

Raadsvoorstel

Datum Raadsvergadering:

Agenda nr:

Onderwerp: Maatregelen verkeersknelpunt Etten-Leur Noord / Lichttorenhoofd

Portefeuillehouder(s) Wethouder Schouw

Van: Kitty van Baaren

Telefoonnummer: 4205

Email: kitty.vanbaaren@etten-leur.nl

Aan de leden van de raad.

Voorstel

- 1) kennis te nemen van het college- en raadsvoorstel voor de aanleg van een tunnel en een oostelijke randweg;
- 2) kennis te nemen van de verschillende onderzoeken en kostenramingen die zijn gedaan om het het verkeer bij het Lichttorenhoofd beter door te laten stromen;
- 3) geen tijdelijke maatregelen te nemen om de doorstroming op het kruispunt Lichttorenhoofd - Lage Vaartkant te verbeteren;
- 4) het tweerichtingenfietspad tussen het Lichttorenhoofd en de Lage Vaartkant, in het verlengde van het fietspad komende vanuit wijk het Hooghuis, pas aan te leggen op het moment dat er een tunnel en randweg komen;

Inleiding

Het Lichttorenhoofd is altijd een belangrijke weg geweest voor Etten-Leur Noord. Nu is het Lichttorenhoofd een eenrichtingsweg. Het verkeer in de straat is gehalveerd. Mede door het instellen van eenrichtingsverkeer in bijvoorbeeld de Lange Brugstraat, is het vrachtverkeer bijna verviervoudigd in de straat. Er zijn klachten over overlast van het verkeer zoals trillingen en fietsers die vanaf de richting Lage Vaartkant over het trottoir rijden. Daarnaast staat het verkeer soms vanaf het Van Bergenplein vast tot aan de spoorwegovergang.

Op verzoek van de gemeenteraad en bewoners deden we verschillende onderzoeken om alle andere mogelijkheden te bekijken. Hierbij bekeken we hoe we op lange en middellange termijn het

verkeersknelpunt in Etten-Leur Noord kunnen oplossen. Hiermee bedoelen we het stuk van het Lichttorenhoofd tussen de aansluiting van de Vijfhuizenweg en het spoor. Er zijn al veel onderzoeken uitgevoerd in de afgelopen tien jaar om de doorstroming en de verkeersveiligheid te verbeteren en de overlast te verminderen. Deze onderzoeken deelden we eerder vertrouwelijk met de gemeenteraad in 2023.

De enige goede optie om dit op te lossen is door een tunnel aan te leggen, zodat het verkeer niet meer kruist met de spoorwegovergang. Deze oplossing is opgenomen in de Omgevingsvisie en werken we nu verder uit. Het voorstel hiervoor bieden we apart aan aan college en gemeenteraad.

In dit voorstel staan alle (on) mogelijkheden voor het oplossen van het knelpunt op het Lichttorenhoofd.

Beoogd effect en evaluatie:

Met dit voorstel geven we uitvoering aan de Omgevingsvisie.

Argumenten

2.1 Het rapport "Verkeerskundig beheer VRI EL04 Etten-Leur" van adviesbureau Sweco over de verkeerslichten geeft aan dat er geen ruimte meer is om de verkeerslichten anders af te stellen.

We krijgen regelmatig mails en telefoontjes van bewoners over de wachtrijen/ files die ontstaan in het Lichttorenhoofd. Het eerste wat zij aangeven is dat de verkeerslichten niet goed werken. We lieten dit daarom onderzoeken. De verkeerslichten zitten aan hun maximale capaciteit op dit kruispunt. Dit betekent dat er geen mogelijkheden meer zijn om iets te doen met de verkeerslichten. Alles functioneert naar behoren. Alleen het uitbreiden van de rijstroken kan iets helpen om het verkeer beter af te wikkelen.

We weten nu dat het niet aan de verkeerslichten ligt, maar aan de hoeveelheid verkeer. In combinatie met de kruising bij de Vijfhuizenweg met de voorrangsregelingen is dit niet op te lossen. We communiceren dit straks ook naar de bewoners, dat we niets meer kunnen doen en ook niet meer direct op locatie gaan kijken. Alleen als we meerdere meldingen krijgen gedurende meerdere dagen.

2.2 Het rapport optimalisatie verkeersafwikkeling Lage Vaartkant - Lichttorenhoofd van Goudappel geeft aan dat de beste optie om de doorstroming te verbeteren de aanleg van een linksafstrook is bij de verkeerslichten, komende vanaf het Lichttorenhoofd/ Vijfhuizenweg ter hoogte van de spoorwegovergang

Er zijn in de afgelopen jaren veel onderzoeken gedaan om het verkeer bij het Lichttorenhoofd beter door te laten stromen. Zo is er al gekeken naar het aanleggen van een rotonde, het omdraaien van het eenrichtingsverkeer en het aanbrengen van extra verkeerslichten. Allemaal maatregelen die niet bijdragen het verbeteren van de situatie of zelfs onveiligere situaties veroorzaken.

Varianten onderzocht voor de Omgevingsvisie, ook vanuit bewoners

Bij het opstellen van de Omgevingsvisie vroeg de gemeenteraad om alle mogelijkheden voor het verbeteren van de situatie op het Lichttorenhoofd in beeld te brengen. Goudappel deed hier onderzoek naar. Op verzoek van de bewoners zijn ook twee varianten meegenomen, namelijk het

aanbrengen van een knip ter hoogte van de Boeieraak en het aanpassen van de voorrangssituatie bij de Kloosterlaan. Alhoewel deze laatste maatregel niet veel bijdraagt aan een oplossing, is deze wel in overleg met de bewoners ingesteld. Het aanbrengen van een knip bij de Boeieraak heeft te veel negatieve effecten op andere wegen. Dit presenteerden we ook aan de gemeenteraad in 2023.

Linksafstrook is de beste oplossing als er geen tunnel komt

Uit deze studie van Goudappel blijkt dat de beste optie is om een linksafstrook te maken vanuit het Lichttorenhoofd over het spoor richting de Liesbosweg in de richting van Breda. Dit zorgt ervoor dat we de verkeerslichten beter kunnen afstellen. Nu moet het hele kruispunt stilstaan als het Lichttorenhoofd groen krijgt. Vanuit het Lichttorenhoofd kan het verkeer namelijk zowel rechtsaf, rechtdoor als linksaf. Alle andere richtingen op het kruispunt moeten dan wachten. Door een extra linksafstrook kunnen er meer richtingen tegelijkertijd groen krijgen. Hierdoor kan het verkeer vanuit het Lichttorenhoofd sneller en meer groentijd krijgen.

Aanleg is kostbaar en vraagt een treinvrije periode

De kosten van deze maatregel bedragen ca. 1,9 miljoen euro. Om dit aan te leggen is een treinvrije periode nodig. Dit is een periode waarin er geen treinen rijden zodat er aan het spoor gewerkt kan worden. Deze periodes zijn beperkt beschikbaar bij ProRail. Als we die nu nog inplannen dan komen we dicht tegen de planning aan van de tunnel. De planning van de tunnel is dat deze aangelegd kan worden in 2028, als alles volgens planning verloopt en er geen onteigening van gronden nodig is. De investering is erg hoog voor een periode van maximaal 5 jaar. Bij de aanleg van de tunnel moeten we deze spoorwegovergang afwaarderen naar een overgang voor alleen fietsers en voetgangers. De opstelstrook is dan niet meer nodig en bruikbaar.

Extra risico op de overweg door extra opstelstrook

ProRail wilde ook dat we een eerst een risicoanalyse uitvoerden van alle spoorwegovergangen in Etten-Leur voordat zij wilden meewerken. Een extra opstelstrook betekent namelijk een extra risico op de spoorwegovergang. Dit wil ProRail namelijk niet. We moeten dit verhoogde risico compenseren. Als we een tunnel aanleggen, dan dekt die het verhoogde risico af. ProRail wil dan wel dat we nu een verkeersbesluit nemen om de spoorwegovergang op te heffen en alleen toegankelijk te houden voor fietsers en voetgangers op het moment dat de tunnel er komt. Dit is voor hen een bestuurlijk besluit met waarde. Dan zijn zij akkoord.

Als we geen tunnel aanleggen, dan moeten we het verhoogde risico van de extra opstelstrook compenseren door bijvoorbeeld een tunnel aan te leggen voor voetgangers en fietsers bij het station. Overstekende voetgangers en fietsers geven hier een verhoogd risico geeft ProRail aan. Een andere mogelijkheid is het dichtzetten van de spoorwegovergang bij de Attelakenseweg. Dit heeft ook veel nadelen. Zie hiervoor ook het collegevoorstel van de tunnel en randweg.

3.1 We accepteren de wachtrijen die ontstaan in het Lichttorenhoofd, omdat er behalve een tunnel geen goede oplossingen zijn om dit knelpunt aan te pakken.

De onderzoeken laten zien dat er eigenlijk geen goede mogelijkheden zijn om het verkeer op het kruispunt Lichttorenhoofd beter door te laten stromen of te verminderen. De inrichting van het kruispunt is niet ideaal. Zeker niet met de verkeerslichten en het beperkt aantal opstelstroken. Met

de vaststelling van de Omgevingsvisie zeiden we ja tegen het laten aanleggen van een tunnel. Deze tunnel is eigenlijk de enige goede oplossing om het knelpunt aan te pakken. Het duurt nog minimaal 5 jaar voordat de tunnel en de randweg er is. In de tussentijd kunnen we niets doen aan het kruispunt. We accepteren de wachtrijen die hier ontstaan. Dit is een hele vervelende boodschap aan de bewoners, die vaak dagelijks contact hebben met de gemeente zodra er een lange wachtrij ontstaat.

4.1 Het fietspad langs het Lichttorenhoofd, tussen de Vijfhuizenweg en de Lage Vaartkant, richten we in als tweerichtingsfietspad op het moment dat er een tunnel en randweg komt, zodat er meer ruimte is voor het fietspad en we minder investeringen aan de spoorwegovergang hoeven te doen.

De gemeenteraad vroeg eerder om maatregelen uit te werken voor de spoorwegovergang bij het Lichttorenhoofd. Een van de maatregelen was ook het verbreden van het fietspad langs het Lichttorenhoofd. Fietsers steken hier vaak bij de verkeerslichten schuin over. Ook fietsen ze tegen de richting in en rijden over het trottoir richting het Lichttorenhoofd. Ook op de kruising bij het Lichttorenhoofd - Vijfhuizenweg rijden de fietsers in de verkeerde richting over het kruispunt. Het verbreden van het fietspad en de spoorwegovergang zorgt voor een veiligere en logischere situatie voor de fietsers.

Het aanleggen van het tweerichtingenfietspad over het spoor nemen we mee op het moment dat we aan het tunnel gaan werken. Bij de aanleg van een tunnel sluiten we namelijk deze spoorwegovergang. Deze blijft alleen open voor langzaam verkeer. Op dat moment ontstaat er ruimte om een breed fietspad aan te leggen. We hoeven dan niet dicht langs het water een fietspad aan te leggen en een damwand aan te brengen. Ook bekijken we dan het aanleggen van een tweerichtingen fietspad tot aan de tunnel aan de noordzijde van de Vijfhuizenweg. Daarnaast scheelt het in de kosten voor het verbreden van de overweg en het plannen van een treinvrije periode (periode dat er geen treinen over het spoor tussen Etten-Leur en Breda rijden zodat er veilig kan worden gewerkt aan het spoor).

We accepteren hiermee wel de overlast van fietsers die over het trottoir rijden of tegen de richting in rijden. Dit is geen ideale situatie en soms ook onveilig. Er is wel een alternatief beschikbaar, namelijk oversteken bij de verkeerslichten en daarna oversteken bij de Vijfhuizenweg.

Alternatieven/varianten

3.1 Een linksafstrook aanbrengen om de filevorming op het Lichttorenhoofd te verminderen. Het duurt namelijk nog minimaal 5 jaar voordat er een tunnel en een randweg komt.

Een alternatief is het aanbrengen van de extra linksafstrook op de kruising bij de verkeerslichten. De kosten hiervoor zijn ca. 1,9 miljoen euro. Het aanbrengen van de linksafstrook verlicht het kruispunt tijdelijk, maar lost het knelpunt niet op. Zo blijkt ook uit het onderzoek. De investering is groot voor de te behalen winst. Als we de tunnel aanleggen dan halen we de linksafstrook weer weg. Bovendien hebben we een treinvrije periode nodig om deze werkzaamheden uit te voeren. Dit kan zomaar 2 jaar duren voordat deze door ProRail wordt ingepland. Dit betekent dat de investering maar voor een korte periode is, omdat we daarna de tunnel gaan aanleggen.

De bewoners van het Lichttorenhoofd hebben echter veel overlast van de wachtrijen die ontstaan. Wanneer er een wachtrij ontstaat tot aan het Hof van Holland (café), dan kunnen de bewoners geen

kant op. Het is een eenrichtingsstraat. De bewoners kunnen dus niet uitwijken naar een andere richting, het verkeer komt in een trechter om Etten-Leur Noord te verlaten. Ook hulpdiensten komen in deze wachtrij te staan. Als we deze situatie nog 5 jaar laten bestaan dan komt er veel onvrede onder de bewoners van het Lichttorenhoofd en ook Etten-Leur Noord.

4.1 Het fietspad in twee richtingen nu al aanleggen.

We kunnen nu al het fietspad in twee richtingen aanleggen. Ook in de toekomst is dit tweerichtingsfietspad namelijk nodig, op het moment dat we deze spoorwegovergang alleen openhouden voor fietsers en voetgangers. De kosten zijn hoog voor de aanleg van het fietspad in twee richtingen. Dit komt vooral door het aanpassen van de spoorwegovergang. De totale kosten zijn geschat op ca. 1,4 miljoen. Er is op dit moment geen budget beschikbaar dat dit bedrag kan behappen.

Mogelijk kunnen we de kosten verlagen door de groene strook tussen de rijbaan en het fietspad op te heffen. Op dat moment gaat het risico voor fietsers wel omhoog, omdat er geen fysieke afscheiding meer is tussen de rijbaan en fietspad. Bovendien gaat dit ten koste van groen.

Eerder werd gesproken over het verbreden van het fietspad aan beide zijden van spoorwegovergang, zonder dat de spoorwegovergang werd verbreed. Er ontstaat dan een versmalling in het fietspad. Dit risico accepteert ProRail echter niet, omdat de kans dat twee fietsers hier botsen vergroot. Als zij vallen op de spoorwegovergang dan kan dit gevaarlijke situaties opleveren.

Kanttekeningen en risico's

2.1 Ook na de aanleg van een randweg en tunnel blijft er vrachtverkeer rijden door het Lichttorenhoofd

De bewoners geven aan overlast te ervaren van het vrachtverkeer bij hen door de straat. Door het aanleggen van een randweg en tunnel lossen we dit niet op. Het verkeer vanaf het Van Bergenplein blijft over de route Lichttorenhoofd rijden. We kunnen wel in gesprek gaan met de bedrijven waar deze vrachtwagens moeten zijn over het gebruik van kleinere voertuigen.

3.1 De filevorming in het Lichttorenhoofd en op de fietsstraat blijft, waardoor fietsers een weg moeten vinden tussen de stilstaande auto's en ook over het trottoir gaan rijden. Dit is geen fijne situatie voor fietsers.

Het aanleggen van een tweerichtingsfietspad lost niets op van de filevorming in het Lichttorenhoofd. We maakten in 2023 een fietsstraat van het Lichttorenhoofd. Juist om het voor fietsers aangenamer te maken. Het probleem is dat de fietsers nog steeds geen ruimte hebben als de straat van voor tot achter volstaat met auto's. Fietsers gaan dan weer over het trottoir rijden. Er is onvoldoende ruimte voor de fietsers om dit echt een fijne fietsstraat te laten zijn. Dit kan pas als we het verkeer omleiden via de tunnel en randweg.

3.2 De effecten van de fietsstraat op het knelpunt bij het Lichttorenhoofd zijn niet onderzocht

De fietsstraat is aangelegd om de situatie voor fietsers in het Lichttorenhoofd te verbeteren. En om de snelheid van het verkeer af te remmen. Dat deze mogelijk een positief effect heeft op het knelpunt rondom het Lichttorenhoofd is nu niet verder onderzocht.

4.1 Risico in de planning van de aanleg door het vastleggen een treinvrije periode bij ProRail.

Het is op dit moment nog niet te zeggen wanneer we een treinvrije periode krijgen van ProRail om de werkzaamheden uit te voeren. Dit duurt op zijn minst 2 jaar. De uitvoering kan dan pas in 2026 of later plaatsvinden. De planning van de aanleg van de tunnel is nu 2028, met uitloop naar 2031/32 door grondonteigeningen. We doen de investering dan maar voor een beperkte tijd.

4.2 Voor het aanleggen van het fietspad is de aankoop van grond aan de zuidzijde van de spoorwegovergang nodig.

Als we de spoorwegovergang verbreden voor het fietspad, dan is er aan de zuidzijde van de spoorwegovergang grond nodig van een particulier. Dit is nodig voor het plaatsen van de benodigde regelkasten voor de slagbomen. Er hebben hierover nog geen gesprekken plaatsgevonden. Ook dit kan vertragend werken en een procedure tot grondonteigening tot gevolg hebben.

Toelichting

Als uw raad met dit voorstel akkoord gaat, dan zijn er geen kosten mee gemoeid. Hieronder zijn de kosten uitgewerkt voor zowel het aanleggen van een linksafstrook als het aanleggen van een tweerichtingen fietspad. Deze kosten maken we maar voor een aantal jaar, totdat de tunnel en randweg zijn aangelegd. Daarmee zijn het geen goede investeringen.

Aanpassen fietspad in twee richtingen

Voor het aanpassen van het fietspad is een nieuwe inschatting gemaakt van de kosten. De kosten hiervoor bedroegen in 2019 ongeveer € 240.000,-. Hier is het aanpassen van de kruising Lichttorenhoofd - Kloosterlaan aan toegevoegd. De berekening is aangepast naar het prijspeil van 2024:

- Verbreden van het fietspad en het aanpassen van de kruising Lichttorenhoofd - Kloosterlaan om de fietsstraat erop aan te sluiten - € 366.000,-.
- Daar komen de kosten nog bij voor het aanpassen van de breedte van de spoorwegovergang. Deze worden geschat op ca. 1 miljoen euro (circa 2/3 van de totale kosten van de aanpassing van de spoorwegovergang, zie hieronder).
- Het totale bedrag komt dan uit op ca. 1,4 miljoen euro.

Aanleggen linksafstrook en aanpassen

Ook voor de kosten voor het aanbrengen van een linksafstrook en het aanpassen van de breedte en de slagbomen bij de spoorwegovergang is een berekening gemaakt voor uitvoering in het jaar 2024:

- Aanleggen linksafstrook vanuit Lichttorenhoofd naar Liesbosweg - € 340.000,-
- Verbreden spoorwegovergang voor het aanbrengen van de linksafstrook en het aanbrengen van het tweerichtingenfietspad € 1.532.367,- (kostenraming door adviesbureau Movares).
- Totale kosten ca. 1,9 miljoen euro

Er is geen budget of investering op de post verkeer die dit bedrag kan behappen. Er is in 2024 een bedrag van € 449.000,- besteedbaar voor het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan. Dit bedrag is onvoldoende om de kosten te dekken voor de aanleg van het fietspad in twee richtingen of het

aanleggen van de linksafstrook. Vooral de kosten voor het verbreden van de spoorwegovergang zijn erg hoog.

Op het moment dat er toch voor wordt gekozen om het fietspad in twee richtingen aan te leggen kunnen we dit opvangen dit met het krediet voor het aanpassen van de hoofdwegenstructuur vanuit de Omgevingsvisie en vragen via de bestuursrapportage extra geld aan.

Duurzaamheid

Het aanleggen van een tunnel en een randweg verbetert de leefbaarheid voor de bewoners van het Lichttorenhoofd. Die hebben nu soms te maken met een file vanaf het spoor tot aan het Van Bergenplein. Auto's met draaiende motoren die uitlaatgassen uitstoten en ook voor extra geluid zorgen. Bovendien kunnen zij zelf niet van de oprit af om ergens heen te gaan. Ook de hulpdiensten kunnen de straat niet in of uitkomen. Het aanleggen van een linkafstrook lost dit ook op, maar in mindere mate. Er zal wel filevorming blijven ontstaan op het kruispunt in de spits.

Dit voorstel kijkt vooral naar een duurzame inzet van middelen. De investering voor de aanleg van een linksafstrook en een tweerichtingen fietspad zijn hoog. Als er een tunnel en randweg worden aangelegd, wordt de investering weer te niet gedaan. Ook zijn de kosten voor een tweerichtingen fietspad lager wanneer we eerst de tunnel en randweg aanleggen. Nu moeten we eerst de spoorwegovergang verbreden en een damwand aanleggen. Straks hoeven we in ieder geval niet de spoorwegovergang te verbreden en zijn mogelijk de kosten voor een damwand ook niet nodig als we het fietspad iets op kunnen schuiven.

Planning

Er is geen planning voor dit voorstel opgesteld. Voor de aanleg van de tunnel en de randweg verwijzen we u naar het andere voorstel.

Indien toch gekozen wordt voor maatregelen bij het Lichttorenhoofd dan moet het ontwerp voor het verbreden van het fietspad, het aanpassen van de kruising en het aanpassen van de spoorwegovergang nog verder uitgewerkt te worden. Op dit moment zijn hier alleen nog schetsen of concept ontwerpen van. Ook dient er een projectleider vanuit het team CCT betrokken te worden bij de werkzaamheden. Samen met ProRail kijken we naar de treinvrije periode die we kunnen aanvragen en benutten. Worstcase scenario is dat dit pas over 2 à 3 jaar is. In dat geval kunnen we pas de aanpassingen doen in 2026 - 2027.

Communicatie en participatie

Het kruispunt en de filevorming ligt gevoelig. Ook het fietsen tegen de richting in komt vaak ter sprake. Hier gaan we niets aan doen, totdat er een tunnel komt. We sturen een brief naar de bewoners in de directe omgeving van het project direct na dit collegebesluit. Deze brief combineren we met de brief van de tunnel en de randweg. Hierin lichten we toe dat deze plannen naar de gemeenteraad gaan en dat zij mee kunnen luisteren of kunnen inspreken.

Samen met de bewoners van het Lichttorenhoofd evalueren we de fietsstraat. Deze evaluatie vindt plaats op 8 februari 2024 in de avond. We deden een verkeerstelling. Hiermee bepaalden we de hoeveelheid verkeer, maar ook de snelheid daarvan. Bewoners vrezen voor een toename van de snelheid, omdat de drempels zijn weggehaald. Uit de verkeerstellingen blijkt niet dat de snelheid omhoog is gegaan. We gaan met de bewoners om tafel om de uitkomsten te bespreken en hun verdere wensen. Zoals eerder is aangegeven in een eerder collegevoorstel zijn de mogelijkheden erg beperkt om de snelheid van het verkeer af te remmen.

Bijlagen

- Kostenraming fietspad en kruispunt
- Kostenraming verbreden spoorwegovergang Movares
- Ontwerp variant 2 Lichttorenhoofd
- Rapportage Spoorwegovergang Lage Vaartkant Goudappel
- Rapportage Sweco Verkeerslichten Lichttorenhoofd

Etten-Leur, 6 februari 2024

burgemeester en wethouders,

Dhr. drs. C. Smits
gemeentesecretaris

Mw. drs. M.C. Starmans-Gelijns
burgemeester