

Aan:

College van burgemeester en wethouders van de gemeente Breda  
Claudius Prinsenlaan 10  
4811 DJ Breda

**Betreft: Zienswijze op verkeersbesluit 'Instellen geslotenverklaringen voor gemotoriseerd verkeer in en rondom Prinsenbeek' (ref.: Z2025-004407)**

Etten-Leur, 17 september 2025.

Geacht college,

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Etten-Leur heeft kennisgenomen van het concept verkeersbesluit 'Z2025-004407 Instellen geslotenverklaringen voor gemotoriseerd verkeer in en rondom Prinsenbeek, d.d. 20 augustus 2025, hierna te noemen besluit of verkeersbesluit. Naar aanleiding van dit voorgenomen besluit brengen wij hierbij onze zienswijze onder uw aandacht.

Wij hebben begrip voor de wens om de leefbaarheid en verkeersveiligheid in Prinsenbeek te verbeteren. Wij staan positief tegenover samenwerking om hiermee de belangen van alle direct betrokken partijen evenredig en proportioneel in te vullen. Wij vinden dat het besluit in zijn huidige vorm niet tot stand is gekomen door middel van goede samenwerking, onvoldoende is onderbouwd en disproportioneel uitwerkt voor omliggende gemeenten. Naar onze mening voldoet dit besluit niet aan de vereisten van zorgvuldige motivering, overleg, belangenafweging en besluitvorming. Hieronder lichten wij onze bezwaren en observaties toe.

**Algemeen**

1. Zorgvuldigheid (art 3.2 Awb)

Data waaraan wordt gerefereerd dateren van 2019 met enkele aanvullingen. Data welke voortkomen uit lopend onderzoek (Onderzoek mobiliteitsimpact Westflank Baronie, Goudappel, 23 april 2025) zijn niet benoemd of meegenomen in de overweging. Tevens zijn direct betrokken stakeholders niet geïnformeerd over dit lopende onderzoek. Er worden diverse aannames benoemd zonder bronvermelding of wijze waarop berekeningen en conclusies tot stand zijn gekomen. Cijfers worden in een verkeerde context gebruikt waardoor een misleidend beeld ontstaat (bv toevoeging van 5.000 woningen waaronder Beeks Buiten)

2. Evenwichtige belangenafweging (art 3.4 Awb)

Direct betrokken stakeholders zijn niet tijdig betrokken om in overleg te treden en gezamenlijk belangen, risico's, oplossingen en maatregelen te bespreken. Ook ontbreekt het hen aan voldoende tijd en mogelijkheid voor het toepassen van aanvullende maatregelen. Op basis van contacten met gemeente Moerdijk, gemeente Etten-Leur, Provincie Noord-Brabant, Rijkswaterstaat, Staatsbosbeheer en ProRail hebben wij begrepen dat zij ook niet voldoende betrokken zijn in gedegen overleg. Er is sprake van disproportionele maatregelen zonder inzicht in effecten en risico's waarbij de belangen van inwoners en ondernemers in Prinsenbeek prevaleren boven regionale belangen.

3. Motiveringsplicht (art 3:46 Awb)

De argumenten ter ondersteuning van het verkeersbesluit zijn niet of onvoldoende onderbouwd of de herkomst van feiten, gegevens en redeneringen die ten grondslag

liggen aan de onderbouwing zijn niet te herleiden of vanuit een verkeerde context benoemd. De motivatie voldoet op verschillende punten niet aan de vereisten.

## Overleg

4. In het verkeersbesluit staat aangegeven dat overleg is gevoerd met de politie Zeeland-West Brabant. Het advies van de politie is niet weergegeven in het verkeersbesluit of als bijlage aan het verkeersbesluit toegevoegd. Het is daarmee niet inzichtelijk wat het standpunt en advies van de politie is geweest op dit verkeersbesluit. Daarnaast ontbreekt de argumentatie waarom met andere direct betrokken belanghebbenden geen overleg is gevoerd of verzoeken hiertoe zijn genegeerd.
5. Gemeente Etten-Leur is van mening dat het verkeersbesluit niet voldoet aan artikel 25 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW). Artikel 25, eerste lid, van het BABW luidt namelijk: *Verkeersbesluiten als gevolg waarvan het verkeer op wegen anders dan die waarop het verkeersbesluit betrekking heeft rechtstreeks en ingrijpend wordt beïnvloed, worden genomen na overleg met het ten aanzien van die andere wegen bevoegd gezag.* Met de spitsluiting worden wegen op grondgebied van onder andere Etten-Leur rechtstreeks en ingrijpend beïnvloed. Over de invloed op wegen waar gemeente Etten-Leur bevoegd gezag is heeft geen overleg plaatsgevonden.
6. Uit het verkeersbesluit is niet op te maken of er overleg is gevoerd met Rijkswaterstaat. Gemeente Breda geeft alternatieve routes aan voor verkeer vanuit Zevenbergen en Etten-Leur via de wegen van Rijkswaterstaat. De rijkswegen worden dus ook beïnvloed door de spitsluiting. Het is bekend dat rijkswegen bestemd zijn om verkeer tussen regio's te faciliteren en niet om lokaal en regionaal te faciliteren. Met de beoogde spitsluiting worden de rijkswegen wel voor dit verkeer ingezet. Bovendien ontstaat in de ochtendspits tussen de aansluiting Etten-Leur en knooppunt Princeville in de ochtendspits congestie. Door de spitsluiting in Prinsenbeek neemt het verkeer op de rijkswegen toe. De congestie op de rijksweg A58 zal verder toenemen. Gemeente Etten-Leur is daarom van mening dat de gemeente Breda overleg dient te voeren met Rijkswaterstaat conform artikel 25, eerste lid, van het BABW, en het standpunt dan wel advies van Rijkswaterstaat ook te noemen in de motivering van het verkeersbesluit.

## In werking treding

7. In het verkeersbesluit is vermeld dat het besluit in werking treedt op de dag na openbaarmaking. Het verkeersbesluit wordt namelijk genomen op grond van artikel 15, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994. Gemeente Etten-Leur is echter van mening dat het besluit ook op grond van het tweede lid van artikel 15 van de Wegenverkeerswet 1994 genomen dient te worden. Artikel 15, tweede lid, van de Wegenverkeerswet 1994 luidt namelijk: *Maatregelen op of aan de weg tot wijziging van de inrichting van de weg of tot het aanbrengen of verwijderen van voorzieningen ter regeling van het verkeer geschieden krachtens een verkeersbesluit, indien de maatregelen leiden tot een beperking of uitbreiding van het aantal categorieën weggebruikers dat van een weg of weggedeelte gebruik kan maken.* Het verkeersbesluit beschrijft het beperken van categorieën weggebruikers door middel van het toepassen van voorzieningen ter regeling van het verkeer, namelijk camera's. Artikel 15, tweede lid, van de Wegenverkeerswet 1994 dient daardoor ook ten grondslag te liggen aan het verkeersbesluit. Als gevolg daarvan kan de inwerkingtreding pas plaats vinden na zes weken. Dit is omschreven in artikel 27 van het BABW: *Verkeersbesluiten als bedoeld in artikel 15, tweede lid, van de*

*wet treden in werking met ingang van de dag, nadat een termijn van zes weken na de dag waarop het besluit is bekend gemaakt, is verstreken.*

## **Motivering**

8. Gemeente Breda schrijft in haar motivering dat een essentiële voorwaarde voor grootschalige woningbouwontwikkeling in en rondom Prinsenbeek is dat de verkeersstromen in en rond de dorpskern adequaat worden beheerd en dat de verkeersintensiteit niet verder toeneemt. In de motivering van het besluit is niet op te maken wat precies wordt verstaan onder dorpskern. Daarnaast zijn de genoemde aantallen te realiseren woningen niet correct. Motivering voor dit aantal is niet toegelicht. Ook de tijdslijn waarop deze woningbouw gerealiseerd wordt zich niet tot een urgente toepassing van de voorgestelde geslotenverklaringen.
9. Uit het onderzoek “Verkeersanalyse Beeks Buiten” (Goudappel, 12 april 2024) blijkt dat de verkeersintensiteiten op nagenoeg alle meetpunten in Prinsenbeek tussen 2030 en 2040 toenemen. Enkel de Meester Bierensweg is de uitzondering op de meetpunten met een gelijkblijvende intensiteit. Gemeente Breda voldoet daarom niet aan haar eigen essentiële voorwaarde voor grootschalige woningbouw in en rondom Prinsenbeek.
10. In de motivering schrijft gemeente Breda dat met het verkeersbesluit wordt beoogd om de leefbaarheid en verkeersveiligheid voor alle weggebruikers te verbeteren, zoals ook de doorstroming van het verkeer tijdens de ochtendspits. In de motivering wordt ook de kruising tussen Groenstraat en Leursebaan aangehaald. Deze gelijkvloerse kruising leidt volgens de gemeente Breda, in combinatie met het door u voorgenomen besluit, tot beperkingen in de doorstroming en verkeersonveilige situaties. Deze kruising is een gelijkvloerse kruising waarbij de fietsers voorrang dienen te verlenen aan kruisende bestuurders. Het argument dat er een beperking in de doorstroming zit, is een inherent gevolg van de voorrangssituatie. Op de gelijkvloerse kruising tussen de Leursebaan en de Moerdijkse Postbaan geldt dat bestuurders voorrang moeten geven aan fietsers. Het is echter een onoverzichtelijk kruispunt en een druk bereden snelfietsroute. Toename van kruisend fietsverkeer over dit kruispunt staat in groot contrast met het doel van een snelfietsroute. Een snelfietsroute moet vooral veilig, snel en comfortabel zijn. Conflicten als gevolg van kruisingen met auto’s moeten zoveel mogelijk gemeden worden. Meer autoverkeer dat deze kruising passeert past dus niet bij deze verkeersfunctie en draagt niet bij aan de doelstellingen van het verkeersbesluit, namelijk de doorstroming en de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers.
11. In de motivering is geen onderbouwing gegeven voor lange wachttijden tijdens de spits op de kruising van de Groenstraat met de Leursebaan. Wat zijn de lange wachttijden? Het is onduidelijk of dit onderzocht is, maar wordt wel genoemd in de motivering.
12. Voor de kruising Groenstraat met de Leursebaan wordt vermeld dat het zorgt voor verkeersonveilige situaties. Daarbij wordt verwezen naar de website [www.star-verkeersongevallen.nl](http://www.star-verkeersongevallen.nl). Op die website is te zien dat er ieder jaar één ongeval plaatsvindt en in 2023 zijn er geen ongevallen bekend. Het laatste geregistreerde ongeval met minimaal één gewonde dateert uit 2020. Gemeente Etten-Leur streeft ook naar nul ongevallen, maar ziet ook dat fietsers de oversteek van de Leursebaan in twee delen kan nemen. We zien geen onderzochte alternatieven om de verkeersveiligheid op deze kruising te verbeteren.

13. U noemt de situatie op de kruising Leursebaan en de Groenstraat als argument voor spitsluiting van de Leursebaan. De verkeersveiligheid van de fietser is hier het belangrijkste argument. Daarentegen wordt geen aandacht besteedt aan de verandering van de verkeerssituatie op de kruising Leursebaan en Moerdijkse Postbaan die beïnvloedt wordt door uw besluit. Op de gelijkvloerse kruising tussen de Leursebaan en de Moerdijkse Postbaan geldt dat bestuurders voorrang moeten geven aan fietsers. Het is echter een onoverzichtelijk kruispunt en een druk bereden snelfietsroute. Toename van kruisend fietsverkeer over dit kruispunt staat in groot contrast met het doel van een snelfietsroute. Een snelfietsroute moet vooral veilig, snel en comfortabel zijn. Conflicten als gevolg van kruisingen met auto's moeten zoveel mogelijk gemeden worden. Meer autoverkeer dat deze kruising passeert past dus niet bij deze verkeersfunctie en draagt niet bij aan de doelstellingen van het verkeersbesluit, namelijk de doorstroming en de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers.
14. In het verkeersbesluit wordt verwezen naar de mobiliteitsvisie van de gemeente Breda. Hierin is de Leursebaan aangewezen als weg behorend bij het stedelijk hoofdwegennet. Deze wegen zijn bedoeld als verbinding tussen verblijfsgebieden en regionale hoofdwegen. Er zijn veel Etten-Leurenaren die deze weg gebruiken om zich te verplaatsen tussen hun plek van herkomst naar bijvoorbeeld de woonboulevard, IABC, Steenakker, Westerpark of andere verblijfsgebieden aan de westzijde van Breda. Dit is precies waar deze weg ook voor bedoeld is. Door uw verkeersbesluit onttrekt u deze weg tussen 7.00 uur en 9.00 uur volledig aan zijn hoofdfunctie.
15. In de motivering geeft de gemeente Breda de intensiteit op de Groenstraat weer. Zo zijn er dagelijks 1.000 fietsers en bijna 1.900 voertuigen die gebruik maken van de Groenstraat. Het is onduidelijk wat de herkomst en bestemming van dit verkeer is. De constatering dat de Leursebaan een faciliterend karakter heeft om verkeer door de dorpskern van Prinsenbeek te vervoeren is te snel getrokken. De Leursebaan sluit wel aan bij hetgeen in de Mobiliteitsvisie van Breda staat geschreven als verbindingsweg: *De verbindingswegen zijn bedoeld voor verplaatsingen tussen de kernen in het buitengebied.*
16. In februari 2025 zijn gemeente Etten-Leur en gemeente Moerdijk in kennis gesteld over het voornemen van gemeente Breda om een spitsluiting in Prinsenbeek in te voeren. Hier zou verder overleg over gevoerd gaan worden. Overleg is gericht op samen iets bespreken, beslissen of af te stemmen. Het draait om het uitwisselen van ideeën, meningen of informatie met als doel tot een gezamenlijke conclusie of besluit te komen. Dit overleg wordt in aanloop naar dit verkeersbesluit voor het afsluiten van de Leurse baan in ieder geval volledig gemist. Op 13 juni wordt eenzijdig door de heer J. Bakker namens Breda per email aangekondigd dat er in Prinsenbeek een informatieavond gehouden zal worden waarbij de afsluiting van de Leursebaan verstoep in een bijlage voor de eerste keer duidelijk wordt. Voordien is hier niet in over gesproken. Verwezen wordt ook naar het lopende onderzoek naar de effecten van de spitsluiting op het omliggende wegennet, waarbij op 30 juni door de heer Walraven van Goudappel nog vragen gesteld worden over de wijziging die gemeente Breda eenzijdig heeft aangebracht om in plaats van op alle ingaande takken vanuit de Leurse Baan richting Prinsenbeek (Zanddreef, Groenstraat, Oude Molenweg, Vaareindseweg) twee camera's te plaatsen op de Leursebaan. Deze aanpassing wordt, ondanksbezwaar van gemeente Etten-Leur, op dinsdag 19 augustus vlak voor de bewonersbijeenkomst en één dag voor publicatie van het concept verkeersbesluit eenzijdig bevestigend medegedeeld. Los van deze eenzijdige wijziging is het onderzoek nog steeds lopende en zijn de (tussen)resultaten niet betrokken bij de afweging om de Leursebaan af te sluiten.

17. Verwezen wordt ook naar het lopende onderzoek naar de effecten van de spitsluiting op het omliggende wegennet, waarbij op 30 juni door de heer Walraven van Goudappel nog vragen gesteld worden over de wijziging die Breda eenzijdig heeft aangebracht om in plaats van op alle ingaande takken vanuit de Leurse Baan richting Prinsenbeek (zanddreef, groenstraat, oude molenweg, vaareindseweg) 2 camera's te plaatsen op de Leursebaan.
18. De Leursebaan is een weg buiten de bebouwde kom van Prinsenbeek. Deze weg loopt niet door de dorpskern van Prinsenbeek.
19. Voor de overige wegen waarop de spitsluiting beoogd is, is geen nadere onderbouwing gegeven over (een verslechtering van) de verkeersveiligheid, leefbaarheid en luchtkwaliteit.
20. In de motivering wordt verwezen naar de woningbouwontwikkelingen in Zevenbergen en Etten-Leur. Het duurt nog jaren voordat de woningbouwontwikkelingen volledig gerealiseerd zijn. Etten-Leur start met de woningbouw aan de westzijde van de gemeente in 2026 / 2027. Start van de woningbouwontwikkelingen aan de oostzijde van Etten-Leur is beoogd vanaf 2027. Daarnaast zijn de gemeente Moerdijk en Etten-Leur bezig om randwegen aan te leggen zodat verkeer vlotter van en naar de rijkswegen kan rijden. Deze ontwikkelingen dienen ook in de afweging van het verkeersbesluit meegenomen te worden. In de motivering neemt gemeente Breda ook de ontwikkeling van Beeks Buiten (opsomming tot 5.000 woningen) mee. Hiermee impliceert zij indirect dat zij deze ontwikkeling als een negatieve impact beschouwd.
21. Bij de alternatieven wordt gesteld dat verkeerslichten openbaar vervoer en hulpdiensten de doorgang kunnen belemmeren. Het is echter algemeen bekend dat zowel lijnbussen als hulpdiensten uitgevoerd kunnen worden met Korte Afstands Radio (KAR) om prioriteit te vragen bij verkeerslichteninstallaties. Ook de nieuwe installaties uitgevoerd als intelligente verkeersregelinstallaties kunnen rekening houden met deze weggebruikers en zodoende geen belemmering te zijn voor openbaar vervoer en hulpdiensten.
22. In de motivering is geschreven dat de pilot beoogt minimaal 80% van het doorgaande verkeer in de ochtendspits uit de dorpskern te weren. Echter, andere indicatoren ontbreken bij de pilot. De pilot is daarom eenzijdig opgezet. Ook de gevolgen op andere wegen dienen meegewogen te worden in de pilot.
23. Het is onduidelijk hoe de 80% reductie wordt berekend. Worden bijvoorbeeld ontheffingshouders meegenomen in het doorgaand verkeer?
24. De spitsluiting is beoogd voor al het gemotoriseerd verkeer. Als alternatief wordt verwezen naar de A58. Er zijn echter categorieën weggebruikers die geen gebruik mogen maken van de rijksweg, denk aan bromfietsen, landbouwverkeer en machines met een beperkte snelheid. Zij zijn door de spitsluiting gedwongen om andere langere en inefficiënte routes te nemen.
25. Mogelijk gevolg kan zijn dat gemotoriseerd verkeer probeert de camera's te omzeilen. Dit levert gevaarlijke verkeerssituaties op. Camera's zijn bijvoorbeeld niet gericht op de naastgelegen fietspaden. Bromfietsen, maar ook auto's kunnen over de fietspaden gaan rijden om de camera's te ontwijken. Dit zorgt voor verkeersonveilige en ongewenste situaties.

26. Bij de alternatieve routes wordt in de motivering gesteld dat deze alternatieve routes vergelijkbaar zijn qua reistijd. Het is echter onduidelijk op basis van welke vertrek- en aankomstpunten deze routes zijn bepaald.
27. Gemeente Etten-Leur ziet een onevenredig nadeel voor een deel van haar bewoners die een bestemming in Breda hebben. Voor hen zijn de Strijpenseweg/Schutzestraat en Leursebaan belangrijk wegen om naar hun bestemming te komen. Met name bewoners in het noordelijk deel van Etten-Leur is de rijksweg A58 geen gelijkwaardig alternatief voor de Strijpenseweg/Schutzestraat en Leursebaan.
28. In de motivering geeft de gemeente Breda aan dat er diverse bijeenkomsten zijn geweest. Het betreft hier echter enkel bewoners en ondernemers uit Prinsenbeek. Andere belanghebbenden, zowel in aangrenzende (woon)gebieden als in gemeente Moerdijk en Etten-Leur zijn niet betrokken. Vanuit gesprekken met andere relevante direct betrokken partijen zoals Provincie Noord-Brabant, Rijkswaterstaat, Staatsbosbeheer en ProRail blijkt dat zij aangeven ook niet betrokken te zijn geweest.
29. In de motivering staat het beoogde doel van de spitsluiting: de leefbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming tijdens de ochtendspits verbeteren. Het is echter wel mogelijk voor grote groepen mensen om ontheffing aan te vragen. Doordat deze mogelijkheden geboden worden is het aannemelijk dat de verkeersdrukte nauwelijks afneemt. Het toestaan van ontheffingshouders zorgt nog steeds voor drukte tijdens de ochtendspits.
30. Op de bebordingstekening die als bijlage van het verkeersbesluit is toegevoegd is de locatie van de camera's niet aangegeven. Ook is niet aangegeven welke delen van de wegen binnen het bereik van de camera's vallen. Op de vraag of het fietspad hiertoe behoort is geen antwoord gegeven. Waarschuwingborden zijn gepositioneerd op grondgebied van gemeente Etten-Leur zonder hierover in overleg te treden. Op het verzoek om hier informatie over te verstrekken is geen antwoord gegeven.

### **Slotbeschouwing en verzoek**

Als gemeente Etten-Leur hebben we begrip voor de situatie in Prinsenbeek maar gezien de wijze waarop het besluit nu tot stand gekomen is verzoeken wij dringend het besluit op te schorten. We pleiten voor een, in samenwerking met meerdere direct betrokken belanghebbenden partijen, gedegen gezamenlijk onderzoek naar de effecten op regionaal niveau, feitelijke onderbouwing, inventarisatie van realistische oplossingen, gezamenlijke keuze van maatregelen en adequate uitvoering hiervan waarbij een evenwichtig belang van elke partij gediend wordt en voldoende tijd voor implementatie beschikbaar wordt gesteld. Na uitvoering zullen betrokken partijen gezamenlijk de resultaten monitoren, bespreken en hierop anticiperen.

Met vriendelijke groet,  
Burgemeester en wethouders van de gemeente Etten-Leur,

N.J. (René) Reijngoudt  
Gemeentesecretaris

Drs. M.C. (Marina) Starmans-Gelijns  
Burgemeester