsvisie staat de behoefte áchter de vraag naar mobiliteit centraal. We beantwoorden vooral de 'waarom-vraag': Waarom is mobiliteit belangrijk voor de gemeente Etten-Leur? En welke maatschappelijke effecten willen we met het mobiliteitsbeleid bereiken? Waar moet Etten-Leur de komende jaren naartoe op het gebied van mobiliteit? Deze vraag hebben we beantwoord in ambities en speerpunten. Deze zijn weergegeven op de volgende pagina. Deze ambities en speerpunten zijn bepaald op basis van trends en ontwikkelingen in de samenleving, doelstellingen vanuit verschillende beleidsvelden en gesprekken met inwoners, ondernemers, maatschappelijke organisaties en raadsleden. Ze geven aan hoe we de voglende stap willen zetten in de zogenoemde 'mobiliteitstransitie'. Daarin kiezen we voor meer gebruik van alternatieve vormen van mobiliteit en minder autogebruik. Dit heeft als doel de veiligheid, duurzaamheid, toegankelijkheid en doorstroming te verbeteren. De thema's en doelstellingen uit de Omgevingsvisie bepalen voor een belangrijk deel de koers van de mobiliteitsvisie. In het voorjaar van 2024 is de mobiliteitsvisie Etten-Leur 2040 'Samen onderweg naar 2040' vastgesteld door de gemeenteraad.

Mobiliteitsplan – de hoe-vraag
De mobiliteitsvisie maken wij nu concreet in dit mobiliteitsplan. Hierin staat de 'Hoe-vraag' centraal: Hoe draagt mobiliteit bij aan het realiseren van de ambities en speerpunten van de gemeente Etten-Leur? We vertalen hiervoor de speerpunten naar concrete doelstellingen en kaders voor de komende 10 jaar.

Uitvoeringsplan – de wat-vraag
In het Meerjarig UitvoeringsPlan (MUP) geven we vervolgens antwoord op de 'Wat-vraag'. Wat moet de gemeente Etten-Leur de komende jaren doen om de gestelde doelstellingen te behalen. We vertalen de mobiliteitsvisie en het mobiliteitsplan naar concrete maatregelen die bijdragen aan de ambities en speerpunten van de gemeente. Voor deze maatregelen maken we ook een kostenindicatie en een planning. Dit plan wordt opgesteld nadat het mobiliteitsplan is goedgekeurd. Het college en de gemeenteraad maken op basis van die informatie integraal onderbouwde keuzes.

Het MUP wordt geen vast plan voor de komende vijf jaar of langer. Het kan veranderen door verschillende factoren, zoals:
- Nieuwe subsidiemogelijkheden, waardoor we extra projecten kunnen uitvoeren.
- Aanpassingen in de planning van onderhoudswerkzaamheden, zodat we efficiënt werk kunnen combineren.
- Woningbouwprojecten die invloed hebben op de mobiliteit.
- Onderzoeken die leiden tot nieuwe inzichten en extra maatregelen.
- Ontwikkelingen op lokaal, regionaal of landelijk niveau.
- Samenwerkingskansen binnen de regio.
- Veranderingen in wetten en regelgeving.

Daarom wordt het MUP elke twee jaar bijgewerkt. Dit gebeurt door de medewerkers verkeer en mobiliteit en wordt vervolgens goedgekeurd door het college. De financiële gevolgen worden meegenomen in de reguliere begrotingscyclus.

Ambitie 1. Bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid in balans
- Speerpunt: Ruimte voor lopen, fietsen, groen en klimaat
- Speerpunt: Autoluwe stad en randwegen
- Speerpunt: Etten-Leur als knooppunt in de regio

Ambitie 2. Iedereen kan meedoen
- Speerpunt: Iedereen toegang tot mobiliteit
- Speerpunt: Benutten van kansen die bestaande netwerken bieden
- Speerpunt: Voetganger, fietser, openbaar vervoer, mobiliteitshubs

Ambitie 3. Duurzame mobiliteit
- Speerpunt: Duidelijke routes voor fietsers en voetgangers
- Speerpunt: Stimuleren duurzame mobiliteit
- Speerpunt: Inzetten op schone, gezonde leefomgeving en duurzaamheid

Ambitie 4. Veilige mobiliteit
- Speerpunt: Verkeersveilige wegen en kruispunten
- Speerpunt: Verkeersveiligheid kwetsbare doelgroepen
- Speerpunt: Tegengaan afleiding in het verkeer



4 MOBILITEITSPLAN ETTEN-LEUR

Samen onderweg naar 2040

Het mobiliteitsplan bevat een nadere uitwerking van de ambities en speerpunten zoals deze omschreven zijn in Hoofdstuk 2. In opgaven en acties wordt de vraag beantwoord: 'Hoe gaat de gemeente Etten-Leur de ambities ten aanzien van mobiliteit waarmaken?'. Ondersteunend aan het mobiliteitsplan zijn netwerkkaarten voor het netwerk van de voetganger, fiets, openbaar vervoer en het gemotoriseerde verkeer opgesteld (Hoofdstuk 4). Op deze kaarten zijn de gewenste netwerken weergegeven, inclusief de nog ontbrekende schakels.

De acties in dit mobiliteitsplan worden gecategoriseerd als procesacties, studies, campagnes en uitvoeringsacties. Dit houdt het volgende in.

- Proces: acties gericht op het verbeteren of optimaliseren van processen (doorlopend).
- Studie: acties die gericht zijn op (haalbaarheids-)onderzoek en analyse (eenmalig)
- Campagne: acties gericht op bewustwording en communicatie met de doelgroep (doorlopend)
- Uitvoering: acties gericht op het daadwerkelijk realiseren van fysieke maatregelen (eenmalig)

Onze ambities sluiten aan op het regionale mobiliteitsbeleid van de Stedelijke Regio Breda-Tilburg, een samenwerkingsverband tussen 19 Brabantse gemeenten, vier waterschappen, de provincie Noord-Brabant en het Rijk, gericht op ontwikkeling van de regio. Het mobiliteitspakket voor deze regio zet onder andere in op een transitie naar duurzaam verkeer, kwaliteitsverbetering fiets en OV en het ondersteunen van de verstedelijkingsopgave.

In het mobiliteitsplan staan veel plannen waarvoor in totaal miljoenen euro's nodig zijn. We kunnen niet alles tegelijk uitvoeren, zowel vanwege de kosten als de beschikbare mankracht. Daarom spreiden we de acties over meerdere jaren, zoeken we aansluiting bij andere projecten en kijken we naar extra financieringsmogelijkheden. Uiteraard kunnen hier keuzes in gemaakt worden door meer of minder geld beschikbaar te stellen of meer of minder capaciteit te organiseren.

Om tot een haalbaar uitvoeringsplan te komen, hebben we de acties in dit mobiliteitsplan al verdeeld in twee categorieën:

- Korte termijn (2025 - 2030) → acties die we snel willen uitvoeren.
- Lange termijn (vanaf 2030) → acties die later worden opgepakt.

De keuze om iets nu of later te doen, hangt af van verschillende factoren:

1. **Noodzaak**: hoe belangrijk is de actie? Draagt het bij aan belangrijke doelen, voorkomt het ongelukken, of zijn er veel klachten over?
2. **Efficiëntie**: kunnen we het combineren met andere werkzaamheden, samenwerken met regionale partners en wat levert de actie ons op?
3. **Financiering**: beschikbare middelen en mogelijke subsidies (zoals subsidies verkeersveiligheid)?
4. **Planning**: sommige acties staan al vast in bestaande programma's of behoren tot de standaard werkzaamheden van de gemeente.
5. **Haalbaarheid**: hoe haalbaar is de actie, bijvoorbeeld op basis van praktische uitvoerbaarheid of ambtelijke capaciteit.

Op basis van deze factoren stellen we een realistisch en goed uitvoerbaar plan op. In de volgende hoofdstukken wordt, vooruitlopend op het MUP, per maatregel aangegeven op welke type actie(s) wordt ingezet en welke acties prioriteit hebben wanneer we naar de noodzaak en planning kijken. Hierbij is nog niet gekeken naar de huidige financiële middelen, werk met werk maken door de combinatie met beheer en onderhoud en de beschikbare (ambtelijke) capaciteit.

4.1 AMBITIE 1. BEREIKBAARHEID, VERKEERSVEILIGHEID EN LEEFBAARHEID IN BALANS

Etten-Leur heeft goede voorzieningen voor voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer. Daarnaast is de gemeente goed bereikbaar met de auto vanaf de A58, is het centrum gemakkelijk te bereiken en is er een grote ondergrondse parkeergarage aanwezig. De afgelopen jaren is veel geïnvesteerd in infrastructuur en mobiliteit, wat ertoe heeft geleid dat de goed bereikbaar en aantrekkelijk is voor wandelaars, fietsers en automobilisten.

Een goede bereikbaarheid en doorstroming van verkeer zorgen voor een prettig Etten-Leur voor zowel inwoners als ondernemers, maar brengt ook uitdagingen met zich mee voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid. Het toenemende autoverkeer, bedrijfslocaties, woningbouw en de huidige verkeersstructuur zetten de bereikbaarheid en leefbaarheid onder druk.

Etten-Leur heeft als doel om de balans tussen (auto)bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren. Hiervoor willen wij meer nadruk leggen op actieve en duurzame vormen van mobiliteit, zoals lopen, fietsen en deelvervoer. Om dit te bereiken, maken wij het centrum en de aangrenzende gebieden aantrekkelijker voor fietsers en voetgangers en minder aantrekkelijk voor de auto.

We creëren meer ruimte voor groen, voetgangers, en fietsers en lossen verkeersproblemen op. Dit alles draagt ook bij aan grotere uitdagingen zoals de overgang naar duurzame energie, klimaatverandering en het streven naar een duurzame en gezonde leefomgeving. Tevens draagt dit bij aan een betere gezondheid van inwoners.

SPEERPUNT 1.1: RUIMTE CREËREN VOOR LOPEN EN FIETSEN

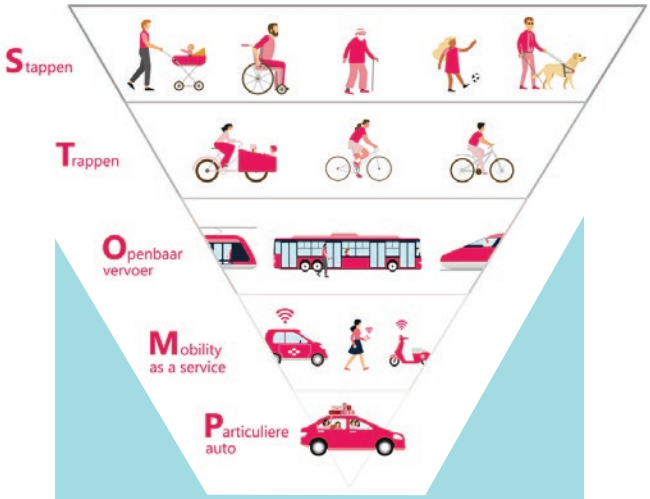
We creëren meer ruimte voor verblijven, lopen, fietsen en groen. Dit doen we door logische en herkenbare verbindingen aan te leggen. In nieuwe woonwijken (Haansberg) werken we volgens het 'STOMP-principe'. Het STOMP-principe begint met denken vanuit de voetganger, gevolgd door de fietser, openbaar vervoer en mobility as a service (deelmobiliteit). Daarna wordt de privéauto pas meegenomen in de inrichting van de wijk.

Wat is het 'STOMP-principe'?
Het STOMP-principe is een manier om ervoor te zorgen dat bij het ontwerpen van nieuwe wijken of gebieden de mens en duurzame vervoersmiddelen centraal staan. Het principe helpt stedenbouwkundigen en verkeerskundigen om eerst te denken aan de manieren waarop mensen zich duurzaam kunnen verplaatsen, zoals lopen, fietsen en openbaar vervoer, voordat ze rekening houden met de auto.

Wat betekent STOMP precies?

- Stappen (lopen): Eerst wordt gekeken hoe mensen lopend gemakkelijk bij voorzieningen kunnen komen, zoals winkels of scholen. Dit betekent dat er veilige en aantrekkelijke looproutes moeten zijn.
- Trappen (fietsen): Daarna wordt nagedacht over hoe het gebied goed bereikbaar is met de fiets. Dit houdt in dat er directe en comfortabele fietspaden worden aangelegd.
- Openbaar vervoer: Vervolgens wordt het gebied aangesloten op het openbaar vervoer, zoals bussen of treinen, en wordt gekeken of deze verbindingen handig zijn voor de mensen die er wonen.
- Mobility as a Service (MaaS): Dit is een dienst die verschillende vervoersmiddelen combineert in één platform, zodat je reizen makkelijk kunt plannen, boeken en betalen. Voorbeelden van aanvullende mobiliteitsvormen zijn deelauto's of deelscooters.
- Privéauto: Pas als laatste wordt gekeken of en hoe het gebied bereikbaar moet zijn met de auto en waar parkeerplaatsen moeten komen.

Het STOMP-principe helpt dus om een gebied zo in te richten dat mensen eerst aangemoedigd worden om te lopen, fietsen of het openbaar vervoer te nemen, waardoor het gebied uiteindelijk leefbaarder en duurzamer wordt.



Figuur 2 STOMP-principe: Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, MaaS, Privéauto (bron: Goudappel)

In bestaande wijken gaan we kijken of herinrichting volgens het STOMP-principe mogelijk is, waarbij aandacht wordt besteed aan meer ruimte voor de voetganger en fietser in plaats van de auto. We kijken ook naar de hoeveelheid en locaties van parkeervoorzieningen. Door meer ruimte te creëren voor voetgangers en fietsers, zorgen we voor een aantrekkelijke woon- en leefomgeving. Dit doen we in eerste instantie wanneer wegen of wijken aan onderhoud toe zijn.

Actie 1.1.1: STOMP-principe toepassen bij de inrichting van Haansberg en andere nieuw-bouwprojecten

Er wordt veel gebouwd in Etten-Leur. Een goed voorbeeld zijn de plannen voor het nieuwe woongebied Haansberg. Bij lopende en toekomstige nieuwbouwprojecten (wonen en werken) ontwerpen wij ook vanuit STOMP-principe. Bij nieuwbouwprojecten kan het STOMP-principe nog gemakkelijker worden toegepast, omdat de ruimte nog niet is verdeeld.

Nieuwe woonwijken en bedrijventerreinen worden direct verbonden met belangrijke bestemmingen, zoals het station, het centrum en kernwinkelgebieden, via goed ontworpen loop- en fietsroutes. In de woonwijken wordt autoverkeer waar mogelijk uit het straatbeeld gehouden door voertuigen te parkeren in parkeerkoffers. De auto wikkelt af via omliggende (rand)wegen naar het hoofdwegennet en is in de woonwijken te gast. Hierdoor wordt de overlast van gemotoriseerd verkeer voor bestaande en nieuwe bewoners beperkt.

In de nieuwbouwwijk Haansberg passen wij het STOMP-principe toe door goede brede voetpaden te realiseren, die voor iedereen toegankelijk zijn. Ook creëren wij door de wijk een centrale fietsroute die aansluit op goede fietsverbindingen met het centrum en het station. Aan de rand van de wijk, langs de Hoevenseweg, realiseren wij goed bereikbare bushaltes. Met het aanbieden van deelauto's is eigen autobezit minder aantrekkelijk. De auto halen wij in Haansberg uit het straatbeeld en parkeert in parkeerkoffers. Zo is er in de straten meer ruimte om te verblijven, te spelen en voor groen. Voor de auto is een route door Haansberg gecreëerd die alle woonbuurten ontsluit. Wanneer je met de auto van de ene naar de andere woonbuurt wilt rijden moet dit via deze route. Tussen de woonbuurten kun je je alleen verplaatsen te voet of per fiets. De auto is te gast in Haansberg.

Wat is een 'parkeerkoffer'?
Een parkeerkoffer is een speciaal ontworpen parkeerplek aan de rand van een straat of wijk, vaak afgeschermd door groen of andere afscheidingen. Het is bedoeld om auto's netjes en uit het zicht te parkeren, zodat woonstraten weinig tot geen (geparkeerde) auto's te vinden zijn. Dit zorgt dat de straten rustiger en veiliger aanvoelen. Hiermee ontstaat meer ruimte voor voetgangers, fietsers en spelende kinderen.

Type actie en prioritering
- Type actie: proces.
- Prioritering
  - Doorlopend: deze actie wordt toegepast bij de inrichting van alle nieuwbouwprojecten.

Actie 1.1.2: STOMP-principe toepassen bij de herinrichting van bestaande gebieden en wegen

Als bestaande gebieden of wegen de komende jaren opnieuw wordt ingericht, richten wij deze in met oog voor bereikbaarheid en verkeersveiligheid voor alle vervoerswijzen. Het zogenaamde 'STOMP-principe' vormt daarbij de basis. Dit is direct terug te zien in het straatbeeld. In woongebieden, werkgebieden en andere verblijfsgebieden geven wij prioriteit aan voorzieningen voor langzaam verkeer, openbaar vervoer en Mobility as a Service (deelvervoer). Prioriteit geven aan langzaam verkeer betekent bijvoorbeeld ook dat zij voorrang krijgen bij verkeerslichten. Dit zorgt ervoor dat inwoners, werknemers en bezoekers zich prettig en veilig te voet en met de fiets kunnen verplaatsen.

Type actie en prioritering
- Type actie: proces.
- Prioritering:
  - Doorlopend: deze actie wordt toegepast bij de herinrichting van bestaande wegen en gebieden.

SPEERPUNT 1.2: AUTOLUWE STAD EN RANDWEGEN

We willen dat ons centrum aantrekkelijker en veiliger is voor langzaam verkeer. En dat onze gemeente aantrekkelijk en groen is ingericht. Veel bestemmingen in Etten-Leur liggen binnen loop- en fietsafstand. Zeker voor korte afstanden staat lopen en fietsen op één. Dit heeft gevolgen voor de positie van de auto, het vrachtverkeer en het landbouwverkeer. In de toekomst is het niet meer vanzelfsprekend om met de auto overal te komen. Op de meeste plaatsen is de auto welkom maar als gast van de voetganger en fietser. Het gemotoriseerde verkeer stimuleren wij gebruik te maken van wegen aan de randen van Etten-Leur. Met wegen langs de randen van Etten-Leur kan gemotoriseerd verkeer daar sneller doorstromen. Wij geven in en rond het centrum meer ruimte aan het langzaam verkeer, groen, aantrekkelijke verblijfsgebieden en fietsparkeren. De auto is in deze gebieden te gast.



Figuur 3 Autoluwe stad en randwegen. Potentiële randwegen (paars) en afwaarderen naar 30 km/uur (groen)

Actie 1.2.1: Verbeteren leefbaarheid door lagere snelheid op hoofdwegen

Van oudsher heeft de gemeente Etten-Leur een uitgebreide hoofdwegenstructuur. Op alle hoofdwegen binnen de bebouwde kom geldt een snelheid van 50 km/uur. De belangrijke ontsluitingswegen voor autoverkeer (zoals Bredaseweg, Schoonhout, Plantijnlaan) behouden deze maximumsnelheid en inrichting. Op een aantal wegen in en rond het centrumgebied (zoals Parklaan, Rode Poort en Beiaard) willen we onderzoeken of we de snelheid van deze wegen kunnen verlagen naar 30 km/uur.
Deze lagere snelheid draagt bij een betere verkeersveiligheid en leefbaarheid. Ook zorgt dit er voor dat lopen en fietsen prettiger wordt, omdat de snelheidsverschillen kleiner worden en oversteken gemakkelijker en minder gevaarlijk is. We zien in grote steden dat deze snelheidsverlaging steeds meer wordt toegepast en willen daarom onderzoeken wat dit bijdraagt een betere verkeersveiligheid en leefbaarheid in Etten-Leur.

Voor het kunnen afwaarderen van belangrijke wegen naar een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur is het belangrijk dat er goede en snelle alternatieve routes beschikbaar zijn. Dit is een absolute randvoorwaarde. Dit kunnen bijvoorbeeld de noordelijke en oostelijke randweg zijn (zie actie 1.2.2). Voor bijvoorbeeld de Beiaard en Rode Poort zijn er geen goede alternatieven beschikbaar. We onderzoeken daarom ook de verkeerskundige effecten van deze verandering voordat we deze wegen kunnen afwaarderen. Een verlaging van de maximumsnelheid naar 30 km/uur kan namelijk zowel positieve als negatieve gevolgen
hebben. Een negatief effect is bijvoorbeeld dat het verkeer gaat rijden door straten waar we dat niet willen. Daarom nemen we de tijd om zorgvuldig te analyseren wat deze maatregel betekent voor de verkeersveiligheid, doorstroming en leefbaarheid van het gebied. Hierbij kijken we niet alleen naar de effecten voor de betreffende weg zelf maar ook naar de effecten van omliggende wegen en wijken. Een dergelijke maatregel mag niet leiden tot het verplaatsen van verkeer naar wegen en wijken waar we geen extra verkeer is willen. Wij wegen deze voor- en nadelen af en maken per weg de keuze welke maximumsnelheid en bijhorende inrichting passend is. Daarbij is ook de nieuwe wegcategorie 'GOW-30' (zie kader) een mogelijke oplossing.

Op basis van dit onderzoek bepalen wij of er wellicht alternatieve oplossingen nodig zijn om onze
doelen te behalen. Denk hierbij aan mogelijkheden zoals eenrichtingsverkeer of een afsluiting voor gemotoriseerd verkeer.

Wegen in Etten-Leur worden regelmatig onderhouden. Het inrichten van een GOW-30-weg is vaak ingrijpend. Dit combineren wij dan ook met regulier onderhoud , zodat we werk met werk kunnen maken. Daarom is dit een actie die over meerdere jaren wordt uitgevoerd.

Type actie en prioritering

- Type actie: studie en uitvoering.
- Prioritering
  - Korte termijn: uitvoeren studie.
  - Lange termijn: herinrichten wegen en pleinen.

Wat is een 'GOW30 (Gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur)'?
De gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 km/h (GOW30) is een nieuw wegtype dat kan worden toegepast wanneer op bestaande wegen een maximumsnelheid van 50 km/h niet veilig of niet wenselijk is op een weg en waar doorstromen/ontsluiten belangrijker is dan verblijven.
Voor het wegtype GOW30 zijn op dit moment alleen voorlopige inrichtingskenmerken bekend. Definitieve inrichtingskenmerken of ontwerprichtlijnen zijn nog in ontwikkeling.

Bron: CROW (april 2023). Handreiking gebiedsontsluitingsweg 30 km/h (GOW30)



Figuur 4 De huidige Markt (bron: gemeente Etten-Leur, 2024)

Actie 1.2.2: Verbeteren verblijfskwaliteit centrum

We willen een aantrekkelijk centrum voor langzaam verkeer. We onderzoeken daarom het autoluw maken van de Markt. Dit is een wens vanuit onder andere de gemeenteraad en staat opgenomen in het uitvoeringsprogramma van de gemeenteraad. We betrekken hierbij de ondernemers, bewoners maar ook de evenementen die hier plaatsvinden. Door het autoluwer maken van de Markt verbeteren we de verblijfskwaliteit en de verkeersveiligheid van de Markt. Op dit moment is de auto dominant in het straatbeeld, de vrachtwagens voor het laden en lossen en is het onduidelijk waar de ruimte van de voetganger is. Dit geeft soms onveilige situaties. Zeker in combinatie met de aanwezige terrassen.

Ook onderzoeken we de verkeersveiligheid van het Raadhuisplein. Dit is een zogenaamd shared space-gebied, waarbij voetgangers en fietsers een ruimte delen. Dit gaat vaak god goed, maar door de komst van bijvoorbeeld snellere e-bikes en fatbikes en de aanwezigheid van terrassen kunnen onveilige situaties ontstaan. Bijvoorbeeld ook bij de smalle doorgang bij de kerk. Dit geeft een gevoel van onveiligheid.

Verder kijken we ook naar een mogelijke knip tussen Bisschopsmolenstraat en Roosendaalseweg om de verblijfskwaliteit van dit deel van het centrum te verbeteren. Nu vindt hier laden en lossen plaats, rijdt hier doorgaand verkeer en is dit ook een belangrijke toegang voor voetgangers en fietsers tot het centrum en de route naar de Markt. Een goede verblijfskwaliteit in het centrum is ook leuk kunnen winkelen. Hiervoor is het nodig dat winkels goed bereikbaar zijn voor bezoekers, maar ook voor de bevoorrading. We betrekken daarom ondernemers bij het maken van plannen.

Type actie en prioritering

- Type actie: studie en uitvoering.
- Prioritering
    - Korte termijn: uitvoeren studie naar autoluw maken van de Markt.
    - Korte termijn: uitvoeren studie verbeteren verkeersveiligheid Raadhuisplein.
    - Lange termijn: studie uitvoering mogelijke knip Roosendaalseweg.
    - Lange termijn: Uitvoering autoluwe Markt.

Momenteel zijn we al bezig met een studie naar een mogelijke autoluwe inrichting van de Markt.

Actie 1.2.3: Inzetten op noordelijke randweg en oostelijke randweg met tunnel onder spoor

Soms is er binnen de huidige structuur geen ruimte om prioriteit te geven aan lopen, fietsen, groen en klimaat én de doorstroming van autoverkeer te verbeteren. Randwegen, samen met bijvoorbeeld een tunnel onder het spoor, zijn nodig om barrièrewerking van het spoor en daarmee samenhangende problemen aan te pakken en om ervoor te zorgen dat auto's gedeeltelijk uit de woongebieden naar de randen van Etten-Leur te verplaatsen.

Een oostelijke en/of noordelijke randweg en een tunnel onder het spoor maken bestaande en nieuwe woongebieden beter bereikbaar. Ook lossen ze knelpunten op, zoals de oversteekbaarheid en leefbaarheid in het noorden van Etten-Leur (noordelijke randweg) en de doorstroming en veiligheid op en rond spoorwegovergangen in Etten-Leur (oostelijke randweg). Door randwegen aan te leggen ontstaat er een alternatieve route voor de auto. Bestaande wegen kunnen daarmee veranderen in hun functie. Daarmee ontstaat meer ruimte voor bijvoorbeeld groen, spelen, fietsen, lopen en ontmoeten en een meer autoluwer centrum.

De noordelijke randweg en oostelijke randweg (incl. tunnel) zijn weergegeven op het wensnetwerk voor gemotoriseerd verkeer (hoofdstuk 4.4.) Komende tijd onderzoeken en realiseren wij deze nieuwe verbindingen, waarbij de studie en realisatie van de oostelijke randweg qua planning voorloopt op een mogelijke noordelijke randweg.

Type actie en prioritering

- Type actie: studie en uitvoering.
- Prioritering
    - Korte termijn: uitvoeren studie oostelijke randweg en tunnel.
    - Lange termijn: studie noordelijke randweg (in relatie tot Haansberg) en aanleg oostelijke randweg en tunnel.

Actie 1.2.4: Inzetten op alternatieve routes (zwaar) vracht- en landbouwverkeer buiten centrum

De beschreven randwegen zorgen ook voor mogelijke toekomstige alternatieve routes voor (zwaar) vracht- en landbouwverkeer, dat zich dan niet meer door dichtbevolkte gebieden van Etten-Leur hoeft te verplaatsen. Dit lost overlast op die momenteel op een aantal wegen wordt ervaren. Zo kan de overlast op de Aletta Jacobslaan en Statenlaan pas worden opgelost op het moment dat er een alternatieve route beschikbaar is in de vorm van een noordelijke randweg.

Hoofdstuk 4.5 bevat wensroutes voor het (zwaar) vracht- en landbouwverkeer. Wij nemen maatregelen die het gebruik van deze wensroutes stimuleert en (zwaar) vrachtverkeer op andere wegen ontmoedigen.

Type actie en prioritering

- Type actie: uitvoering.
- Prioritering
    - Lange termijn: ingebruikname randwegen en aanvullende maatregelen om wensroutes vracht- en landbouwverkeer te stimuleren.

Actie 1.2.5: Parkeerplaatsen efficiënter benutten

Etten-Leur heeft parkeerplaatsen op straat, op parkeerterreinen en in parkeergarages. Op diverse locaties zijn meer parkeerplaatsen aanwezig dan nodig zijn. Parkeerplaatsen nemen veel openbare ruimte in, maar worden niet altijd gebruikt. Daarom is het wenselijk om ons huidige aanbod aan parkeerplaatsen efficiënter te benutten. Wij kijken naar de doelgroepen die de verschillende parkeerlocaties kunnen gebruiken. Waar mogelijk sturen wij bij om de schaarse ruimte beter te benutten.

Een concreet voorbeeld hiervan is het parkeerterrein aan de Brouwersstraat, bij Het Turfschip, waar we onderzoeken hoe we de ruimte duurzamer en aantrekkelijker kunnen inrichten. De vraag hierbij is of we meer groen en ruimte voor spelen kunnen toevoegen ten koste van parkeerplaatsen.

In het centrumgebied is het uitgangspunt dat met name bezoekers parkeren in de ondergrondse garage. Met campagnes moedigen wij bezoekers van het centrum aan om te parkeren in de ondergrondse garage in plaats van op straat. Ook onderzoeken wij hoe wij de beleving van de parkeergarage kunnen verbeteren. Met behulp van metingen kunnen we in beeld brengen of er meer bezoekers in de garage parkeren in plaats van op bovengrondse parkeerplaatsen. Vervolgens kunnen we de vraag stellen of het aantal parkeerplaatsen verminderd kan worden.

Daarnaast zijn er mogelijkheden op te experimenteren met een tijdelijke invulling van een parkeerplaats. Speciale vlonders met de grootte van een parkeervak kunnen (tijdelijk) een parkeervak veranderen in een fietsparkeerplaats of in een groenvak.

Type actie en prioritering

- Type actie: studie, campagne en uitvoering.
- Prioritering
    - Korte termijn: uitvoeren studie.
    - Lange termijn: waar mogelijk weghalen parkeerplaatsen op straat.
    - Doorlopend: uitvoeren bezoekerscampagne, periodiek uitvoeren parkeerdrukmetingen en toepassen vlonders.

Actie 1.2.6: Realiseren openbare (bewaakte) fietsenstallingen

Wij maken Etten-Leur zo aantrekkelijk mogelijk voor fietsers. Daarom maken wij meer openbare (bewaakte) fietsenstallingen, bijvoorbeeld in en rond het centrumgebied. Hiervoor voeren wij eerst een behoefte- en locatieonderzoek uit. Daarbij geven wij antwoord op de vraag welke doelgroepen behoefte hebben aan extra fietsenstallingen en wat daarvoor logische plekken zijn. Deze plekken moeten liggen bij belangrijke bestemmingen en langs hoofdfietsroutes. De fietsenstallingen maken wij goed vindbaar en promoten wij door middel van campagnes. In de fietsenstalling is plaats voor alle soorten fietsen: normale fietsen, elektrische fietsen maar ook fietsen met een groter formaat zoals bakfietsen of fietsen met een krat.

In het centrum kunnen bezoekers hun fiets al gratis stallen in de bewaakte stalling aan het Burchtplein. Deze stalling wordt onvoldoende benut, terwijl op straatniveau sprake is van overlast door fietsparkeren. Voor treinreizigers zijn bewaakte stallingsmogelijkheden bij het station beperkt. Dit zijn voorbeelden van locaties waar onze studie zich op richt.

Type actie en prioritering

- Type actie: studie, campagne en uitvoering.
- Prioritering
  - Korte termijn: uitvoeren studie.
  - Lange termijn: realiseren nieuwe openbare stallingsplekken uitvoeren promotiecampagne.



Figuur 5 Fietsparkeren in Etten-Leur (bron: gemeente Etten-Leur)

Actie 1.2.7: Aanpakken knelpunten doorstroming

Uit de enquête die we uitvoerden voor de mobiliteitsvisie blijkt dat op dit moment de spoorwegovergangen (Lichttorenhoofd, Plantijnlaan en in mindere mate Hoevenseweg) en sommige kruispunten, zoals de rotonde Parklaan – Schoonhout, door inwoners als knelpunten voor de doorstroming worden ervaren. Een deel van deze knelpunten wordt opgelost door de aanleg van een noordelijke en oostelijke randweg met een tunnel onder het spoor.

Hoofdstuk 6.5 geeft een analyse op het wegennet van Etten-Leur. Deze analyse is gemaakt op basis van een verkeersmodel in het kader van de Omgevingsvisie (vastgesteld: 2022). De hoeveelheid verkeer op de verschillende wegen past op basis van deze analyse bij de functie en categorie van de weg. Toekomstige ontwikkelingen, zoals de uitbreiding van Haansberg of andere ontwikkelingen in de gemeente en regio, zorgen de komende jaren mogelijk voor nieuwe knelpunten. Wel zijn er knelpunten geconstateerd in de oversteekbaarheid van drukke wegen voor fietsers en voetgangers.

Komende jaren monitoren wij daarom de capaciteit en doorstroming van het verkeer op de verschillende wegen. Door middel van periodieke verkeerstellingen en het actualiseren van onze verkeersmodellen, brengen wij de verkeersdruk op de belangrijkste wegen en kruispunten in beeld. Deze toetsen we vervolgens aan de grenswaarden. Waar wenselijk nemen wij, naast de toekomstige randweg(en) en tunnel, maatregelen om eventuele knelpunten op te lossen. Bij deze maatregelen wegen wij af of het belang van een goede doorstroming en aantrekkelijkheid voor autoverkeer opweegt tegen de kosten.

Type actie en prioritering

- Type actie: proces en uitvoering
- Prioritering
  - Doorlopend: periodiek actualiseren verkeerstellingen en -model, monitoren knelpunten doorstroming.
  - Korte termijn: Schoonhout oversteekbaarheid verbeteren, evaluatie functioneren verkeerslichten (functioneel beheer)
  - Lange termijn: Rode Poort en Lage Vaartkant oversteekbaarheid verbeteren

SPEERPUNT: 1.3: ETTEN-LEUR ALS KNOOPPUNT IN DE REGIO

Etten-Leur vervult een belangrijke rol binnen de regio. Inwoners van omliggende gemeenten komen naar Etten-Leur om te werken, winkelen en te recreëren. Zo trekken bedrijventerrein Vosdonk, de winkelgebieden, Cultuurhuis De Nobelaer, sportvoorzieningen, het voortgezet onderwijs en het recreatieve buitengebied bezoekers van buitenaf. Daarnaast werken inwoners van Etten-Leur in of buiten de regio. Dit zorgt voor veel verplaatsingen van en naar Etten-Leur, zowel met de auto als per fiets en met het openbaar vervoer.

Actie 1.3.1: Hogere frequentie intercityverbindingen

De gemeente Etten-Leur zet zich actief in voor een hogere frequentie van de intercityverbindingen op station Etten-Leur. Een intensievere dienstregeling naar steden als Roosendaal en Breda versterkt de rol van het station als regionaal OV-knooppunt en vergroot de bereikbaarheid voor reizigers met herkomst of bestemming buiten de gemeente.

Met een gerichte lobby op landelijke, provinciale en regionale niveaus werken wij samen met relevante partners om deze frequentieverhoging te realiseren. Hiermee streven we naar een verdere verbetering van de bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van Etten-Leur en haar omgeving.

Type actie en prioritering

- Type actie: proces.
- Prioritering
  - Doorlopend: lobby voor frequentieverhoging intercityverbinding.



Figuur 6 Nieuw stationsgebied (bron: gemeente Etten-Leur, 2025)

Actie 1.3.2: Verbeteren voor- en natransport station

In 2022 is de herinrichting van de stationsomgeving van Etten-Leur afgerond. De stationsomgeving functioneert goed. De bereikbaarheid van het station hangt niet alleen af van de inrichting van het stationsgebied. Ook moet het voor reizigers uit Etten-Leur en de omliggende kernen gemakkelijk zijn van en naar het station te reizen: te voet, met de fiets, met de bus of met de auto. Daarom onderzoeken wij het voor- en natransport van het station.

Dit onderzoek moet antwoord geven op de vraag waar de meeste reizigers wonen, werken en naar school gaan. Op basis hiervan kan bepaald worden of het nodig is om het voor- en natransport te verbeteren. Indien dit nodig is kunnen de maatregelen worden bepaald.

De looproute naar het centrum moet goed zijn aangegeven en ingericht. Het moet duidelijk zijn hoe een voetganger makkelijk vanaf het station bij het centrum komt. Daarnaast is het belangrijk dat fietsers op een directe manier op het station kunnen komen en dat zij daar veilig hun fiets kunnen stallen. Zo wordt het ook aantrekkelijker om met de fiets naar het station te komen in plaats van met de auto.

Op dit moment vormt de voetgangersoversteek over het spoor bij het station een barrière voor loop- en fietsverbindingen. Daarom onderzoeken wij concreet de nut en noodzaak van een voetgangers- en fietstunnel bij het station en of dit op deze of een andere locatie fysiek past. Als er meer treinverkeer komt in de toekomst dan is een ongelijkvloerse oversteek wenselijk voor een goede loop- en fietsverbinding.

In het voorjaar van 2024 heeft de gemeente de parkeersituatie in de stationsomgeving onderzocht. Dit onderzoek geeft inzicht in de parkeerdruk in de straten en parkeerterreinen rond het station. Ook is gekeken welke doelgroep (bewoners, bezoekers, werkenden) van deze parkeerplaatsen gebruikmaken en wat hun herkomst is. Bij ruimtelijke ontwikkelingen in de stationsomgeving zorgen wij dat de parkeerdruk op alle momenten acceptabel blijft. De komende jaren herhalen we dit onderzoek. Door middel van maatregelen op het gebied van parkeerregulering zorgen wij dat de juiste doelgroep op de juiste locaties geparkeerd staan.

Type actie en prioritering

- Type actie: studie en uitvoering.
- Prioritering
    - Korte termijn: uitvoeren studie.
    - Lange termijn: verbeteren voor- en natransport station (loop- en fietsverbindingen, waaronder stallingsplekken fiets).

Actie 1.3.3: Verbeteren snelfietsroute tussen Breda en Etten-Leur

De snelfietsroute tussen Breda en Etten-Leur werd eind 2003 voor het grootste deel voltooid en eind 2004 officieel in gebruik genomen. Daarmee was het een van de eerste snelfietsroutes van Nederland. De route wordt door steeds meer verschillende soorten fietsers gebruikt. In de loop der jaren is het aantal fietsers op de snelfietsroute daarnaast sterk toegenomen, tot circa 2.000 fietsers per dag nu. Door de toename in het aantal fietsers en de diversiteit aan soorten fietsers en hogere snelheden zijn verbeteringen aan de route nodig. Een onderzoek in samenwerking met gemeente Breda heeft twee knelpunten geïdentificeerd: de breedte van het fietspad voldoet niet overal aan de huidige behoefte, en de aansluiting van de snelfietsroute op het fietsnetwerk van Etten-Leur vraagt om optimalisatie. Het aanpassen van de breedte is zowel langs de Liesbosweg als langs de Lage Vaartkant lastig.

Het aanleggen van een tunnel en oostelijke randweg biedt kansen voor het verbeteren van de snelfietsroute. Zo ontstaat er meer ruimte langs de Lage Vaartkant om een snelfietspad te creëren. Ook ontstaat er een mogelijke nieuwe route langs de nieuwe oostelijke randweg. We onderzoeken bij de studie naar de tunnel en oostelijke randweg daarom ook het verbeteren van de snelfietsroute tussen Breda en Etten-Leur. Daarnaast onderzoeken we de aansluiting van de snelfietsroute op het bestaande fietsnetwerk (zie hoofdstuk 4.2) en werken we aan een verbeterde vindbaarheid.

Type actie en prioritering

- Type actie: studie en uitvoering.
- Prioritering
  - Lange termijn: verbeteren snelfietsroutes Breda – Etten-Leur en studie naar alternatieve verbinding.

Wat is een snelfietsroute?
Een snelfietsroute is een speciaal ontworpen fietspad waar fietsers snel en veilig kunnen doorrijden, zonder vaak te hoeven stoppen. Deze routes zijn meestal breder dan gewone fietspaden, hebben zo min mogelijk kruispunten en verkeerslichten, en zijn vaak directer, waardoor je sneller van de ene plek naar de andere kunt fietsen. Ze zijn bedoeld om fietsers te stimuleren om langere afstanden te fietsen, bijvoorbeeld van huis naar werk, en zijn vaak verbonden met steden en grote dorpen. Hierdoor kunnen fietsers makkelijker en comfortabeler reizen.



Figuur 7 Snelfietsroute Etten-Leur - Breda (bron: gemeente Etten-Leur, 2025)

Actie 1.3.4: Verbeteren fietsverbindingen omliggende gemeenten

De werkgebieden, het centrum en het station van Etten-Leur zijn belangrijk voor de omliggende dorpen en steden. Samen met regionale partners onderzoekt de gemeente Etten-Leur de mogelijkheid van snelfietsroutes tussen Roosendaal, Rucphen/Halderberge en het centrum van Etten-Leur. Daarnaast willen we een snelle fietsverbinding realiseren tussen Etten-Leur en Hoeven (gemeente Halderberge). Door deze fietsverbindingen te verbeteren, wordt het voor scholieren en forenzen aantrekkelijker om de fiets te gebruiken.

We werken het onderzoek naar de snelfietsroute tussen Roosendaal en Etten-Leur verder uit en starten een studie naar de fietsverbinding tussen Etten-Leur en Hoeven. Het fietspad langs de N640 (Hoevenseweg) is recent verbeterd door de provincie, maar dit kan door de aanwezige bomen niet voldoen aan de kenmerken en vooral breedte voor een snelfietspad. Momenteel wordt in samenwerking met de provincie de fietsverbinding naar Zevenbergen verbeterd, in combinatie met de herinrichting van de N389.

Type actie en prioritering

- Type actie: studie en uitvoering.
- Prioritering
  - Korte termijn: uitvoeren studies snelfietsroute Etten-Leur – Roosendaal en Etten-Leur – Hoeven via alternatieve route.
  - Lange termijn: verbeteren fietsverbindingen (opwaarderen bestaande en aanleg nieuwe fietsinfrastructuur) naar omliggende plaatsen.



Figuur 8 Toegankelijke openbare ruimte (bron: gemeente Etten-Leur, 2024)

4.2 AMBITIE 2. IEDEREEN KAN MEEDOEN

Het is ons doel om alle inwoners, ongeacht leeftijd, levensstijl, financiële situatie of beperking, gelijke toegang tot mobiliteit te verschaffen. We richten ons hierbij op twee speerpunten: inzicht in de toegang tot mobiliteit en het benutten van mogelijkheden binnen bestaande netwerken. Mobiliteit is van groot belang om alle inwoners van Etten-Leur de mogelijkheid te bieden volwaardig deel te nemen aan de samenleving. Het gaat niet alleen om de bereikbaarheid van essentiële voorzieningen zoals werk, winkels, scholen en gezondheidszorg, maar ook om bijvoorbeeld de toegang tot sociale activiteiten zoals verenigingen, familiebezoeken en recreatie. Op deze manier willen we het centrum, het openbaar vervoer en de wijken nog toegankelijker maken voor alle doelgroepen, met extra aandacht voor mensen met een beperking.

SPEERPUNT 2.1: IEDEREEN TOEGANG TOT MOBILITEIT

In Etten-Leur krijgt iedereen gelijke kansen. Dat betekent dat alle inwoners toegang hebben tot mobiliteit. Door aan de slag te gaan met onderstaande acties, geven we alle inwoners van Etten-Leur gelijke kansen en nemen we maatregelen voor de doelgroepen en in gebieden waar dat het hardst nodig is.

Actie 2.1.1: Toegankelijke inrichting voet- en fietspaden

De gemeente Etten-Leur zet in op logische, herkenbare en goed ingerichte voetpaden. Voor voetgangers in het verkeer, en specifiek ouderen en mensen met een beperking, is een goede toegankelijkheid van onze voetpaden en fietspaden van groot belang. Wij vergroten de toegankelijkheid door onze voetpaden en fietspaden goed te blijven onderhouden. Bij nieuwe voetpaden en fietspaden zorgen wij voor voldoende breedte en comfort, zodat iedereen zich gemakkelijk kan verplaatsen. De hoofdstukken 4.1 en 4.2 bevatten onze ontwerpuitgangspunten voor voetpaden en fietspaden.

Aanvullend op deze uitgangspunten, zorgen wij voor voorzieningen voor visueel beperkten, zoals geleidelijnen. Daarbij werken wij samen met belangenorganisaties als Stichting Koninklijke Visio en gespecialiseerde adviesbureaus. In onze nieuw op te stellen Leidraad Inrichting Openbare Ruimte (LIOR) besteden wij extra aandacht aan een toegankelijke openbare ruimte. Denk hierbij aan het verlagen van trottoirbanden voor goede oversteekplaatsen. Dit is nodig, want uit een inventarisatie van de mate van fysieke toegankelijkheid in de openbare ruimte[1] blijken veel verbeteringen mogelijk. Een voorbeeld hiervan zijn reclameborden bij winkels die de doorgang van voetgangers en mensen met een beperking belemmeren, bijvoorbeeld in de winkelstraat Hof van den Houte. Ook zorgen wij voor voldoende, goed toegankelijke openbare gehandicaptenparkeerplaatsen.

Ook streven wij naar een hoger onderhoudsniveau van onze voet- en fietspaden en borgen dit in ons toekomstige beheerplan. In het Uitvoeringsplan worden de voet- en fietspaden nader gespecificeerd.

Hoewel de ontwerpuitgangspunten gelden voor alle voetpaden in Etten-Leur, ligt de prioriteit bij veelgebruikte looproutes in de directe omgeving van voorzieningen zoals zorg, winkels, scholen en de ingang van ons stadskantoor. Bij de inrichting van de openbare ruimte letten wij op de specifieke doelgroep die er gebruik van maakt.
Rondom zorginstellingen voor demente ouderen passen wij bijvoorbeeld ontwerpelementen toe deze doelgroep door de openbare ruimte begeleiden. Een ander voorbeeld zijn extra brede fietspaden rondom onze (middelbare) scholen.

Type actie en prioritering

- Type actie: uitvoering.
- Prioritering
    - Doorlopend: toepassen ontwerpuitgangspunten toegankelijke inrichting voet- en fietspaden en inzetten belangenorganisatie en gespecialiseerde adviesbureaus daarbij

[1] Gemeente Etten-Leur (juli 2023). Notitie rondgang fysieke toegankelijkheid openbare ruimte.

Actie 2.1.2: Tegengaan vervoersarmoede inwoners Etten-Leur

Wanneer mensen door beperkte mogelijkheden of middelen op het gebied van mobiliteit niet meer op een volwaardige manier aan het maatschappelijk leven kunnen deelnemen, spreken we van 'vervoersarmoede'. We onderzoeken op welke manier hier binnen de gemeente Etten-Leur sprake van is, welke oorzaken dit heeft, onder welke specifieke doelgroepen dit speelt en welke oplossingen mogelijk zijn.

In samenwerking met het sociaal domein binnen de gemeente nemen we maatregelen om vervoersarmoede tegen te gaan. Binnen de gemeentelijke organisatie stellen we een regisseur aan die zich inzet voor de aanpak van vervoersarmoede en de samenwerking op dit thema coördineert.

Type actie en prioritering

- Type actie: studie en proces.
- Prioritering
    - Korte termijn: onderzoek naar vervoersarmoede onder inwoners van de gemeente.
    - Doorlopend: aandacht voor thema vervoersarmoede in samenwerking met sociaal domein.

Wat is 'vervoersarmoede'?
Vervoersarmoede betekent dat mensen moeite hebben om zich te verplaatsen omdat ze geen goede toegang hebben tot vervoer, zoals een auto, fiets, of openbaar vervoer. Dit kan bijvoorbeeld komen doordat er geen bussen in de buurt rijden, omdat het openbaar vervoer te duur is, of omdat mensen geen auto of (elektrische) fiets kunnen betalen. Maar ook een fysieke of geestelijke beperking kan een reden zijn waardoor men geen gebruik kan maken van enkele vervoersmiddelen. Of men kan niet fietsen omdat ze dit nooit geleerd hebben.

Actie 2.1.3: Maatwerkvervoer

Type actie: proces en campagne

Het openbaar vervoer in Etten-Leur bestaat niet alleen uit de trein en bus. In gebieden waar de 'traditionele' lijnbus niet aanwezig is (zoals een deel van bedrijventerrein Vosdonk en woonwijk Grauwe Polder), is maatwerkvervoer een mogelijke oplossing. De provincie Noord-Brabant organiseert het openbaar vervoer in West-Brabant onder de naam Bravo (Brabant vervoert ons). In 2025 lanceert de provincie, naast de reguliere buslijnen, een extra vervoerservice in West-Brabant: Bravoflex. Dit is flexibel vervoer op afroep, zonder vaste route of dienstregeling. Wie Bravoflex bestelt, wordt voor een vaste prijs vervoerd tussen een halte in de buurt en een OV-knooppunt. Daar kun je vervolgens overstappen op een reguliere buslijn of trein. Bushaltes in Etten-Leur met een Bravoflex-dienst zijn gelegen aan de Bisschopsmolenstraat, Streek en Mon Plaisir

Andere voorbeelden van bestaande vormen van maatwerkvervoer in Etten-Leur zijn de Deeltaxi West-Brabant, Plusbus Etten-Leur, AutoMaatje en vervoer vanuit de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo-vervoer). Wij zien maatwerkvervoer als mogelijke oplossing voor vervoersarmoede.

Als gemeente ondersteunen wij lokale en regionale initiatieven voor maatwerkvervoer. Gemeente Etten-Leur is aangesloten bij het landelijke platform Vervoer Voor Mij. Op dit platform zijn alle vervoersmogelijkheden in de gemeente Etten-Leur en contactgegevens van de mobiliteitsconsulent te vinden. Op bedrijventerreinen werken wij komende jaren samen met ondernemers om de bereikbaarheid te vergroten door het aanbieden van maatwerkvervoer.

Binnen de gemeentelijke organisatie werken wij samen met het sociaal domein en stellen wij een regisseur aan die de regie voert op de verschillende vervoersmogelijkheden. Inwoners en specifieke doelgroepen informeren wij over beschikbare alternatieven voor 'traditioneel' busvervoer door middel van een goede communicatieaanpak.

Type actie en prioritering

- Type actie: campagne en proces.
- Prioritering
  - Korte termijn: ondersteunen lokale en regionale initiatieven, communicatieaanpak inwoners en andere doelgroepen.
  - Doorlopend: aandacht voor thema maatwerkvervoer in samenwerking met sociaal domein.



Figuur 9 Haltebord Bravoflex (bron: gemeente Etten-Leur, 2025)

Wat is 'maatwerkvervoer'?
Maatwerkvervoer is een speciale vorm van vervoer die is afgestemd op de specifieke behoeften van de reiziger. Dit betekent dat het vervoer op maat wordt geregeld, bijvoorbeeld voor mensen die moeilijk kunnen lopen, in een rolstoel zitten, of op een andere manier extra hulp nodig hebben. In plaats van een vaste route of dienstregeling, wordt maatwerkvervoer zo gepland dat het aansluit bij wat de persoon nodig heeft, zoals de ophaaltijd en de bestemming. Het is flexibel en persoonlijk, zodat iedereen kan reizen, ongeacht hun situatie of beperkingen.

Actie 2.1.4: Deelmobiliteit

Een aanvulling op 'traditioneel' openbaar vervoer is deelmobiliteit. Deelmobiliteit gaat over alle vormen van voertuigen die voor korte tijd kunnen worden geleend of gehuurd, vaak via een (online) platform. Wij zien de deelauto ook als mogelijke oplossing voor vervoersarmoede. Ook vormt het een alternatief voor de tweede, derde of vierde auto van veel huishoudens in Etten-Leur, waardoor het zorgt voor minder auto's in het straatbeeld. Dit draagt bij aan het STOMP-principe en het prioriteren van gedeelde mobiliteit.

Een huidig voorbeeld van deelmobiliteit in Etten-Leur is de Greenwheels-auto aan de voorzijde van het station. Deze deelauto wordt goed gebruikt. Toch is deelmobiliteit in Etten-Leur nog relatief nieuw. Daarom doen wij de komende jaren meer ervaring op met de inzet van deelvervoer, bijvoorbeeld bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Hier zijn wij reeds mee gestart door de inzet van deelmobiliteit onder voorwaarden mogelijk te maken in ons parkeerbeleid. Wij werken momenteel aan specifiek beleid op het gebied van deelmobiliteit binnen onze gemeente. Daarmee wordt het netwerk van deelauto's uitgebreid.

Wij monitoren het gebruik van de deelauto's in Etten-Leur. In bestaande woonwijken maken wij inwoners enthousiast om zelf aan de slag te gaan met deelmobiliteit s. Ook onderzoeken we hoe we deelmobiliteit kunnen inpassen in bestaande wijken, bijvoorbeeld door bij de vraag om extra parkeerplaatsen juist een deelauto aan te bieden. Ook willen wij inwoners bijvoorbeeld korting geven op het gebruik van deelmobiliteit om zo het gebruik te stimuleren. We onderzoeken of we dit kunnen doen door het afkopen van abonnementen of door te sponseren in abonnementen voor deelvervoer.

Type actie en prioritering

- Type actie: campagne en proces.
- Prioritering
  - Korte termijn: opstellen beleid deelmobiliteit en stimuleren initiatieven deelmobiliteit.
  - Doorlopend: monitoren gebruik deelmobiliteit.



Figuur 10 Parkeerplaats Greenwheels deelauto (bron: gemeente Etten-Leur, 2025)

SPEERPUNT 2.2: BENUTTEN VAN KANSEN DIE BESTAANDE NETWERKEN BIEDEN

Het bestaande netwerk voor lopen, fietsen en openbaar vervoer biedt veel mogelijkheden en zijn al goed op orde. Zo heeft de gemeente Etten-Leur een uitgebreid netwerk van fietspaden. Alle bestemmingen binnen de gemeente liggen voor bewoners op fietsafstand. Toch blijft het fietsgebruik in de gemeente Etten-Leur ten opzichte van het Nederlands gemiddelde én de buurtgemeenten Zundert en Breda bij afstand tot 7,5 kilometer achter (29,8%[2]). Hier liggen kansen voor verbetering.

Actie 2.2.1: Logische en herkenbare fietsroutes

We zetten in op logische, herkenbare en goed ingerichte fietspaden. Het hoofdfietsnetwerk van Etten-Leur (hoofdstuk 4.2) bestaat uit twee type hoofdverbindingen: regionale/primaire lokale routes vormen de belangrijkste fietsverbindingen in Etten-Leur en naar omliggende gemeenten. Secundair lokale fietsroutes verbinden de wijken en buurten van Etten-Leur met de regionale/primair lokale routes. De overige fietspaden en fietsstroken maken geen onderdeel uit van het hoofdfietsnetwerk. Tot slot zet de gemeente in op recreatieve fietsroutes, specifiek de routes die onderdeel uitmaken van het fietsknooppuntnetwerk of bijvoorbeeld de Van Gogh-fietsroute. In het buitengebied van onze gemeente wordt namelijk veel gewandeld en gefietst. Wij streven ernaar om de steeds drukkere fietspaden in het buitengebied breder en comfortabeler in te richten, met voldoende verlichting. Deze aanpassingen voeren we waar mogelijk gelijktijdig uit met het uitvoeren van regulier onderhoud.

Hoofdstuk 4.2 bevat onze ontwerpuitgangspunten voor fietsinfrastructuur. Deze passen wij toe om te komen tot logische, herkenbare en goed ingerichte fietspaden, fietsstroken en fietsstraten. Wij onderzoeken, ontwerpen en realiseren ontbrekende schakels in het fietsnetwerk (zie hoofdstuk 4.2). Voorbeeld van ontbrekende schakels in het fietsnetwerk zijn de fietspaden langs de beoogde oostelijke randweg en de fietsroute langs de A58 (Bredaseweg – Oude Liesboslaan). Deze laatste route is voor sommige fietsers een goede alternatieve fietsverbinding tussen Etten-Leur en Breda. Wij onderzoeken hoe wij deze fietsroute nog aantrekkelijker, veiliger en comfortabeler kunnen maken. Een voorbeeld van de verbetering van bestaande infrastructuur is de aansluiting en routing tussen de snelfietsroute Breda en het fietsnetwerk van Etten-Leur.

Type actie en prioritering

- Type actie: studie, uitvoering en proces.
- Prioritering
  - Korte termijn: onderzoek ontbrekende schakels fietsnetwerk.
  - Lange termijn: mogelijk realiseren ontbrekende schakels fietsnetwerk.
  - Doorlopend: verbetering huidige fietsroutes (kwaliteitsniveau, bewegwijzering, etc.).



Figuur 11 Fietspad Hooghuis (bron: gemeente Etten-Leur, 2025)

[2] Rijksoverheid - Sport en bewegen in cijfers. Fietsgebruik per gemeente (2015-2019). https://www.sportenbewegenincijfers.nl/kaarten/fietsgebruik. Geraadpleegd op 12 juli 2024.

Actie 2.2.2: Stimuleren fietsgebruik

Wij promoten fietsgebruik onder bewoners, werkgevers en bezoekers van de gemeente. Hiervoor zetten wij niet alleen in op nieuwe infrastructuur. Door middel van een bewonersaanpak (landelijke campagnes), werkgeversaanpak (regionale initiatieven) en bezoekersaanpak (regionale initiatieven) stimuleren wij het gebruik van de fiets. Voor bewoners heeft dit voordelen, omdat fietsen bijdraagt aan een goede gezondheid, zowel fysiek als mentaal. Voor werkgevers draagt het bij aan gezondere werknemers en een duurzamer mobiliteitsbeleid. Bezoekers besparen de tijd en kosten die het parkeren van hun auto met zich meebrengt.

Sinds 2023 is gemeente Etten-Leur aangesloten bij het landelijk initiatief Doortrappen, in samenwerking met Buurtsportcoach Etten-Leur, Fietsersbond en Veilig Verkeer Nederland. Deze campagne is erop gericht dat alle inwoners veilig en met vertrouwen kunnen blijven fietsen, ongeacht de leeftijd. Fietsgebruik onder werknemers stimuleren wij door middel van een werknemersaanpak, in samenwerking met onze regionale partners, zoals Ons Brabant Fietst.

Als gemeente Etten-Leur nemen wij onze voorbeeldrol door fietsgebruik onder werknemers van de gemeentelijke organisatie aan te moedigen.

Type actie en prioritering

- Type actie: campagne.
- Prioritering
    - Doorlopend: uitvoeren gedragscampagnes fietsstimulering.

Actie 2.2.3: Behoud bereikbaarheid openbaar vervoer

Type actie: proces

Veel bewoners, specifiek scholieren en ouderen, maken gebruik van het busvervoer in de gemeente. Er is een goed netwerk van buslijnen aanwezig in Etten-Leur. Hoofdstuk 4.3 geeft het busnetwerk van Etten-Leur weer. Grote bussen die naar Breda en andere omliggende dorpen rijden, rijden zoveel mogelijk op de hoofdwegen en naar het busstation en treinstation. Buurtbussen komen op plaatsen waar grote bussen niet mogelijk zijn.

Wij zetten ons in voor behoud van de goede busnetwerk door te overleggen met de vervoerder, provincie en de regio. Hieronder valt ook de buurtbus. Lukt het behoud van het busnetwerk niet, dan zetten we in op maatwerkvervoer zoals BravoFlex of deelvervoer.

In bestaande en nieuwe woonwijken houden wij rekening met een zo goed mogelijke bereikbaarheid per openbaar vervoer. Dat geldt ook voor de buurtbus. Wij gaan in overleg met de buurtbusverengingen over oplossingen voor knelpunten die ervoor zorgen dat de buurtbus niet overal comfortabel kan komen. Een voorbeeld hiervan is het rijden in 30 kilometer per uur zones. We willen juist dat een buurtbus door een woonwijk rijdt, omdat hier ook voorzieningen zijn zoals een supermarkt of woon- zorgcentrum. Tegelijkertijd willen we ook dat er een goede verkeersveiligheid in de wijken is en leggen we verkeersdrempels aan om de snelheid af te remmen. Deze twee belangen botsen met elkaar. Dit geldt zowel bij de bereikbaarheid van bestaande wijken als herinrichtingen en nieuwbouwontwikkelingen. Hier houden wij ook voor het STOMP-principe, met prioriteit voor de bereikbaarheid te voet, per fiets en per openbaar vervoer.

Type actie en prioritering

- Type actie: proces.
- Prioritering
    - Doorlopend: in overleg met provincie, vervoerder en buurtbusverenigingen over behoud bereikbaarheid wijken en buurten per openbaar vervoer.

Actie 2.2.4: Mobiliteitshubs

Mobiliteitshubs zijn plekken waar verschillende vormen van mobiliteit en ondersteunende voorzieningen samenkomen. Bijvoorbeeld openbaar vervoer, deelvervoer, stallingsplekken voor elektrische deelfietsen, parkeerplaatsen en een pakketpunt. Hiermee verbeteren we de bereikbaarheid van woon- en werkgebieden. Omdat inwoners van Etten-Leur binnen een reis vaak gebruik maken van meerdere vervoerswijzen, is er een groeiende behoefte aan locaties waar reizigers kunnen overstappen.

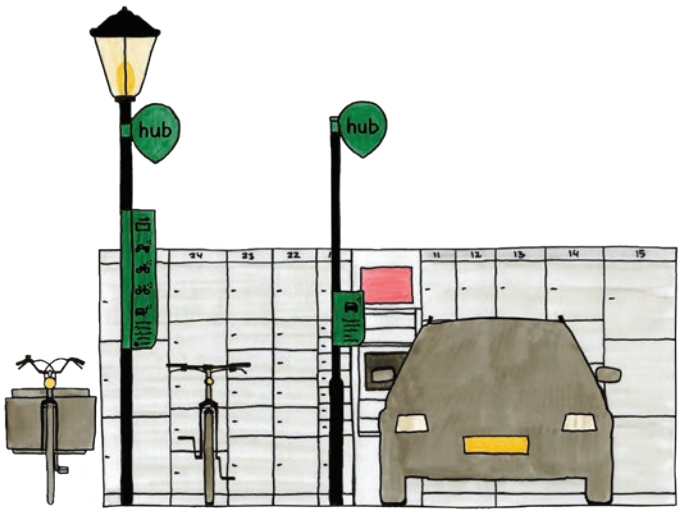
In verleden heeft de gemeente onderzoek gedaan naar kansrijke locaties voor mobiliteitshubs in Etten-Leur. Wij gaan verder met de volgende mogelijke hub-locaties uit dit onderzoek.

- Station Etten-Leur: Dit regionale OV-knooppunt vormt een belangrijke schakel tussen Etten-Leur en omliggende steden. Met overstapmogelijkheden tussen trein, bus, fiets en auto biedt het station een ideale basis voor verdere ontwikkeling als mobiliteitshub. Momenteel wordt nader onderzoek gedaan naar de haalbaarheid en uitvoering van deze hub.
- Lokale hub Etten-Leur Centrum: Het levendige stadscentrum trekt veel bezoekers dankzij de winkels en horeca. Een mobiliteitshub in dit gebied kan bijdragen aan een betere bereikbaarheid en de ontwikkeling van een autoluw centrum.

Wij onderzoeken de potentie en mogelijke uitwerking van deze (en andere) mobiliteitshubs in bestaande en nieuwe woonwijken en op bedrijventerreinen. Voorbeelden hiervan zijn de nieuwbouwontwikkeling Haansberg en het huidige bedrijventerrein Vosdonk.

Type actie en prioritering

- Type actie: studie en uitvoering.
- Prioritering
  - Korte termijn: onderzoek mobiliteitshubs station, centrum, in woonwijken en op bedrijventerreinen zoals Vosdonk.
  - Lange termijn: realisatie van mobiliteitshubs.



Figuur 12 Mobiliteitshub (bron: gemeente Etten-Leur, 2025)

Wat is een 'mobiliteitshub'?
Een mobiliteitshub is een centraal knooppunt waar reizigers eenvoudig kunnen overstappen van het ene vervoermiddel naar het andere. Het vormt een strategisch punt, zoals een treinstation, busstation of een (carpool)parkeervoorziening, waar verschillende vervoersmogelijkheden samenkomen, zoals bussen, treinen, fietsen, deelauto's of elektrische scooters. Dit maakt reizen flexibeler en biedt de mogelijkheid om naadloos te schakelen tussen verschillende vormen van vervoer, afhankelijk van wat op dat moment het meest praktisch is.

Mobiliteitshubs kunnen worden uitgebreid met aanvullende voorzieningen die de reiservaring verrijken en meer gemak bieden. Denk hierbij aan pakketpunten voor het ophalen of verzenden van bestellingen, oplaadpunten voor elektrische voertuigen, en bijvoorbeeld koffiecorners. Op deze manier transformeert een mobiliteitshub van een overstappunt naar een multifunctionele locatie waar reizigers meerdere zaken kunnen combineren met hun reis.

4.3 AMBITIE 3. DUURZAME MOBILITEIT

Leefbaarheid en de gezondheid van onze inwoners hebben een belangrijke plek in de Omgevingsvisie van Etten-Leur. We richten ons op een schone en gezonde leefomgeving en op duurzame alternatieven voor vervoermiddelen die fossiele brandstoffen gebruiken, zoals auto's. Als meer inwoners gaan lopen en fietsen, draagt dit bij aan een betere gezondheid, zowel lichamelijk als geestelijk.

SPEERPUNT 3.1: DUIDELIJKE ROUTES VOOR FIETSERS EN VOETGANGERS

Om de leefomgeving te behouden en te versterken moeten we vooral doorzetten wat nu al goed gaat op mobiliteitsgebied. De bestaande voorzieningen voor fietsers en voetgangers benutten we nog beter, op de volgende manieren.

Actie 3.1.1: Voorrang voor fietsers overal hetzelfde geregeld

Op dit moment is niet op iedere oversteekplaats, kruising of rotonde duidelijk of de fietser wel of geen voorrang heeft. Door het gebrek aan uniformiteit wordt er telkens iets anders verwacht van de weggebruiker, wat leidt tot onduidelijkheid en mogelijk onveilige situaties. Voorbeelden zijn de rotondes N640 – Roosendaalseweg en Tuindersweg – Zevenbergseweg - Rijsdijk, waar fietsers in tegenstelling tot overige rotondes binnen de bebouwde kom geen voorrang hebben op het gemotoriseerde verkeer. Dit leidt soms tot onveilige situaties, bijvoorbeeld auto's die remmen om fietsers toch voorrang te geven Ook in de woonwijken en in verblijfsgebieden is de voorrangssituatie op verschillende manieren vormgegeven. Bijvoorbeeld op de hoofdfietsroute door wijk Hooghuis

Vaak is er wel met een reden gekozen om geen voorrang in te stellen, bijvoorbeeld door veel vrachtverkeer op bedrijventerreinen. Met onder andere de locaties uit de knelpuntenanalyse (hoofdstuk 6.6), onderzoeken wij waar de onduidelijkheid vandaan komt en pakken de situatie op kruispunten, rotondes en oversteken waar dit nodig en mogelijk is aan. Ook deed Veilig Verkeer Nederland een inventarisatie van de voorrangssituaties voor fietsers. Deze gebruiken we om onduidelijke voorrangssituaties aan te pakken.

Type actie en prioritering

- Type actie: uitvoering.
- Prioritering
    - Doorlopend: voorrang voor fietsers overal hetzelfde regelen.



Figuur 13 Dronefoto rotonde Vosdonk (bron: gemeente Etten-Leur, 2025)

Actie 3.1.2: Sport- en beweegroutes
Om inwoners aan te moedigen om meer te bewegen in de openbare ruimte, zetten wij in op de aanleg van sport- en beweegroutes in en rond onze woonwijken. In de wijk Grauwe Polder is de beweegroute Grote Toer aanwezig, waar mensen kunnen spelen en sporten in een groene omgeving. Ook in wijken Noord en Banakkers zijn in het voorjaar van 2025 beweegroutes geopend. In 2024 is in het Oderkerkpark een voorziening met sporttoestellen in de buitenlucht geopend.

Komende jaren geven wij in en onze woonwijken meer van deze sport- en beweegroutes aan. Langs deze routes realiseren wij aanvullende voorzieningen, zoals speel- en sporttoestellen en watertappunten. Met deze routes verlagen wij de drempel voor onze inwoners om in beweging te komen in onze buitenruimte.

Naast extra voorzieningen in woonwijken om meer te bewegen, leggen we ook ommetjes aan op het bedrijventerrein Vosdonk. Zo zorgen we dat medewerkers in hun pauze een rondje kunnen lopen. Ook voegen we meer groen toe aan Vosdonk.

Type actie en prioritering
- Type actie: studie en uitvoering.
- Prioritering
  - Korte termijn: studie en realisatie sport- en beweegroutes, aanleg ommetjes op Vosdonk.

SPEERPUNT 3.2: STIMULEREN DUURZAME MOBILITEIT

We stimuleren duurzame verplaatsingen binnen Etten-Leur, zoals lopen, (elektrisch) fietsen, openbaar vervoer of elektrische (deel)auto's. Duurzame mobiliteit zorgt niet alleen voor gezondere inwoners, maar ook voor een betere luchtkwaliteit en daarmee een gezondere fysieke leefomgeving.

Actie 3.2.1: Stimuleren gebruik openbaar vervoer
Wij promoten het gebruik van openbaar vervoer onder bewoners, werkgevers en bezoekers van de gemeente.. Momenteel is het voor houders van een Wmo deeltaxipas bijvoorbeeld al mogelijk om een Voor Elkaar Pas aan te vragen bij de busvervoerder. Ze kunnen daarmee samen met een begeleider gratis met de bus te reizen. Dit soort regelingen zetten wij voort en breiden wij waar mogelijk uit. Een ander voorbeeld zijn campagnes als de OV-OpStapDagen: wij sluiten aan bij dit soort campagnes van de provincie, Arriva en het sociaal domein. Daarmee moedigen wij het gebruik van openbaar vervoer aan onder alle doelgroepen, waaronder winkelend publiek dat nu nog met de auto naar het Winkelhart komt. Als gemeente Etten-Leur nemen wij onze voorbeeldrol door te kijken hoe we het gebruik van openbaar vervoer onder werknemers van de gemeentelijke organisatie aan kunnen moedigen.

Type actie en prioritering
- Type actie: campagne.
- Prioritering
  - Doorlopend: uitvoeren gedragscampagnes stimulering openbaar vervoer.

Actie 3.2.2: Nieuw parkeerbeleid
Parkeren neemt veel ruimte in. Dit terwijl de vraag naar meer woningen toeneemt. Ook is er meer vraag naar een fijne groene leefomgeving waar kinderen meer ruimte hebben om te spelen. Veel parkeerplaatsen in een straat is daarom niet wenselijk. Vooral omdat deze een groot deel van de dag leeg staan. Daarnaast leidt een tekort aan parkeerplaatsen juist weer tot overlast. Bijvoorbeeld door auto's die in het groen of of de stoep parkeren. We zoeken daarom naar een balans tussen parkeerplaatsen, een fijne leefomgeving, ruimte voor nieuwe woningen, goede bereikbaarheid van woningen en goede mobiliteit voor personen.

Dit vraagt om een ander parkeerbeleid. Wij richten ons nieuwe parkeerbeleid op passende parkeernormen, gebaseerd op landelijke en lokale trends in autobezit bij verschillende doelgroepen en bezoekers. Parkeernormen zijn een hulpmiddel en toetsingskader voor het benodigd aantal parkeerplaatsen bij ruimtelijke ontwikkelingen. Daarnaast kijken we ook naar de kosten voor parkeren en parkeerregulering zoals vergunningen en blauwe zones (parkeerschijfzones).

Op bedrijventerreinen en in woonwijken zorgt het parkeren van grote voertuigen, zoals campers en vrachtwagens, voor overlast. Wij voeren een onderzoek uit naar de aard en omvang van dit probleem en nemen passende maatregelen.

Type actie en prioritering
- Type actie: studie en uitvoering.
- Prioritering
  - Korte termijn: opstellen parkeerbeleid

Actie 3.2.3: Openbare laadvoorzieningen elektrisch vervoer

Ons laadpalenbeleid is proactief. Dat betekent dat wij laadpalen niet alleen op aanvraag van inwoners plaatsen maar op de openbare parkeerterreinen, in woonstraten en op bedrijventerreinen waar dat het meest nodig is. Dat weten we door het gebruik en verbruik te bekijken. Door voldoende laadpalen te plaatsen, faciliteren wij elektrisch rijden en voldoen we aan de afspraken uit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). Daarin staan landelijke afspraken over de benodigde hoeveelheid laadpalen.

Voor elektrische fietsen zorgen we in onze openbare bewaakte fietsenstalling(en) zorgen wij voor oplaadplekken . Wij werken momenteel aan beleid op het gebied van elektrisch rijden en laadpunten binnen onze gemeente.

Type actie en prioritering
- Type actie: studie en uitvoering.
- Prioritering
  - Korte termijn: opstellen beleid elektrisch rijden.
  - Doorlopend: realiseren laadvoorzieningen.

SPEERPUNT 3.3: INZETTEN OP SCHONE, GEZONDE LEEFOMGEVING EN DUURZAAMHEID

We zetten in op een schone, gezonde leefomgeving en maken duurzame keuzes voor de toekomst. Dit doen we vooral door in te zetten op het STOMP-principe zoals bij eerdere speerpunten is benoemd. We maken lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit meer belangrijk en zorgen dat de auto meer te gast is dan de hoofdrol heeft. Daarnaast willen we ook aan de slag met een aantal specifieke thema's. We volgen hierbij vooral de landelijke en regionale trends.

Actie 3.3.1: Aan de slag met stadslogistiek

Stadslogistiek richt zich op het optimaliseren van goederenstromen in stedelijke gebieden, zoals de bevoorrading van winkels, logistiek rondom bouwprojecten, en pakketbezorging aan bedrijven en particulieren. Door een slimme aanpak kan het aantal zware vrachtvoertuigen binnen het bebouwde gebied flink worden verminderd. Dit komt niet alleen de leefbaarheid en verkeersveiligheid ten goede, maar draagt ook bij aan een schonere en aantrekkelijkere stad. Bij deze overslagpunten zijn ook aanvullende voorzieningen, zoals een snellaadstation voor vrachtverkeer mogelijk.

Wij verkennen de komende jaren de mogelijkheden om stadslogistiek in Etten-Leur te introduceren., Wij volgen daarbij de ontwikkelingen bij buurgemeenten en in de omliggende regio. Uiteraard betrekken we hierbij onze ondernemers.

Type actie en prioritering
- Type actie: studie.
- Prioritering
  - Lange termijn: volgen regionale ontwikkelingen stadslogistiek en uitvoeren potentieonderzoek.



Figuur 14 Fatbike in Etten-Leur (bron: gemeente Etten-Leur, 2025)

Actie 3.3.2: Inspelen op nieuwe voertuigen
Op de wegen en fietspaden van Etten-Leur verschijnen voortdurende nieuwe type vervoersmiddelen. Zo hebben wij afgelopen jaren kennis gemaakt met de elektrische fiets, elektrische bakfiets, speedpedelec en elektrische stepjes. Recent is daar de opkomst van de fatbike bijgekomen, die vooral populair is onder jongere weggebruikers. Komende jaren komt daar mogelijk zelfrijdend nog personen- en goederenvervoer bij.

Als gemeente Etten-Leur volgen wij landelijk beleid ten aanzien van nieuwe (elektrische) voertuigen, spelen wij hierop in en handhaven wij waar dat nodig is. Daarbij werken wij samen met gemeentelijke handhaving en de politie. Ook zorgen we ervoor dat onze wegen klaar zijn voor zelfrijdend vervoer. Dit doen we door bijvoorbeeld de verkeersborden en wegmarkeringen op orde te hebben. Goede voetpaden kunnen ook gebruikt worden door bijvoorbeeld bezorgrobots.

Type actie en prioritering
- Type actie: proces, studie en uitvoering
- Prioritering
  - Doorlopend: volgen landelijke ontwikkelingen nieuwe voertuigen.
  - Korte termijn: zorgen dat verkeersborden en wegmarkeringen op orde zijn en dat er niet te veel overbodige verkeersborden staan

Actie 3.3.3: Circulair en duurzaam materiaalgebruik
Bij (her)inrichtingsprojecten in de openbare ruimte streven wij naar een zo circulair en duurzaam mogelijk materiaalgebruik. In het verhardingenplan van de gemeente besteden wij aandacht aan circulair en duurzaam materiaalgebruik. Dit brengen wij bij toekomstige projecten tot uitvoering. In ons gemeentelijk Inkoop- en aanbestedingsbeleid (vastgesteld 2024) geven wij ook invulling aan duurzaam, milieuvriendelijke en circulair inkopen.

Type actie en prioritering
- Type actie: uitvoering.
- Prioritering
  - Doorlopend: toepassen circulair en duurzaam materiaalgebruik.

Actie 3.3.4: Onderzoeken mogelijkheden zero-emissie zone centrumgebied
Vanaf 1 januari 2025 is het voor gemeenten mogelijk om een zone zonder uitstoot (zero-emissiezone) in te stellen. Deze zone is alleen toegankelijk voor emissievrije vracht- en bestelauto's, in lijn met nationale en regionale initiatieven voor duurzame stadslogistiek. Wanneer er geen vervuilende vrachtwagens meer in het centrum rijden dan draagt dit bij aan een betere gezondheid en leefbaarheid in het centrum.

De invoering van een emissievrije zone vereist echter een zorgvuldige afweging. Dit omdat het invoeren van een emissievrije zone gevolgen heeft voor de bevoorrading van lokale winkels en bedrijven. Maar ook voor andere dienstverlening zoals aannemers. Het invoeren van een emissievrije zone doen we daarom in goed overleg met lokale ondernemers. Ook volgen we de ontwikkelingen in nabijgelegen gemeenten zoals Breda.

Type actie en prioritering
- Type actie: studie.
- Prioritering
  - Lange termijn: volgen regionale ontwikkelingen zero-emissie en uitvoeren onderzoek.

Wat is een 'zero-emissiezone'?
Een zero-emissiezone is een specifiek gebied in een stad of gemeente, meestal in de binnenstad, waar strenge emissienormen gelden om de luchtkwaliteit te verbeteren en de CO2-uitstoot te verminderen. Binnen deze zones worden voertuigen die schadelijke stoffen uitstoten, zoals diesel- en benzinewagens, geweerd. Het doel is om alleen uitstootvrije voertuigen toe te laten, zoals elektrische auto's, busjes en vrachtwagens of waterstofvoertuigen.

4.4 AMBITIE 4. VEILIGE MOBILITEIT

Verkeersveiligheid is een belangrijk onderwerp. Omdat ieder slachtoffer er één teveel is, hebben wij dezelfde ambitie als de rest van Brabant[3]: wij gaan voor NUL verkeersslachtoffers. Vooral kwetsbare groepen zoals voetgangers, fietsers, kinderen en ouderen verdienen speciale aandacht. Ook hebben we aandacht voor problemen die in heel Nederland spelen zoals afleiding in het verkeer door gebruik van mobiele telefoons en het gebruik van alcohol, drugs en medicijnen achter het stuur. Dit leidt namelijk steeds vaker tot onveilige situaties.

SPEERPUNT 4.1: VERKEERSVEILIGE WEGEN EN KRUISPUNTEN

Op basis van data over bijvoorbeeld ongevallen en gereden snelheid kijken we waar er risico's zijn voor de verkeersveiligheid. Dit heet risicogestuurd werken, waarbij we voordat er ongevallen gebeuren de risico's al zoveel mogelijk proberen weg te nemen. Hiervoor maakten we een risicoanalyse (zie hoofdstuk 6.6).

Ook kijken we naar klachten en meldingen die we krijgen over verkeersveiligheid. Een voorbeeld hiervan zijn de uitkomsten van de enquête die we hielden voor dit plan. We pakken de punten aan met de grootste risico's. We analyseren de punten die zowel uit de risicoanalyse komen als uit de enquête en bekijken wat we hiervan op kunnen lossen. Daarbij is het uitgangspunt dat wij zo veel mogelijk werk met werk maken: we combineren de aanleg van maatregelen met onderhouden aan wegen.

We kunnen niet altijd alles oplossen. Soms zijn wegen en kruispunten al goed ingericht volgens de landelijke richtlijnen voor de inrichting van wegen. Wat we dan vaak zien is dat het gedrag van de weggebruiker een rol speelt. Hierop kunnen we niet altijd sturen. We kunnen wel hiervoor gedragscampagnes inzetten of handhaving wanneer mensen zich misdragen in het verkeer.

[3] Brabants Verkeersveiligheidsplan 2024-2027 (Provincie Noord-Brabant, 2024).

Actie 4.1.1: Aanpakken onveilige wegvakken
Uit de ongevallen analyse en de reacties op de enquête hebben wij de grootste knelpunten op wegvakniveau ten aanzien van verkeersveiligheid in beeld gebracht. Zie hoofdstuk 6.6.

In hoofdstuk 6.1 komen de risicothema's met betrekking tot verkeersveiligheid aan bod. Komende jaren verbeteren wij de knelpunten op wegvakniveau en richten wij ons op de belangrijkste risicothema's. Daarbij is het uitgangspunt dat wij zo veel mogelijk werk met werk maken. Over de aanpak van knelpunten op wegen die niet in beheer zijn van de gemeente, gaan wij in overleg met de desbetreffende wegbeheerder.
Op wegvakken die volgens de richtlijnen veilig zijn ingericht, richten wij ons op handhaving en gedragsmaatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid.

Onze gemeente kent ook een aantal zogenaamde 'grijze wegen'. Dit is een technische benaming voor wegen die anders zijn ingericht dan zou moeten volgens de maximum snelheid. Bijvoorbeeld een woonstraat in een 30 kilometer zone hoort volgens de landelijke richtlijnen voor inrichting van wegen geen asfalt te hebben, hoort niet heel breed te zijn en er horen geen aparte fietspaden langs te liggen. Asfalt zorgt namelijk juist dat verkeer harder gaat rijden en een bredere weg ook. Ook aparte fietspaden zorgen dat het verkeer lekker door kan rijden. Op dit soort wegen willen we juist klinkers, een smallere weg en een fietser die op de rijbaan rijdt. Dit staat zo ook in de landelijke richtlijnen.

Dit zijn een aantal van onze grijze wegen:
- Concordialaan tussen Statenlaan en Van 't Hoffstraat
- Vlaamse Schuur en Olympiade
- Tamboerijn – Waldhoornlaan tot aan Beiaard
- Wildbaan
- Stijn Streuvelslaan tussen Couperuslaan en Guido Gezellelaan
- Thorbeckelaan
- Triangeldreef
- Roosendaalseweg tussen Veemarktstraat en Tolhuislaan
- Rochussenlaan
- Deken Koopmanslaan
- Bisschopsmolenstraat tussen Rode Poort en Roosendaalseweg
- Wielewaal
- Wintertaling

Onder grijze wegen vallen ook de wegen op bedrijventerrein Vosdonk. Deze wegen zijn breed en voorzien van asfalt met een maximum snelheid van 50 kilometer per uur. Op de hoofdroute over het bedrijventerrein (Mon Plaisir) is de voorrang geregeld. Op andere wegen zoals de Lokkerdreef is er geen voorrang geregeld en geldt voorrang van rechts op kruispunten. Dit een voorrangsregeling die vooral voorkomt bij een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur en in woonwijken. Weggebruikers verwachten dit niet op een bedrijventerrein. Daarnaast zijn er ook wegen met en zonder vrijliggende fietsvoorzieningen. Het is daarom beter voor de verkeersveiligheid om hier een keuze in te maken: 50 kilometer per uur met geregelde voorrang of 30 kilometer per uur met voorrang van rechts op kruispunten. Indien er geen vrijliggende fietsvoorzieningen aanwezig zijn is de snelheid 30 km/u.

In het Meerjarig UitvoeringsPlan (MUP) van dit mobiliteitsplan gaan wij nader in op de aanpak van specifieke locaties binnen onze gemeente.

Type actie en prioritering

- Type actie: studie en uitvoering
- Prioritering
  - Korte termijn: aanpakken verkeersonveilige wegvakken en kruispunten
  - Korte termijn: studie: opstellen plan van aanpak grijze wegen
  - Lange termijn: aanpak grijze wegen

Actie 4.1.2: Aanpakken onveilige kruispunten

Uit objectieve en subjectieve verkeersveiligheidsdata hebben wij de grootste knelpunten op kruispuntniveau ten aanzien van verkeersveiligheid in beeld. Zie hoofdstuk 6.6. Op basis van snelheid en ongevallendata zijn de volgende 5 grootste knelpunten op kruispunten van het gemeentelijk wegennet bepaald:

In hoofdstuk 6.1 komen de risicothema's met betrekking tot verkeersveiligheid aan bod. Komende jaren verbeteren wij de knelpunten op kruispuntniveau en richten wij ons op de belangrijkste risicothema's. Daarbij is het uitgangspunt dat wij zo veel mogelijk werk met werk maken.

Dat betekent dat wij het uitvoeren van maatregelen die de verkeersveiligheid verbeteren, zoveel mogelijk combineren met gepland onderhoud van wegen. Over de aanpak van knelpunten op wegen die niet in beheer zijn van de gemeente, gaan wij in overleg met de desbetreffende wegbeheerder. Op kruispunten die volgens de richtlijnen veilig zijn ingericht, richten wij ons op gedragsmaatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid.

In het Meerjarig UitvoeringsPlan (MUP) van dit mobiliteitsplan gaan wij nader in op de aanpak van specifieke locaties binnen onze gemeente.

Type actie en prioritering

- Type actie: uitvoering.
- Prioritering
  - Korte termijn: maatregelen verkeersveiligheidsknelpunten kruispunten.



Figuur 15 Dronefoto van de nieuwe rotonde Kattestraat - Hoevenseweg (bron: gemeente Etten-Leur, 2025)

Actie 4.1.3: Verbeterde handhaving
Handhaving is, naast educatie en infrastructuur, een belangrijk middel om de verkeersveiligheid te vergroten. Daarom willen we de komende jaren werk van een betere handhaving. Wij willen een nauwere samenwerking met de politie om gericht te handhaven op locaties met veel meldingen van hardrijden of ander ongewenst verkeersgedrag. Wij kunnen dit niet altijd alleen en trekken op met onze regionale, provinciale en landelijke partners om effectiever te kunnen handhaven. Ook zijn wij afhankelijk van de beschikbare capaciteit van handhavers.

De afgelopen jaren zijn meerdere ontwikkelingen geweest op gebied van handhaving.
Sinds november 2022 zet het Openbaar Ministerie (OM) flexflitsers in voor het handhaven van de maximumsnelheid. Deze flitspalen staan circa twee maanden op één plek, en worden daarna verplaatst naar de volgende locatie. Gemeente Etten-Leur zet zich in om de flexflitser de komende jaren te plaatsen op locaties waar men structureel de maximumsnelheid overtreedt.
Daarnaast introduceerde het OM begin 2025 de focusflitser. Dit handhavingsmiddel controleert op het gebruik van een mobiele telefoon achter het stuur. Ook deze flitsers zijn flexibel inzetbaar.
Ten slotte heeft het OM in 2024 bepaald dat flitspalen ook in gebieden waar een regime van 30 km/u kunnen worden ingezet. Dit naar aanleiding van een pilot in Amsterdam.

Type actie en prioritering
- Type actie: proces.
- Prioritering
  - Doorlopend: gericht handhaven op ongewenst verkeersgedrag.



Figuur 16 Schoolomgeving Withofstraat (bron: gemeente Etten-Leur)

SPEERPUNT 4.2: VERKEERSVEILIGHEID KWETSBARE DOELGROEPEN

Veiligheid van onze inwoners heeft prioriteit. Men moet zich veilig voelen bij het verplaatsen te voet, per fiets, met het openbaar vervoer of met de auto. Dit betekent dat wegen en kruispunten veilig moeten zijn voor alle verkeersdeelnemers.

Actie 4.2.1: Veiligere schoolomgevingen
Verkeersveiligheid in schoolomgevingen heeft hoge prioriteit binnen de gemeente. Daarom zijn wij al in gesprek met de scholen over dit onderwerp en worden onderzoeken en fysieke maatregelen uitgevoerd. Wij zetten dit de komende jaren voort. Dit doen wij door middel van een schoolgericht verkeersmaatregelenpakket voor veilige schoolomgevingen, waarbij het STOMP-principe (eerst lopen en fietsen, dan de andere vervoerswijzen) de basis vormt.
Wij trekken lering uit bestaande schoolomgevingen die al goed en veilig zijn ingericht. Zo zorgen wij voor veilige looproutes naar scholen en benadrukken wij schoolzones door middel van straatmeubilair en herkenbare bestrating. Goede voorbeelden zijn de schoolzones bij basisschool D'n Overkant, brede school De Pijler en basisschool De 4 Heemskinderen.
Een andere mogelijke maatregel is het experimenteren met 'schoolstraten'. Bij een schoolstraat is de straat voor de school afgesloten voor auto's tijdens breng- en haaltijden.
Bij alle maatregelen houden wij ook nadrukkelijk rekening met de verkeersveiligheid en doorstroming op nabijgelegen wegen.

Type actie en prioritering
- Type actie: uitvoering.
- Prioritering
  - Doorlopend: maatregelen verkeersveilige schoolomgevingen.

Actie 4.2.2: Verkeerseducatie en gedragscampagnes scholen

Om de verkeersveiligheid bij scholen en kinderdagverblijven te versterken, zetten wij ons in voor verkeerseducatie en gedragscampagnes. We doen dit door te stimuleren dat basisscholen deelnemen aan het Brabants VerkeersveiligheidsLabel (BVL). Het BVL is een keurmerk voor basisscholen in Noord-Brabant die zich inzetten voor verkeersveiligheid. Scholen die dit label ontvangen, werken actief aan verkeerseducatie, een veilige schoolomgeving en ouderbetrokkenheid. Het programma begon in 1997 en helpt scholen om structureel verkeerslessen te geven en praktische verkeersactiviteiten te organiseren. We merken een teruglopende betrokkenheid van scholen bij het BVL. Wij zetten ons, in samenwerking met regionale en provinciale partners, in om scholen te behouden bij het BVL-programma.

Daarnaast nemen we deel aan het Groen Licht!-keurmerk. Dit is een verkeerskeurmerk voor de kinderopvang van nul tot vierjarigen. Met een deelname aan Groen Licht! zorgt ervoor dat ouders, professionele opvoeders en kinderen zich verkeersveiliger gedragen. Bijna alle kinderdagverblijven in Etten-Leur zijn Groen Licht! gecertificeerd. Daarnaast zetten we in op bijvoorbeeld een praktisch verkeersexamen voor alle basisscholen. Dit doen we samen met de lokale Veilig Verkeer Nederland-afdeling. Ook organiseren we een fietsverlichtingscampagnes, die bijdraagt aan de zichtbaarheid en veiligheid van jonge verkeersdeelnemers in de donkere maanden.

Op de middelbare scholen voeren we Totally Traffic uit. TotallyTraffic is een programma voor verkeersveiligheid en verkeerseducatie, speciaal gericht op jongeren van 12 tot en met 18 jaar in het voortgezet onderwijs. Het programma helpt jongeren om zich bewust te worden van hun gedrag in het verkeer, aangezien ze vaak meer risico's nemen en gevoelig zijn voor groepsdruk. TotallyTraffic biedt interactieve, online lessen die scholen gratis kunnen gebruiken Het doel is om het aantal verkeersslachtoffers onder jongeren te verminderen door hen beter voor te bereiden op veilige deelname aan het verkeer.

Type actie en prioritering

- Type actie: uitvoering en campagne.
- Prioritering
  - Doorlopend: uitvoeren gedragscampagnes en verkeerseducatie scholen.
  - Studie: onderzoeken samen met onze partners hoe we scholen meer betrokken houden bij het BVL.

Actie 4.2.3: Gedragscampagnes ouderen en kwetsbare doelgroepen

Het is belangrijk dat ouderen zich prettig en veilig kunnen verplaatsen, te voet, met de fiets of bijvoorbeeld met een scootmobiel. Daarom gaan wij door met onze gedragscampagnes die onder andere gericht zijn op ouderen. Dit doen wij in samenwerking met lokale verkeersveiligheidsorganisaties zoals Veilig Verkeer Nederland en de Fietsersbond. Etten-Leur is onder andere aangesloten bij het landelijk initiatief Doortrappen. Een keer per jaar vindt er een bijeenkomst plaats in samenwerking met de Fietsersbond, Veilig Verkeer Nederland en de buurtsportcoaches. Daarnaast organiseert de lokale afdeling Veilig Verkeer Nederland onder andere een opfriscursus voor verkeersregels voor ouderen en een scootmobielcursus.

Type actie en prioritering

- Type actie: campagne.
- Prioritering
  - Doorlopend: uitvoeren gedragscampagnes ouderen en kwetsbare doelgroepen.



Figuur 17 Scootmobielcursus door VVN (bron: gemeente Etten-Leur, 2024)



Figuur 18 Stickeractie Veilig Verkeer Nederland (bron: VVN)

Actie 4.2.4: Gedragsmaatregelen hardrijden

Type actie: campagne en proces

We krijgen regelmatig meldingen of te hard rijden. We vragen de politie hierop de te handhaven. Daarnaast kijken we naar de inrichting van straten. Vaak zijn deze al voldoende goed ingericht volgens de landelijke richtlijnen. De meldingen die we krijgen gaan vaak over te hard rijden in woonstraten. We weten uit onderzoek dat dit vaak de eigen buurtbewoners zijn die te hard rijden. In een woonstraat is namelijk geen doorgaand verkeer; alleen de mensen die hier in de buurt wonen rijden door deze straat. Zij kennen de straten goed en weten daarom precies hoe ze kunnen rijden bij bijvoorbeeld drempels. Een extra drempel aanbrengen werkt daarom niet.

We zetten daarom ook in op gedragscampagnes die hardrijden tegengaan. Momenteel verwijzen we buurtbewoners naar het participatiepunt van Veilig Verkeer Nederland. Daar kan men een gratis buurtactie aanvragen tegen het hard rijden in de straat. Bijvoorbeeld een snelheidsmeting of een stickeractie met stickers voor op de kliko. In de praktijk merken we dat er weinig acties van de grond komen. Om dit te stimuleren gaan we de komende jaren enkele pilots uitvoeren waarbij we als gemeente zelf een actievere rol hebben. Het opzetten en uitvoeren van een actie blijft een gezamenlijke verantwoordelijkheid van gemeente en inwoners. Dus de gemeente faciliteert wanneer de inwoners zelf ook echt aan de slag willen.

We zetten daarnaast zogenaamde 'smileyborden' in op verschillende locaties in de gemeente waar hard rijden een probleem is. Deze borden laten aan de weggebruiker zien hoe hard ze rijden en geven met een smiley ook aan of dit goed of juist niet goed is.

Type actie en prioritering

- Type actie: campagne.
- Prioritering
  - Doorlopend: uitvoeren gedragscampagnes tegen hardrijden en plaatsen smileyborden

SPEERPUNT 4.3: MINDER AFLEIDING IN HET VERKEER

Het aantal ongevallen neemt toe. Dit komt vooral door afleiding in het verkeer. Denk daarbij aan gebruik van de telefoon onderweg, alcohol, drugs en medicijnen.

Actie 4.3.1: Tegengaan afleiding in het verkeer

Om afleiding in het verkeer tegen te gaan, sluiten we aan bij de kennis van landelijke verkeersveiligheidsorganisaties en hun campagnes op dit onderwerp. Hierbij betrekken wij ook de middelbare scholen in Etten-Leur, want jong geleerd is oud gedaan. De middelbare scholen zijn daarom aangesloten bij het provinciale programma Totally Traffic. Ook op dit thema is de inzet van de politie gewenst.

Type actie en prioritering

- Type actie: campagne.
- Prioritering
  - Doorlopend: uitvoeren campagnes afleiding.



Figuur 19 Afleiding in het verkeer (bron: Dusanpetkovic via Ghettyimages)

4.5 OVERZICHT AMBITIES, SPEERPUNTEN EN ACTIES

Tabel 1 Overzicht ambities, speerpunten en acties mobiliteitsplan Etten-Leur (S = studie, U = uitvoering, C = campagne, P = proces)

AMBITIE EN SPEERPUNT	ACTIE		TYPE ACTIE			
			PROCES	STUDIE	UITVOERING	CAMPAGNE
Ambitie 1	Bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid in balans					
Speerpunt 1.1	Ruimte creëren voor lopen en fietsen	Actie 1.1.1 STOMP-principe toepassen bij de inrichting van Haansberg en andere nieuwbouwprojecten	P			
		Actie 1.1.2 STOMP-principe toepassen bij de herinrichting van bestaande gebieden en wegen	P			
Speerpunt 1.2	Autoluwe stad en randwegen	Actie 1.2.1 Verbeteren leefbaarheid door lagere snelheid op hoofdwegen		S	U	
		Actie 1.2.2 Verbeteren verblijfskwaliteit centrum		S	U	
		Actie 1.2.3 Inzetten op noordelijke randweg en oostelijke randweg met tunnel onder spoor		S	U	
		Actie 1.2.4 Inzetten op alternatieve routes (zwaar) vracht- en landbouwverkeer buiten centrum			U	
		Actie 1.2.5 Parkeerplaatsen efficiënter benutten		S	U	C
		Actie 1.2.6 Realiseren openbare (bewaakte) fietsenstallingen		S	U	C
		Actie 1.2.7 Aanpakken knelpunten doorstroming	P		U	
Speerpunt 1.3	Etten-Leur als knooppunt in de regio	Actie 1.3.1 Hogere frequentie intercityverbindingen	P			
		Actie 1.3.2 Verbeteren voor- en natransport station		S	U	
		Actie 1.3.3 Verbeteren snelfietsroute tussen Breda en Etten-Leur		S	U	
		Actie 1.3.4 Verbeteren fietsverbindingen omliggende gemeenten		S	U	
Ambitie 2	Iedereen kan meedoen					
Speerpunt 2.1	Iedereen toegang tot mobiliteit	Actie 2.1.1 Toegankelijke inrichting voet- en fietspaden			U	
		Actie 2.1.2 Tegengaan vervoersarmoede inwoners Etten-Leur	P	S		
		Actie 2.1.3 Maatwerkvervoer	P			C
		Actie 2.1.4 Deelmobiliteit	P			C

Speerpunt 2.2	Benutten van kansen die bestaande netwerken bieden	Actie 2.2.1 Logische en herkenbare fietsroutes	P	S	U	
		Actie 2.2.2 Stimuleren fietsgebruik				C
		Actie 2.2.3 Behoud bereikbaarheid openbaar vervoer	P			
		Actie 2.2.4 Mobiliteitshubs		S	U	
Ambitie 3	Duurzame mobiliteit					
Speerpunt 3.1	Duidelijke routes voor fietsen en voetgangers	Actie 3.1.1 Voorrang voor fietsers overal hetzelfde geregeld			U	
		Actie 3.1.2 Sport- en beweegroutes		S	U	
Speerpunt 3.2	Stimuleren duurzame mobiliteit	Actie 3.2.1 Stimuleren gebruik openbaar vervoer				C
		Actie 3.2.2 Nieuwe parkeerbeleid		S	U	
		Actie 3.2.3 Openbare laadvoorzieningen elektrisch vervoer		S	U	
Speerpunt 3.3	Inzetten op schone, gezonde leefomgeving en duurzaamheid	Actie 3.3.1 Aan de slag met stadslogistiek		S		
		Actie 3.3.2 Inspelen op nieuwe voertuigen	P	S	U	
		Actie 3.3.3 Circulair en duurzaam materiaalgebruik			U	
		Actie 3.3.4 Onderzoeken mogelijkheden zero-emissie zone centrumgebied		S		
Ambitie 4	Veilige mobiliteit					
Speerpunt 4.1	Verkeersveilige wegen en kruispunten	Actie 4.1.1 Aanpakken onveilige wegvakken		S	U	
		Actie 4.1.2 Aanpakken onveilige kruispunten			U	
		Actie 4.1.3 Verbeterde handhaving	P			
Speerpunt 4.2	Verkeersveiligheid kwetsbare doelgroepen	Actie 4.2.1 Veiligere schoolomgevingen			U	
		Actie 4.2.2 Verkeerseducatie en gedragscampagnes scholen			U	C
		Actie 4.2.3 Gedragscampagnes ouderen en kwetsbare doelgroepen				C
		Actie 4.2.4 Gedragsmaatregelen hardrijden				C
Speerpunt 4.3	Minder afleiding in het verkeer	Actie 4.3.1 Tegengaan afleiding in het verkeer				C



5 NETWERKEN

5.1 VOETGANGERSNETWERK

Het is belangrijk dat voorzieningen, en dan met name scholen, zorginstellingen en winkelkernen, goed verbonden zijn met voetgangersroutes. Het verzorgingsgebied te voet verschilt daarbij per type voorziening. De voetgangersvoorzieningen (trottoirs, voetpaden en voetgangersoversteken) moeten in onze gehele gemeente op orde zijn, in het bijzonder in omgeving van scholen, zorginstellingen en winkelkernen.

Ontwerpuitgangspunten
In de hiernaast weergegeven tabel zijn de ontwerpuitgangspunten opgenomen die gelden voor het voetgangersnetwerk. Deze zijn gebaseerd op landelijke richtlijnen van het CROW (Kennisinstituut voor infrastructuur, openbare ruimte, vekeer en vervoer, werken en veiligheid). Op dit moment voldoen niet alle wegen hieraan. Bij toekomstige (her-)inrichtingen passen we mits de openbare ruimte dit toelaat deze ontwerpuitgangspunten toe. Bij het verdelen van de verkeersruimte houden wij zo veel als mogelijk het STOMP-principe aan (zie hoofdstuk 3.1). Hoewel de ontwerpuitgangspunten gelden voor alle voetpaden en trottoirs in Etten-Leur, ligt de prioriteit bij veelgebruikte looproutes in de directe omgeving van voorzieningen zoals zorg, winkels en scholen.

Onze ambitie is om langs alle 30 km/uur-wegen in onze gemeente ten minste aan één zijde een voetgangersvoorziening te realiseren, met een breedte conform de inrichtingseisen uit tabel 2. De ontwerpuitgangspunten zijn inclusief trottoirband.

	BREEDTE VOETPAD / TROTTOIR (MINIMAAL)	BREEDTE VOETPAD / TROTTOIR (WENS)	DOORGANG BIJ VERNAUWING (MINIMAAL)
Looproutes rondom scholen, zorg en winkelkernen	2,00 m	2,70 m	1,20 m
Overige looproutes	1,80 m	2,00 m	0,90 m

Tabel 2 Ontwerpuitgangspunten voetgangersnetwerk

Toegankelijkheid
Wij volgen de CROW-richtlijnen voor toegankelijk en seniorenproof ontwerpen Actie 2.1.1 (Hoofdstuk 3) beschrijft onze inspanningen voor een toegankelijke inrichting voet- en fietspaden.

Zebrapaden

Om de veiligheid van voetgangers en de oversteekbaarheid van drukke wegen in onze gemeente verder te verbeteren, hebben wij aanvullend beleid ontwikkeld met betrekking tot zebrapaden. Dit beleid richt zich op het aanleggen en ontwerpen van oversteekplaatsen op de juiste locaties, waarbij we de veiligheid van voetgangers waarborgen en tegelijkertijd zorgen voor een goede doorstroming van het verkeer. In dit beleid staat onder andere omschreven waaraan een goed zebrapad moet voldoen en wanneer we wel of geen LED-lampjes in de rijbaan aanbrengen als detectie voor voetgangers. Daarnaast zorgen we ook voor goede verlichting bij zebrapaden, bijvoorbeeld door het aanbrengen van extra verlichting boven het zebrapad. Op deze manier dragen we bij aan een veilige, toegankelijke en aantrekkelijke leefomgeving voor iedereen.



Figuur 20 Zebrapad bij de Nobelaer (bron: gemeente Etten-Leur, 2024)

5.2 FIETSNETWERK

In de mobiliteitsenquête gaven inwoners van Etten-Leur aan welke fietsroutes zij gebruiken van en naar verschillende voorzieningen binnen de stad en in de omgeving. Deze informatie hebben we gekoppeld aan de ligging van de verschillende bestemmingen, zoals winkelgebieden, station, middelbare scholen, werklocaties en regionale verbindingen. Met deze informatie hebben we onderstaand fietsnetwerk opgesteld. Onderstaande afbeelding geeft de toekomstige netwerkkaart voor fietsers weer, met daarop wensen voor nieuwe fietsroutes. Bijlage B1 bevat de totale netwerkkaart voor fietsers.

Inrichtingsprincipes

In de navolgende tabel zijn de inrichtingsprincipes opgenomen die gelden voor het fietsnetwerk. Deze zijn gebaseerd op landelijke richtlijnen van het CROW. De keuze van het type fietsvoorziening is afhankelijk van de functie binnen het fietsnetwerk, de functie van de weg binnen de wegcategorisering en de hoeveelheid (intensiteit) fietsers of auto's. Op dit moment voldoen niet alle wegen hieraan. Bij toekomstige (her-)inrichtingen passen we mits de openbare ruimte dit toelaat deze uitgangspunten toe. Bij het verdelen van de verkeersruimte houden wij zo veel als mogelijk het STOMP-principe aan (zie hoofdstuk 3.1).

Bij afwaardering van 50 km/uur naar 30 km/uur, wordt afgewogen in hoeverre het wenselijk is fietsverkeer te laten mengen met gemotoriseerd verkeer of het bestaande vrijliggende fietspad te handhaven. Deze afweging maken wij op basis van de status van de fietsverbinding binnen het netwerk. Voor fietsinfrastructuur op de nieuwe wegcategorie 'GOW30' volgen wij de landelijke inrichtingsprincipes zodra deze definitief zijn.

	VERKEERS-INTENSITEIT [MVT/ETM]	PRIMAIRE FIETSROUTE	SECUNDAIRE FIETSROUTE	RECREATIEVE FIETSROUTE	GEEN ONDERDEEL FIETSROUTE
ETW bibeko 30 km/u	n.v.t.	Fietsstraat*	Gemengd of fietsstraat*	Gemengd	Gemengd
ETW bubeko 60 km/u	< 1.000	Fietspad	Gemengd, fietsstraat* of fietspad	Gemengd	Gemengd
	> 1.000	Fietspad	Fietspad of fietsstroken	Fietspad	Fietspad of fietsstroken
GOW50 bibeko 50 km/u	n.v.t.	Fietspad	Fietspad	Fietspad	Fietspad
GOW80 bubeko 80 km/u	n.v.t.	(Brom-)fietspad	(Brom-)fietspad	(Brom-)fietspad	(Brom-)fietspad

Tabel 3 Inrichtingsprincipes fietsnetwerk

*Deze keuze voor een fietsstraat is maatwerk en afhankelijk van verschillende factoren. Zo passen wij nieuwe fietsstraten alleen toe op wegen waar het aantal fietsers groter is dan de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer. Wij hanteren hiervoor de meest actuele richtlijnen van het CROW.

- MVT/ETM: Motorvoertuigen per etmaal
- GOW = Gebiedsontsluitingsweg, wegen die bedoeld zijn om verkeer tussen verschillende delen van een stad of regio snel te laten doorstromen.
- ETW = Erftoegangsweg, wegen die toegang bieden tot woningen, bedrijven, en erven, waar het verkeer rustig en veilig moet zijn.
- Bibeko = Binnen de bebouwde kom
- Bubeko = Buiten de bebouwde kom



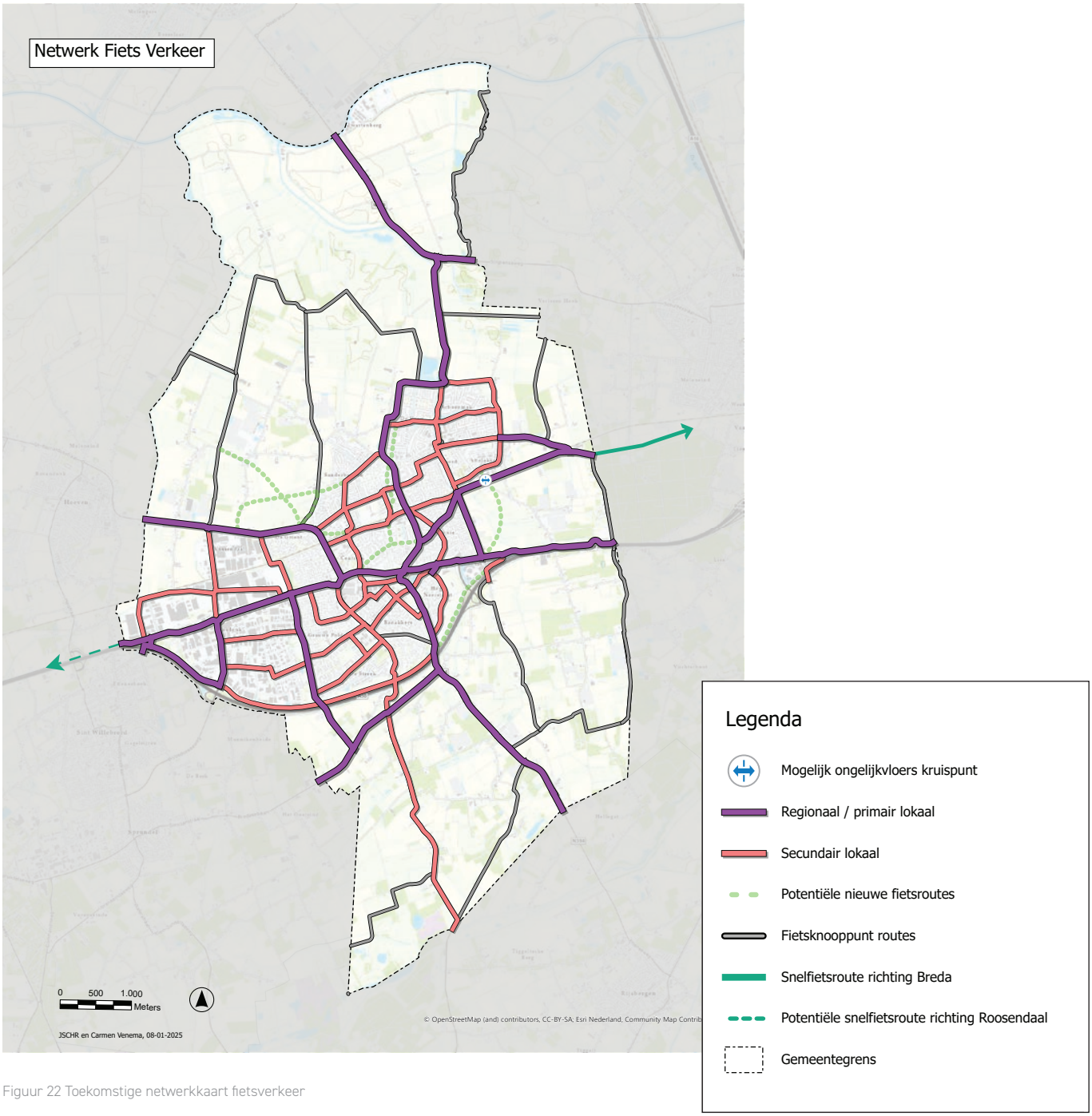
Figuur 21 Fietsstraat Lichttorenhoofd (bron: gemeente Etten-Leur, 2025)

Ontwerpuitgangspunten

Bij het ontwerp van de fietsvoorzieningen zoals opgenomen in Tabel 3, volgen wij de meest actuele landelijke richtlijnen van het CROW. Deze zijn opgenomen in de Ontwerpwijzer Fietsverkeer en het ASVV (Aanbevelingen Stedelijke Verkeers Voorzieningen). Daarnaast passen we volgens de landelijke richtlijnen zo min mogelijk paaltjes toe op fietspaden- en routes.

Als we toch voor de verkeersveiligheid of oneigenlijk gebruik van fietspaden toch paaltjes willen, dan:

- voorzien we deze van duidelijke markering voor- en na het paaltje;
- passen we een duidelijk paaltje rood/wit gestreept paaltje toe, eventueel met verlichting erop;
- zorgen we voor goede verlichting bij het paaltje.



Figuur 22 Toekomstige netwerkkaart fietsverkeer

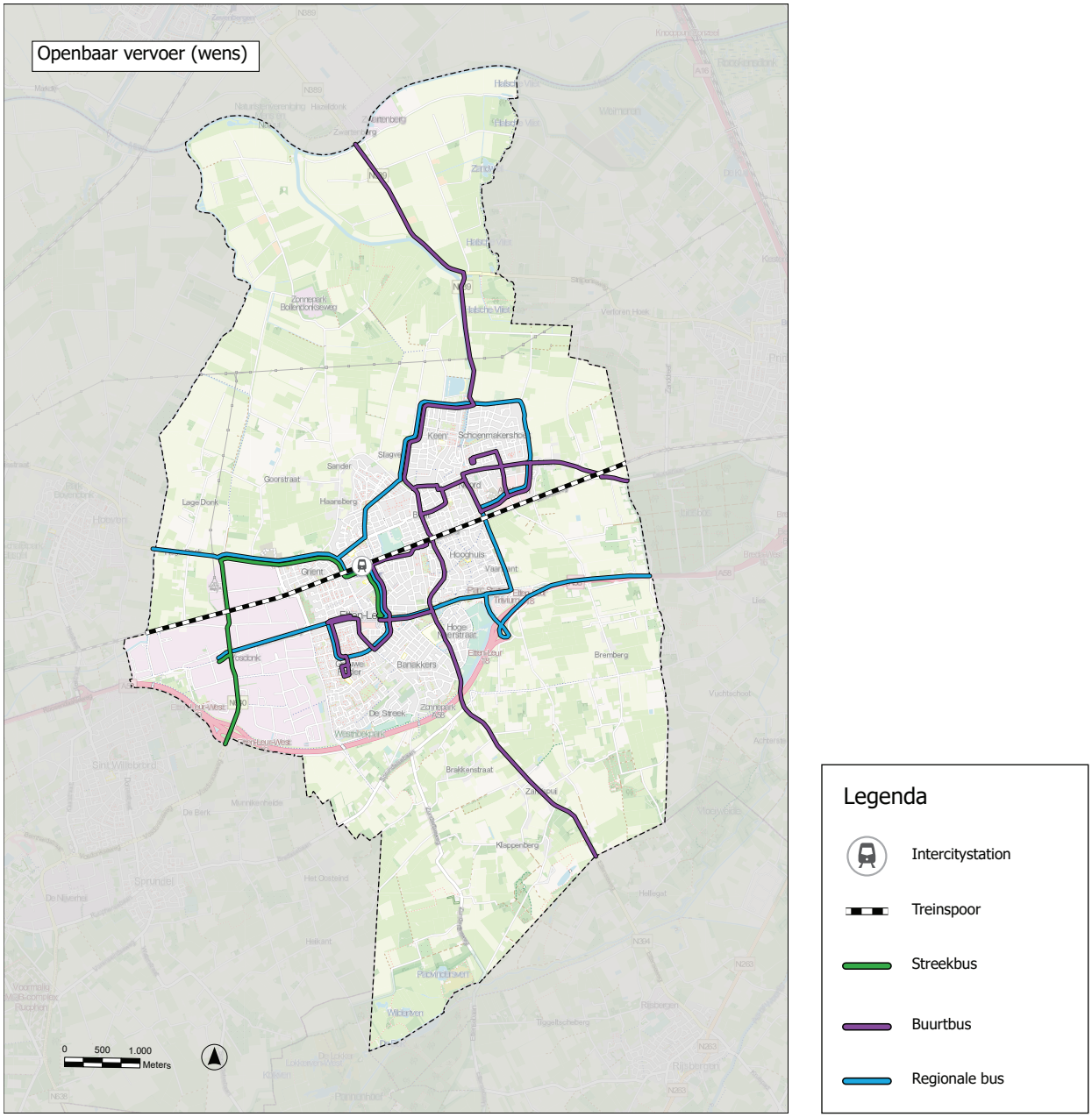
5.3 NETWERK OPENBAAR VERVOER

Het netwerk voor openbaar vervoer hebben we opgesteld op basis van de nieuwe openbaar vervoerslijnen zoals in de nieuwe openbaar vervoerconcessie[4] zijn opgenomen. Een concessie regelt de organisatie van het openbaar vervoer voor bepaalde lijnen (routes) of gebieden.

Etten-Leur heeft een treinstation dat een belangrijke functie vervult voor de gemeente zelf en omliggende gemeenten, een hoogwaardige busverbinding naar Breda, diverse buslijnen naar de buurgemeenten en die door de wijken lopen. We willen deze goede basiskwaliteit van het openbaar vervoer behouden.

In het wensnetwerk gaat speciale aandacht gaat uit naar gebieden die minder goed bereikbaar zijn per openbaar vervoer, zoals specifieke (nieuwe) woonwijken en bedrijventerreinen. Deze bereikbaarheid verbeteren wij met goede verbindingen naar het station en de haltes en mogelijke alternatieven voor traditioneel openbaar vervoer. Aanvullend onderzoeken wij de potentie en mogelijke uitwerking van mobiliteitshubs in woonwijken en op bedrijventerreinen zoals Vosdonk (zie actie 2.2.5 mobiliteitsplan).

Onderstaande afbeelding geeft de netwerkkaart voor openbaar vervoer weer. Bijlage B2 bevat de totale netwerkkaart voor openbaar vervoer.



Figuur 23 Toekomstige netwerkkaart openbaar vervoer

[4] OV-concessie West-Brabant 2025-2035 (Provincie Noord-Brabant).

5.4 NETWERK VOOR GEMOTORISEERD VERKEER

Het netwerk voor gemotoriseerd verkeer hebben we opgesteld met het huidige netwerk als basis. We hebben daar de wens aan toegevoegd om het centrum en de aangrenzende wegen en straten autoluwer te maken, onder andere door de 30 km/u zone uit te breiden. In dit hoofdstuk 3 van dit mobiliteitsplan (speerpunt 1.2 - Autoluwe stad en randwegen) wordt toegelicht waarom wij ervoor kiezen om een deel van onze wegen af te waarderen naar 30 km/uur.

Wij hebben de wens om het netwerk voor gemotoriseerd verkeer de komende jaren uit te breiden met twee randwegen: een noordelijke randweg bij ontwikkellocatie Haansberg en een oostelijke randweg en een tunnel onder het spoor om bestaande wegen en kruispunt te ontlasten.

Deze randwegen zorgen er ook voor dat (zwaar) vracht- en landbouwverkeer zoveel mogelijk buiten woongebied rijdt.

Onderstaande afbeelding geeft de netwerkkaart voor gemotoriseerd weer. Bijlage B3 bevat de totale netwerkkaart voor gemotoriseerd verkeer. Van de erftoegangswegen buiten de bebouwde kom (60 km/uur) worden alleen de type 1 wegen aangeduid, dit zijn wegen met hogere intensiteiten die zijn voorzien van markering.

Grenswaarden

De gemeente Etten-Leur kiest binnen de bebouwde kom voor de volgende richtintensiteiten per wegcategorie. Deze waarden geven een indicatie van het gewenste gebruik per wegtype. Boven deze richtintensiteit neemt de kans op leefbaarheids- en verkeersveiligheidsknelpunten toe.

	CATEGORIE	INTENSITEIT VOLDOET	INTENSITEIT VOLDOET AFHANKELIJK VAN WEGKENMERKEN	INTENSITEIT VOLDOET NIET
Binnen de kom	GOW 2x2 rijstroken	-	-	-
	GOW 2x1 rijstrook en 1x2 rijstroken	< 20.000	20.000 – 25.000	> 25.000
	ETW30	< 4.000	4.000 – 6.000	> 6.000

Tabel 4 Richtintensiteiten en inrichtingskenmerken per wegcategorie (in mvt/etmaal)

- GOW = Gebiedsontsluitingsweg, wegen die bedoeld zijn om verkeer tussen verschillende delen van een stad of regio snel te laten doorstromen.
- ETW = Erftoegangsweg, wegen die toegang bieden tot woningen, bedrijven, en erven, waar het verkeer rustig en veilig moet zijn.

Inrichtingsprincipes

In onderstaande tabel zijn de inrichtingsprincipes opgenomen die gelden voor het netwerk voor gemotoriseerd verkeer. Deze zijn gebaseerd op landelijke richtlijnen van het CROW. Op dit moment voldoen niet alle wegen hieraan. Bij toekomstige (her-)inrichtingen passen we mits de openbare ruimte dit toelaat deze uitgangspunten toe. Bij het verdelen van de verkeersruimte houden wij zo veel als mogelijk het STOMP-principe aan (zie hoofdstuk 3.1). Voor woonerven gelden specifieke inrichtingsprincipes, hiervoor wordt verwezen naar de landelijke richtlijnen van het CROW.

	SNELHEID	SCHEIDING RIJRICHTING	WEGKANTEN	PARKEREN	VOORRANG
ETW bibeko	30 km/u	Geen	Trottoir	Langs of haaks	Gelijkwaardig
ETW bubeko 60 km/u	60 km/u	Geen	Geen, of onderbroken markering	Langsparkeren	Gelijkwaardig; voorrang bij hoge intensiteit
GOW30 bibeko*	30 km/u	Geen	Trottoirband	Langs of haaks	Voorrang
GOW50 bibeko	50 km/u	Dubbele Asmarkering of middenberm	Trottoirband	Geen	Voorrang
GOW bubeko	80 km/u		Onderbroken markering	Geen	Voorrang

Tabel 5 Inrichtingsprincipes wegen

- GOW = Gebiedsontsluitingsweg, wegen die bedoeld zijn om verkeer tussen verschillende delen van een stad of regio snel te laten doorstromen.
- ETW = Erftoegangsweg, wegen die toegang bieden tot woningen, bedrijven, en erven, waar het verkeer rustig en veilig moet zijn.

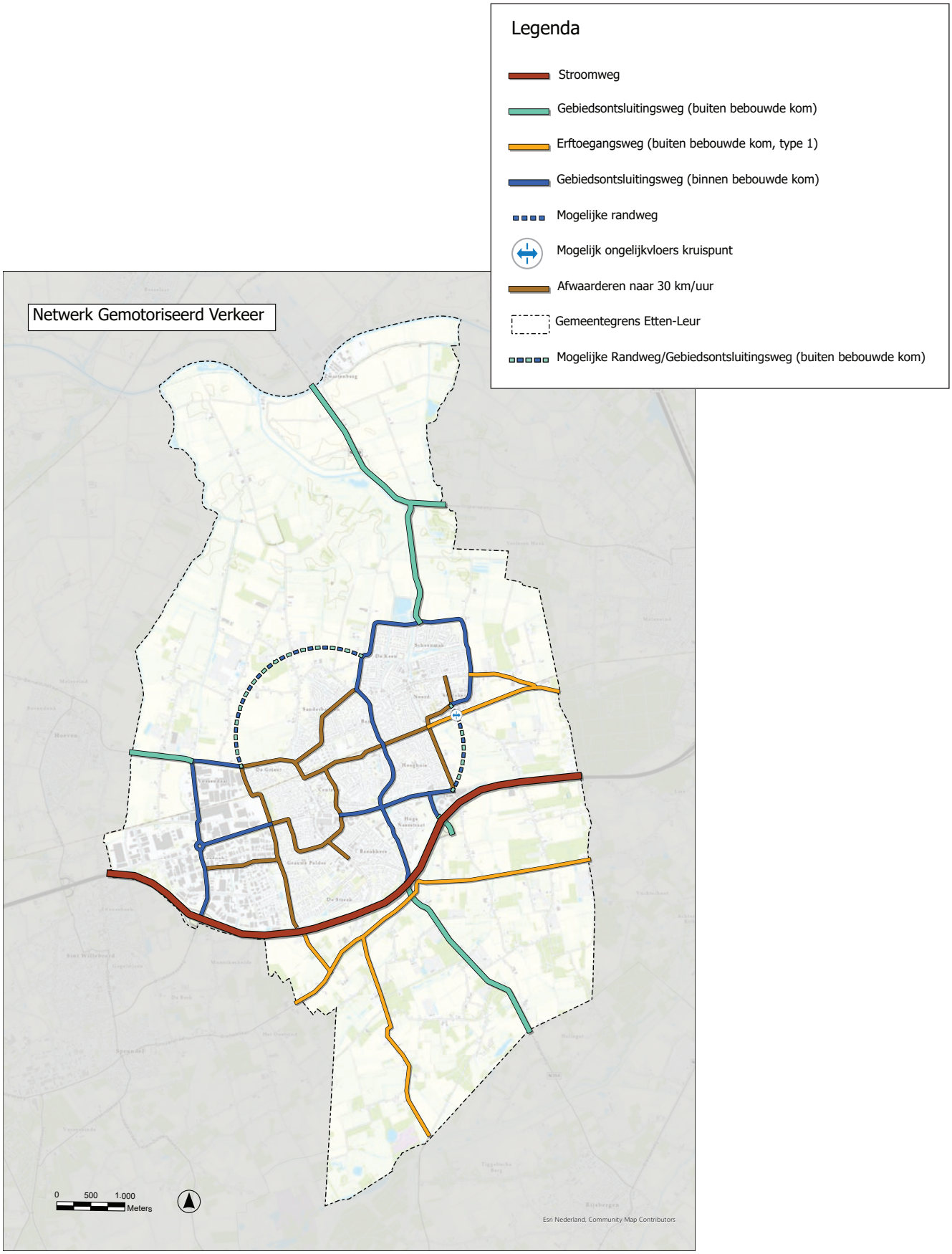
Snelheid

Hardrijden zorgt voor verkeersonveiligheid. Snelheidshandhaving is geen bevoegdheid van de gemeente maar van de politie. De inrichting van de wegen binnen de gemeente moeten passen bij de geldende maximumsnelheid. Hierdoor wordt afgedwongen dat automobilisten zich houden aan de maximumsnelheid.

De gemeente Etten-Leur voert regelmatig snelheidsmetingen uit op wegen, bijvoorbeeld op wegen waar veel klachten en meldingen binnenkomen over hardrijden. De V85-waarde is een snelheidswaarde die voortkomt uit deze snelheidsmetingen. 85% van de weggebruikers rijdt deze snelheid of langzamer.

Als deze waarde meer dan 20% boven de maximumsnelheid ligt, wordt onderzocht in hoeverre de weg conform de richtlijnen is ingericht. Als de desbetreffende weg correct is ingericht, dan:

- Geeft de gemeente dit door aan de politie. Zij bepalen of er tot handhaving overgegaan wordt.
- Wordt gekeken of met gedragscampagnes hardrijden kan worden tegengegaan (zie Actie 4.2.4 van dit mobiliteitsplan).
- Kijken we of we bijvoorbeeld een markering op de rijbaan kunnen plaatsen van de maximumsnelheid '30', '50' of '60'.



Figuur 24 Toekomstige netwerkkaart gemotoriseerd verkeer

5.5 NETWERK VOOR (ZWAAR) VRACHT- EN LANDBOUWVERKEER

Het landbouwverkeer maakt een belangrijk deel uit van het verkeersbeeld in het buitengebied. Dit verkeer rijdt ook door de bebouwde kom van Etten-Leur heen. Het netwerk voor landbouwverkeer is in regionaal verband bepaald in het 'Kwaliteitsnetwerk (land)bouwverkeer Regio West – Brabant'. Een kwaliteitsnetwerk of routenet (land)bouwverkeer is een aaneenschakeling van wegen waarop het doorgaande (land)bouwverkeer wordt afgewikkeld. Herkomst en bestemming zijn via het routenet aan elkaar gekoppeld. Het netwerk is met de verschillende wegbeheerders en de landbouwsector opgesteld.

Ons beleid is dat (zwaar) vracht- en landbouwverkeer zoveel als mogelijk buiten de bebouwde kom rijdt. Dit sluit aan op onze ambitie om gemotoriseerd verkeer te verplaatsen naar de randen van Etten-Leur. Omdat in sommige gebieden de alternatieve routes (randwegenstructuur) nog niet zijn gerealiseerd, rijdt een deel van het landbouwverkeer momenteel nog door bewoond gebied. Ons streven is om dit (zwaar) vracht- en landbouwverkeer, na realisatie van een oostelijke en noordelijke randweg, te verplaatsen naar de randstructuur. Voor sommige routes voor (zwaar) vracht- en landbouwverkeer zijn er geen alternatieven zoals een randweg mogelijk.

Meer ruimte in en rond het centrum geven wij aan aantrekkelijke verblijfsgebieden, langzaam verkeer, groen en fietsparkeren. (zwaar) vracht- en landbouwverkeer rijdt bij voorkeur op wegen waar vrijliggende fietspaden aanwezig zijn, dit geldt zowel buiten als binnen de bebouwde kom.

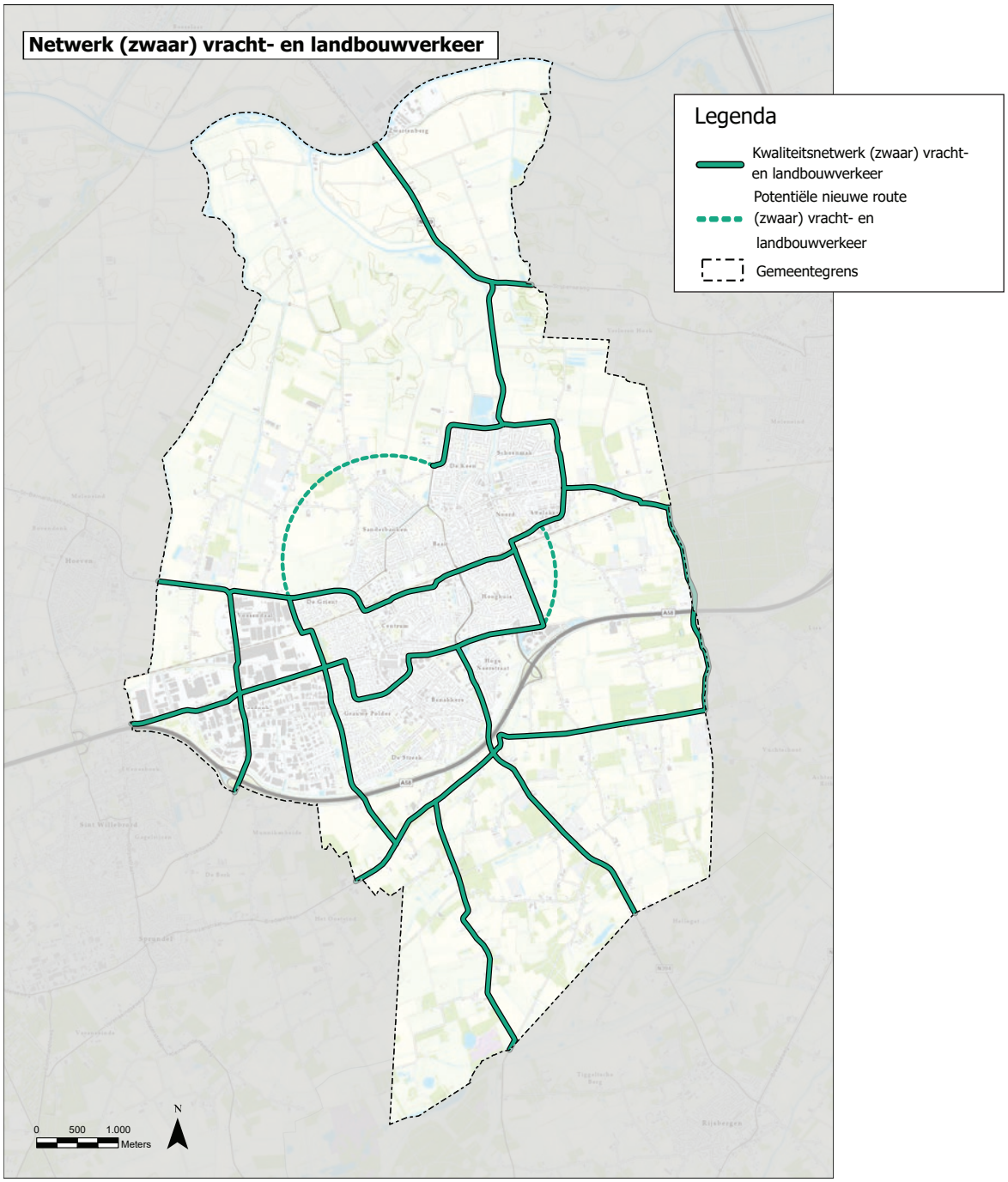
Mogelijke maatregelen

De meeste routes voor (zwaar) vracht- en landbouwverkeer liggen op gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen buiten de bebouwde kom. De meeste wegen hebben voldoende breedte voor twee voertuigen om elkaar te passeren.

Sommige wegen zijn smal, hier neemt de kans op schade aan de verharding en/of berm bij een hogere verkeersintensiteit. Op de hoofdroutes voor (zwaar) vracht- en landbouwverkeer zijn de volgende maatregelen mogelijk om dit verkeer tegemoet te komen en potentiële verkeersonveiligheid tegen te gaan:

- Aanbrengen bermverharding
- Zoveel mogelijk via hoofdroutes
- Veilige inrichting van wegen waar (zwaar) vracht- en landbouwverkeer in de kern rijdt
- Passeerhavens landbouwverkeer (voorbeeld randweg)
- Snelheidsremmende maatregelen (waar grote voertuigen gemakkelijk overheen kunnen rijden)
- Scheiding landbouwverkeer en overig verkeer (zie hoofdstuk 6.7 voor een locatie-analyse)

Onderstaande afbeelding geeft de netwerkkaart voor (zwaar) vracht- en landbouwverkeer weer. Bijlage B4 bevat de totale netwerkkaart.



Figuur 25 Toekomstige netwerkkaart (zwaar) vracht- en landbouwverkeer

DEEL B:
ACHTERGROND





6 PARTICIPATIE

Mobiliteit, verkeer en vervoer zijn onderwerpen die sterk leven in de samenleving van Etten-Leur. Inwoners zijn actief betrokken bij wat er in hun straat en buurt gebeurt en jongeren denken na over hun toekomst en de rol die hun woonplaats daarin speelt. Gemeentelijke beleidsmakers en de gemeentelijke politiek hebben goede ideeën over de ruimtelijke ordening en het toekomstige verkeerssysteem van de gemeente. Het aantal meldingen van en contactmomenten met betrokken inwoners laat zien dat verkeer en vervoer leeft in de gemeente.

Bij de totstandkoming van de mobiliteitsvisie zijn verschillende acties ondernomen om te komen tot het eindresultaat. De maatschappelijke behoefte is dankzij maatschappelijke trends in kaart gebracht, er zijn gesprekken gevoerd met inwoners tijdens zogenaamde wijkbezoeken, er is een eerste online-enquête uitgezet onder inwoners van de gemeente en er zijn werkateliers gehouden met de gemeenteraad, participatiegroep en beleidsmakers. De opbrengst hiervan nemen we mee in deze tweede fase van het plan.

Voor de tweede fase van het opstellen van dit mobiliteitsbeleid ondernamen we opnieuw verschillende activiteiten om erachter te komen wat de gemeenschap belangrijk vindt. Dit deden we in een participatietraject op verschillende manieren:

- Online-enquête (deel 2): In deze enquête vroegen we inwoners van Etten-Leur welke loop- en fietsroutes zij gebruiken voor verschillende motieven.
- Werkateliers: Samen met gemeenteraad, participatiegroep en beleidsmakers zijn sessies georganiseerd waarbij we nadachten over concrete maatregelen op het gebied van mobiliteit die kunnen bijdragen aan de gestelde ambities en speerpunten.

De ideeën en meningen die we hebben verzameld tijdens deze participatiemomenten worden meegenomen bij het bepalen van wat we willen bereiken en welke punten prioriteit moeten krijgen. Het is belangrijk dat iedereen in de gemeenschap gehoord wordt, zodat ons mobiliteitsbeleid aansluit bij wat de gemeenschap nodig heeft.

6.1 ENQUÊTERESULTATEN

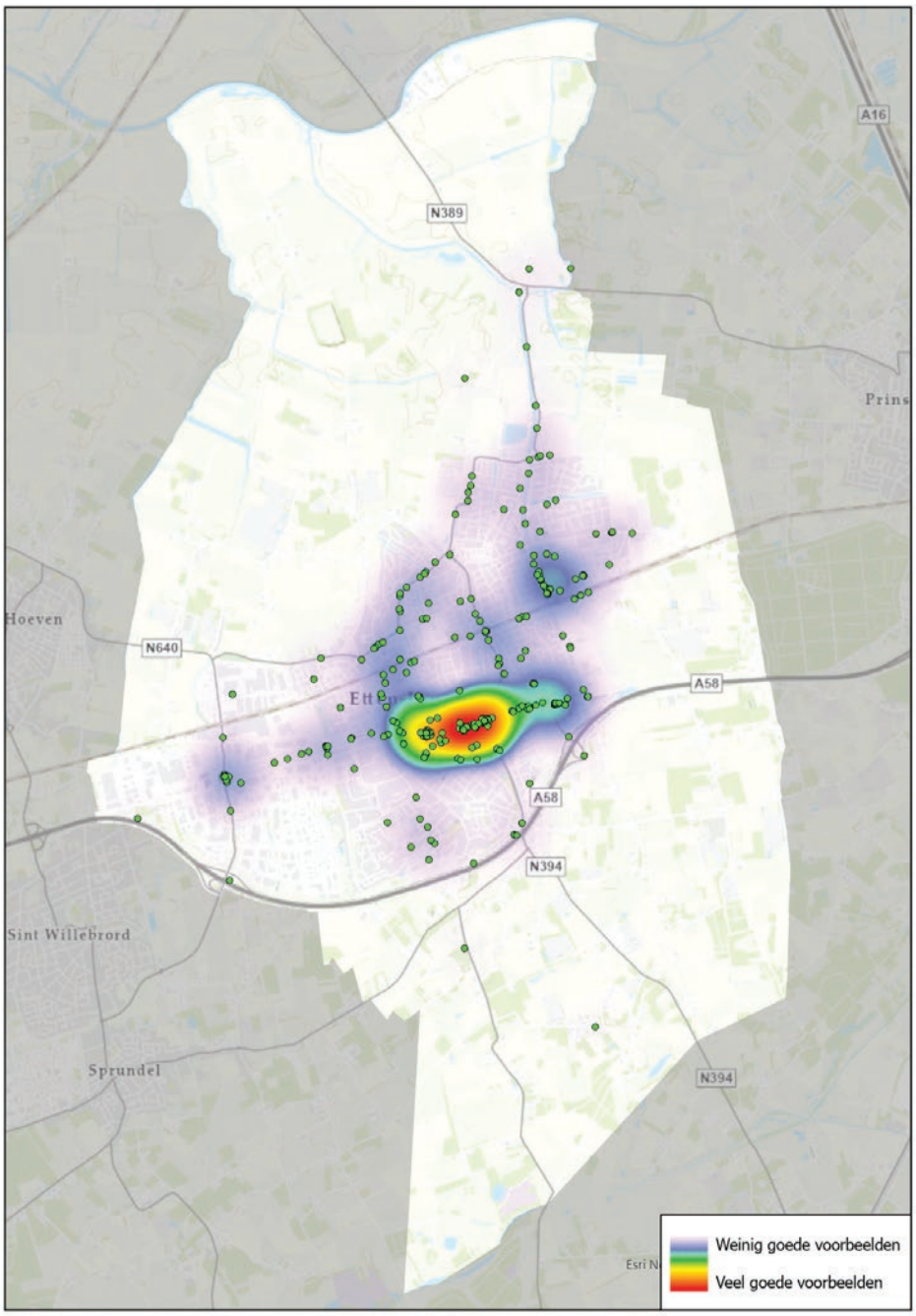
In september 2023 hebben 571 inwoners van de gemeente Etten-Leur deelgenomen aan deel 1 van de online mobiliteitsenquête. In de enquête vroegen we inwoners van Etten-Leur naar het gebruik van verschillende vervoerswijzen, de redenen hiervan en de motieven. Tot slot hebben deelnemers de mogelijkheid gehad om op een kaart aan te geven op welke locatie(s) sprake is van goede voorbeelden en van knelpunten op het gebied van verkeer, met daarbij de reden en eventuele toelichting. Aan de mobiliteitsvisie zijn de deze enquêteresultaten toegevoegd. In dit mobiliteitsplan wordt nader ingegaan op specifieke locaties en redenen van goede voorbeelden en verkeersknelpunten.

In mei en juni 2024 hebben 176 inwoners deelgenomen aan deel 2 van de online mobiliteitsenquête. In deze enquête vroegen we inwoners van Etten-Leur welke loop- en fietsroutes zij gebruiken voor verschillende motieven. In dit mobiliteitsplan wordt nader ingegaan op deze routes, de resultaten hiervan zijn meegenomen bij het bepalen van de wensnetwerken voor voetgangers en fietsers (hoofdstuk 4).

Bijlage B7 geeft de complete rapportage van deel 2 van de mobiliteitsenquête.

Goede voorbeelden

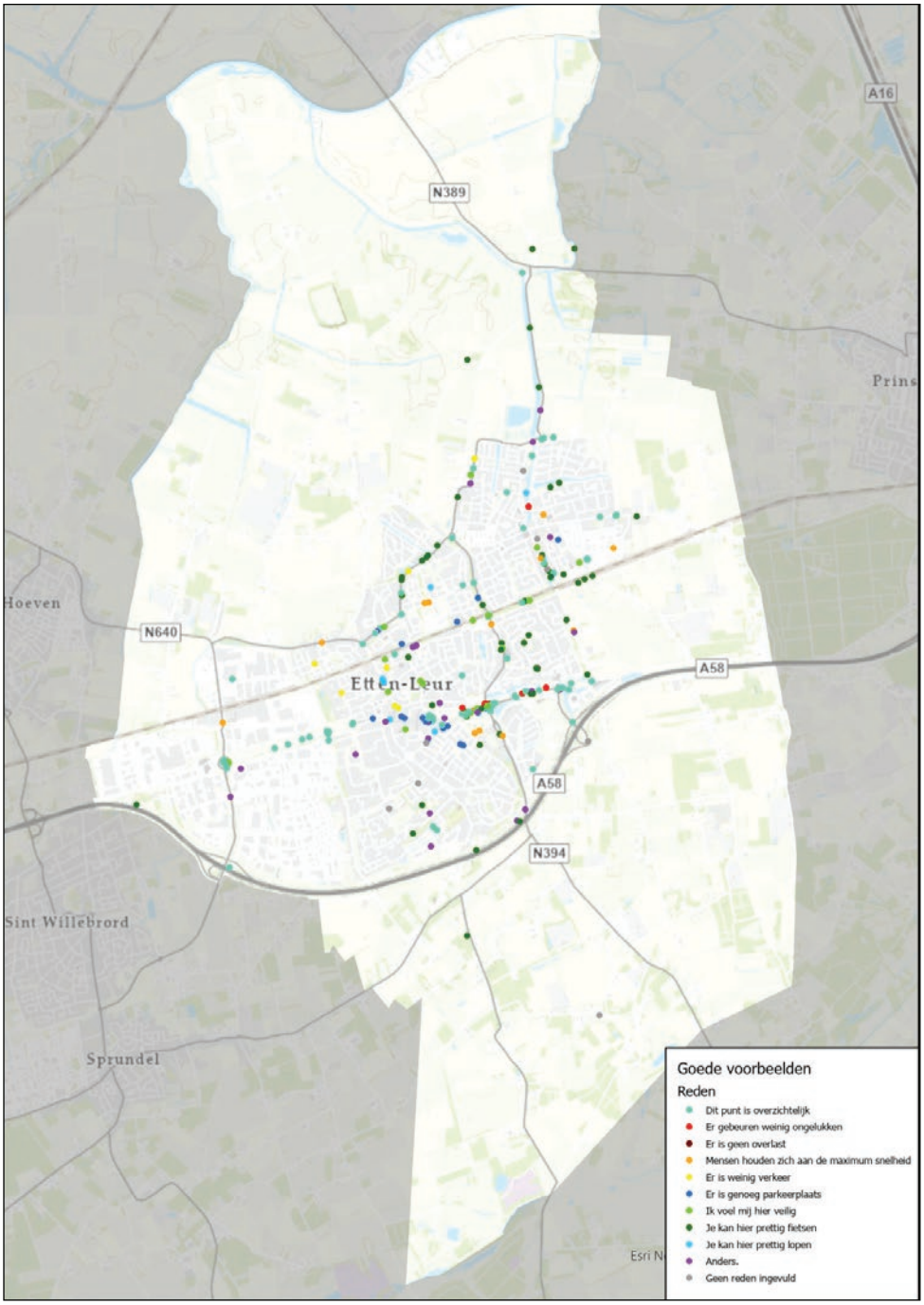
In totaal zijn er door 151 respondenten 292 goede verkeersituaties in de gemeente aangegeven. De meeste goede voorbeelden zijn door de inwoners van Etten-Leur aangegeven in het centrum van Etten-Leur. De belangrijkste en meest voorkomende redenen voor het aangeven van de goede voorbeelden in dit gebied zijn overzichtelijkheid ("dit punt is overzichtelijk") en fijne fietsomgeving ("je kan hier prettig fietsen"). Onderstaande afbeeldingen tonen twee verschillende kaarten: een kaart met heatmap van goede voorbeelden (Figuur 26), hoe warmer de kleur, hoe meer aangegeven als goed voorbeeld en een kaart met de redenen per goed voorbeeld dat is aangegeven (Figuur 27).



Figuur 26 Heatmap goede voorbeelden Etten-Leur (mobiliteitsenquête 2024)

De heatmap geeft de volgende locaties met de meest gegeven goede voorbeelden met redenen aan:

- Fietsstraat lichttorenhoofd (Overzichtelijk en prettig fietsen).
- Bredaseweg (Overzichtelijk en weinig ongelukken).
- Fietsoversteek en Rotonde Parklaan – Schoonhout (Overzichtelijk en prettig fietsen)[5].
- Rotonde Rode Poort – Parklaan (Overzichtelijk en prettig fietsen).
- Rotonde N640 – Roosendaalseweg (Overzichtelijk).

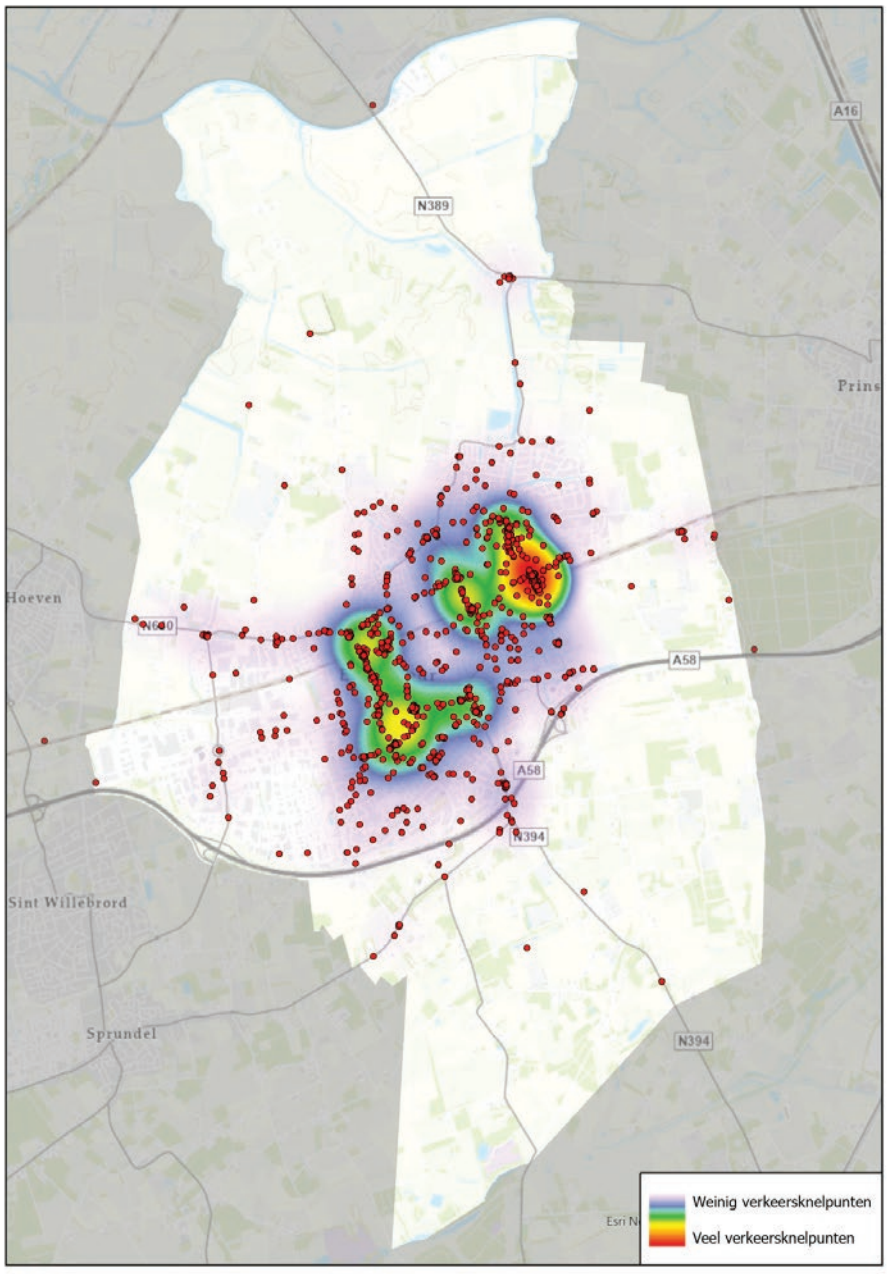


Figuur 27 Redenen goede voorbeelden Etten-Leur (mobiliteitsenquête 2024)

[5] Deze locatie wordt door veel respondenten aangeduid als goed voorbeeld (reden: overzichtelijk en prettig fietsen) en als verkeersknelpunt (reden: hoeveelheid verkeer).

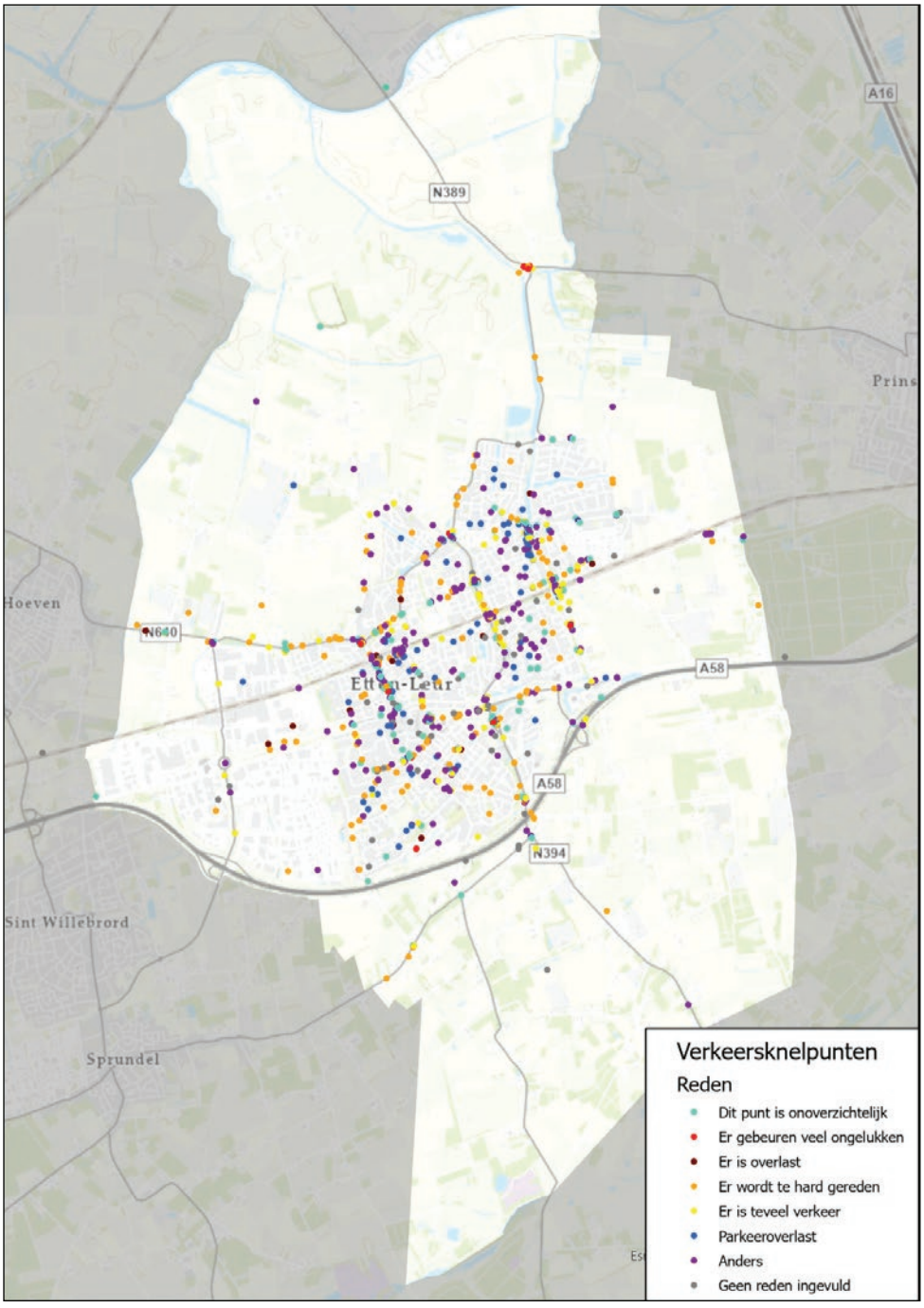
Knelpunten

In totaal zijn er door 399 respondenten 1.123 verkeersknelpunten in de gemeente aangegeven. De meeste knelpunten zijn door de inwoners van Etten-Leur aangegeven bij spoorwegovergangen, met name die van de Lichttorenhoofd. Daarnaast vormen de spoorwegovergang Hoevenseweg en het gebied op en rondom Plantijnlaan voor verkeersknelpunten. De belangrijkste en meest voorkomende reden voor de het aangeven van verkeersknelpunten zijn de doorstroming ("er is teveel verkeer"), onoverzichtelijkheid ("dit punt is onoverzichtelijk") en wegen waar te hard wordt gereden ("er wordt te hard gereden"). Onderstaande afbeeldingen tonen twee verschillende kaarten: een kaart met heatmap van knelpunten (Figuur 28), hoe warmer de kleur, hoe meer aangegeven als knelpunt en een kaart met de redenen per knelpunt dat is aangegeven (Figuur 29). Wat bij de heatmap opvalt, is dat de knelpunten met name aanwezig zijn op drukke autoroutes.



Figuur 28 Heatmap verkeersknelpunten Etten-Leur (mobiliteitsenquête 2024)

- Kruising Geerkade – Lange/Korte Burgstraat en parkeerplaats van Bergenplein (onoverzichtelijk, parkeeroverlast, te veel verkeer).
- Lichttorenhoofd tussen Kloosterlaan en Liesboschweg (onoverzichtelijk, te veel verkeer, anders)
- Rotonde Plantijnlaan – Concordialaan en spoorwegovergang Plantijnlaan - Schoonhout (te veel verkeer, anders).
- Rotonde Hoevenseweg – Concordiaanlaan - Wildbaan en Markt – Spoorlaan (te veel verkeer en onoverzichtelijk, anders).
- Fietsoversteek en Rotonde Couperuslaan - Parklaan en Couperuslaan - Stijn Streuvelslaan (te veel verkeer, anders)[6].
- Rotondes Rode Poort – Parklaan (anders, onoverzichtelijk en te hard rijden).

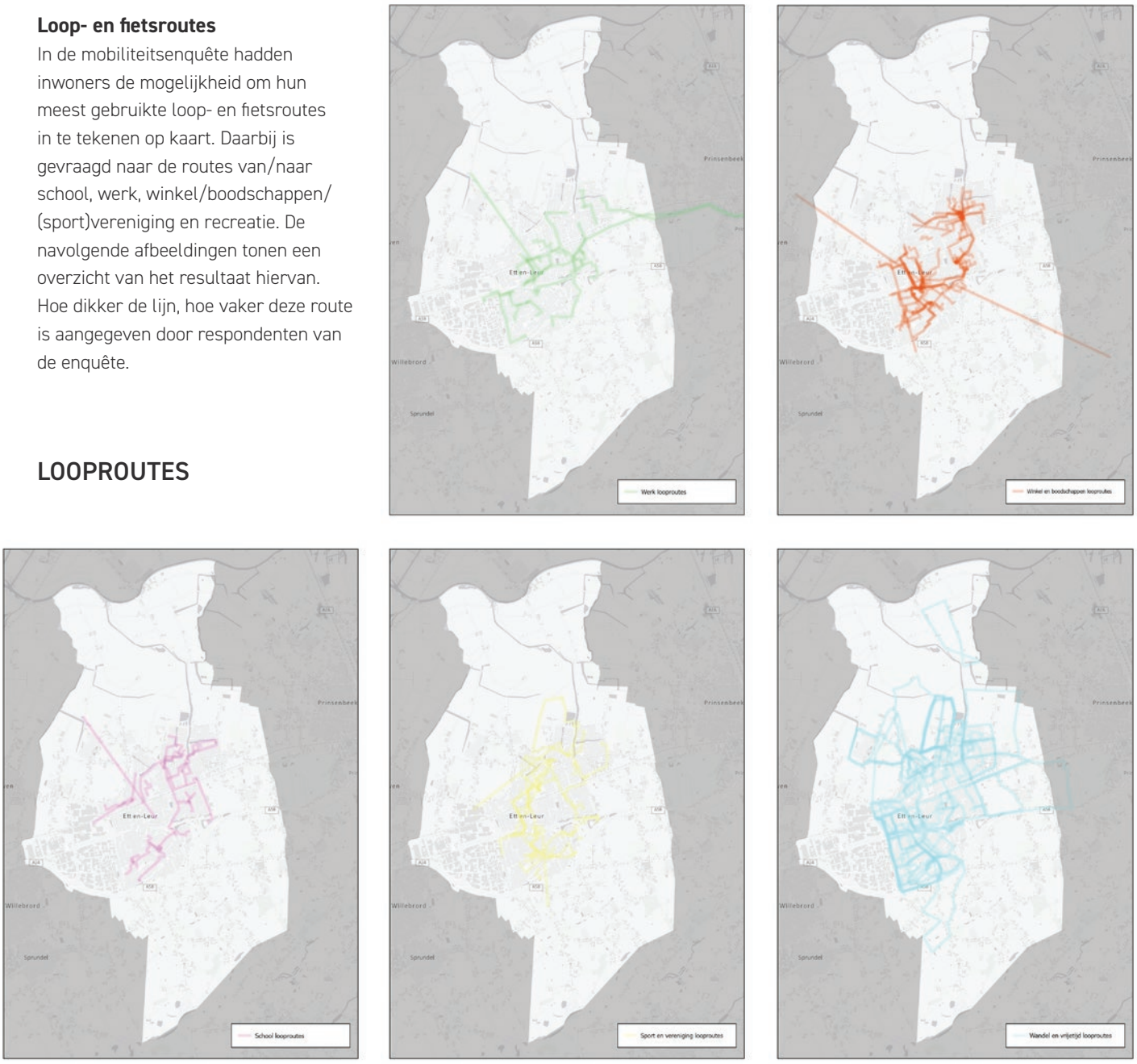


Figuur 29 Redenen verkeersknelpunten Etten-Leur (mobiliteitsenquête 2024)

[6] Deze locatie wordt door veel respondenten aangeduid als goed voorbeeld (reden: overzichtelijk en prettig fietsen) en als verkeersknelpunt (reden: hoeveelheid verkeer).

Loop- en fietsroutes
In de mobiliteitsenquête hadden inwoners de mogelijkheid om hun meest gebruikte loop- en fietsroutes in te tekenen op kaart. Daarbij is gevraagd naar de routes van/naar school, werk, winkel/boodschappen/ (sport)vereniging en recreatie. De navolgende afbeeldingen tonen een overzicht van het resultaat hiervan. Hoe dikker de lijn, hoe vaker deze route is aangegeven door respondenten van de enquête.

LOOPROUTES



Figuur 30 Resultaten online-enquête: looproutes motieven

FIETSROUTES



Figuur 31 Resultaten online-enquête: fietsroutes motieven

6.2 WERKATELIERS

Eind maart en begin mei 2024 hebben raadsleden, gemeentelijke beleidsmakers en belangrijke stakeholders hun inbreng gegeven voor het mobiliteitsplan van de gemeente Etten-Leur tijdens zogenaamde werkateliers. Voor de mobiliteitsvisie is dit ook gebeurd. In de tweede serie werkateliers werd de deelnemers de mobiliteitsvisie gepresenteerd met de verschillende ambities die hier uit voort zijn gekomen. Vervolgens werd aan de verschillende deelnemers gevraagd om de 4 thema's uit de mobiliteitsvisie te bespreken en hierover in discussie te gaan met elkaar. De 4 thema's:

- Thema 1. Bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid in balans
- Thema 2. Iedereen kan meedoen
- Thema 3. Duurzame mobiliteit
- Thema 4. Veilige mobiliteit

Na discussie tussen de verschillende beleidsmakers, gemeentelijke raadsleden en belangrijke stakeholders tijdens de werkateliers, zijn er uit deze groepen verschillende punten over de mobiliteit in de gemeente naar voren gekomen. De gegeven punten die zijn opgehaald tijdens deze werkateliers worden hieronder samengevat weergegeven, waarbij ze per thema zijn gecategoriseerd. De opgehaalde input is gebruikt bij het opstellen van dit mobiliteitsplan.



Thema 1. Bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid in balans

- Vrijliggende fietspaden, overdekte en bewaakte fietsenstallingen zoals bij het station, VRI's (verkeerslichten) met prioriteit voor fietsers zijn nodig en goede verlichting langs fietspaden is essentieel. Daarnaast is het gewenst om nieuwe fietsroutes te combineren met groennormen om het fietsgebruik meer te stimuleren.
- Randwegen zijn cruciaal voor het realiseren van een autoluwe stad en uniformiteit in de verkeerssituatie.
- Het knooppunt Etten-Leur moet worden versterkt met betere OV- en fietsverbindingen naar omliggende dorpen.
- Zorg voor duidelijke overgangen van 50 km/u zones naar 30 km/u zones, maar ook meer autoluwe straten zoals de Oude Bredaseweg en de Markt. Dit helpt bij het beheren van een veilige verkeersituatie, verbeterde verkeersstromen en luchtkwaliteit. Wat ook belangrijk is voor het verbeteren van de verkeersveiligheid is meer en duidelijkere handhaving.
- Er moet voldoende parkeergelegenheid komen in het centrum, maar alternatieven komen voor het parkeren tijdens piekmomenten en auto's moeten naar parkeergarages verplaats worden om ruimte te creëren voor groen en fietsinfrastructuur in het centrum van de stad om regionale aantrekkingskracht te behouden. Op deze manier kan het centrum getransformeerd worden tot een gezellige ontmoetingsplek met multifunctionele ruimtes zoals het Van Bergenplein.
- Iedere straat moet een minimumpercentage aan groen bevatten, wat bijdraagt aan de leefbaarheid.
- Voetgangersveiligheid is een belangrijk punt en vraagt om aandacht voor obstakels op trottoirs, met duidelijke regelgeving en visualisatie.
- Beleidsmakers hebben de wens om ondernemers te betrekken bij het vinden van oplossingen, en het verbinden van sociale initiatieven met cursussen en campagnes.



Thema 2. Iedereen kan meedoen

- Drempels vervangen door fysieke snelheidsbegrenzingen in 30 km/u gebieden om buurtbus conflicten te verminderen. Ook het stimuleren van lokale initiatieven als alternatief voor regulier vervoer zoals automaatje, het bevorderen van samenwerking tussen buurtbussen en andere alternatieven en het verbeteren van opstapplaatsen voor rolstoeltoegang is cruciaal. Daarnaast moet het buurtbusnetwerk in Banakkers worden uitgebreid.
- Toegankelijkheid voor auto's en fatbikes moet minder aantrekkelijk worden gemaakt om de verkeersveiligheid te verbeteren.
- Stimuleren van fietsgebruik onder 12-16 jarige vanwege hoge kosten van openbaar vervoer.

- Een alternatief voor meer duurzame mobiliteit is het verhogen van parkeertarieven, de wens vanuit de werkateliers is het reduceren van OV-tarieven, en het bieden van goede OV-toegang binnen loopafstand.
- In Haansberg moeten logistieke diensten, zoals pakketpunten en pakketkluizen, gecombineerd worden met personenvervoer, zoals wijkbussen. Maar ook is het van belang dat er een beter gestructureerde fietsstraat met betere bewegwijzering komt in Haansberg waarbij er een oplossing wordt gezocht voor het (zware)vrachtverkeer.
- Voor de voetganger zijn er veel wensen en verbeterpunten als het gaat over de veiligheid en toegankelijkheid van de stoepen en oversteekplaatsen. Het is van belang om voetgangersgebieden toe te voegen in straten waar hoge snelheden worden gereden en dat stoepen obstakel vrij zijn zodat rollators en rolstoelen gemakkelijk en veilig toegang hebben.
- Het bevorderen van een actieve levensstijl moet worden gestimuleerd door het toevoegen van beweegroutes, beweegtuinen, goede verlichting, en het ontmoedigen van asociaal gedrag. Educatie over mobiliteit voor jong en oud, en het creëren van een dementievriendelijke omgeving rondom Avoord is van belang. Eenduidigheid en duidelijkheid moeten altijd worden nagestreefd, waarbij goede voorbeelden voor kinderen van groot belang zijn.

Thema 3. Duurzame mobiliteit

- Het verbeteren van fietsinfrastructuur is van belang. Fietsroutes inclusief aansluitingen op snelfietspaden richting omliggende dorpen en steden optimaliseren is hierbij cruciaal, net als kwaliteit en comfort verhogen door schaduwrijke groene fietspaden aan te leggen zowel in de stad als het buitengebied. Prioriteiten liggen bij veilige fietsroutes en uitgebreide faciliteiten voor fietsparkeren, met speciale aandacht voor stations en centrumgebieden.
- Er wordt gepleit voor de bevordering van deelmobiliteit, zoals deelauto-initiatieven en modern liften zoals carpoolen om zo verschillende vervoersopties te integreren.
- Innovatieve samenwerkingen met partners moet gestimuleerd worden, bijvoorbeeld door het koppelen van OV-kaartjes aan culturele evenementen.
- Samenwerken met ondernemers en bedrijventerreinen staat centraal in het creëren van hubs voor duurzame mobiliteit, met aandacht voor groene en klimaat adaptieve maatregelen. Voorbeelden voor deze hubs zijn de ontwikkeling van de Grote Oogst-Vosdonk en het introduceren van een "white label" (één bedrijf) voor centrale bedrijfsafvalinzameling.
- Het is van belang dat er onderzoek wordt gedaan naar innovatieve oplossingen zoals solarcarports en klimaatadaptieve bestrating zoals groenbestrating tegen wateroverlast en hittestress, om zo bij te dragen aan een duurzamere leefomgeving.



Thema 4. Veilige mobiliteit

- De bescherming van fietsers waar zij kruisen met de auto staat voorop. De verkeersveiligheid kan verbeterd worden door het gebruik van verplaatsbare obstakels zoals mobiel groen te gebruiken als een vorm van nudging (subtiele gedragsbeïnvloeding). Ook het toevoegen van verlichting op strategische locaties en het terugdringen van verkeersborden en bewegende reclameborden speelt een cruciale rol om veiligheid te waarborgen.
- Specifieke aandacht is vereist voor routes als de Markt, Oude Bredaseweg en Bischopsmolenstraat, omdat het aanlooproutes zijn voor de centrumvisie wat het cruciaal maakt voor de veiligheid en toegankelijkheid van het centrum.
- Snel fietsverkeer (zoals e-bikes en fatbikes) moeten een maximumsnelheid van 25 km/u krijgen en er moet worden overwogen om deze te scheiden van de normale fietser.
- Betere verlichting bij oversteekplaatsen is een belangrijk punt om voetgangersveiligheid te verbeteren.
- Kruispunten en rotondes zoals Achter de Molen/Couperuslaan en de Rode Poort/ Bisschopsmolenstraat en Julianalaan/ Wilhelminalaan moeten overzichtelijker worden ingericht om snelheid te verlagen en veiligheid te verbeteren.

- Snelheidslasers, digitale camera's, flitspalen en verkeersveiligheidcampanges voor alle doelgroepen inzetten is belangrijk. Het aanpakken van afleiding door smartphones en opgevoerde voertuigen bij scholieren is een andere prioriteit. Bovendien moeten buurtpreventie-initiatieven worden uitgebreid en moet er beter inzicht komen in ongevalscijfers om gericht beleid te kunnen voeren.

Concluderend heeft de tweede sessie werkateliers een veel punten voor het mobiliteitsplan gegeven dankzij de discussies tussen de beleidsmakers, gemeentelijke raadsleden en stakeholders in Etten-Leur. Kort samengevat is er vanuit de verschillende groepen een sterke wens voor het verbeteren van fietsinfrastructuur, bevorderen van inclusieve mobiliteit en veiligheid en leefbaarheid moeten in balans worden gezet.



7 VERKEERS- EN GEBIEDSANALYSE

De behoefte uit de samenleving van Etten-Leur is een belangrijke bouwsteen voor de keuzes die op het gebied van verkeer, vervoer en mobiliteit worden gemaakt. Daarnaast is de situatie op straat belangrijk om behoeften vanuit de samenleving en feiten samen te brengen. Zo bepalen wij welke maatregelen nodig zijn om de ambities van de gemeente Etten-Leur waar te maken. In de verkeers- en gebiedsanalyse wordt gekeken naar de verkeersveiligheid en bereikbaarheid van de verschillende vervoerswijzen.

7.1 VERKEERSVEILIGHEID

In de mobiliteitsvisie is ingegaan op de trend in verkeersongevallen van de afgelopen jaren. Ook zijn risicogroepen aangewezen. In dit mobiliteitsplan schetsen we op basis van de meest recente ongevallengegevens[7] een beeld van de situatie in Etten-Leur met betrekking tot de verkeersveiligheid. In de afgelopen jaren (periode Q1 2020 - Q4 2024) zijn in totaal 969 verkeersongevallen geregistreerd, waarbij totaal 137 personen gewond zijn geraakt en 8 dodelijke slachtoffers zijn gevallen. Onderstaande tabel laat de verdeling van deze verkeersongevallen over de verschillende jaren te zien.

Tijdsperiode	Status	Verkeersongevallen	Gewonden	Mogelijke gewonden	Doden
2020	Afgesloten	160	28	6	2
2021	Afgesloten	182	17	14	1
2022	Afgesloten	200	27	13	1
2023	Afgesloten	210	29	6	2
2024	Voorlopig	217	36	5	2
Totaal		**969**	**137**	**44**	**8**

© 2025 VIA, Overzicht verkeersongevallen en -slachtoffers per tijdsperiode

Opmerking: in de Corona-jaren 2020 & 2021 liggen de landelijke aantallen lager dan verwacht als gevolg van de maatregelen om de verspreiding te beperken.

Tabel 6 Overzicht verkeersongevallen en -slachtoffers per tijdsperiode (bron: VIA, 2025)

[7] VIA, 2025. BLIQ Verkeersveiligheidsrapportage (periode 2020 t/m 2024).

Bij bovenstaande tabel is het belangrijk te vermelden dat in de Corona-jaren 2020 & 2021 de landelijke verkeersongevallencijfers lager liggen als gevolg van de lockdown-maatregelen. In de daaropvolgende jaren 2022, 2023 en 2024 ligt het aantal verkeersongevallen weer ongeveer op hetzelfde niveau als in 2019.

Landelijk is deze toename eerder verklaard door de opkomst van de elektrische fiets, meer kwetsbare ouderen in het verkeer en afleiding in het verkeer door o.a. de smartphone. Dit vraagt om een omslag in het verkeersveiligheidsbeleid, onder andere met meer aandacht gedragsverandering van specifieke doelgroepen en onderzoek naar de invloed van nieuwe technologieën.

Onder jongeren, in de leeftijd van 12 tot en met 24 jaar, valt 24% van de slachtoffers. In de groep kwetsbare vervoerswijzen (voetgangers, fietsers, e-bikers en bromfietsers+) valt ongeveer 62% van de verkeersslachtoffers.

Bijlage B5 bevat een verkeersongevallenkaart (2020 t/m 2024) van de gemeente op basis van het aantal geregistreerde ongevallen. Daarnaast is de top 10 van de meest onveilige trajecten en kruispunten op basis van het aantal geregistreerde ongevallen en snelheidsovertredingen gegeven. Daarbij zijn de wegen en kruispunten opgenomen van alle wegbeheerders. In hoofdstuk 6.6 (Knelpuntanalyse) is een overzicht opgenomen van de top-5 knelpuntlocaties in het beheergebied van de gemeente.

Op basis van een SPV (Strategisch Plan Verkeersveiligheid) Risicoanalyse van de gemeente Etten-Leur[8] zijn de belangrijkste risicothema's op het gebied van verkeersveiligheid bepaald. De landelijke, provinciale en gemeentelijke ambitie van nul verkeersslachtsoffers in 2050 wordt bereikt door jaarlijks te investeren in alle thema's van verkeersveiligheid (de basis-aandacht) en door een stap extra te zetten op de risicothema's. Voor deze stap extra zijn concrete doelen geformuleerd. Deze zijn weergegeven in de navolgende tabel.

Deze risicothema's laten zien dat een betere verkeersveiligheid op het gemeentelijke wegennet kan worden bereikt door investering in veiligere infrastructuur voor de verschillende vervoerswijzen. Tegelijkertijd hebben veel risicothema's betrekking op verkeersgedrag, waarbij maatregelen als campagnes en handhaving effectiever zijn.

Bijlage B5 bevat een verkeersongevallenkaart (2019 t/m 2023) van de gemeente op basis van het aantal geregistreerde ongevallen. Daarnaast is de top 10 van de meest onveilige trajecten en kruispunten binnen de gemeente op basis van het aantal geregistreerde ongevallen en snelheidsovertredingen gegeven.

[8] Gemeente Etten-Leur, februari 2024. SPV Uitvoeringsprogramma Etten-Leur.

BELEIDSTHEMA	RISICOTHEMA	TOPDOEL 2050	JAARLIJKSE SUBDOEL(EN)
Veilige infrastructuur	1: 30 km/u wegen	Geen risico op 30 km/u wegen dankzij inrichting	Aanpak risicovolle 30 km/u wegen
	2: 50 km/u wegen	Geen risico op 50 km/u wegen dankzij inrichting	Aanpak risicovolle 50 km/u wegen
Kwetsbare verkeersdeel-nemers en	3: Fietsers	Alle fietsers kunnen veilig aan het verkeer deelnemen	Aanpak risicovolle fietsroutes en uitvoering gedragsinterventies[9] veilige verkeersdeelname fietsers
	4: Ouderen	Alle ouderen kunnen veilig aan het verkeer deelnemen	Infrastructuur senior-proof maken en uitvoering gedragsinterventies veilige verkeersdeelname ouderen
Rijden onder invloed	5: Bestuurders gemotoriseerd verkeer	Geen verkeersdeelnemers rijden onder invloed	Uitvoering gedragsinterventies rijden onder invloed en met de politie afstemmen over handhaving rijden onder invloed.
Snelheid in het verkeer	6: Bestuurders gemotoriseerd verkeer	De V85 in de gemeente is op alle wegen niet hoger dan de toegestane maximumsnelheid	Uitvoering gedragsinterventies rijden onder invloed met realisatie snelheidsremmende maatregelen op wegen met snelheidsoverschrijdingen en met politie afstemmen over handhaving te hard rijden
Afleiding in het verkeer	7: Alle verkeersdeelnemers	Geen afgeleide verkeersdeelnemers	Uitvoering gedragsinterventies afleiding in het verkeer en met politie afstemmen over handhaving afleiding in het verkeer
Normvervaging	8: Bestuurders gemotoriseerd verkeer	Geen verkeersdeelnemers met asociaal rijgedrag	Uitvoering gedragsinterventies asociaal rijgedrag en met politie afstemmen Jaarlijkse afstemming over handhaving 'verkeershufters'.

[9] Gedragsinterventies zijn maatregelen of acties die bedoeld zijn om het gedrag van mensen te veranderen. Als het gaat om verkeersveiligheid, proberen deze interventies ervoor te zorgen dat mensen zich veiliger gedragen in het verkeer.

7.2 LOPEN

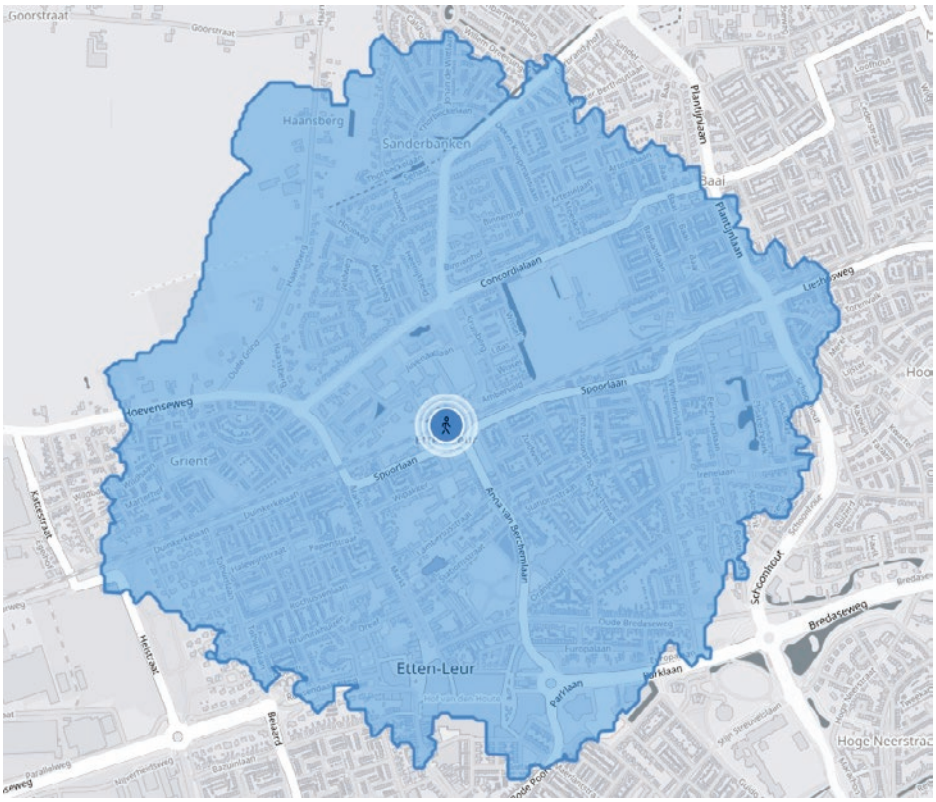
In Nederland leggen de meeste mensen ongeveer 18% van hun verplaatsingen lopend af. In de gemeente Etten-Leur is het aandeel lopen in verplaatsingen binnen de gemeente bovengemiddeld (24 – 29%) en daarmee even hoog als buurgemeenten Halderberge en Breda[10].

Het centrum van Etten-Leur bestaat uit een groot voetgangersgebied. Daarnaast zijn de wijken en buurten relatief zelfvoorzienend, veel wijken hebben eigen onderwijs-, winkel- en sportvoorzieningen. Aan de randen van de bebouwde kom maken inwoners gemakkelijk een ommetje in het groene buitengebied. Dit alles maakt de gemeente aantrekkelijk om te lopen, aangezien de loopafstanden kort zijn. Onderstaande figuur geeft als het verzorgingsgebied van station Etten-Leur te voet weer, bij een maximale reisduur van 15 minuten. Een groot deel van het centrum valt voor bezoekers binnen een wandelduur van 15 minuten te voet.

Dit laat de potentie van lopen als volwaardige vervoerswijze zien. Onder de voorwaarde dat overal goede, toegankelijke voetpaden aanwezig zijn, zijn veel voorzieningen binnen de gemeente te voet bereikbaar. Om die reden zijn een aantal acties in dit mobiliteitsplan gericht op het verbeteren van de infrastructuur voor voetgangers (Actie 2.1.4 – Toegankelijke inrichting voet- en fietspaden en Actie 2.2.1– Logische en herkenbare looproutes).

Hoofdstuk 6.1 geeft de belangrijkste looproutes binnen de gemeente op basis van de resultaten van de mobiliteitsenquête weer.

Begaanbaarheid van voetpaden (specifiek voor ouderen en mensen met een handicap of beperking) is belangrijk aandachtspunt. In het buitengebied is een netwerk van wandelknooppuntroutes aanwezig, waarbij scheiding van recreatieve wandelaars en zwaar (landbouw)verkeer eveneens een aandachtspunt vormt.



Figuur 32 Maximale loopafstand bij wandelduur < 15 minuten vanaf station Etten-Leur (bron: TravelTime API)

[10] Rijksoverheid - Compendium voor de Leefomgeving (oktober 2020). Belang van lopen als verplaatsing toegenomen. https://www.clo.nl/indicatoren/nl2194-ontwikkeling-lopen. Geraadpleegd op 12 juli 2024.

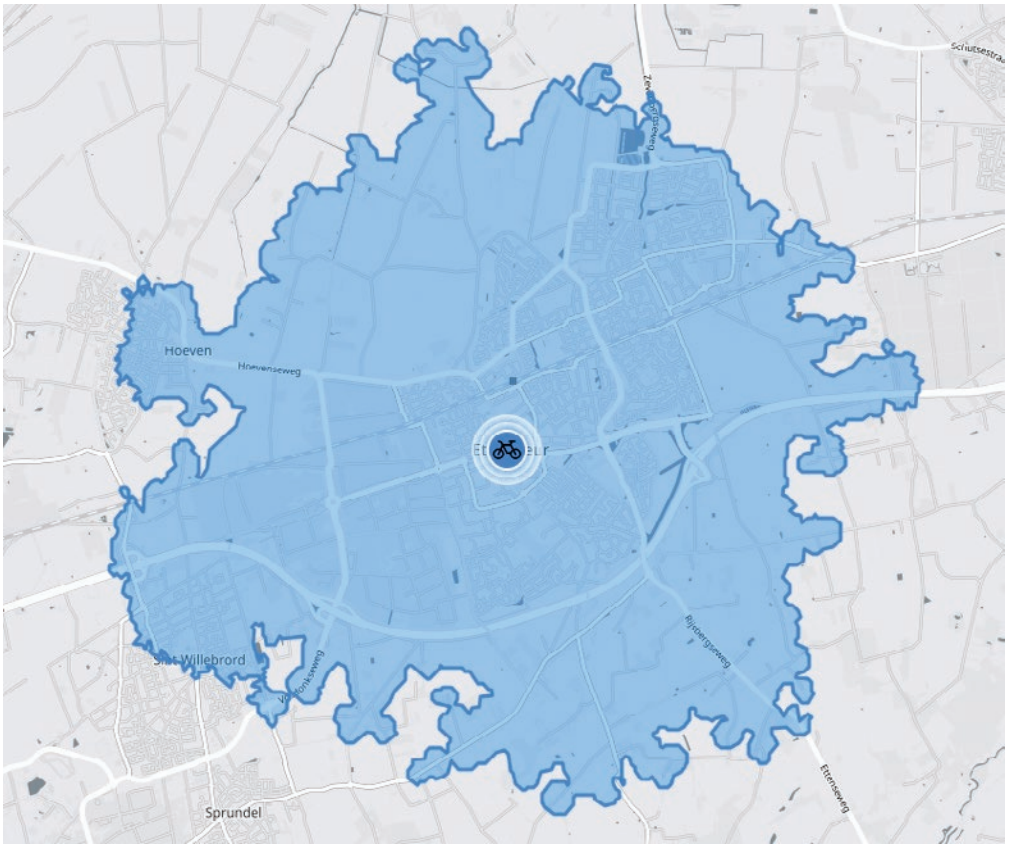
7.3 FIETSEN

Gemiddeld in Nederland is het fietsgebruik 37% bij een afstand tot 7,5 kilometer (normale fiets: 33,1%; elektrische fiets: 3,9%). Ten opzichte van het Nederlands gemiddelde én de buurtgemeenten Zundert en Breda is het fietsgebruik bij afstand tot 7,5 kilometer in de gemeente Etten-Leur (onder) gemiddeld: 29,8%[11].

Onderstaande afbeelding laat de maximale fietsafstand bij een reistijd van <15 minuten zien vanuit het centrum van Etten-Leur (locatie Raadhuisplein). Dit laat zien dat de gehele bebouwde kom van Etten-Leur zich binnen een fietsafstand van 15 minuten bevindt. Dit geeft de potentie van de fiets weer voor verplaatsingen binnen de gemeentegrenzen: inwoners kunnen alle voorzieningen binnen de gemeentegrenzen binnen 15 minuten fietsen bereiken.

Voor langere afstanden, bijvoorbeeld naar school of werk in buurgemeenten, is de e-bike en in mindere mate de gewone fiets een mogelijk alternatief voor de auto.

Hoofdstuk 6.2 geeft de belangrijkste fietsroutes binnen de gemeente op basis van de resultaten van de mobiliteitsenquête weer.



Figuur 33 Maximale fietsafstand bij fietsduur < 15 minuten vanaf Raadhuisplein (bron: TravelTime API)

[11] Rijksoverheid - Sport en bewegen in cijfers. Fietsgebruik per gemeente (2015-2019). https://www.sportenbewegenincijfers.nl/kaarten/fietsgebruik. Geraadpleegd op 12 juli 2024.

7.4 OPENBAAR VERVOER

Treinverbindingen
Etten-Leur heeft een goed ontwikkeld openbaar vervoersnetwerk met een centraal intercitystation dat een rol vervult voor zowel inwoners als bezoekers van buiten de gemeentegrenzen.

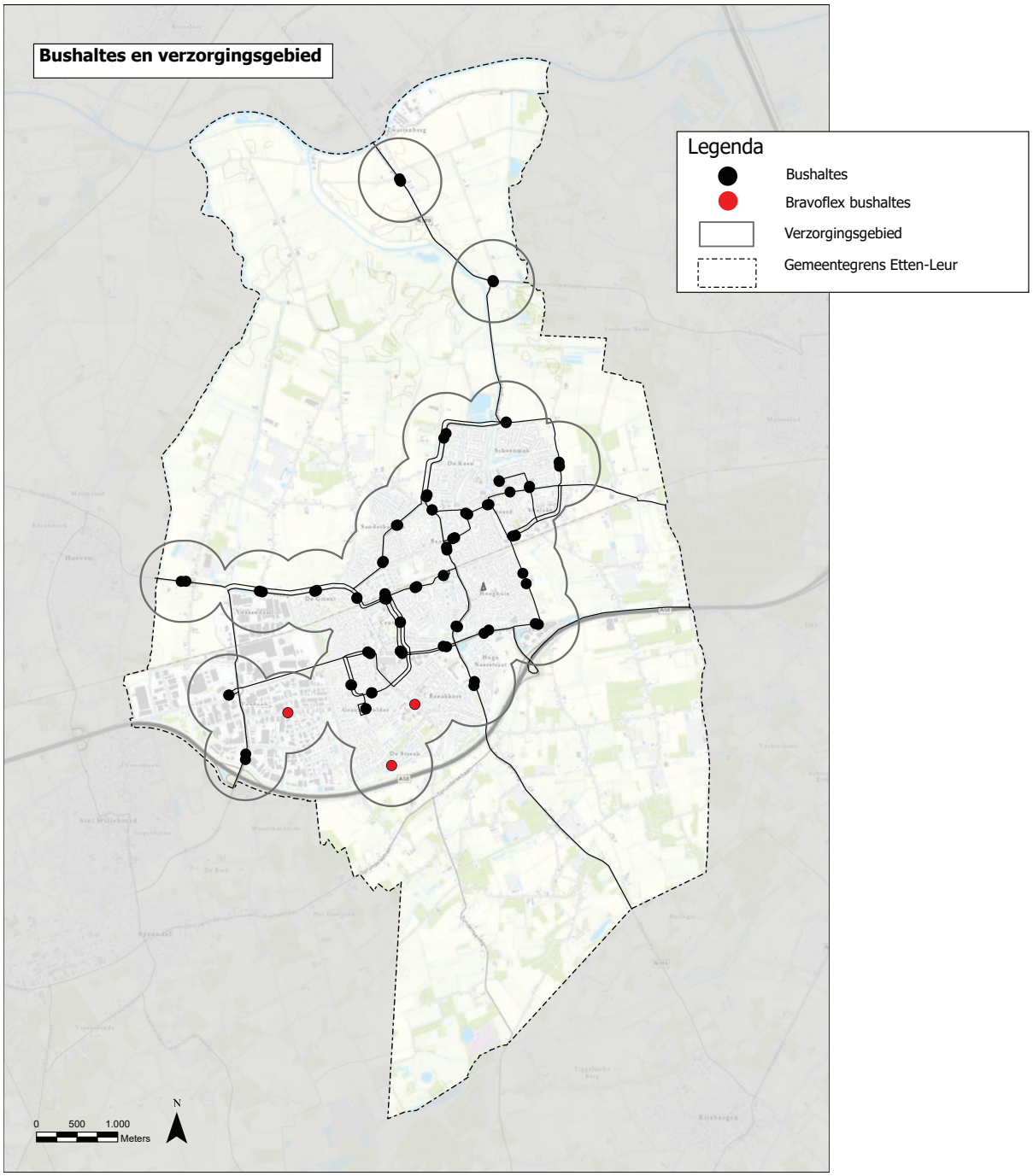
Vanaf het intercitystation Etten-Leur rijden er treinen richting Roosendaal en verder richting Bergen op Zoom en Zeeland met als eindbestemming Vlissingen. Via Breda rijdt de trein richting Tilburg, 's-Hertogenbosch en eindbestemming Zwolle.

Busverbindingen
Etten-Leur is via verschillende busverbindingen verbonden van en naar Breda, maar ook door de wijken van Etten-Leur zelf rijden verschillende bussen.

Directlijnen
- Etten-Leur Centrum – Breda Centrum – Breda CS
- Roosendaal Station – Etten-Leur Centrum
- Breda CS – Etten-Leur Centrum – Oud Gastel

Buurtbuslijnen:
- Etten-Leur Trompetlaan -Etten-Leur Centrum – Etten-Leur Schipperstraat
- Prinsenbeek – Etten-Leur Centrum
- Zevenbergen Station – Etten-Leur Centrum
- Zundert – Etten-Leur Centrum

Verzorgingsgebied bushaltes
Op onderstaande kaart zijn de buslijnen en bushaltes in Etten-Leur weergeven, op basis van het netwerk openbaar vervoer (hoofdstuk 4.3). De cirkels geven voor iedere bushalte een verzorgingsgebied van 500 meter weer. Een verzorgingsgebied is de afstand die de meeste mensen bereid zijn om te lopen naar een bushalte. De verzorgingsgebieden van de bushaltes dekken een groot deel van de bebouwde omgeving van Etten-Leur. Gebieden die buiten het verzorgingsgebied van het busvervoer vallen, zijn een deel van bedrijventerrein Vosdonk en een deel van woonwijk Grauwe Polder. Zowel op bedrijventerrein Vosdonk als in wijk De Streek komen er daarom Bravo Flex haltes (zie hoofdstuk 4.2). Daarnaast overleggen we met de vervoerder, regio en provincie voor een beter openbaar vervoerssysteem of het bieden van goede alternatieven in deze gebieden zoals deelvervoer en maatwerkvervoer. Diverse acties in hoofdstuk 3 van dit mobiliteitsplan spelen hierop in.



Figuur 34 Toekomstige netwerkkaart gemotoriseerd verkeer

7.5 PERSONENAUTOVERKEER

HUIDIGE VERKEERSSITUATIE

Wegencategorisering

In de wegenstructuurkaart van de gemeente Etten-Leur opgenomen zijn de volgende categorieën opgenomen. De wegen buiten de bebouwde kom zijn gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg (80 km/uur) en erftoegangsweg (60 km/uur). Binnen de bebouwde kom zijn de belangrijkste verbindingen gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg (50 km/uur). Alle overige wegen binnen de bebouwde kom betreffen erftoegangswegen (30 km/uur).

Intensiteiten

In het kader van de Omgevingsvisie (vastgesteld 2022) heeft Goudappel Coffeng in opdracht van de gemeente Etten-Leur in 2021 een verkeersonderzoek[12] uitgevoerd. Dit onderzoek laat op basis van verkeersmodelberekeningen de verwachte verkeerseffecten van verschillende woningbouwlocaties in Etten-Leur zien, al dan niet in combinatie met de aanleg van extra infrastructuur. Bijlage B6 geeft een overzicht van de verkeersintensiteiten op de relevante wegvakken, afkomstig uit dit verkeersonderzoek.
Op de getoetste wegvakken in Etten-Leur zijn geen aandachtspunten waargenomen op het gebied van grenswaarden intensiteiten (hoofdstuk 5.4).

De getoetste wegvakken zijn voorzien van vrijliggende fietspaden.

Op een aantal wegvakken is het aantal motorvoertuigen per etmaal te hoog om te spreken van een goede oversteekbaarheid. Voor de Rode Poort, Schoonhout en Lage Vaartkant geldt dat er oversteken aanwezig zijn waar de mate van oversteekbaarheid een aandachtspunt is.

Een kanttekening is dat deze studie in 2021 is uitgevoerd en dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen hier niet in zijn meegenomen. Daarom actualiseren wij komende jaren ons verkeersmodel en onze monitoring van doorstromingsknelpunten.

Effecten woningbouw en nieuwe infrastructuur

In het verkeersonderzoek van Goudappel Coffeng zijn varianten berekend met en zonder grootschalige nieuwe woningbouw (Haansberg en Lage Vaartkant) en infrastructuur (noordelijke randweg, oostelijke randweg, alternatief oostelijke randweg en parallelweg A58).



Figuur 35 Kaart toelichting varianten (bron: Goudappel Coffeng, oktober 2021)

[12] Goudappel Coffeng (oktober 2021). Verkeersonderzoek Etten-Leur – Verkeerseffecten woningbouwontwikkelingen.

Haansberg en noordelijke randweg

Voor de bouw van woningen in Haansberg neemt het verkeer op de nabije wegvakken, op de Hoevenseweg, N640 en Vosdonk toe. De realisatie van de noordelijke rondweg zorgt voor een afname van
verkeer op de Aletta Jacobslaan, Statenlaan en Concordialaan.

Lage Vaartkant en oostelijke randweg

Het effect van de aanleg van een oostelijke randweg, in combinatie van realisatie woningen op Lage Vaartkant, zou zijn dat de verkeersdruk op Lage Vaartkant afneemt en op de noord-zuidverbindingen Plantijnlaan-Schoonhout en Ambachtlaan-Oostelijke randweg toeneemt.
De aanleg van een oostelijke randweg met tunnel is een effectieve oplossing voor de verkeersproblemen in Etten-Leur Noord.

Alternatieve Oostelijke Randweg

Een realisatie van een Alternatieve Oostelijke Randweg zorgt voor een meer beperkt gebruik van de randweg en
een toename van verkeer op de Plantijnlaan-Schoonhout. Deze variant is afgevallen, omdat de omrijdafstand te groot is. Deze variant is doorgerekend op verzoek van de gemeenteraad, maar is bij de vaststelling van de Omgevingsvisie in 2022 afgevallen.

Zuidelijke parallelweg A58

Deze extra variant is op verzoek van de gemeenteraad doorgerekend, maar is uiteindelijk afgevallen. Door de realisatie van een zuidelijke Parallelweg aan de A58 ontstaat een nieuwe verbinding voor het centraal zuidelijke deel van Etten-Leur, en het verkeer vanuit Rijsbergen van en naar de aansluiting 18 Etten-Leur. Hierdoor maakt het gemotoriseerde verkeer een andere route keuze via de parallelle verbinding, en worden de Rode Poort, Bredaseweg, Parklaan, Oostpoort en ook Schoonhout ontlast. Daarentegen is een toename van verkeer waarneembaar op Achter de Molen, een erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur. Dit is ongewenst.

Snelheden

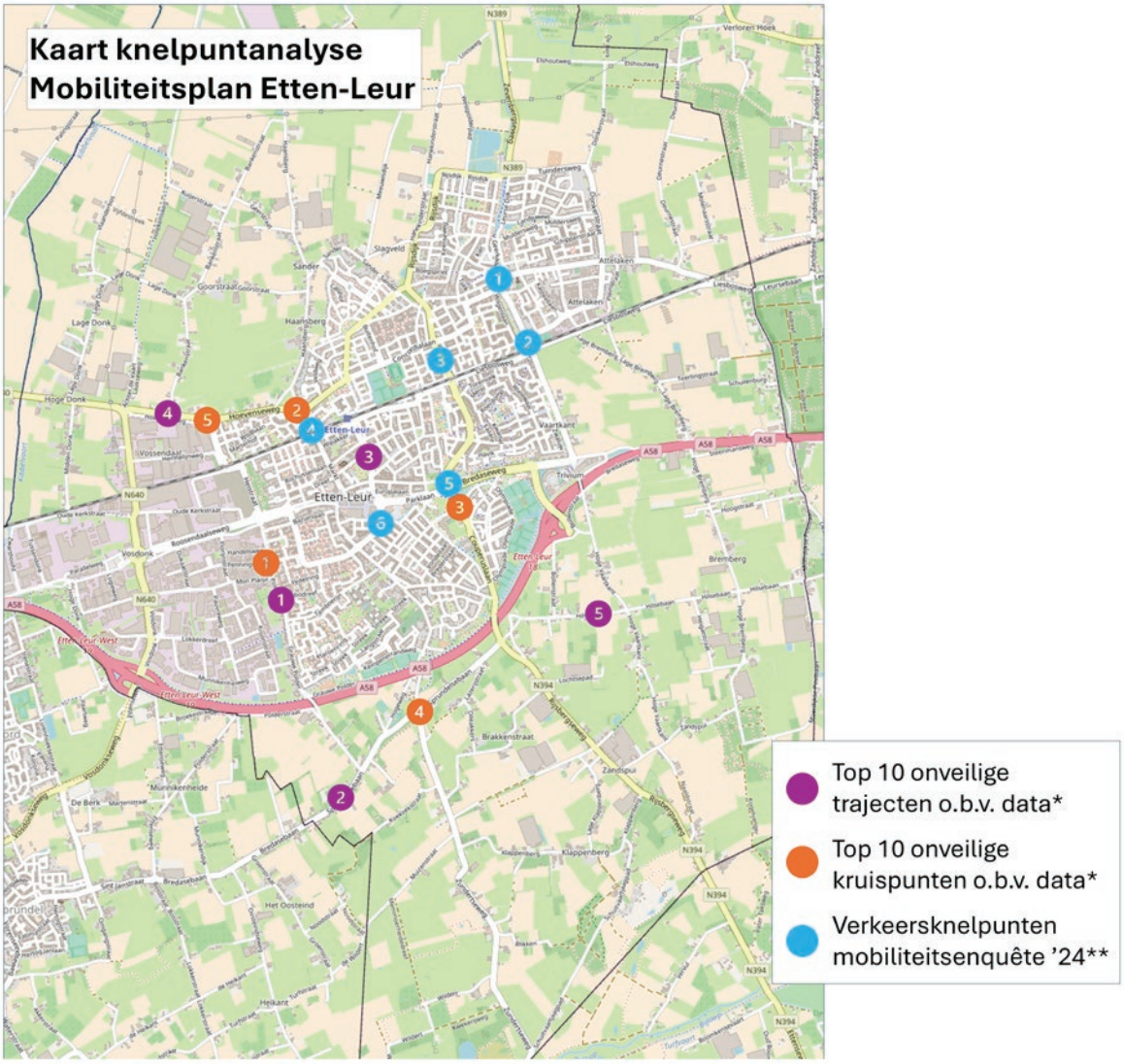
Een (te) hoge snelheid van het gemotoriseerd verkeer is doorgaans een belangrijke veroorzaker van verkeersonveiligheid. Een geloofwaardige snelheidslimiet, passende weginrichting, verkeersgedrag van weggebruikers en mate van handhaving zijn factoren die invloed op de gereden snelheid.

7.6 KNELPUNTENANALYSE

Knelpuntanalyse mobiliteitsplan

Figuur 37 geeft een actuele knelpuntenanalyse van de gemeente Etten-Leur weer, die in het kader van dit mobiliteitsplan is uitgevoerd. Op basis van feitelijke data van geregistreerde verkeersongevallen en snelheidsoverschrijdingen (zie hoofdstuk 6.1) zijn de top 5 meest onveilige kruispunten en wegvakken bekend. Deze wegen en kruispunten zijn in beheer van de gemeente Etten-Leur en hebben op basis van de data de hoogste 'ongevallenscore'.

In 2023 en 2024 hebben inwoners van de gemeente Etten-Leur gereageerd op een online mobiliteitsenquête. Hoofdstuk 5.1 geeft een samenvatting van de enquêteresultaten. In de enquête hebben wij onder de inwoners eenmalig verkeersknelpunten opgehaald. De locaties met de meeste meldingen zijn weergegeven op onderstaande kaart, in willekeurige volgorde. Daarbij worden ook de meeste gegeven redenen getoond. De individuele redenen die zijn gemarkeerd als 'anders' zijn bij de gemeente bekend.



Figuur 36 Knelpuntenanalyse Mobiliteitsplan

PAARS. Top 5 onveilige trajecten o.b.v. data ongevallen en snelheid

Per wegvak onderzoeken we of er een probleem is en welke oplossingen daarvoor mogelijk zijn. Bij de oplossingen betrekken we onder andere bewoners en handhaving.

1. Grauwe Polder
2. Sprundelsebaan
3. Anna van Berchemlaan, Stationsplein
4. Hoevenseweg
5. Bellendreef, Hilsebaan, Rithsestraat

ORANJE. Top 5 onveilige kruispunten o.b.v. data ongevallen en snelheid

Per kruispunt onderzoeken we of er een probleem is en welke oplossingen daarvoor mogelijk zijn. Bij de oplossingen betrekken we onder andere bewoners en handhaving.

1. Kruispunt Grauwe Polder, Penningweg
2. Rotonde Concordialaan, Hoevenseweg, Markt, Wildbaan
3. Rotonde Couperuslaan, Stijn Streuvelslaan, Vlaamse Schuur
4. Kruispunt Sprundelsebaan, Zundertseweg
5. Kruispunt Hoevenseweg, Kattestraat

BLAUW. Verkeersknelpunten mobiliteitsenquête met meeste meldingen (met reden)
Per verkeersknelpunt onderzoeken we of er een probleem is en welke oplossingen daarvoor mogelijk zijn. Bij de oplossingen betrekken we onder andere bewoners en handhaving.

1. Geerkade, Lange- en Korte Burgstraat en Van Bergenplein (onoverzichtelijk, parkeeroverlast, teveel verkeer)
2. Lichttorenhoofd tussen Kloosterlaan en Liesbosweg (onoverzichtelijk, teveel verkeer)
3. Plantijnlaan tussen Liesbosweg en Concordialaan (teveel verkeer, anders)
4. Hoevenseweg en Markt (teveel verkeer, onoverzichtelijk, anders)
5. Couperuslaan, Parklaan en Stijn Streuvelslaan (teveel verkeer, anders)
6. Rotondes Rode Poort (onoverzichtelijk, hardrijden, anders)

Lichttorenhoofd onderzochten we al en hierover informeerden we college en gemeenteraad. De oplossing hiervoor is de aanleg van een tunnel onder het spoor door en oostelijke randweg.

Ook de rotonde Couperuslaan bekeken we al samen met de Katholieke Scholengemeenschap Etten-Leur en een adviesbureau. Hier namen we maatregelen, onder andere door LED-verlichting in de rijbaan aan te brengen bij de fiets- en voetgangersoversteek.

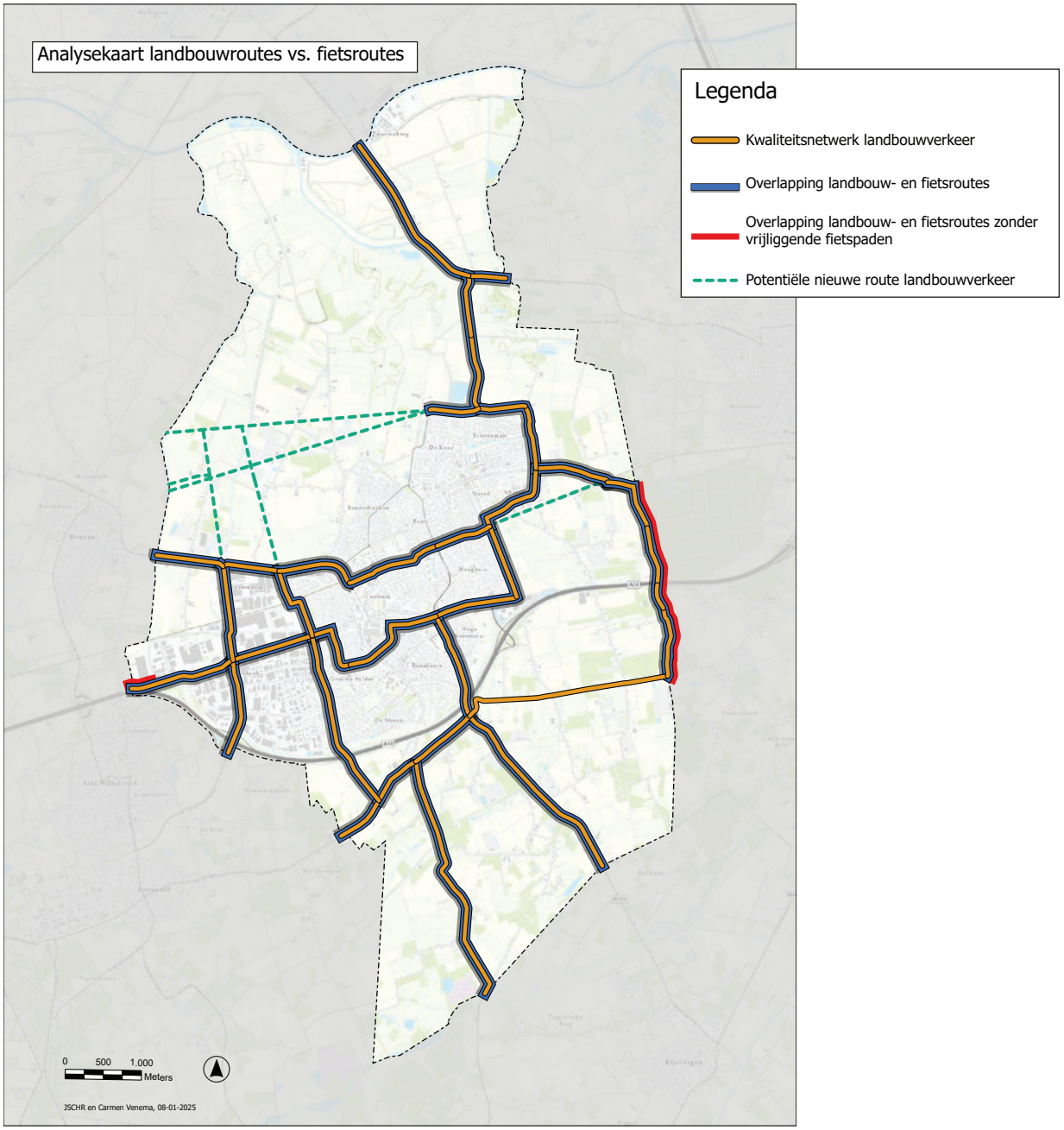
Het kruispunt Geerkade is een lastige situatie om op te lossen. Dit komt omdat het een 30 kilometer per uur zone is waarbij er gelijkwaardige kruispunten zijn. We mogen hier geen voorrang instellen. Bovendien zijn er al twee wegen die uitkomen op het kruispunt eenrichtingsverkeer, waardoor er al minder verkeer is op het kruispunt.

7.7 KNELPUNTEN LANDBOUWNETWERK

Overlap tussen het fiets- en landbouwnetwerk kan zorgen voor verkeersonveilige situaties. Dit geldt in het bijzonder als er geen vrijliggende fietspaden aanwezig zijn. Onderstaande kaart laat zien waar het fiets- en landbouwnetwerk elkaar overlappen. Daarnaast worden wegvakken gemarkeerd waar deze overlap plaatsvindt én in de huidige situatie geen vrijliggende fietspaden aanwezig zijn (in rood).

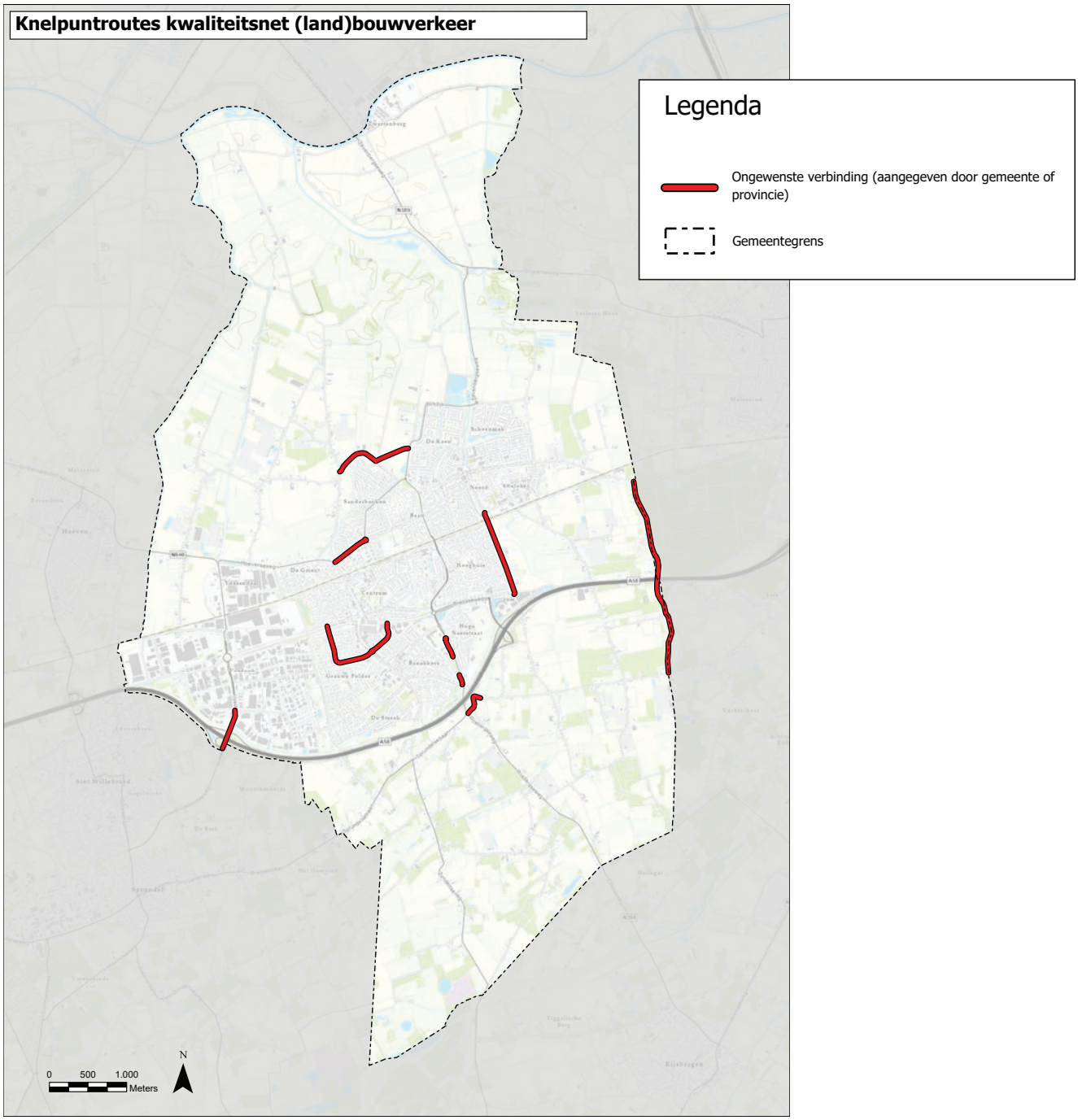
Uit bovenstaande kaart komen twee aandachtlocaties met betrekking tot het scheiden van fiets- en landbouwverkeer:

- Moerdijkse Postbaan: het landbouwnetwerk en fietsnetwerk (recreatief) komen hier samen op hetzelfde wegvakken. Er zijn geen vrijliggende fietspaden aanwezig.
- Nijverheidsweg: Ten westen van Zwarthoofd zijn geen vrijliggende fietspaden aanwezig en maken fietsers gebruik van dezelfde rijbaan als het landbouwverkeer.



Figuur 37 Analysekaart landbouwroutes vs. fietsroutes

Onderstaande analysekaart geeft knelpuntlocaties weer uit de inventarisatie van het 'Kwaliteitsnetwerk (land)bouwverkeer Regio West – Brabant'.

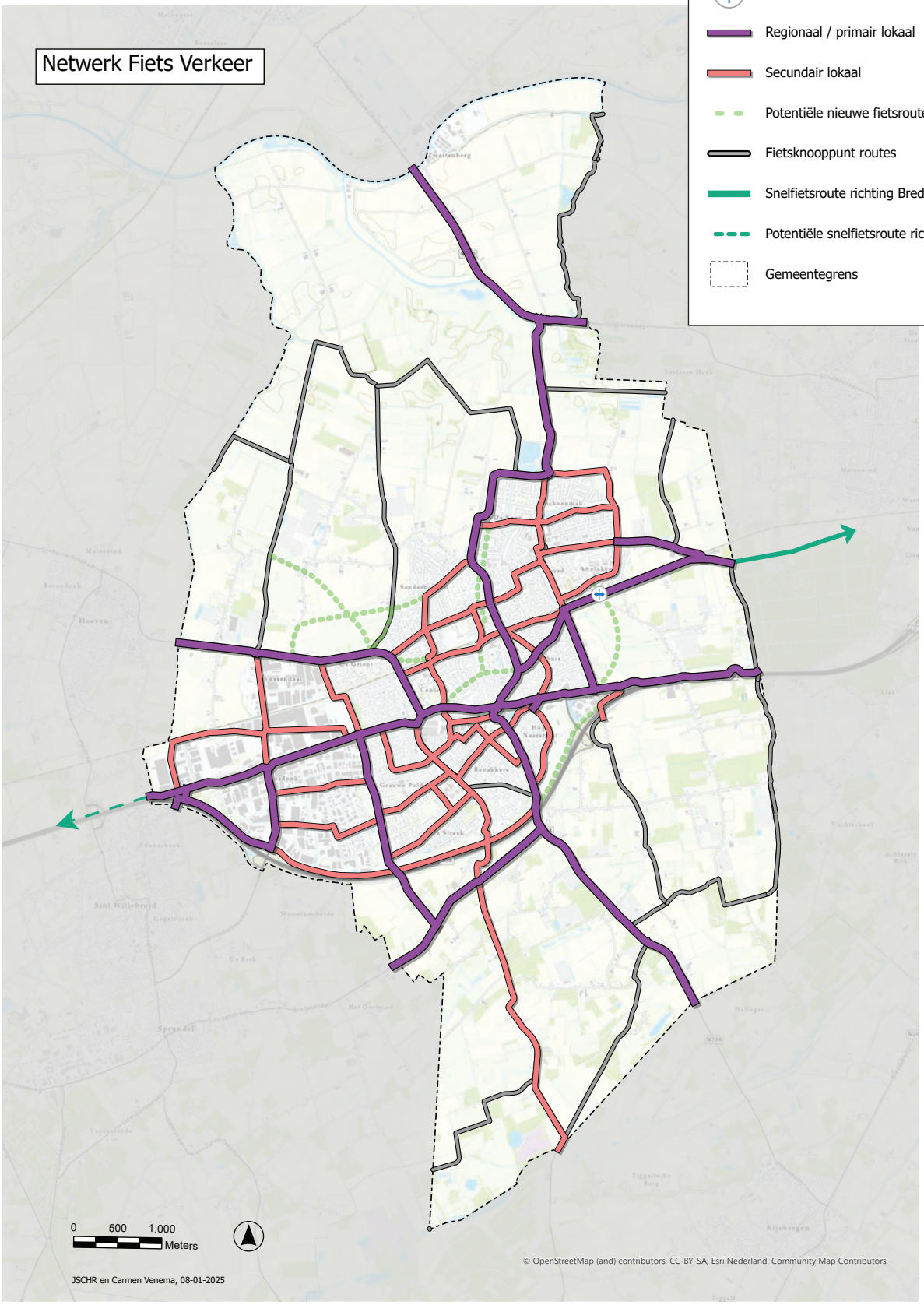


Figuur 38 Knelpuntroutes kwaliteitsnet (land)bouwverkeer

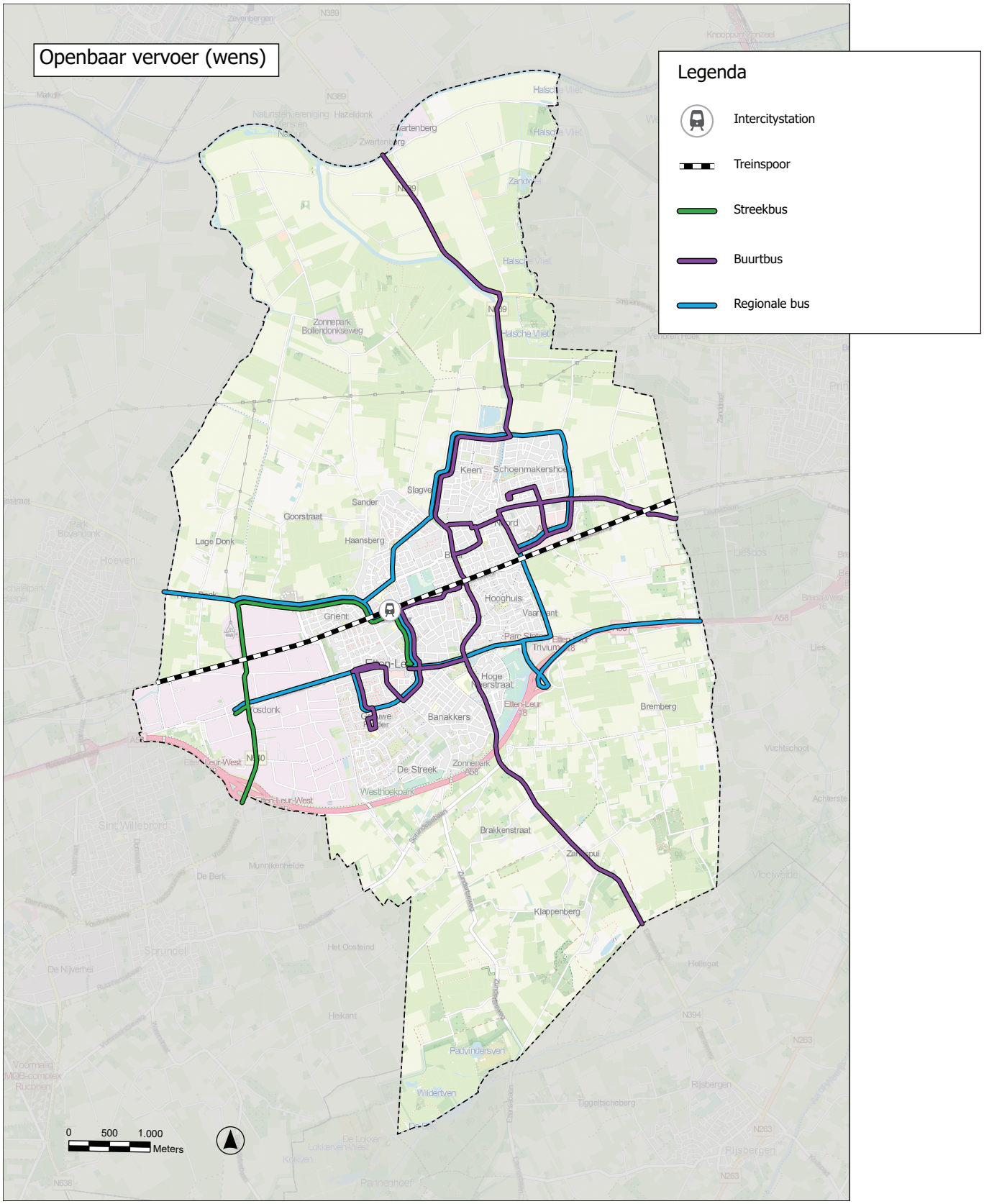
BIJLAGEN



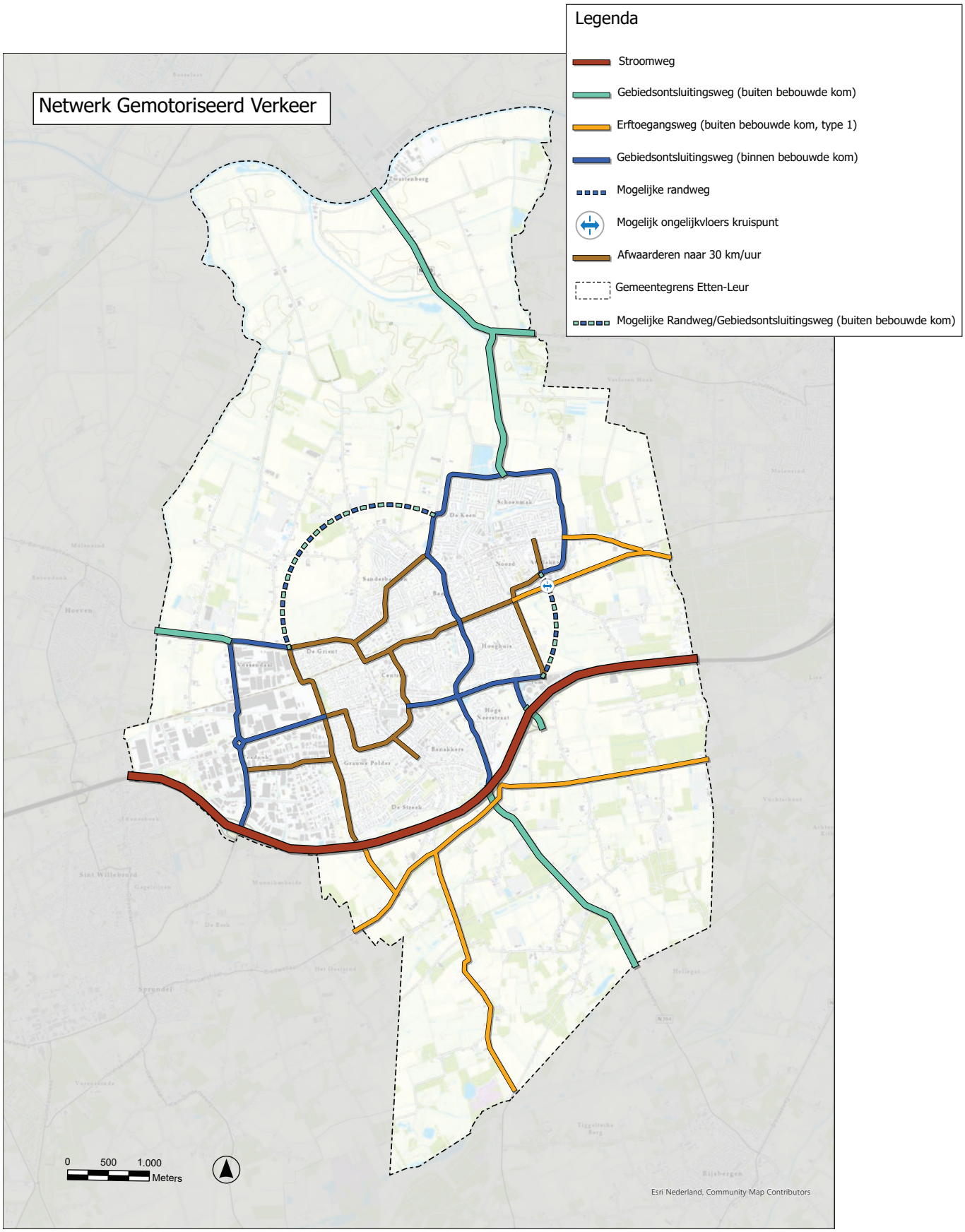
B1 NETWERK FIETSVERKEER



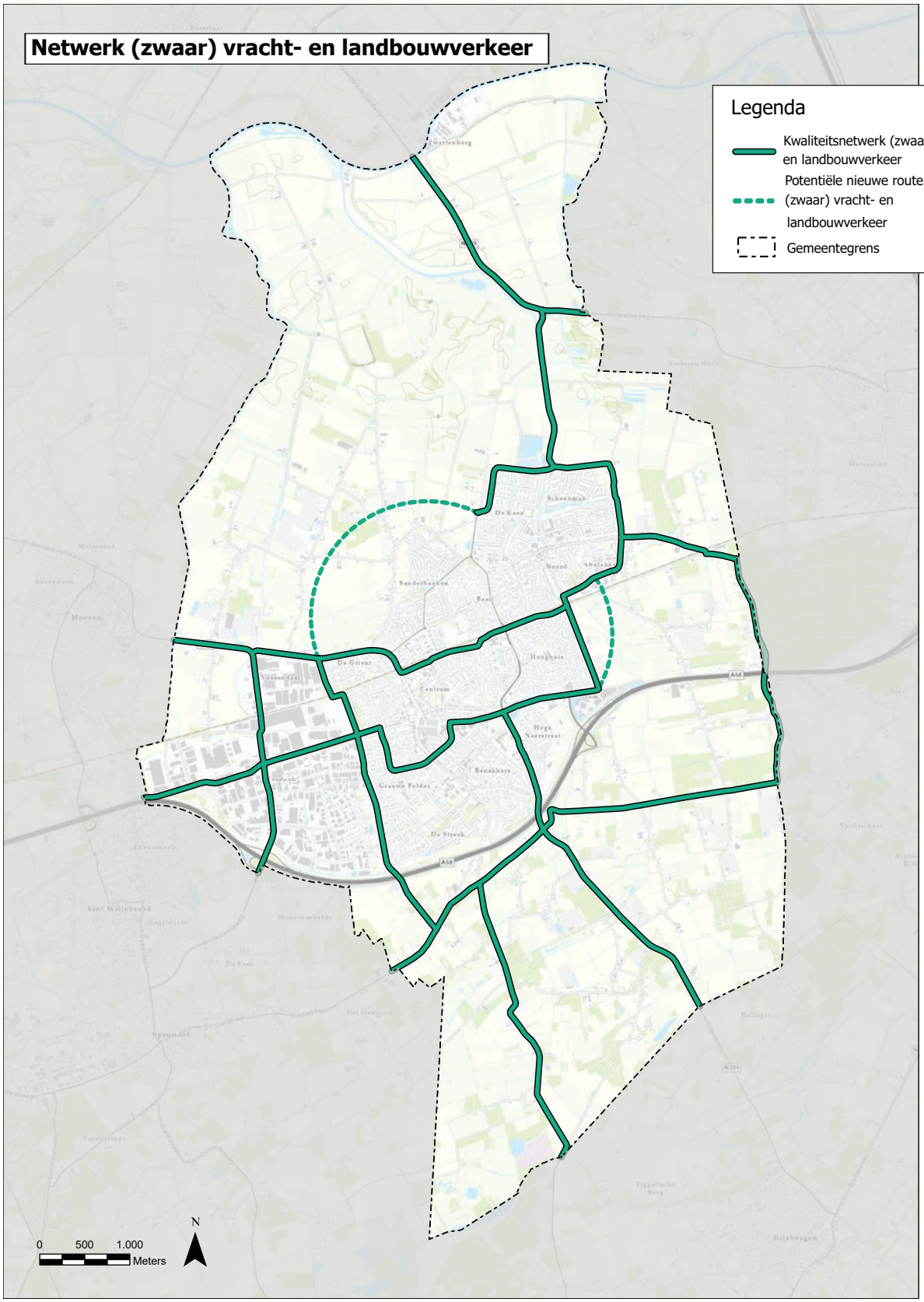
B2 NETWERK OPENBAAR VERVOER



B3 NETWERK GEMOTORISEERD VERKEER



B4 NETWERK (ZWAAR) VRACHT- EN LANDBOUWVERKEER

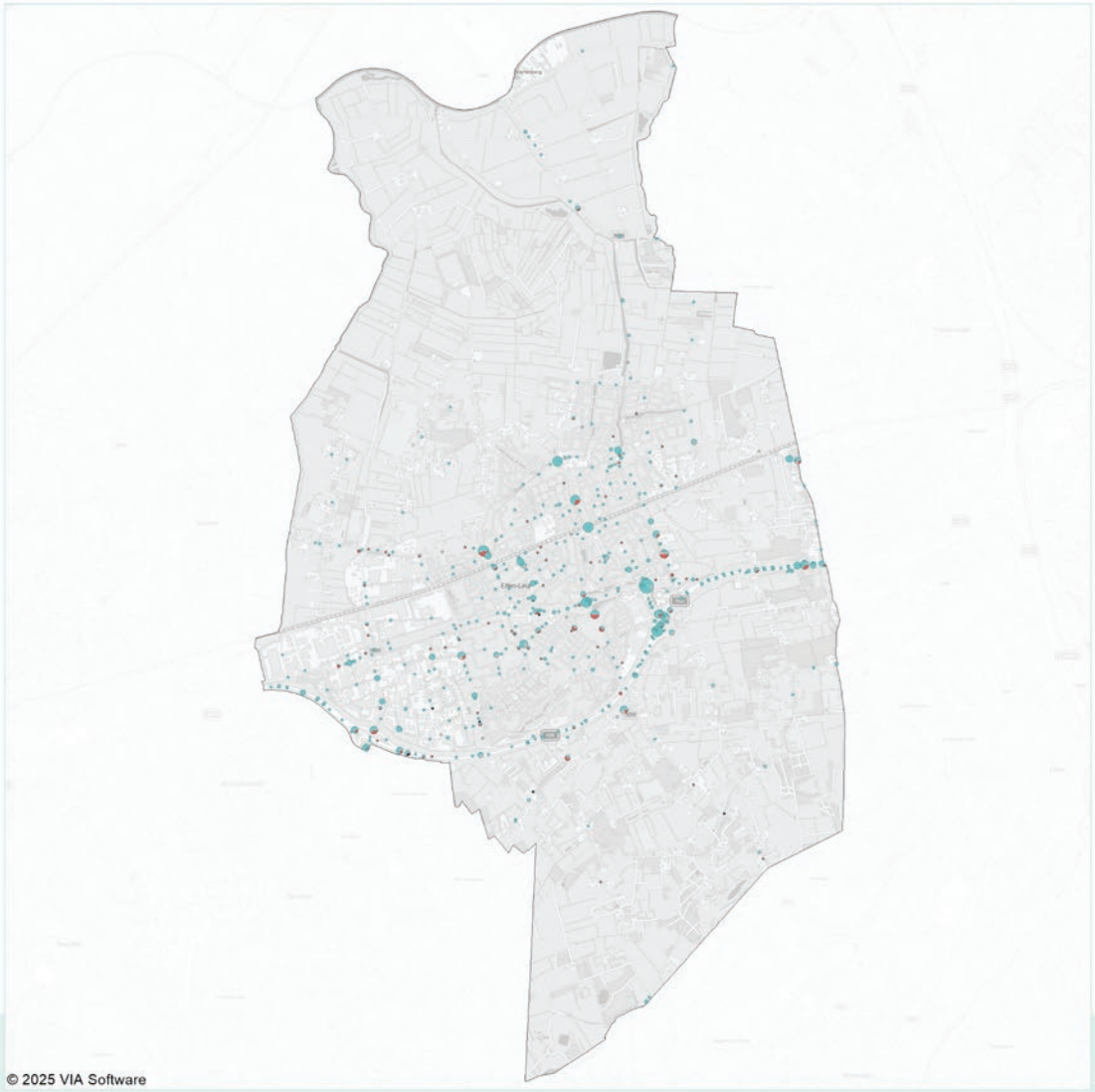


B5 ONGEVALLENLOCATIES

Deze bijlage bevat een verkeersongevallenkaart (2020 t/m 2024) van de gemeente op basis van het aantal geregistreerde ongevallen. Daarnaast is de top 10 van de meest onveilige trajecten en kruispunten binnen de gemeente op basis van het aantal geregistreerde ongevallen en snelheidsovertredingen gegeven.

VERKEERSONGEVALLENKAART

Verkeersongevallenkaart met VOC's



© 2025 VIA Software

Op deze kaart zijn de ongevallen die dicht bij elkaar liggen (<25 meter) samengenomen tot een concentratie. Hoe groter de bol op de kaart, hoe meer ongevallen er hebben plaatsgevonden.

Opmerking: locaties die op de gemeentegrens liggen tonen ook de ongevallen die aan de buurgemeente zijn toegekend.

Opmerking: de locatie van 24% van de verkeersongevallen is niet exact bekend en niet in deze kaart opgenomen.

Legenda

- Ongevallen met doden
- Ongevallen met gewonden
- Ongevallen met mogelijke gewonden
- Ongevallen met enkel schade

Ongevallen in de periode 2020 t/m 2024

ONVEILIGE TRAJECTEN

Deze worden bepaald aan de hand van de CROSS-Matrix. Dit is een hulpmiddel om verkeersveiligheid te analyseren. Het vergelijkt de hoeveelheid ongevallen met andere factoren zoals snelheid of wegontwerp. De matrix heeft vier kleuren:

- Rood: veel ongevallen en hoge risicofactoren
- Oranje: veel ongevallen en lage risicofactoren
- Geel: weinig ongevallen en hoge risicofactoren
- Groen: weinig ongevallen en lage risicofactoren

Dit helpt om gevaarlijke plekken te vinden en te verbeteren

Top 10 meest onveilige trajecten

		Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het traject met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen. (zie kaart pagina 12 voor exacte locatie)	Score
1	+19	GRAUWE POLDER ETTEN-LEUR	Ongevallen Snelheid
2	-1	GRAUWE POLDER ETTEN-LEUR	Ongevallen Snelheid
3	+5	BREDASEBAAN, SPRUNDELSEBAAN ETTEN-LEUR, RUCPHEN	Ongevallen Snelheid
4	+13	ANNA VAN BERCHEMLAAN, STATIONSPLEIN ETTEN-LEUR	Ongevallen Snelheid
5	-1	HOEVENSEWEG ETTEN-LEUR	Ongevallen Snelheid
6	-1	BELLENDREEF, HILSEBAAN, RITHSESTRAAT, SPRUNDELSEBAAN BREDA, ETTEN-LEUR	Ongevallen Snelheid
7	-5	STIJN STREUVELSLAAN ETTEN-LEUR	Ongevallen Snelheid
8	+20	N394 ETTEN-LEUR	Ongevallen Snelheid
9	-3	N635, N640 ETTEN-LEUR	Ongevallen Snelheid
10	+6	A58 ETTEN-LEUR	Ongevallen Snelheid

© 2025 VIA, Trajecten o.b.v. snelheid (december 2024) en ongevallen (2020 t/m 2024)

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de trajecten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Opmerking 4: in de ongevallenscore zijn ongevallen met mogelijke gewonden als slachtofferongevallen meegewogen.

ONVEILIGE KRUISPUNTEN

Top 10 meest onveilige kruispunten

			Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het kruispunt met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen. (zie kaart pagina 12 voor exacte locatie)	Score
1	+6		GRAUWE POLDER, PENNINGWEG ETTEN-LEUR	Ongevallen Snelheid
2	-1		CONCORDIALAAN, HOEVENSEWEG, MARKT, WILDBAAN ETTEN-LEUR	Ongevallen Snelheid
3	+11		N394, STIJN STREUVELSLAAN, VLAAMSE SCHUUR ETTEN-LEUR	Ongevallen Snelheid
4	+16		SPRUNDELSEBAAN, ZUNDERTSEWEG ETTEN-LEUR	Ongevallen Snelheid
5	+21		HOEVENSEWEG, KATTESTRAAT ETTEN-LEUR	Ongevallen Snelheid
6	+13		N640 ETTEN-LEUR	Ongevallen Snelheid
7	+17		CONCORDIALAAN, PLANTIJNLAAN ETTEN-LEUR	Ongevallen Snelheid
8	-6		LAGE VAARTKANT, NACHTEGAAL ETTEN-LEUR	Ongevallen Snelheid
9	-5		GUIDO GEZELLELAAN, STIJN STREUVELSLAAN ETTEN-LEUR	Ongevallen Snelheid
10	+25		BEIAARD, WALDHOORNLAAN ETTEN-LEUR	Ongevallen Snelheid

© 2025 VIA, Kruispunten o.b.v. snelheid (december 2024) en ongevallen (2020 t/m 2024)

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

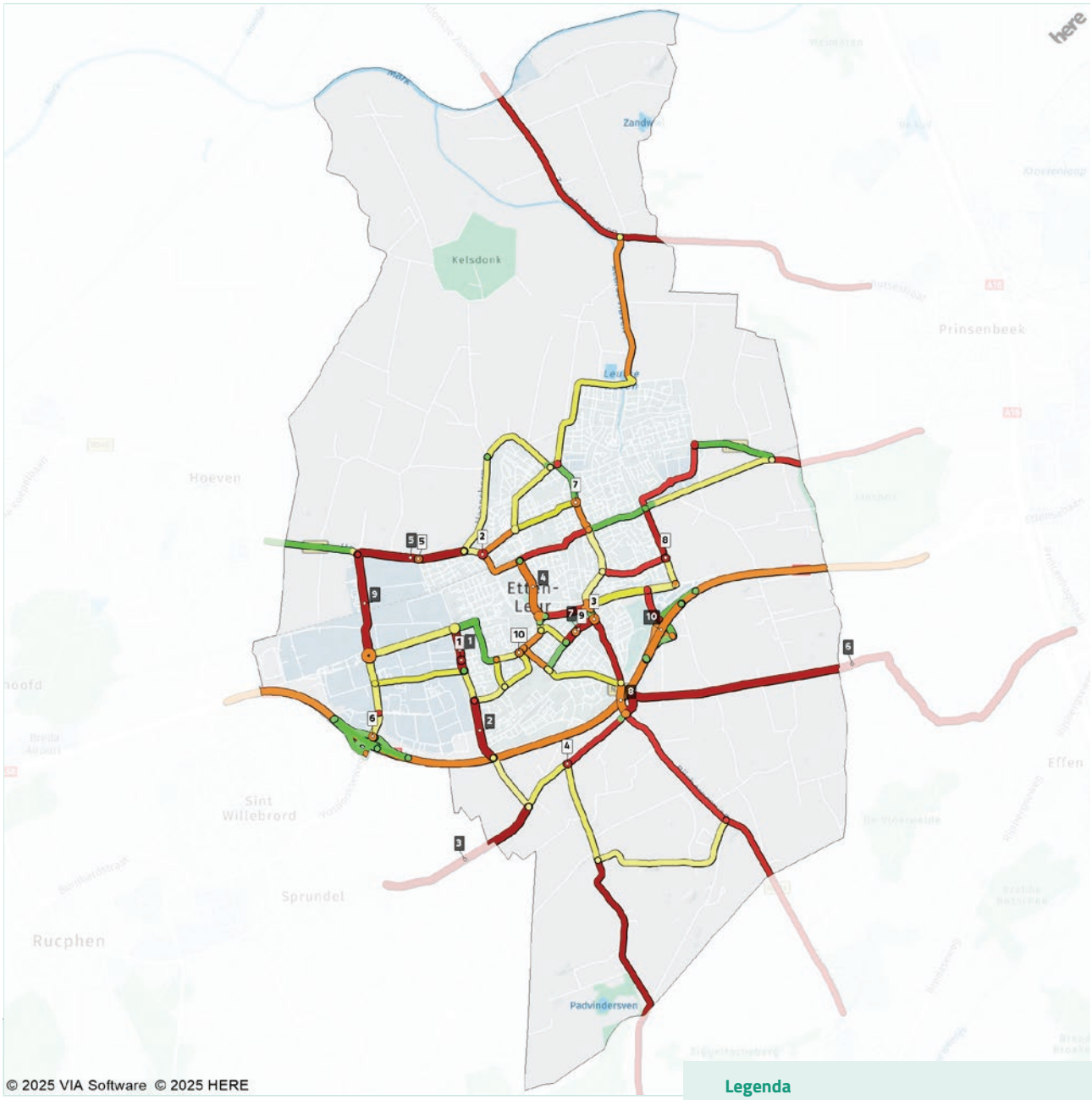
Opmerking 2: de kruispunten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden in de richting van het kruispunt met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Opmerking 4: in de ongevallenscore zijn ongevallen met mogelijke gewonden als slachtofferongevallen meegewogen.

CROSS-SCORE

Verkeersveiligheidskaart met CROSS-score voor trajecten en kruispunten



Legenda

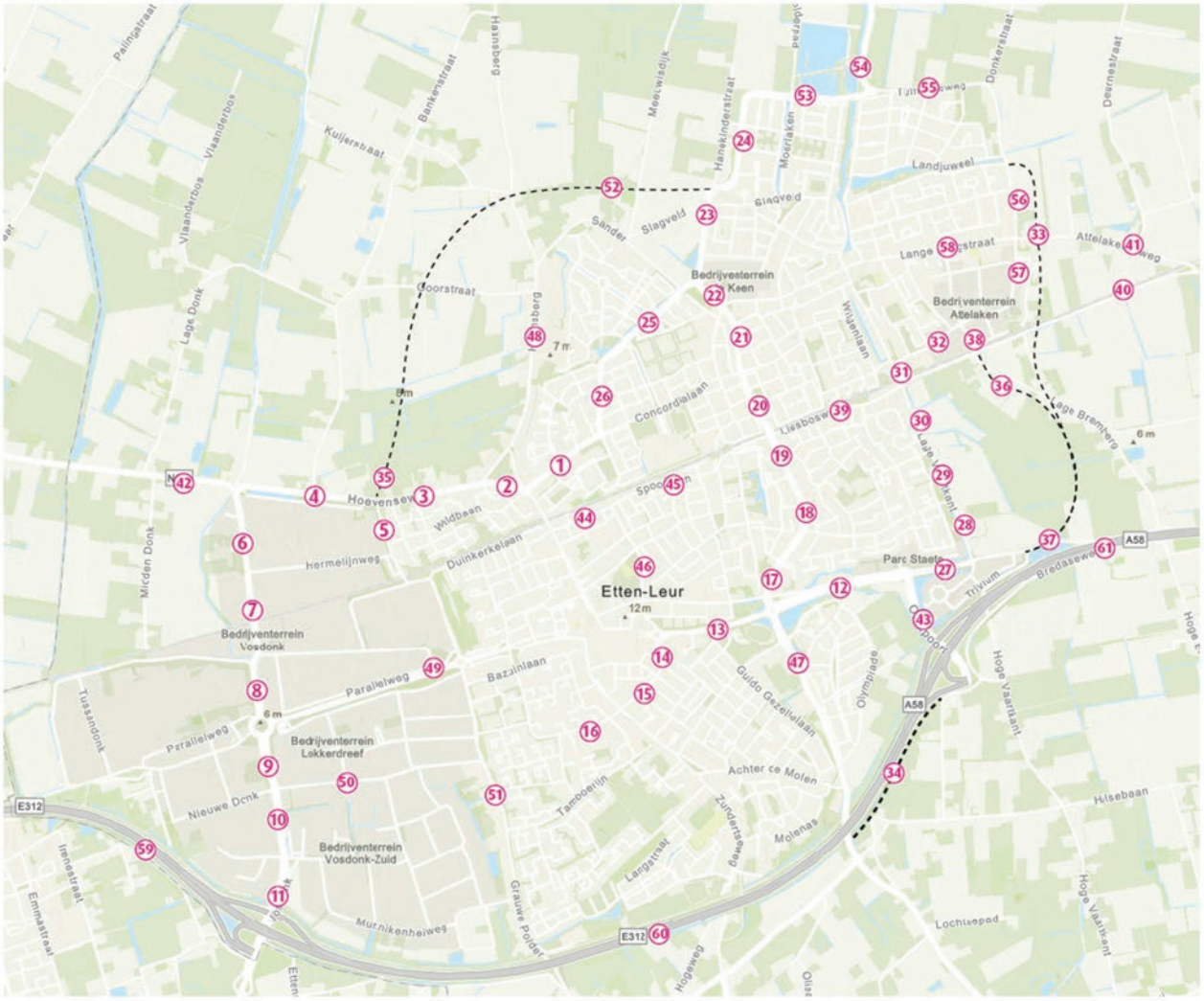
- Hoge ongevallenscore met hoge snelheidsscore
- Hoge ongevallenscore met lage snelheidsscore
- Lage ongevallenscore met hoge snelheidsscore
- Lage ongevallenscore met lage snelheidsscore
- Onvoldoende gegevens over snelheden
- Kleine weglengte

Snelheden in de periode december 2024

Ongevallen in de periode 2020 t/m 2024

B6 OVERZICHT VERKEERSINTENSITEITEN

MEETPUNTEN



Meetpunten relevant wegvakken Etten-Leur (bron: Goudappel Coffeng, oktober 2021)

INTENSITEITEN VERKEERSMODEL

Tabel 7 Intensiteiten verkeersmodel (bron: Goudappel Coffeng, oktober 2021)

Nr.	Straat	Ref 2040	1	2	3	4	8
1	Concordialaan	10.900	11.100	8.700	10.700	8.800	11.100
2	Hoevenseweg	11.200	12.200	9.400	11.200	9.600	13.200
3	Hoevenseweg	11.600	12.700	9.800	11.600	10.000	13.700
4	Hoevenseweg	11.500	12.500	14.500	11.500	14.300	13.600
5	Kattestraat	2.600	3.100	4.200	2.600	4.100	3.500
6	Vossendaal	8.900	9.400	10.700	8.800	10.400	9.900
7	Vossendaal	11.000	11.500	12.800	10.900	12.400	12.000
8	Vossendaal	11.600	12.100	13.400	11.500	13.000	12.600
9	Vosdonk	18.000	18.400	19.600	17.900	19.200	18.700
10	Vosdonk	23.600	24.000	25.100	23.400	24.700	24.200
11	Vosdonk	25.300	25.700	26.700	25300	26.400	25.900
12	Bredaseweg	24.000	24.400	23.800	26.300	26.300	24.700
13	Parklaan	19.900	20.300	19.300	20.400	20.200	20.300
14	Rode Poort	15.400	15.300	14.700	15.700	15.300	14.900
15	Rode Poort	13.800	13.700	13.100	14.000	13.600	13.300
16	Beiaard	10.100	10.000	9.500	10.200	9.800	9.800
17	Schoonhout	15.300	15.200	14.600	16.100	15.900	14.800
18	Schoonhout	12.300	12.200	11.800	13.100	13.100	12.000
19	Schoonhout	10.300	10.300	9.900	11.200	11.200	10.100
20	Plantijnlaan	11.200	11.100	10.800	12.300	12.600	10.900
21	Plantijnlaan	7.800	7.700	7.700	7.700	8.100	7.500
22	Plantijnlaan	8.700	8.700	8.500	8.600	8.900	8.500
23	Rijsdijk	7.400	7.500	6.300	6.700	6.000	7.500
24	Rijsdijk	7.000	7.000	8.900	6.300	8.100	7.100
25	Aletta Jacobslaan	7.100	7.200	5.100	6.900	5.200	7.300
26	Statenlaan	6.800	7.000	4.800	6.600	4.800	7.000
27	Bredaseweg	13.200	13.200	12.600	14.400	13.900	13.000
28	Lage Vaartkant	12.300	12.300	11.700	3.600	3.600	12.100
29	Lage Vaartkant	10.400	10.400	9.900	1.700	1.700	10.200
30	Lage Vaartkant	10.400	10.500	9.900	1.900	1.800	10.200
31	Lichttorenhoofd	13.900	14.000	13.400	0	0	13.700
32	Vijfhuizenweg	7.100	7.100	6.500	5.800	5.800	7.000
33	Alternatieve oostelijke randweg	0	0	0	0	0	0
34	Parallelweg	0	0	0	0	0	0
35	Noordelijke randweg	0	0	7.900	0	7.400	0
36	Oostelijke randweg (noord)	0	0	0	9.100	8.700	0
37	Oostelijke randweg (zuid)	0	0	0	10.600	10.100	0
38	Ambachtlaan	0	0	0	13.000	12.600	0
39	Liesbosweg	4.900	5.000	4.600	6.300	6.100	4.900
40	Liesbosweg	6.100	6.200	6.000	6.300	6.100	6.200
41	Attelakenseweg	3.800	3.800	3.900	4.100	4.300	3.900
42	N640 richting Hoeven	11.500	12.100	12.900	11.600	12.900	12.500
43	Oostpoort	35.800	36.200	34.900	36.500	36.100	36.300

Nr.	Straat	Ref 2040	1	2	3	4	8
44	Spoorlaan	10.200	11.000	10.000	10.400	10.400	11.600
45	Spoorlaan	5.300	5.400	4.900	5.600	5.400	5.400
46	Anna van Berchemlaan	10.300	10.900	10.300	10.000	10.200	11.300
47	Couperuslaan	8.100	8.100	7.900	7.900	7.800	8.000
48	Haansberg	1.300	1.300	1.300	1.300	1.300	1.300
49	Roosendaalseweg	6.800	6.700	6.500	6.700	6.600	6.600
50	Mon Plaisir	5.900	5.900	5.800	5.900	5.800	5.800
51	Grauwe Polder	5.100	5.100	5.100	5.000	5.100	5.100
52	Noordelijke randweg	0	0	5.900	0	5.500	0
53	Rijsdijk	7.800	7.900	9.700	7.200	8.900	8.000
54	Zevenbergseweg (N389)	7.600	7.600	8.700	7.700	9.000	4.400
55	Tuindersweg	3.600	3.600	3.800	3.800	3.900	3.600
56	Donkerstraat	4.900	4.900	4.600	6.000	5.800	4.900
57	Pottenbakkerstraat	3.900	3.900	3.300	4.800	4.500	3.800
58	Lange Brugstraat	3.000	3.000	3.000	4.400	4.400	3.000
59	A58 (tussen aansluiting 19 en 20)	78700	78800	77900	79100	78600	78.100
60	A58 (tussen aansluiting 18 en 19)	83.500	83.300	81.400	84.000	82.400	82.200
61	A58 (tussen aansluiting 16 en 18)	93.800	94.100	92.800	93.600	92.800	93.300

TOELICHTING VARIANTEN

Tabel Toelichting varianten (bron: Goudappel Coffeng, oktober 2021)

Variant	Aantal woningen		Infrastructuur	
	Hoge Haansberg	Lage Vaartkant	Noordelijke randweg	Oostelijke randweg
Referentie 2040	0	0	nee	nee
Variant 1	600	0	nee	nee
Variant 2	1300	0	ja	nee
Variant 3	0	1000	nee	ja
Variant 4	1300	1000	ja	ja
Variant 8	1300	0	nee	nee

B7 RAPPORTAGE MOBILITEITSENQUÊTE DEEL 2

COLOFON

Bij het opstellen van deze Mobiliteitsvisie is dankbaar gebruik gemaakt van de inbreng van tal van inwoners, ondernemers en maatschappelijke organisaties.

Het mobiliteitsplan is opgesteld door de gemeente Etten-Leur, ondersteund door Kragten.

Foto's op titelpagina's of headers zijn afkomstig van gemeente Etten-Leur

Mobiliteitsplan
Juli 2025



GEMEENTE ETTEN-LEUR

kragten